



VÅR FRAMTID

– årsrapport om klimatomställning och hållbarhet i Skåne och Öresund



► Utsläppen i Sverige ökade igen under 2024

► Stiljte i Skånes vindkraftsutbyggnad

► Var fjärde nyregistrerad bil är en laddhybrid

VÅR FRAMTID

November 2025

Analysen är utförd av Øresundsinstituttet
på uppdrag av Sparbanken Skåne.

Skribenter: Lennart Hedstigen, Emma Igelström, Finn
Möller, Anna Palmehag, Henrik Smångs, Karin Stohr, Johan
Wessman.

Projektledning: Lennart Hedstigen, Henrik Smångs och
Johan Wessman.

Layout: Øresundsinstituttet

Foto: News Øresund, om inte annat anges

Omslagsfoto: News Øresund

För mer information:

Kristian Svensson,
pressansvarig Sparbanken Skåne
046-162309

kristian.svensson@sparbankenskane.se

www.sparbankenskane.se
www.oresundsinstituttet.org

Förord

Det blåser motvind när det gäller klimatomställningen i Sverige. Politiska beslut om minskad reduktionsplikt och lägre drivmedelspriser har ökat den svenska vägtrafikens utsläpp med 22 procent under 2024. I Skåne har de tio största utsläpparna av växthusgaser ökat sina utsläpp med 16 procent mellan 2023 och 2024. Utbyggnaden av vindkraft har stannat av och ökningstakten för solceller har börjat avta.

Då är det viktigare än någonsin att även titta på de insatser som görs för ett bättre klimat. Därför är denna rapport så viktig.

Även om utsläppen från de tio största utsläpparna av växthusgaser i Skåne ökade förra året så har hälften av dessa företag minskat sina utsläpp. När det gäller grön energi ligger fokus på energistyrning och lagring. SCB har nu börjat föra statistik över batterikapaciteten i Sverige och noterar att den ökar kraftigt.

Vägtrafiken går mot en ökad elektrifiering. Medan de eldrivna personbilarna är i god tillväxt och närmar sig en mognadsfas är de lätta lastbilarna i en tillväxtfas medan de tunga lastbilarna befinner sig i en etableringsfas.

Men hållbarhet handlar om så mycket mer än att minska utsläppen av växthusgaser. Runt om i Skåne sker en rad hållbarhetsinitiativ och vi uppmärksammar dessa med ett eget tema i denna rapport. De handlar om allt från projektet Tage i Burlöv där kontorsmöbler återbrukas, till Tomelilla, Ystad och Simrishamns arbete för samordnade varuleveranser och Bromöllas projekt Bron som hjälper människor in i arbetslivet eller till studier.

Med denna rapport vill vi uppmärksamma såväl utmaningar som den stora mängden insatser som sker för att skapa ett mera hållbart Skåne – vår framtid. Därav namnet på denna rapport.

Lund, 25 november 2025

Patricia Håkansson

Hållbarhetschef Sparbanken Skåne





Innehållsförteckning

1. I KORTHET	6
2. SÅ GÅR KLIMATOMSTÄLLNINGEN	8
3. TEMA: TRANSPORTSEKTORN.....	28
4. EXEMPEL PÅ HÅLLBARHETSINITIATIV	42
5. AKTUELLT	50
6. APPENDIX	54

Flera dimensioner av hållbarhet

I FN-kommissionens rapport "Vår gemensamma framtid" från 1987, även kallad Brundtlandkommissionen, beskrivs hållbar utveckling som: "...en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov."

Ekologisk/klimatmässig hållbarhet

Inriktningen för ekologisk hållbarhet beskrivs vanligen som jordens ekosystem och att långsiktigt behålla dess önskade funktioner. Det innefattar bland annat naturresurser, rent vatten och klimatreglering. Målet att begränsa den globala uppvärmningen genom att minska utsläppen av växthusgaser faller bland annat inom ramen för ekologisk hållbarhet och benämns ofta klimatmässig hållbarhet.

Ekonomisk hållbarhet

Det finns olika definitioner av ekonomisk hållbarhet. Bland annat att ekonomiska resurser används på ett sätt som främjar ekonomisk tillväxt samtidigt som det inte ger negativa konsekvenser för ekologisk och social hållbarhet. Begreppen "grön tillväxt", där bland annat miljöteknik driver

på ekonomisk tillväxt, och "grön ekonomi", där människor får det bättre samtidigt som miljörisikerna är låga och ekonomin belastas mindre, används. Hållbar återanvändning brukar benämnas som "cirkulär ekonomi".

Social hållbarhet

Människors hälsa, trygghet, utbildning, rättvisa och maktutövning samt möjligheter att påverka dessa är några exempel på det som innefattas i begreppet social hållbarhet. Detsamma gäller fördelningen av dessa mellan grupper av människor. Grundprinciper om mänskliga rättigheter – lika rättigheter och möjligheter utifrån bland annat kön, etnicitet, religion, funktionsvariation och ålder – är i fokus.

Inre/existentiell/andling hållbarhet

Värderingar samt syn på världen och en själv är delar av det som benämns som inre hållbarhet och som kan påverka strävan mot att uppnå hållbarhetsmålen. Existentiell hållbarhet berör också behovet av att känna meningsfullhet, hopp och motivation och andling hållbarhet innefattar bland annat livssyn och personlig tro.

Tema: Skånes transportsektor

ÄR ELEKTRIFIERING SVARET PÅ TRANSPORTSEKTORNS HÖGA UTSLÄPP?



Transportsektorn står för en dryg tredjedel av Skånes utsläpp. Medan personbilar sedan länge funnits som helt elektriska alternativ växer även marknaden för lätta ellastbilar. Tunga ellastbilar har gjort entré på marknaden, men många åkerier är fortfarande tveksamma inför lönsamheten i att ställa om, ryckigheten i politiken och kapaciteten i de skånska elnäten. Hur långt är vi från en storskalig elektrifiering av transportsektorn och vad ska till för att den ska ställa om?

Läs mer om rapportens tema på sidorna 28-41. Denna årsrapport är en del av Sparbanken Skånes och Øresundsinstitutets analys- och kunskapsprojekt om hållbarhet i Skåne och Øresundsregionen. Projektet löper över fyra år och har resulterat i fyra tidigare temarapporter.

7 HIGHLIGHTS FRÅN RAPPORTEN

SÅ GÅR KLIMATOMSTÄLLNINGEN

Regeringens infriade vallöfte om minskad reduktionsplikt och sänkta drivmedelspriser har fått konsekvenser i form av kraftigt ökade växthusgasutsläpp. De siffrorna syns ännu inte regionalt, eftersom de bara sträcker sig till 2023. Fram till 2023 fortsatte trenden med minskade utsläpp i Skåne.

När det gäller utbyggnaden av förnybara energikällor har vindkraften gått i stå och solkraften tappar fart. En anledning är att det blivit svårare att räkna hem sådana satsningar. Anders Hjärpe, tf vd på Svensk Solenergi, tror att utbyggnaden kommer igång igen när batterierna för energilagring blir bättre och billigare. Då kan man lättare balansera produktionstoppar mot konsumtionstoppar.

Under året stoppade regeringen 13 planerade vindkraftsparker till havs med hänsyn till Försvaret. De skulle tillsammans ha producerat lika mycket energi som två kärnkraftverk.

Läs mer på sidorna 8-27.



-3,3
procent

Så mycket minskade utsläppen av växthusgaser i Skåne under 2023 jämfört med året innan.

62
procent

Så mycket behöver Skånes utsläpp minska fram till 2030, från 2023-års nivåer, för att klimatmålet om 80 procent lägre utsläpp jämfört år 1990 ska nås.



BRAND I SOCKERBRUK MINSKAR UTSLÄPPEN I MELLANSKÅNE

Mellanskåne sticker ut i länet med kraftigt minskade utsläpp. Till stor del beror det på att industrin metodiskt har sänkt dem. Men minskningen beror också på att en brand i Örtofta sockerbruk i slutet av 2023 gjorde att mycket av produktionen fick flyttas till 2024 istället och kommer synas i statistiken nästa år.

STILT JE FÖR VINDKRAFTEN – SOLCELLSUTBYGGNADEN FORTSÄTTER ÖKA MEN FARTEN MINSKAR

Det är mer sol än vind i Skåne. Utbyggnaden av solceller i länet fortsatte under 2024, men i lägre hastighet än tidigare år. Mellan 2023 och 2024 byggdes det 18 procent fler solceller. Under 2023 gick solkraften om vindkraften när det gäller installerad effekt. Solelen vidgade klyftan till vindkraft ytterligare under 2024. Nu finns det 799 MW solceller installerade i Skåne mot 642 MW vindkraft.

Totalt byggdes det en procent mer ny vindkraft mellan 2023 och 2024 och den skånska vindkraften producerade 1,5 TWh 2024. Om man ska klara den nationella vindkraftsstrategins mål krävs en ökning med 67 procent till år 2040.



1 procent

Så stor del av Skånes tunga lastbilsflotta är elektrisk. Marknaden för tunga lastbilar är i etableringsfasen. Motsvarande siffror för personbilar och lätta lastbilar är drygt 6 respektive 3 procent.

TEMA: SKÅNES TRANSPORTSEKTOR

Transportsektorn väntas bli storslukare om elektrifieringen av fordonen tar fart.

- ▶ De svenska transportutsläppen toppade mellan 2007 och 2008.
- ▶ 2024 ökade utsläppen från inrikes transporter med 22 procent jämfört med 2023.



Sedan den första tunga skånska ellastbilen registrerades 2019 finns det nu knappt 100 hos de skånska åkerierna. Men än så länge står sig dieseln stark. Även om antalet dieslbilar har minskat något de senaste åren fanns det vid utgången av 2024 över 11 000 stycken.

I Skåne står transportsektorn för 36 procent av utsläppen. För att nå klimatmålen ska sektorn ha minskat utsläppen med 70 procent till år 2030. Den årliga minskningen sedan 1990 har legat kring 1 procent.

Laddinfrastruktur byggs ut och tekniken

förbättras, men för att nå en storskalig elektrifiering av sektorn krävs flera saker. Ledtiderna är långa och det finns osäkerheter både kring lönsamheten och priset för publik laddning. Det vittnar både Love Hansson, näringspolitisk expert vid Transportföretagen, såväl som Mattias Ingelström, forskare på Lunds tekniska högskola om på sidorna 40-41.

Ett åkeri som kommit långt i elektrifieringen är Falkenklev logistik, som på sidorna 36-39 berättar om målet att bli Europas grönaste åkeri.

40 NYA HÅLLBARHETSINITIATIV

Från lokala satsningar på att låna ut balkläder till studenter eller samordning av transporter på mindre orter till stora, internationella samarbeten mellan städer som driver på varandra för att minska utsläppen. Över hela Skåne pågår en mängd hållbarhetsinitiativ.



I rapporten har vi kartlagt 40 nya hållbarhetsinitiativ i länet, med syftet att lyfta dessa initiativ för att ge en uppfattning om bredden och visa ett axplock av allt som pågår inom hållbarhetsområdet i Skåne.

MARKNADEN FÖR LADDHYBRIDER VÄXER IGEN

Lägre pris, osäkerheter kring laddning och räckvidd och ny och bättre batteriteknik, så kallad EREV, bidrar till att marknaden för laddhybrider växer igen.

Hittills i år har det registrerats två procentenheter fler laddhybrider än under hela förra året.

Men för två år sedan blev elbilarna fler än laddhybriderna, ett förspår som växte förra året.

Lägre bensinpris bromsar Sveriges klimatomställning

Efter flera år av minskade utsläpp gick Sverige åt andra hållet under 2024. Det är regeringens fokus på lägre drivmedelspriser genom bland annat sänkt reduktionsplikt som fick genomslag i form av högre utsläpp från vägtrafiken. Sverige är nu långt ifrån att nå sina EU-åtaganden för utsläpp år 2030.

Samtidigt står utbyggnaden av vindkraft i Sverige och stampar sedan ett par år tillbaka. Under 2024 fick dessutom tretton planerade vindkraftsparker till havs nej av hänsyn till försvaret. Tillsammans skulle de producerat lika mycket el som Sverige förbrukar under ett år.

Den 1 januari 2024 sänktes reduktionsplikten för bensin och diesel i Sverige. Det har fått direkt genomslag på Sveriges utsläpp av växthusgaser. Efter flera år av minskade utsläpp ökade de förra året med 5,8 procent, enligt SCB:s statistik över produktionsbaserade utsläpp.

Utsläppsökningarna har fått en extra skjuts av att priset på bensin och diesel sänkts ytterligare genom skattejusteringar. Det har blivit runt tio kronor billigare per liter att tanka fossildrivmedel. Att sänka priset vid pump var ett vallöfte från Tidöpartierna som de fokuserat på att uppfylla.

Det är främst transportsektorn och privat konsumtion som står för de ökade utsläppen, men även den mindre byggbranschen har sett en kraftig ökning.

Enligt SCB är det främst ökade leveranser av fossil diesel i förhållande till den totala dieselanvändningen som ligger bakom ökningen. Reduktionsplikten för diesel sänktes från 30,5 procent till 6 procent för diesel. För bensin var sänkningen från 7,8 procent till 6 procent.

Den 1 juli i år [höjdes dock reduktionsplikten](#) till 10 procent för både bensin och diesel. Enligt regeringens beräkningar ska det uppfylla EU:s mål för växthusgasutsläpp från vägtrafiken medan flera remissinstanser hävdar att det inte är tillräckligt.

Sverige missar EU:s klimatmål 2030

[Klimatpolitiska rådet](#) är tydligt med att Sverige inte kommer att uppnå EU:s klimatmål för 2030 med den nuvarande politiken. "Vissa beslutade och aviserade insatser under 2024 var steg i rätt riktning, men de uppväger inte andra beslut under mandatperioden som bidragit till ökade utsläpp, framför allt i transportsektorn."

EU:s mål är att utsläpp av växthusgaser ska vara netto noll till 2050. För att det ska kunna uppnås ska utsläppen 2030 ha minskat med 40 procent i hela EU jämfört med 1990 års nivå.

Även [Naturvårdsverket varnar](#) för att Sverige med nuvarande styrmedel får svårt att nå klimatmålen. Enligt deras preliminära statistik för territoriella utsläpp (produktionsbaserade utsläpp minus internationella transporter) har Sveriges utsläpp 2024 minskat med 33 procent jämfört med 1990. Dock var minskningen 38 procent 2023, så det går på fel håll.

Vindkraften tappar fart

Etableringen av vindkraft i Sverige har tappat fart. Under 2024 ökade den installerade effekten med bara 4 procent. Det är endast ett år till som haft en utbyggnad under 10 procent sedan 1990, oftast har den varit betydligt högre.

En av orsakerna till den minskande utbyggnaden är att regeringen 2022 bestämde att staten inte längre skulle stå för anslutningen till stamnätet för havsbaserad vindkraft. Tillsammans med låga elpriser när det blåser mycket har det gjort att vindkraftsproducenter fått svårare att räkna hem nyetableringar.

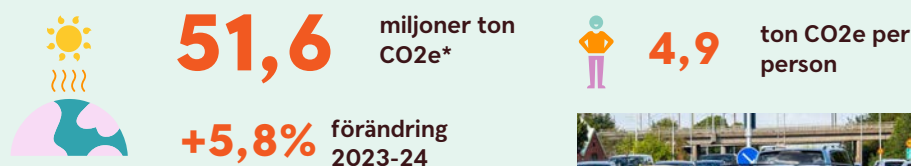
Några större tillskott från vindkraften i närtid ser det inte ut att bli. I november 2024 [stoppade regeringen](#) tretton planerade havsbaserade vindkraftsparker med hänsyn till försvaret. I en [intervju med SVT](#) förklarade försvarsstabens chef Carl-Johan Edström att det största problemet med vindkraften är att försvaret får svårare att upptäcka fientlig verksamhet. Vindkraftverkens torn och roterande blad ger omfattande radarekon och andra störningar som kan göra att det tar upp till

Olika sätt att beräkna utsläpp av växthusgaser

– Kraftig ökning av de produktionsbaserade utsläppen

Utsläppen som sker inom Sveriges gränser är de territoriella utsläppen och används för att följa upp Sveriges klimatmål. Men Sverige handlar också varor och tjänster internationellt och en stor del av det vi konsumerar är importerat från andra länder. De konsumtionsbaserade utsläppen är ett mått som tar hänsyn till den klimatpåverkan som svensk konsumtion orsakar både i Sverige och utomlands. De utsläppen är inte inkluderade i Sveriges klimatmål. De klimatpåverkande utsläppen som sker från svenska aktörer inklusive de internationella transporterna kallas för de produktionsbaserade utsläppen.

De produktionsbaserade utsläppen i Sverige uppgick år 2024 till:



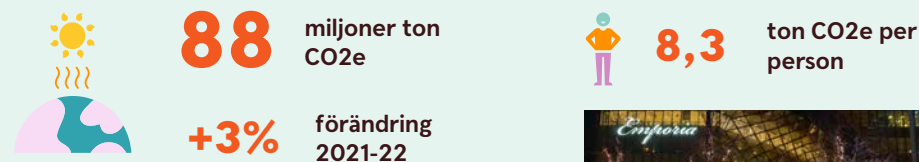
+12% Så mycket ökade transportbranschens utsläpp från 2023 till 2024.

Källa: SCB

* CO₂e = Koldioxidekvivalenter. Det är en gemensam enhet som används för att sammanställa utsläppen av alla växthusgaser.

Trenden med en minskning av de produktionsbaserade utsläppen av växthusgaser i Sverige bröts 2024. Bakom det ligger den minskade reduktionsplikten – andelen biodrivmedel som måste blandas in i bensin och diesel. Under samma period som utsläppen av växthusgaser ökade med 5,8 procent, ökade BNP med 1,0 procent. Det betyder att växthusgasintensiteten, det vill säga växthusgasutsläppen räknat per producerad krona i ekonomin, ökade med 4,8 procent mellan 2023 och 2024.

De konsumtionsbaserade utsläppen i Sverige uppgick år 2022 till:



67% av utsläppen sker i andra länder

Källa: SCB via Naturvårdsverket

Den senaste tillgängliga statistiken visar att de konsumtionsbaserade utsläppen i Sverige uppgick till 88 miljoner ton CO₂e under 2022. Det är en ökning med 3 procent jämfört med föregående år. Beräknat per invånare var utsläppen 8,3 ton CO₂e under 2021. Statistiken visar också att 67 procent av utsläppen för produktion av de varor och tjänster som konsumerades i Sverige under det aktuella året hade gjorts i andra länder.



Tretton planerade vindkraftsparker till havs har fått nej av den svenska regeringen.

en minut längre tid att upptäcka en kryssningsrobot på väg mot Sverige.

Tillsammans hade de tretton stoppade parkerna kunnat producera lika mycket el som Sverige förbrukar under ett år. Bara ett projekt i Skagerrak fick grönt ljus att köra vidare. Ytterligare tio havsbaserade projekt väntar på beslut.

EU-stämning

De långa beslutstiderna för vind- och solkraft har fått EU-kommissionen att reagera. I oktober [stämde kommissionen Sverige](#) inför EU-domstolen. Regeringen har inte implementerat ett direktiv om snabbare tillståndprocesser för förnyelsebar energi i den svenska lagstiftningen. Lagarna skulle ha införts 1 juli förra året men är ännu inte på plats. De stipulerar bland annat att tillståndprocesserna för vindkraft ska ta högst två-tre år.

Direktivet infördes efter Rysslands invasion av Ukraina och målsättningen är att minska beroendet av rysk olja och gas samtidigt som omställningen från fossil till förnybar energi skyndas på.

Ny tillståndprocess ska hjälpa kustnära vindkraft

Samtidigt som regeringen stoppade de tretton vindparkerna lades en utredning om kustnära vindkraft fram. Om de förslagen blir verklighet ändras hela tillståndprocessen för kustnära vindkraft. Istället för att kommunerna kan lägga veto på ett företags ansökan om att få bygga en ny anläggning kommer regeringen att peka ut lämpliga områden, vilka vindkraftföretagen får lägga bud på. Det öppnar för en snabbare tillståndprocess än idag. Om det kommunala vetot försvinner ökar det möjligheterna för att fler projekt ska bli verklighet.

Även solkraftsutbyggnaden bromsar in

Sedan 2016 har det skett en kraftig utbyggnad av solceller i Sverige. Den installerade effekten har ökat med 50 procent eller mer i stort sett varje år fram till 2023. Men 2024 bromsade ökningen in till endast 21 procent. På under tio år har Sveriges installerade effekt blivit mer än trettio gånger så stor – från 140 MW till 4 808 MW. Det gör att solenergi närmar sig en tredjedel av vindkraftens installerade effekt och på allvar bidrar till Sveriges energiförsörjning.

Att inbromsningen blev såpass kraftig och kom nu beror främst på lägre elpriser som gör det svårare att räkna hem nya anläggningar.

En skattehöjning den 1 januari 2025 på all el producerad i anläggningar över 0,5 MW bidrar till att utbyggnaden av stora solcellsparker tappar fart.

– Vi bygger suboptimalt. Det är dålig ekonomi att gå över gränsen, eftersom man då beskattas för varje kilowattimme, även den man själv använder. Vi har byggnader som hade kunnat rymma 2 500 kilowatt, men vi nöjer oss med 500, kommenterar [fastighetsbolaget NRCP:s energiexpert Jon Malmsten skattehöjningen till Dagens Nyheter](#).

Energilagring kan få fart på utbyggnaden

Det som krävs för att få fart på utbyggnaden av sol- och vindel är bättre lagringsmöjligheter för energin säger Svensk Solenergis vd Anders Hjärpe i intervjun på sidorna 16-17. Först när man kan balansera produktionstoppar mot förbrukningstoppar med hjälp av effektiv lagring kommer utbyggnaden av förnybart ta fart igen.



Branden på Örtofta sockerbruk i november 2023 ligger bakom en del av den kraftiga utsläppsminskningen i Mellanskåne 2023.

Skånes utsläpp fortsatte minska 2023 – Mellanskåne kapade mest

Under 2023 fortsatte Skånes utsläpp av växthusgaser att minska. Den största minskningen skedde i Mellanskåne, där branden i Örtofta sockerbruk var en bidragande orsak till att industrin i kommunen kapade en tredjedel av sina utsläpp. I Skåne drar utbyggnaden av solkraft ifrån vindkraften, som stagnerat. Om de nationella målen för vindkraft ska uppfyllas behöver den byggas ut kraftigt de kommande åren.

Under 2024 kom ett abrupt brott i trenden med minskande utsläpp av växthusgaser på nationell nivå. Hur det ser ut i Skåne för 2024 får vi vänta ett tag till för att se. De nedbrutna siffrorna kommer med ett års eftersläpning.

Nationella emissionsdatabasens senaste statistik för Skåne visar ett 2023 som fortfarande går åt rätt håll med minskande utsläpp av växthusgaser. Jämfört med året före minskade utsläppen med 3,3 procent.

Minskningen sker i alla delar av Skåne, om än i olika takt. Lägst är den i Lundaområdet och sydöstra Skåne där skillnaden bara är marginell: under en procent jämfört med 2022.

Minskar mest i Mellanskåne
Den största minskningen står Mellanskåne för,

där elva procent av utsläppen av växthusgaser försvunnit. Anledningen är främst att Eslövs industrier kapade en tredjedel av sina utsläpp.

En stor del av den minskningen beror på branden i Örtofta sockerbruk i november 2023. Den gjorde att produktionen fick stoppas mitt under pågående betkampanj och mycket av tillverkningen flyttades till 2024 istället. Det gör att utsläppen också flyttades till 2024, vilket kommer att synas i utsläppsstatistiken för det året.

Det pågår dock ett metodiskt arbete för att sänka utsläppen hos Nordic Sugar som driver Örtofta sockerbruk.

I ett mejl berättar Nordic Sugar att de sänkt utsläppen med runt 25 procent sedan 2021 tack vare en ny ångledning mellan Örtoftaverket och sockerbruket.

Översikt: Så har utsläppen av växthusgaser förändrats

CO2e, förändring 2022-2023

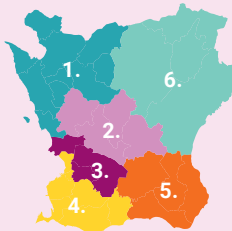
Sverige: **-1,9 %** ● Öresundsregionen: **-6,6 %** ● Skåne: **-3,3 %** ●

Förändringen ur ett hållbarhetsperspektiv:



Källor: SMHI, Nationella emissionsdatabasen & Energistyrelsen

Geografi	CO2e, förändring 2022-2023
Lundaområdet	-0,6% ●
Mellanskåne	-11,1% ●
Nordvästra Skåne	-2,5% ●
Nordöstra Skåne	-3,4% ●
Sydvästra Skåne	-2,7% ●
Sydöstra Skåne	-0,8% ●
Skåne	-3,3% ●
Stockholms län	-3,5% ●
Västra Götalands län	-1,3% ●
Sverige	-1,9% ●



Skånes delområden:
1. Nordvästra
2. Mellanskåne
3. Lundaområdet
4. Sydvästra
5. Sydöstra
6. Nordöstra

Utvecklingen av utsläppen redovisas utifrån territoriella utsläpp, som används för att följa upp Sveriges klimatomställning. Men det finns fler sätt att beräkna utsläppen. Läs mer om konsumtionsbaserade utsläpp på sidan 26.

Källa: Nationella emissionsdatabasen

Mål: Så mycket behöver utsläppen i Skåne minska till 2030*

-62 % eller **-2,8 miljoner ton CO2e**

* Från 2023 års nivå.

Enligt klimatomställningen i Klimat- och energistrategin för Skåne ska utsläppen minska med 80 procent till år 2030 jämfört med 1990. 2023 låg de skånska utsläppen på 4,5 miljoner ton CO2e och har sedan 1990 minskat med 47 procent. För att uppnå målet till 2030 behöver de skånska utsläppen minska med ytterligare 62 procent från 2023 års nivå.

– Den biobränslebaserade ångan från Örtoftaverket ersätter naturgas som vi annars skulle bränt i våra gaspannor.

Även Orkla Foods, en annan av Eslövs största industrier, har minskat utsläppen. Mellan 2021 och 2024 har de minskat utsläppen av växthusgaser med fjorton procent, främst genom lägre volymer, men också genom att man numera köper in potatispulver istället för att tillverka det själv i en energiintensiv process.

Trots utsläppsminskningarna ligger Mellan-

skåne fortfarande över rikssnittet vad gäller utsläpp per person. Tillsammans med Sydöst är det de enda delarna i Skåne som ligger över rikssnittet i den kategorin. I de två delområdena släpps 5,3 ton koldioxidkvaliteter ut per invånare jämfört med rikssnittet som är 4,2 ton.

Snabbare minskning i Öresundsregionen

De totala utsläppen av växthusgaser minskade med över sex procent i Öresundsregionen under 2023. Den största delen av minskningen står Regi-

on Hovedstaden för, där man kapade över elva procent av sina utsläpp. Utsläppen i Skåne och Region Sjælland minskar betydligt mindre vilket gör att Hovedstaden är nere i nästan samma mängd utsläpp som hela Skåne.

Omräknat till utsläpp per invånare ligger Region Hovedstaden lägre än både Skåne och Sjælland, men har en bit ner till mer jämförbara Stockholm.

Mer sol än vind i Skåne

Utbyggnaden av solceller i Skåne fortsatte under 2024, men i lägre hastighet än tidigare år. Under 2023 gick solkraften om vindkraften när det gäller installerad effekt. Solelen vidgade klyftan till vindkraft ytterligare under 2024. Nu finns det 799 MW solceller installerade i Skåne mot 642 MW vindkraft. I hela Sverige finns det dock nästan fyra gånger mer installerad vindkraft än solkraft.

Det var främst i nordvästra Skåne som takten i utbyggnaden av solkraft hölls uppe med en 25-procentig ökning.

För vindkraften är ökningen av installerad effekt från 2023 till 2024 blygsamma en procent. I vissa

delar av Skåne har den installerade effekten till och med minskat. I Mellanskåne och Nordväst har den krympt med en procent medan sydöstra Skåne

hade två procent mindre installerad effekt 2024 än ett år tidigare.

Att det ändå blir ett positivt resultat för Skåne beror helt på ett vindkraftsföretag i Kristianstad som ökat sin inrapporterade installerade effekt. Det ger en total ökning

av vindkraften i nordöstra Skåne med åtta procent under 2024.

Vindkraften långt från målet

Totalt producerade den skånska vindkraften 1,5 TWh 2024. Om man ska klara den nationella vindkraftsstrategins mål krävs en ökning med 67 procent till år 2040. Då ska Skåne få 2,5 TWh el från vindkraften.

Totalt producerar Skåne idag 3 TWh el men förbrukar 13 TWh.

Skånes effektkommission (regional sammanlutning av olika intressenter) har satt som mål att hälften av all el som används i Skåne ska vara producerad här 2030.

Om man ska klara den nationella vindkraftsstrategins mål krävs en ökning med 67 procent till 2024.



2024 producerade de skånska vindkraftverken 1,5 terrawattimmar. Det är hälften av el som produceras i Skåne. För att klara det nationella målet för vindkraften måste den ändå öka med 67 procent till år 2040.



* Siffran baseras på utsläppssiffror från European Environment Agency som publicerar statistik över EU-länderna. Denna siffra skiljer sig något från den nationella siffran som redovisas från Nationella emissionsdatabasen som lyfts fram i översiktstabellen på sidan 25.

Utsläpp av växthusgaser, totalt per land

Land	2023 (milj. ton CO2e)	Förändring i procent 2022-2023	Förändring i procent sedan 1990
Sverige	44,4	+0,4	-37,7
Danmark	39,3	-8,2	-45,8
Finland	41,1	-10,0	-42,8
Tyskland	672,0	-10,2	-46,3
EU	3 105,6	-8,0	-36,3

Källa: European Environment Agency

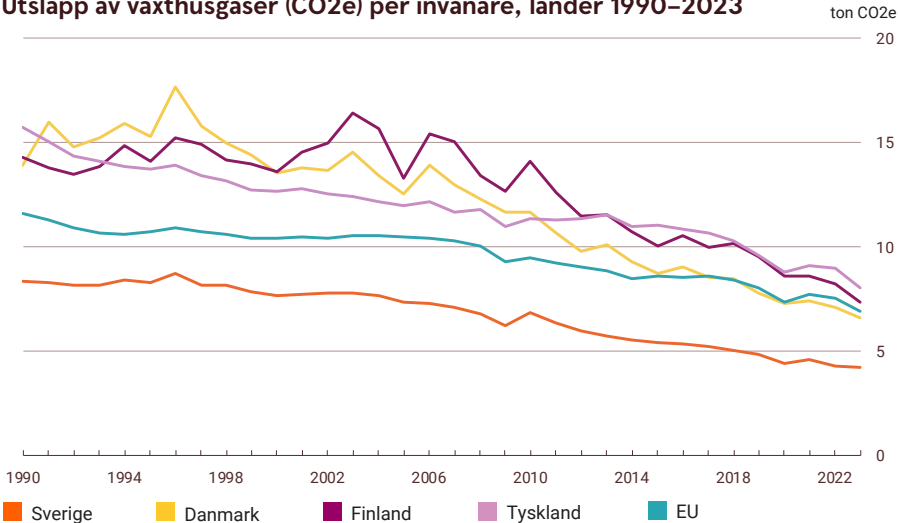
Utsläpp av växthusgaser, per invånare

Land	2023 (ton CO2e)	Absolut förändring sedan 1990
Sverige	4,21	4,11
Danmark	6,61	7,33
Finland	7,36	6,94
Tyskland	8,07	7,68
EU	6,92	4,66

Källa: European Environment Agency

Fortsatt minskning i Europa 2023

Utsläpp av växthusgaser (CO2e) per invånare, länder 1990–2023



Källa: European Environment Agency

► **CO2e.** Växthusgaser är ett samlingsbegrepp för flera olika gaser som har olika stark uppvärmningspotential. Koldioxidekvivalenter, förkortat CO2e, är en gemensam enhet som används för att sammanställa utsläppen av alla växthusgaser.

Efter sol och vind: Nu behöver batterierna utvecklas för nästa steg

Efter ett par decennier med snabb utbyggnad av förnyelsebar energi har takten avtagit dramatiskt.

Det är inget som förvånar Anders Hjärpe, tillförordnad vd för Svensk Solenergi:

– Att bygga mer vindkraft eller solkraft som producerar energi när ingen vill ha den är ju meningslöst. Vi är inne i ett paradigmskifte nu där man tittar mycket mer på styrningen av energi. Att lagra energi är inte tillräckligt utvecklat än.

Under 2000-talet har vindkraften byggts ut och stod 2023 för närmare 20 procent av Sveriges totala energiproduktion. Det senaste decenniet har också solkraften byggts ut i snabb takt men står ännu inte för mer än 2 procent av Sveriges energi. I Skåne produceras dock mer el från solceller än från vindkraft.

Men när allt mer av elen kommer från icke-planerbara källor, som sol och vind, blir det svårare att balansera förbrukningstoppar mot produktions-toppar. Under 2024 var utbyggnaden av vindkraft närmast noll och utbyggnadstakten för solcellsanläggningar sjönk kraftigt, från närmare 50 procent om året till under 20 procent.

Det är här nästa steg i energikedjan kommer in: energilagring.

Batterier till mindre solanläggningar

Energilagring kan ske på flera sätt. Målet är att lagra den el som produceras när solen lyser och vinden blåser för att kunna använda den när förbrukningen är hög. Det går att lagra energi med hjälp av pumpsystem, omvandling till vätgas och i batterier av olika storlek.

För de vanligaste solcellsanläggningarna, de små som finns på taken till villor och flerfamiljsfastigheter, är batterier det energilagringssystem som finns tillgängligt.

Anders Hjärpe, tillförordnad vd för Svensk Solenergi, menar att solcellsutbyggnaden tappat fart eftersom det inte går att räkna hem investeringen längre.

– Varför installerar man solenergi på en villa? Jo, för att elpriset är för högt och du ser att du har en return on investment på att göra det. När elpriserna stack under covid och när Ryssland invaderade Ukraina, då reagerade folk, då tog utbyggnaden ordentlig fart.

Nu finns det så pass mycket sol- och vindel i nätet att priserna blir nära noll eller till och med negativa när solen lyser en blåsig dag.



Anders Hjärpe.

Volatilt med förnybart

– Alla som pratar om att öka det förnybara bortser från volatiliteten och säger att det löser vi med lagring. Batterier är lönsamma i vissa fall redan, men i dagsläget räcker de inte för att jämna ut volatiliteten i systemet.

– Tittar man på en battericell behöver den komma ner ytterligare kanske femtio procent av kostnaden mot idag, samtidigt som energitätheten ökar till det dubbla och den går att ladda snabbare. När de tre sakerna är lösta har vi inte längre några problem, säger Anders Hjärpe.

Och med att inte längre ha några problem menar Hjärpe att om utvecklingen av energilagring tar fart skulle solen om tio år i princip kunna producera merparten av den energi som Sverige behöver, förutsatt att flexibiliteten också utvecklas i rätt takt.

Effektivare energistyrning

Han framhåller också vikten av att göra elnätet mer flexibelt för att kunna utnyttja det effektivare.

Anders Hjärpe tar som exempel när Dafgårds i Källby utanför Lidköping ville bygga ut produktionen och behövde mer el. De fick först nej med hänvisning till kapacitetsbrist.

– Men då var det någon eldsjäl på Kinnekulle Energi som sa så här kan vi inte ha det. De samlade de största elförbrukarna i området och tog med Checkwatt som jobbar med batterier. "Okej, vi måste styra om, så hur kan vi frigöra kapacitet?"

Svaret blev att Dafgårds kunde använda mer HVO (biodiesel) vid topparna, ett logistikföretag flyttade kylningen av sina kylar till mellan två och fyra på natten istället för mellan sex och åtta när förbrukningen var som högst. Checkwatt gick in med batteri på 0,5 megawatt som kunde stötta på topparna.



Om utbyggnaden av solenergi ska fortsätta behöver främst batteritekniken utvecklas, menar Anders Hjärpe, tf vd för Svensk Solenergi. Han menar att solkraften skulle kunna stå för hundra procent av Sveriges energiproduktion om lagringstekniken hänger med.

– Tillsammans frigjorde det 125 MWh i nätet och då kunde man släppa på mer energi.

Det här är ett exempel på vad som kallas virtuella kraftverk (VPP). Det är system som digitalt styr flera mindre förbrukare, producenter och lagringssystem för att optimera energianvändningen.

– Allt det här är i sin linda. Samtidigt ser vi att lagstiftning, myndighetsprocesser och de stora nättaktörerna inte alls är i takt med den nödvändiga marknadsutveckling som måste ske, säger Hjärpe.

Skatten som behöver ändras

Villkoren för förnyelsebar energiproduktion, både den småskaliga och den storskaliga, ändras ofta. Skatteregler justeras, avdrag förändras och bidrag införs eller tas bort. Men Svensk Solenergis vd diskuterar hellre de stora perspektiven och menar att branschen borde kunna stå på egna ben.

Det är dock två saker han vill ändra på. Den första är skatten på el som produceras i solanläggningar över en halv megawatt. Den innebär att man även måste skatta för den el man själv använder.

– Varför ska man betala skatt för något som

man själv producerar och använder? Det är som att jag skulle betala moms för morötterna jag

själv odlar och äter. Det är en superenkel fråga som vi driver och som vi kommer att driva hårdare. Det är ett avskaffande av en skatt som verkligen skulle få effekt.

Nu väljer många att begränsa sina anläggningar till just 0,5 MW även om de

kunde producerat mer el, för att slippa skatten och redovisningsplikten.

Den andra förändringen Anders Hjärpe vill ha är tvådelad och gäller nya solcellsanläggningar, dels att tillståndprocessen ska bli enklare:

– Länsstyrelserna måste bli mer eniga om hur man gör sina tolkningar. Det är extremt tuffa krav på naturvärdesinventeringar och miljökonsekvensbeskrivningar som kostar flera hundratusen.

Dels att nätbolagen ska bli bättre på att ge tillstånd att koppla in nya solanläggningar på nätet:

– Ofta blir det nej till solkraft eftersom pikarna blir för höga, men det finns ju lösningar på det! Här kan lagstiftarna vara mycket tydligare och gå in och säga att det här är krav, säger Anders Hjärpe.

Förvirrande när jag skulle ”maximera mina solceller med batterilagring”

KRÖNIKA. Det är inte bara elpriserna som varierar kraftigt. Det gör även reglerna för oss elkonsumenter. När elpriserna rusade i höjden 2022 kändes det självklart att installera solceller därhemma. Tre år senare är läget annorlunda.

Elpriset är betydligt lägre, om än med kraftiga svängningar. Den statliga skatte-reduktionen på 60 öre per såld kWh solet slopas vid årsskiftet och samtidigt håller en effekttariff på att införas som gör det extra dyrt med höga toppar i elförbrukningen.

Det är med andra ord läge att skaffa batterier till sina solceller. Det har skapat rena vilda västern med en uppsjö leverantörer som lockar med stora vinster och häftiga AI-lösningar. Jag vet, för jag har precis köpt och fått installerat solcells-batterier. Min nya utmaning är att bli vän med dess AI.

Budskapen som möter mig på sociala medier och olika hemsidor är förförande: ”Lagra elen när den är billig – använd den när den är som dyrast”. ”Smart, hållbart och ekonomiskt – framtidens energilösning”. ”Maximera dina solceller med batterilagring”.

Läste precis ett inlägg på Facebook från en förvirrad köpare: ”Dags att köpa batteri och solceller, men jag håller på att bli galen på produktalet! Ju mer jag läser och researchar, desto mer förvirrad blir jag”.

Om jag skulle tro på alla lockropen från olika leverantörer skulle vi göra enorma vinster på att installera en stor batterianläggning.

Det första jag lärde mig var att det inte finns några prislistor. Annonserna innehöll fina lockrop men inga priser utan länkar som innebar att jag snällt måste lämna ut mina kontaktuppgifter för att få veta vad det kostar.

Det halvår senare är jag en luttrad batteriägare

I början av sommaren strömmade det därför in ett stort antal mail med lockande erbjudanden.

Nu ett halvår är senare är jag en luttrad men nöjd batteriägare. En kvarvarande förvirring är att den AI som ska styra så att batteriet laddas när elpriset är lågt och används när elpriset är högt inte är fullt upplärd ännu. I natt gjorde den tvärtom, men den lär sig och blir bättre lovar elektrikern som installerade batterierna.

Jag lärde mig snabbt att leverantörerna erbjuder en batterianläggning som kostar knappt 200 000 kronor inklusive moms. Anledningen är att staten betalar hälften av arbets- och materialkostnaden i form av en skattereduktion som får uppgå till högst 50 000 kronor per person och år.

Är man två personer som äger huset blir den



maximala skattereduktionen totalt 100 000 kronor och det maximala priset för batterierna kan då bli maximalt 200 000 kronor.

Nu går det att köpa ännu större batterier med full skattereduktion – om installationen delas upp över två år.

Skilja seriösa från lycksökare

Jag lärde mig snabbt att granska leverantörerna. Vissa företag är små, nystartade och osäkra. Några verkar stora men är små. Andra är stora med många mellanhänder och med högre priser. Min slutsats är att det är lika viktigt att kolla upp företaget som batteriet som erbjuds.

Själv valde jag till slut den lokala elektrikern som jag känner till och som hade installerat våra solceller. Det verkar bli bra, bara vi blir vän med vår AI.

Johan Wessman, solcells- och batteriägare

Översikt: Så ser utvecklingen av förnybar energi ut

Installerad effekt (MW), förändring 2023-2024

Skåne, ny vindkraft

1 % ●

Skåne, nya solceller

18 % ●

Förändringen ur ett hållbarhetsperspektiv:



Geografi	Vindkraft (MW), förändring 2023-2024	Solceller (MW), förändring 2023-2024
Lundaområdet	0% ●	19% ●
Mellanskåne	-1% ●	15% ●
Nordvästra Skåne	-1% ●	25% ●
Nordöstra Skåne	8% ●	15% ●
Sydvästra Skåne	1% ●	16% ●
Sydöstra Skåne	-2% ●	11% ●
Skåne	1% ●	18% ●
Stockholms län	0% ●	27% ●
Västra Götalands län	3% ●	24% ●
Sverige	4% ●	21% ●

Källa: Energimyndigheten



FOTO: NEWS ÖRESUND

► **Ny statistik för nätanslutna batterier.** Från och med i år publicerar SCB årlig statistik över nätanslutna batterier. För 2024 uppgår den totala lagringskapaciteten till 567 MWh varav hälften är stora anläggningar mellan 10 och 100 MWh. Batterier som kompletterar solceller på villatak (ofta runt 10 kWh) finns i kategorin ”under 1 MWh” som står för 17 procent av kapaciteten. SCB påpekar att batterilagring är ett snabbt växande område och siffrorna troligen är underrapporterade.

Batterilagring kapacitet 2024

Storlek MWh	Kapacitet MWh	Andel procent
0–1	99	17
1–10	182	32
10–100	286	50
100–	0	0
Totalt	567	100

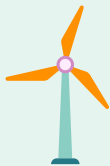
”Sextioöringen” tas bort 2026

Vid årsskiftet slopas [skattelättnaden för mikroproduktion](#) av el. Idag får småskaliga producenter av solet (upp till 30 MWh per år) 60 öre tillbaka för varje kilowattimme de bidragit med till elnätet, dock aldrig mer än för den el de själva köpt från elnätet.

Regeringens mål med att ta bort subventionen är att öka stabiliteten i nätet och gynna

egen energilagring. När tillgången på el i systemet är god är priset på el lågt. Idag kan det ändå löna sig för mikroproducenter att skicka ut sin el på elnätet på grund av skatterabatten, trots att elen inte behövs utan bidrar till obalans mellan tillgång och efterfrågan. När skatterabatten tas bort blir det lönsammare att vid sådana tillfällen lagra elen i ett eget batteri för att sedan antingen använda den själv eller skicka ut på nätet när behovet är större.

Vindkraftsutbyggnaden saktar av i hela Sverige



SKÅNE: ny installerad effekt (MW), förändring 2023-2024

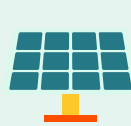
1 %

SKÅNE: elproduktion (GWh) 2024

1 503

Källa: Energimyndigheten

Utbyggnaden av solceller fortsätter öka



SKÅNE: ny installerad effekt (MW), förändring 2023-2024

18 %

SKÅNE: installerad effekt per landareal (Watt)

72 871

Källa: Energimyndigheten

Installerad effekt av vindkraft, MW

Geografi	MW 2024	Förändring i procent 2023-2024	Förändring i procent 2014-2024
Skåne	642	1	25
Stockholm	61	0	3
V Götaland	1 390	3	80
Sverige	16 819	4	231

Källa: Energimyndigheten

Elproduktion från vindkraft, GWh

Geografi	GWh 2024	Förändring i procent 2023-2024	Förändring i procent 2014-2024
Skåne	1 503	-4	14
Stockholm	158	5	159
V Götaland	3 162	0	85
Sverige	40 419	19	260

Källa: Energimyndigheten

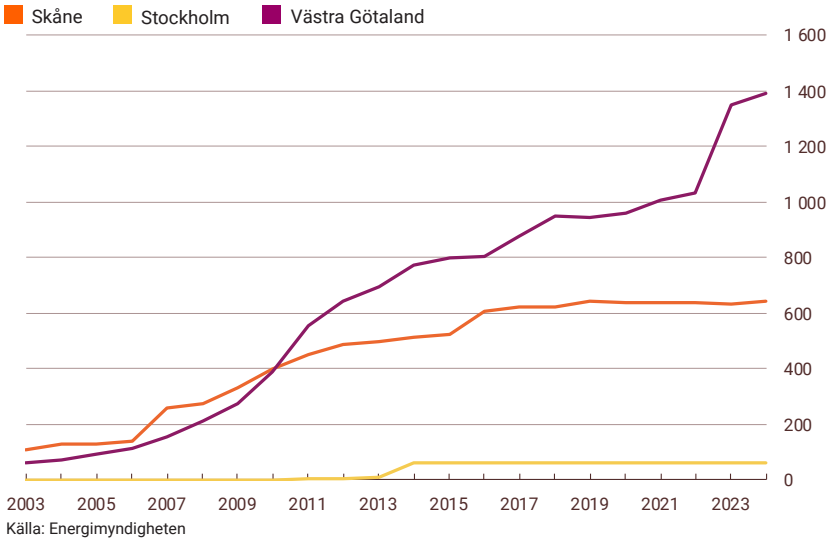
Total installerad effekt (MW) samt watt per capita och landareal från solceller

Geografi	MW 2024	Förändring i procent 2023-2024	Förändring i MW sedan 2016	Installerad effekt (Watt) per person	Watt/landareal
Skåne	799	18	779	559	72 871
Stockholm	557	27	542	225	85 559
Västra Götaland	854	24	836	482	35 884
Sverige	4 808	21	4 668	454	11 796

Källa: Energimyndigheten

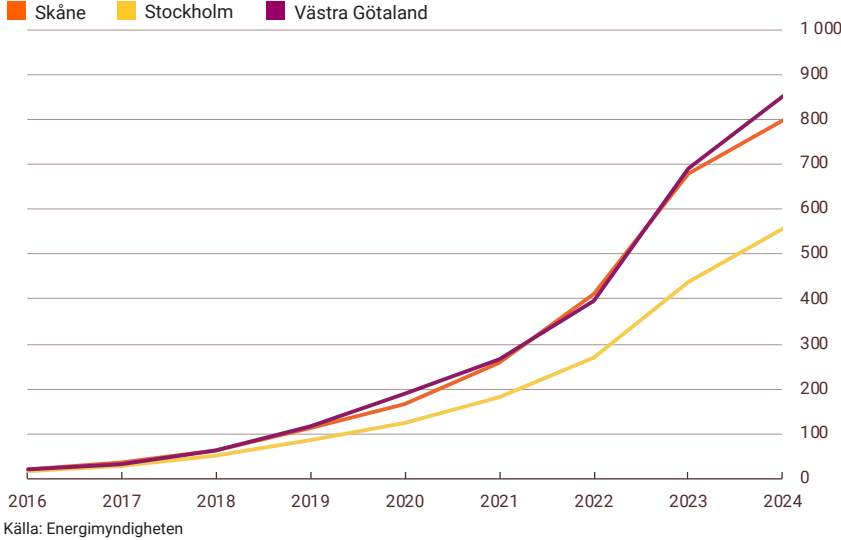
Vindkraftsutbyggnaden i Västra Götaland ökar fortfarande

Installerad effekt från vindkraft (MW), storstadslänen



Fler solceller i alla storstadslänen

Installerad effekt från solceller (MW), storstadslänen



► **Installerad effekt och elproduktion.** Installerad effekt för en vindkraftsanläggning är den maximala effekten som den kan producera under optimala vindförhållanden, mätt i megawatt (MW). Elproduktionen på vindkraftsanläggningen mäts i gigawattimmar (GWh) och beror på faktorer som vindförhållanden, drifttid och underhåll, vilket skiljer den från den installerade effekten som beskriver anläggningens kapacitet att generera el.

► **Effekt per landareal.** Visar den installerade effekten, mätt i watt, från solcellsanläggningar som andel av regionens samlade landareal.

Skånes delområden



Utsläpp
Vindkraft
Solceller

Källor: Nationella emissionsdatabsen, Naturvårdsverket och Energimyndigheten

Lundaområdet

UTSLÄPP, CO2e

-0,6%

Förändring 2022-2023

7%

Andel av Skånes totala utsläpp 2023

Utsläpp 2023:	Ton CO2e
Totalt	327 000
Per kvm	477
Per capita	1,7

Delområdets två största utsläppsbranscher 2023:

Bransch	Ton CO2e	Andel av delområdets samlade utsläpp
Bransch: Transport	189 700	58%
Bransch: Jordbruk	61 515	19%

FÖRNYBAR ENERGI

98

(+19%)

2024 (förändring 2023-2024)

35

(0%)

2024 (förändring 2023-2024)

Sydvästra

UTSLÄPP, CO2e

-2,7%

Förändring 2022-2023

25%

Andel av Skånes totala utsläpp 2023

Utsläpp 2023:	Ton CO2e
Totalt	1 137 800
Per kvm	1 012
Per capita	2,1

Delområdets två största utsläppsbranscher 2023:

Bransch	Ton CO2e	Andel av delområdets samlade utsläpp
Bransch: Transport	444 300	39%
Bransch: Industri	111 600	10%

FÖRNYBAR ENERGI

218

(+16%)

2024 (förändring 2023-2024)

180

(1%)

2024 (förändring 2023-2024)

Nordvästra

UTSLÄPP, CO2e

-2,5%

Förändring 2022-2023

32%

Andel av Skånes totala utsläpp 2023

Utsläpp 2023:	Ton CO2e
Totalt	1 428 100
Per kvm	614
Per capita	4,0

Delområdets två största utsläppsbranscher 2023:

Bransch	Ton CO2e	Andel av delområdets samlade utsläpp
Bransch: Transport	516 700	36%
Bransch: Industri	356 300	25%

FÖRNYBAR ENERGI

198

(+25%)

2024 (förändring 2023-2024)

115

(-1%)

2024 (förändring 2023-2024)

Nordöstra

UTSLÄPP, CO2e

-3,4%

Förändring 2022-2023

17%

Andel av Skånes totala utsläpp 2023

Utsläpp 2023:	Ton CO2e
Totalt	749 800
Per kvm	204
Per capita	4,2

Delområdets två största utsläppsbranscher 2023:

Bransch	Ton CO2e	Andel av delområdets samlade utsläpp
Bransch: Transport	261 200	35%
Bransch: Jordbruk	243 900	33%

FÖRNYBAR ENERGI

133

(+15%)

2024 (förändring 2023-2024)

108

(8%)

2024 (förändring 2023-2024)



Skånes delområden. Skåne består av 33 kommuner som delas in i sex delområden. Det är tre storstadsområden i västra Skåne med Malmö, Lund respektive Helsingborg samt två tätortsområden i östra Skåne, ett med Kristianstad och Hässleholm och ett område med Ystad. Dessutom bildar kommunerna mitt i Skåne ett eget delområde. Läs mer om indelningen i rapportens appendix.

Mellanskåne

UTSLÄPP, CO2e

-11,1%

Förändring 2022-2023

10%

Andel av Skånes totala utsläpp 2023

Utsläpp 2023:	Ton CO2e
Totalt	437 600
Per kvm	289
Per capita	5,3

Delområdets två största utsläppsbranscher 2022:

Bransch	Ton CO2e	Andel av delområdets samlade utsläpp
Bransch: Jordbruk	174 900	40%
Bransch: Transport	130 500	30%

FÖRNYBAR ENERGI

61

(+15%)

2024 (förändring 2023-2024)

113

(-1%)

2024 (förändring 2023-2024)

Sydöstra

UTSLÄPP, CO2e

-0,8%

Förändring 2022-2023

10%

Andel av Skånes totala utsläpp 2023

Utsläpp 2023:	Ton CO2e
Totalt	445 623
Per kvm	273
Per capita	5,3

Delområdets två största utsläppsbranscher 2023:

Bransch	Ton CO2e	Andel av delområdets samlade utsläpp
Bransch: Jordbruk	263 000	59%
Bransch: Transport	106 800	24%

FÖRNYBAR ENERGI

90

(+11%)

2024 (förändring 2023-2024)

91

(-2%)

2024 (förändring 2023-2024)



Totala utsläpp av växthusgaser, CO2e, i Öresundsregionen samt förändring under det senaste året, utsläpp per kvadratmeter och per invånare

Geografi	Utsläpp, miljoner ton CO2e 2023	Förändring 2022-2023 (%)	Utsläpp CO2e per kvm	Utsläpp ton CO2e per invånare*
Skåne	4,5	-3,3	413	3,2
Region Hovedstaden	4,6	-11,8	1795	2,4
Region Sjælland	5,1	-4,4	710	6,0
Öresundsregionen	14,3	-6,6	687	3,4
Stockholms län	3,6	-3,5	545	1,4

Källa: Nationella emissionsdatabasen, Energistyrelsen, SCB och Danmarks Statistik

► **GEOGRAFI.** I Öresundsregionen ingår Region Hovedstaden och Region Sjælland på danska sidan Öresund och Skåne län på svenska sidan. Greater Copenhagen-geografin omfattar även Hallands län.

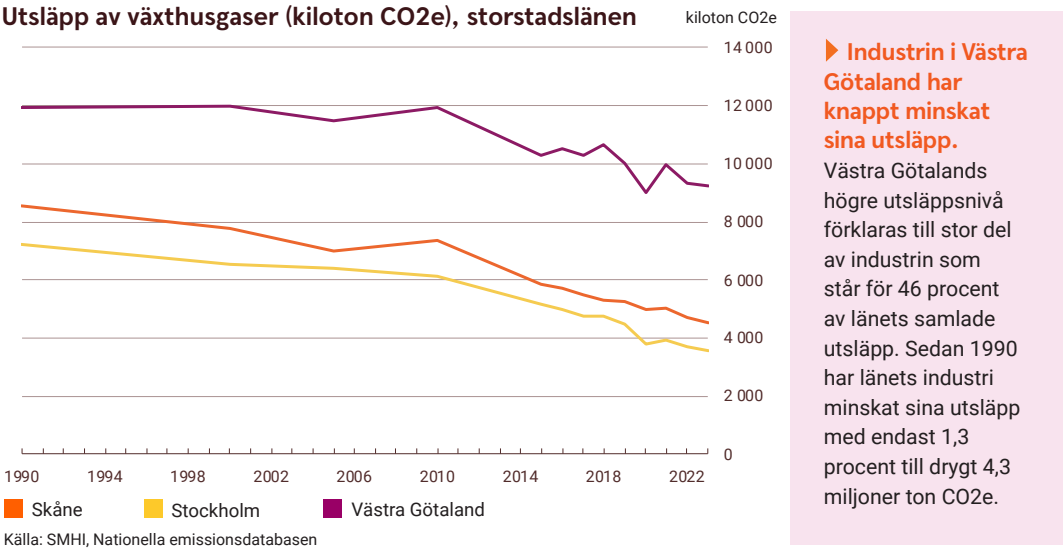


Utsläpp av växthusgaser (kiloton CO2e) per delområde i Skåne samt för storstadslänen

Geografi	Utsläpp av växthusgaser 2023 (kiloton CO2e)	Förändring 2022-2023	Förändring i procent sedan 1990	Utsläpp per invånare (ton CO2e)*
Lundaområdet	327	-0,6%	-44%	1,7
Mellanskåne	438	-11,1%	-36%	5,3
Nordvästra Skåne	143	-2,5%	-53%	4,0
Nordöstra Skåne	750	-3,4%	-44%	4,2
Sydvästra Skåne	114	-2,7%	-48%	2,1
Sydöstra Skåne	446	-0,8%	-38%	5,3
Skåne	4 526	-3,3%	-47%	3,2
Stockholms län	3 568	-3,5%	-51%	1,4
Västra Götalands län	9 214	-1,3%	-23%	5,2
Sverige**	44 110	-1,9%	-38%	4,2

Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen och SCB
* Siffran bygger på utsläppssiffror från 2023 medan antalet invånarantalet är från 2024.
** Siffran baseras på data från Nationella emissionsdatabasen (invånarantal från SCB när det gäller utsläpp per capita), precis som övriga siffror i tabellen. Denna siffra skiljer sig något från den nationella siffran som redovisas från European Environment Agency på sidan 15. Läs mer om detta i appendix.

Betydligt högre utsläpp i Västra Götaland





Utsläpp av CO2e per bransch i Skåne (andel av Skånes totala utsläpp)

Bransch	Totala utsläpp 2023 (kiloton CO2e)	Andel av Skånes totala utsläpp	Förändring 2022-2023	Förändring 1990-2023
Transporter	1 649	36%	-1%	-29%
Jordbruk	1 040	23%	-3%	-16%
Industri	661	15%	-16%	-66%
El och fjärrvärme	489	11%	1%	-44%
Arbetsmaskiner	293	6%	5%	-40%
Egen uppvärmning av bostäder och lokaler	146	3%	3%	-87%
Produktanvändning	124	3%	-6%	154%
Avfall	123	3%	-7%	-77%
Totalt	4 526	-	-4%	-47%

Källa: Nationella emissionsdatabasen



Utsläpp av CO2e i storstadslänen från Skånes tre största branscher

Geografi	Transporter 2023	Andel	Jordbruket 2023	Andel	Industrin 2023	Andel
Skåne	1 649	12%	1 040	17%	661	5%
Stockholm	1 938	14%	131	2%	126	1%
Västra Götaland	2 372	17%	1 100	18%	4 271	32%
Sverige	13 873	-	6 239	-	13 235	-

Källa: Nationella emissionsdatabasen

Utsläpp av koldioxidekvivalenter i kiloton. Andelen anges som procent av branschens totala utsläpp i Sverige.

► **Transporterna står för störst del av utsläppen i Skåne.** Transporter stod 2023 för en tredjedel av Skånes utsläpp av koldioxid, vilket gör det till den bransch som släpper ut mest. Transportnäringen har lyckats minska sina utsläpp med 29 procent sedan 1990. Det är mindre än de flesta branscher. Bara jordbruket har en lägre utsläppsminskning på 16 procent. Om elektrifieringen av fordonsflottan tar fart kan även utsläppen minskas mer. Läs mer om det på sidorna 28-41.

Skånes tio största utsläppare av växthusgaser

Företag	Utsläpp av växthusgaser 2024*	Andel av Skånes utsläpp	Kommun	Sektor	Förändring 2023-2024	Förändring 2014-2024
Sysav	266 239	5,9%	Malmö	El och fjärrvärme	3%	22%
Höganäs Sweden	141 373	3,1%	Höganäs	Järn- och stålindustri	-4%	-31%
Öresundskraft	104 574	10%	Helsingborg	El och fjärrvärme	-13%	69%
Norcarb	91 186	2,0%	Malmö	Kemiindustri	22%	19%
Nordic Sugar	83 735	1,9%	Eslöv	Livsmedelsindustri	53%	-12%
Kemira Kemi	44 775	1,0%	Helsingborg	Kemiindustri	46%	2%
Boliden Bergsöe	35 167	0,8%	Landskrona	Metallindustri	-10%	-9%
Landskrona Energi	28 457	0,6%	Landskrona	El och fjärrvärme	-3%	-12%
Perstorp Sp. Chemicals	27 928	0,6%	Perstorp	Kemiindustri	-14%	-39%
Sylvamo Sweden	26 181	0,6%	Bromölla	Pappers- o massaind.	10%	37%
Totalt	849 615	18,8%	-	-	16%	2%

Källa: Naturvårdsverket
* Avser utsläpp i ton koldioxidekvivalenter, CO2e, för 2024. Siffrorna bygger på rapporterade utsläpp inom EU:s system för handel med utsläppsrätter. Det inkluderar de största industrierna och energibolagen.

Blandad utveckling för Skånes tio största utsläppare

Som grupp har de tio största utsläpparna av växthusgaser i Skåne ökat sina utsläpp med 16 procent mellan 2023 och 2024. Men skillnaderna inom gruppen är stora. Fem av företagen och organisationerna har minskat sina utsläpp under det senaste året. Befesa Circular Alloy Sweden har hamnat utanför topplistan och där ersatts av Sylvamo Sweden med pappersbruk i Nymölla. Trots ambitiösa klimatmål ökade största utsläpparen, Sysav, sina utsläpp med tre procent.

Tio företag står för 84 procent av den skånska utsläppen av växthusgaser. Sammantaget ökade dessa nyckelaktörers utsläpp med 16 procent mellan 2023 och 2024. De senaste tio åren har gruppens utsläpp ökat med två procent.

Utvecklingen skiljer sig kraftigt åt mellan de tio aktörerna. För ett av företagen är de senaste årens verksamhet inte jämförbar. Tidigt på morgonen den 18 november 2023 inträffade en explosion vid Nordic Sugars sockerbruk i Örtofta, vilket gjorde att en del av produktionen (och därmed utsläppen) flyttades från 2023 till 2024.

För halva gruppen har utsläppen minskat mellan 2023 och 2024. Kemikoncernen Perstorp har enligt statistiken från

Naturvårdsverket minskat sina utsläpp av växthusgaser med 14 procent mellan 2023 och 2024. Öresundskraft och Boliden Bergsöe minskade sina utsläpp med 13 respektive 10 procent medan Höganäs Sweden minskade med fyra procent och Landskrona Energi med tre procent.

Skånes största utsläppare Sysav ökade sina utsläpp med tre procent samtidigt som deras mål är att vara klimatpositiva till 2030. För att nå dit ska mängd plast i inkommande avfall minskas och en anläggning för koldioxidinfångning byggas.

Kemira Kemi har ökat sina utsläpp med 46 procent och Norcab med 22 procent. När det gäller Kemira Kemi har de som mål att halvera utsläppen 1990-2030 men då på koncernnivå, ej på varje plats.

Transportsektorn kommer kräva stora mängder el om klimatmålen ska nås

El- och laddningsbara bilar är på framfart längs de skånska vägarna. Även tunga ellastbilar har gjort entré på marknaden. Samtidigt är en överväldigande majoritet dieseldrivna.

Om bara fem år ska transportsektorn ha minskat sina utsläpp med 70 procent jämfört med 1990. Fram till 2024 har utsläppen minskat med nästan 30 procent. Transportsektorn står i dag för knappt respektive drygt en tredjedel av Sveriges och Skånes totala utsläpp. Regeringens mål är att minska transportutsläppen med hjälp av elektrifiering, och förra året bidrog den till en minskning på 0,5 ton koldioxidekvivalenter. Samtidigt bidrog reduktionspliktssänkningen med en ökning på 3,4 miljoner ton. De kommande åren väntas branschen dock bidra mest till det ökade effektbehovet, enligt prognoser.

Lastbilar kommer också bli en allt vanligare syn på de skånska vägarna när Fehmarn Bältförbindelsen öppnar. Flaskhalsarna i järnvägssystemet kommer ta tid att bygga bort. Trafikverket räknar själva med att fyrspar mellan Lund och Hässleholm inte står färdigt förrän 2043.

Om fem år ska den svenska transportsektorn ha minskat utsläppen med 70 procent jämfört med 1990 års nivåer och 2045 ska Sverige vara klimatneutralt. Det är Sveriges klimatmål som beslutades 2017. För att nå klimatneutralitet 2045 ska bland annat transportsektorn ha nått nettonollutsläpp.

Transportsektorn står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser, enligt Trafikverket. Räknar man in utrikes sjöfart och flyg stiger andelen till 40 procent. Av de inrikes transporterna står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen, eftersom fordonen fortfarande till största delen använder fossila drivmedel.

Som det ser ut i dag kommer etappmålet till 2030 inte att nås, enligt Trafikverket. Däremot är det fortfarande möjligt att nå Sveriges EU-åtagande inom ESR, som går ut på att minska utsläppen inom bland annat vägtrafik med 50 procent till 2030. De svenska transportutsläppen är högre än vad de var 1990 och toppade mellan 2007 och 2008. Därefter minskade de fram till 2014, som sedan följdes av perioder av både ökning och minskningar. Anledningen till den lägre minskningstakten är, enligt Trafikverket, att energieffektivare fordon och ökad andel biobränsle delvis motverkas av ökad person- och lastbilstrafik.

Utsläppen från vägtrafik ökade förra året

Fram till utgången av 2023 minskade den skånska transportsektorn utsläppen med runt en procent årligen, och har sedan 1990 följaktligen minskat med runt 29 procent.

Men 2024 ökade utsläppen från inrikes transporter med 22 procent jämfört med 2023, mycket på grund av att reduktionsplikten sänktes för både diesel och bensin vid årsskiftet, enligt [preliminär statistik från Naturvårdsverket](#). Den preliminära statistiken finns bara på nationell nivå – men ger en fingervisning om liknande utveckling i Skåne.

På nationell nivå bidrog den sänkta reduktionsplikten till en utsläppsökning på runt 3,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Utsläppen från vägtrafiken ökade förra året med 24 procent, samtidigt som utsläppen för inrikes flyg och sjöfart minskade med nio respektive fem procent.

Utsläppen från utrikes sjö- och luftfart har ökat kraftigt sedan 1990.

Fördubbling av antalet ellastbilar i Skåne – men dieseldrivna ökar fortfarande

Vid utgången av 2016 fanns det enligt Trafikanalys inga registrerade tunga ellastbilar i Sverige och bara 24 elhybrider. Därefter har utvecklingen gått snabbt. Från 2023 till 2024 nästan fördubblades antalet ellastbilar till 897 stycken, och har gått om antalet bensindrivna (851 stycken). Samtidigt har antalet dieseldrivna gått från 78 056 stycken år 2016 till 80 124 vid utgången av förra året. Antalet laddhybrider har endast ökat med tio, till 34 stycken.

2019 dök den första tunga ellastbilen upp i Skåne och vid utgången av förra året trafikerades vägarna av nästan 100 skånska ellastbilar, en fördubbling från året innan. Samma år blev det även fler ellastbilar än bensindrivna sådana. De





Ett 832 meter långt godståg på Malmö C, 2021. I Danmark får 835 meter långa tåg köra sedan 1960. I Sverige är gränsen 730 meter, men sedan juni i år kör DB Cargo Scandinavia reguljär trafik med 835 meter långa tåg sex dagar i veckan mellan Maschen och Malmö.

sistnämnda ökade med en lastbil från 2023 till 2024 till 86 stycken.

Dieseldrivna lastbilar står dock för en överväldigande majoritet hos skånska åkerier. Vid utgången av 2015 fanns det 10 676 stycken registrerade hos skånska åkerier, en siffra som tio år senare hade ökat med sex procent, till 11 326.

Ökningen av dieseldrivna fordon syns också bland personbilar och lätta lastbilar i Skåne, som ökat med 22 000 respektive 7 600 sedan 2015. Men ökningen av eldrivna personbilar och lätta lastbilar är ännu större: från 542 respektive 107 år 2015 till 39 777 respektive 2 079 stycken vid utgången av 2024.

Elektrifiering uttalat mål för att minska utsläppen

[Ett uttalat mål från regeringen](#) är att utsläppen ska minska med hjälp av elektrifiering av fordonsflottan. Förra året bidrog den till en minskning med knappt 0,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

[2023 tillsatte regeringen en utredning](#) för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Utredningen, som presenterades i januari i år, skulle bland annat titta på vilka hinder som finns för storskalig elektrifiering. Enligt utredningen hade det främjat investeringar i elektrifierade lastbilar om kommuner hade kunnat ge undantag för dem i bullerkänsliga områden, och även ta hänsyn till dem vid införandet av eventuella miljözoner. Ellastbilar är mycket dyrare att köpa in än fossild-

rivna, och den kostnaden kan tjänas in om de går att köra fler timmar per dygn. För att det ska vara möjligt behöver trafikförordningen ändras.

Utredningen konstaterade även att laddningsinfrastrukturen behöver byggas ut i snabb takt för att möta efterfrågan. Ledtiden för nätanslutningar är i vissa fall för lång, menar utredningen, och skiljer sig något beroende på var i landet man befinner sig. Skåne har längst ledtider för stora anslutningar, vilket beror på brist på elnätscapacitet.

Som förslag lämnade utredningen bland annat att både hamnar och flygplatser kan spela en viktig roll som framtida "energihubbar", då effektuttaget (den totala effekt som tas ut från elnätet vid en specifik tidpunkt), kan bli högt när flera tunga fordon ska laddas samtidigt med höga effekter – något dagens elnät i många fall inte är dimensionerade för, [enligt Energimyndigheten](#).

Skånes elnät byggs ut i snabb takt – transportsektorn väntas bli storslukare

2019 blev det stora rubriker när kapacitetsbristen i regionnätet förhindrade Pågen att bygga ut sitt bageri i Malmö. Flera företag vittnade om att de valt bort investeringar i södra Sverige på grund av osäkerheten i elnätet. Region Skåne bedömde i en rapport om det [skånska elsystemet från 2020](#) att transportsektorn de kommande åren skulle bli den sektor som bidrog mest till det ökade el- och effektbehovet.

Sedan dess har Svenska kraftnät, som ansvarar för stamnätet, och Eon, som ansvarar för regionnätet, i projektet "Åtgärds paketet Skåne" bland annat förnyat stamnätledningar i Malmöområdet, vilket bidragit till att totalt ytterligare 600 MW kan tas ut jämfört med 2020. Det är en ökning på 40 procent och motsvarar hela Malmös effektbehov en kall vinterdag, [enligt Skånes effektkommission](#) som består av Region Skåne, Eon, Svenska kraftnät och Länsstyrelsen Skåne.

Dessutom är Sydvästlänken, efter många förseningar, i drift sedan 2021, vilket har ökat överföringskapaciteten mellan norra Sverige, där elproduktionen är som högst, och södra Sverige, där elanvändningen är som högst.

Fehmarn Bältförbindelsen väntas öka trycket på de skånska vägarna

Fehmarn Bältförbindelsen kommer att bli världens längsta sänktunnel för både bil- och tågtrafik och gå i princip samma väg som färjelinjen mellan tyska Puttgarden och danska Rødby. 2015 beräknades kostnaden för bygget till 55 miljarder danska kronor, vilket med inflation motsvarar runt 65 miljarder i dag. Det gör förbindelsen till Danmarks största infrastruktursatsning någonsin.

Den kommer, [enligt Trafikverket](#), korta restiden för vägtrafiken mellan Köpenhamn och Hamburg med 45 minuter och persontågtrafiken med runt två timmar. Det ger en restid med tåg mellan Malmö och Hamburg på tre timmar, jämfört med dagens drygt fem och en halv.

Det är i dagsläget [osäkert om Fehmarn Bält-tunneln kommer att öppna 2029](#) som planerat. När det gäller den tyska landanläggningen [har det officiellt meddelats från Tyskland](#) att tunneln mellan ön Fehmarn och tyska fastlandet blir klar tidigast 2032. Den nuvarande bron över Fehmarnsund har endast enkla vägbanor och plats för en enkelspårig järnväg som tagits ur trafik.

När den väl står klar väntas både bil- och tågtrafik öka, något det tas höjd för i Danmark, som lagom till öppnandet kommer ha byggt ut järnvägen fram till Öresundsbron. Trafikverket menar i en analys att godstransporterna med tåg från Fehmarn Bält fram till Öresundsbron har möjlighet att öka till 48 godståg i vardera riktningen per dygn från dagens 25-35 efter tunnelns öppnande.

En gemensam [rapport från organisationerna String och Greater Copenhagen](#) från 2023, utförd av Sweco, pekar dock på att det är vägtransporterna som kan komma att öka mest när Fehmarn Bältförbindelsen öppnar, eftersom flaskhalsar i



Vanligare syn i Skåne. På sidan 33 syns hur antalet laddpunkter vuxit fram i länet sedan 2015.

framförallt Tyskland, men även Sverige och Norge kommer att pressa järnvägssystemet, som inte hinner byggas ut i tillräcklig omfattning för att ta emot den ökade godstransporten.

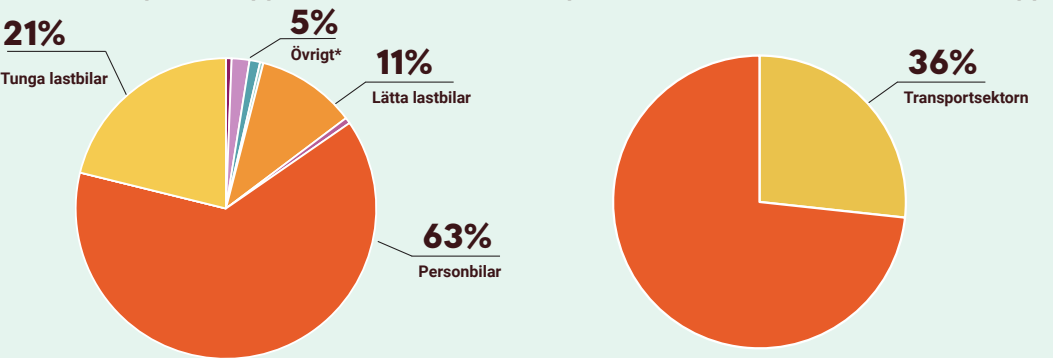
Ny järnvägskapacitet i Skåne kan dröja till 2043 enligt Trafikverkets prognoser

I Sverige väntas utbyggnaden av järnvägen gå långsammare än i Danmark. När regeringen i slutet av 2022 skrotade planerna på höghastighetståg fick Trafikverket i uppdrag att komma med ett kapacitetshöjande åtgärds paket. Trafikverket menade att den enskilt viktigaste åtgärden var att bygga ut sträckan Lund-Hässleholm längs Södra stambanan från två till fyra spår, ett bygge som enligt Trafikverket kunde stå klart tidigast 2043. Därefter väntar sträckan Hässleholm-Alvesta som också behöver två nya spår. Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana sade dock till Sydsvenskan i december i fjor att man skulle få till trafikstart "[i mitten av 2030-talet](#)", men någon ny tidsplan har inte presenterats.

Därutöver behöver det byggas ett antal förbipå- och mötesspår runt om i länet, samt att rangerbangården i Malmö byggs ut. I dagsläget kan man på bangården i Malmö rangera upp till 690 meter långa tåg. I Sverige är längdgränsen för godståg 730 meter (750 meter på vissa delar av Södra och Västra stambanan), medan man i Danmark har fått köra 835 meter långa tåg sedan 1960. Skillnaden i transportkapacitet mellan ett 835 meter långt tåg och ett 730 meter långt är, allt annat lika, 15 procent, [enligt sajten järnvägar.se](#). Nya Ringstedbanan och Fehmarn Bält-förbindelsen byggs för 1 000 meter långa godståg.

Skånes transportsektor

Skånes transportutsläpp kom 2023 från: Transportsektorns del av Skånes totala utsläpp:



Källa: Nationella emissionsdatabasen
*Övrigt: Resterande utsläpp kommer från bland annat sjöfart, flyg, buss, järnväg och mopeder och motorcyklar

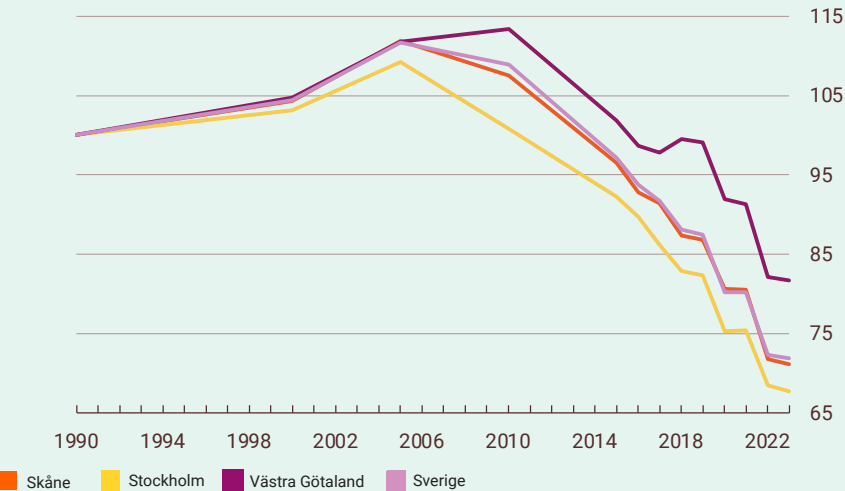
► **Personbilar:** Står för den absolut största delen av utsläppen. Ökade förra året enligt preliminär statistik.

► **Lätta lastbilar:** Utsläppen från lätta lastbilar tillhör en kategori som ökat sedan 1990.

► **Tunga lastbilar:** Utsläppen från den tunga lastbilstrafiken 2023 var nästan 50 000 ton lägre än 1990.



Koldioxidutsläpp för transportsektorn 1990-2023* (index 1990 = 100)



* Den regionala statistiken för utsläpp finns endast fram till och med 2023. 1 januari sänktes reduktionsplikten kraftigt, vilket höjde utsläppen. Det syns tydligare i översiktstabellen på sidan 10. Källa: Nationella emissionsdatabasen



SKÅNE: andel bensin- eller dieseldrivna personbilar, 2024: 81%

SVERIGE: andel bensin- eller dieseldrivna personbilar, 2024: 78%

Källa: Trafikanalys

Personbilar i trafik efter drivmedel, utgången av 2024

Geografi	Bensin	Diesel	El	Elhybrid*	Laddhybrid**	Övriga***	Totalt
Skåne	338 241	184 241	39 777	24 247	32 783	26 023	645 312
Stockholm	392 399	233 819	141 988	61 012	121 526	32 762	983 506
Västra Götaland	382 881	251 213	58 082	35 200	45 664	32 904	805 944
Hela landet	2 337 500	1 558 131	358 260	209 152	313 546	201 202	4 977 791

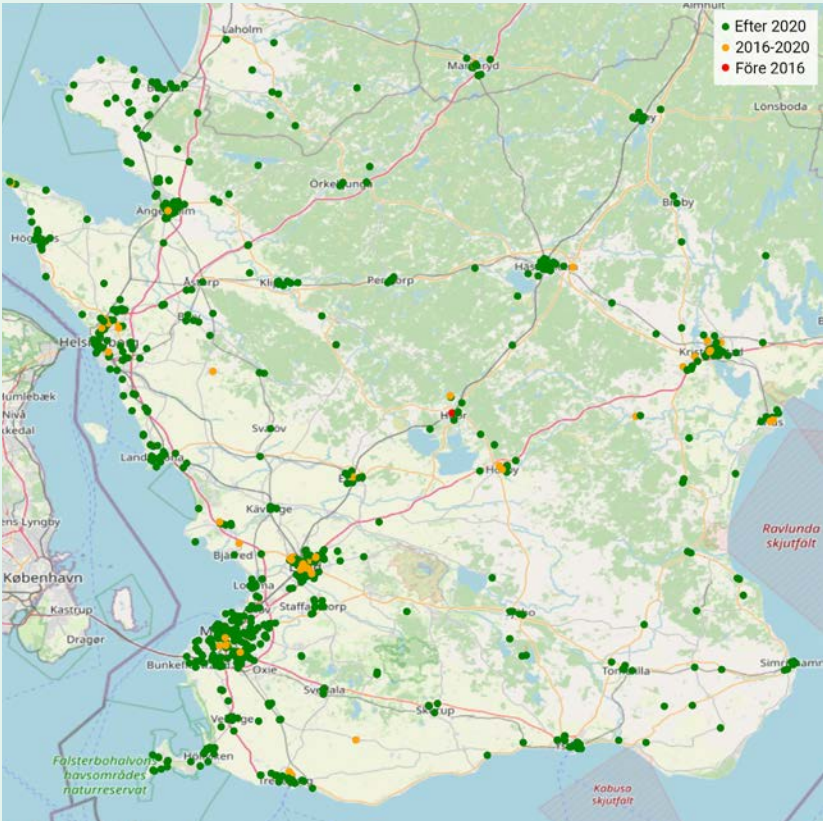
Källa: Trafikanalys

* Fordon som har el i kombination med annat bränsle, t.ex. bensin eller diesel, som drivmedel, men inte går att ladda externt.

** Fordon som är laddningsbara via eluttag och som har el i kombination med annat bränsle, t.ex. bensin eller diesel, som drivmedel

***Mestadels etanol, fordonsgas. Fordonsgas räknas här som förnybar, då den består av 96 procent biogas och 4 procent naturgas.

Laddstationerna duggar tätt i västra Skåne



Laddstationer med olika effekt i Skåne, färgsorterade efter etableringsår. Röd prick innebär att laddpunkten fanns 2015 eller tidigare, orange innebär att den tillkom mellan 2016 och 2020, medan grön innebär 2021 eller senare.

Datan är hämtad från den norska databasen Nobil, som samlar in information från elbilsägare, laddstationsägare och laddoperatörer. Nobil.no initierades av Norsk elbilforening, men administreras numera statligt av Enova som sorterar under det norska Klima- och miljödepartementet.

För den svenska datan ansvarar Energimyndigheten sedan 2021.

Källor: nobil.no, enova.no och energimyndigheten.se

Kartan är framtagen med Openstreetmap av Øresundsinstitutet.

Från etablerings- till mognadsfas: så skiljer sig marknaden för eldrivna personbilar, lätta lastbilar och tunga lastbilar

Marknaderna för de olika segmenten av eldrivna fordon befinner sig i olika faser. Eldrivna personbilar har funnits i flera år och då även som hybridversioner. Det finns ett stort utbud och flera tillverkare. Försäljningen av lätta ellastbilar ökar stadigt och tar en allt större del på bekostnad av dieseldrivna. Markanden för eldrivna tunga lastbilar är liten, men tekniken börjar bli ett alternativ till fossildrivna. De används mest av early adopters och i liten skala än så länge.



Etableringsfas:

Få fordon på marknaden som plockas upp av pionjärer eller early adopters. Prissignalerna är volatila, tekniken är inte fullt mogen. Här befinner sig marknaden för eldrivna tunga lastbilar.



Tillväxtfas:

Marknaden för fordonen går från pionjärer till att allt fler börjar använda tekniken. Försäljningen stiger. Här befinner sig marknaden för eldrivna lätta lastbilar.

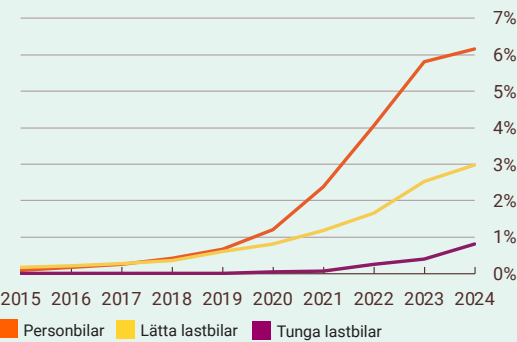


Mognadsfas:

Mognadsfasen är när marknaden når en kritisk volym och konkurrensen ökar. Många produkter finns på marknaden och teknologin är hyfsat känd. Här befinner sig marknaden för eldrivna personbilar.

Allt fler eldrivna personbilar i Skåne

Andelen elbilar* av den totala fordonsflottan i Skåne



*Avser inte elhybrider och laddhybrider.
Källa: Trafikanalys

Elbilar drivs enbart med el medan hybridbilar har både el- och förbränningsmotor. Elhybrider kan inte laddas från elnätet – laddar batteriet endast via förbränningsmotor och regenerativ bromsning. Laddhybrider kan laddas från elnätet med kabel och har större batteri och klarar längre eldrift.

Tabell – Nyregistrerade elfordon hittills i år

Plats	Personbilar	Lätta lastbilar (>3,5 ton)	Mellan- och tunga lastbilar (3,5-16 ton)
1	Volkswagen (ID.7)	Volkswagen (ID Buzz Cargo)	Mercedes-Benz
2	Volvo (EX40)	Nissan (Townstar)	Volvo
3	Tesla (Model Y)	Renault (Kangoo)	Scania
4	Volkswagen (ID.4)	Peugeot (Partner)	Ford
5	Skoda (Enyaq)	Toyota (Proace City)	Toyota
6	Kia (EV3)	Mercedes-Benz (Citan)	Iveco
7	Volkswagen (ID.3)	Toyota (Proace)	Renault
8	Volvo (EX30)	Ford (Transit Custom)	Fuso, Peugeot
9	Volvo (EC40)	Maxus (E-Deliver 3)	BYD, Citroën, Man, Maxus
10	Polestar 4	Peugeot (Expert)	Övriga

Avser inte el- och laddhybrider. Källor: [Vroom](#) & [Mobility Sweden](#)

95 %

Så stor andel av den tunga ellastbilsförsäljningen (mer än 16 ton) stod de svenska företagen Volvo och Scania för 2024.

10 %

Så mycket ökade andelen nyregistrerade personbilar på el till och med september 2025, jämfört med året före. Under samma period ökade laddhybridsregistreringen med 17 procent.

Trendbrottet: Marknaden för laddhybrider växer igen

Elhybrider, laddhybrider och rena eldrivna fordon. På marknaden finns det i dag många olika typer av bilar. Den tidigaste formen för hybridteknik, elhybrider som kombinerar el med andra drivmedel som bensin eller diesel, har blivit omsprungna av både elbilar och laddhybrider, som går att ladda. Nu växer marknaden för laddhybrider igen, efter en period av stiljte.

Förra året började marknaden för laddhybrider, som har el i kombination med ett annat drivmedel som bensin eller diesel, att växa igen. Fram till och med sista juli 2025 stod laddhybriderna för 25 procent av de nyregistrerade bilarna, vilket är en ökning med två procentenheter jämfört med hela 2024. Osäkerheter kring elbilars räckvidd, laddning, modellutbud, skattemässiga fördelar och ett lägre pris för hybrider än för elbilar lyfts fram som orsaker till återhämtningen.

Även en ny typ av teknik, så kallad EREV (Extended Range Electric Vehicle), skulle också kunna bädda för återhämtning. De har större batteri och hjulen drivs enbart av en eller flera elmotorer. Förbränningsmotorn används för att ladda batteriet.

Det är annars marknaden för rena elbilar

som är störst, och som växer snabbast. 2023 fanns det för första gången fler elbilar på de svenska vägarna än laddhybrider: 292 000 mot 272 000. Men båda biltypernas tillväxt har varit exponentiell. Mellan 2019–2020 fördubblades antalet laddhybrider från 66 000 till 122 000. Samma fördubbling sågs för rena elbilar åren efter, från 56 000 till 110 000.

När elektrifieringen av vägfordon inleddes för mer än ett decennium sedan var det initialt med så kallad hybridteknik. Då var det i stället elhybrider, som inte går att ladda externt, som dominerade marknaden. 2015 fanns det drygt 40 000 elhybridspersonbilar i trafik i landet, enligt Trafikanalys. Motsvarande siffror för rena elbilar och laddhybrider var knappt 5 000 respektive knappt 10 000.

Falkenklev Logistik laddar upp inför 2027 – då ska de vara Europas grönaste åkeri

2027 ska Falkenklev Logistik vara Europas grönaste transportföretag och ha 100 procent fossilfria bilar. Det är en ambitiös målsättning, men de har kommit en bra bit på vägen, berättar Victor Falkenklev, vd på det familjeägda företaget. Det är än så länge inte den smartaste affärsidén rent ekonomiskt, men det behöver hända grejer här och nu, anser han:

– Man får ju vara ganska blind för att undvika att se vad som händer i världen, och det här är väl ett sätt att bidra. Då kan vi väl gå i bräsch och kanske verka lite dumma i ett par år.

Efter att ha skaffat sin första lätta ellastbil 2021 och följt upp med fem tunga eldrivna lastbilar året efter har Falkenklev Logistik i dag elektrifierat 69 procent av fordonsflottan, motsvarande 96 lastbilar.

Och fler ska det bli: nästa år väntar en storleverans från Scania på runt 40 bilar. Leveransen är försenad, det var tänkt att det skulle bli svenska batterier från Northvolt. I stället får det bli kinesiska batterier. Men när de väl har kommit är 95 procent av fordonsflottan elektrifierad.

– Scania skulle köpa från Northvolt. Så det var en riktigt smäll för dem, med mycket förseningar. Men det hade varit sjukt kul med svenska batterier. Då har vi bara de sista procenten kvar att lösa innan 2027.

Priset den största utmaningen

Victor Falkenklev säger att de har en rätt tack-sam verksamhet att elektrifiera: de kör mest för DHL som varit med och stöttat omställningen, har mestadels fasta och relativt korta rutter.

– Har du ett mindre åkeri där dagar och rutter ser olika ut kan det bli klurigare. Även om de nya bilarna klarar sig långt.

Den stora utmaningen för dem är priset per bil. Nu för tiden kostar en ellastbil runt dubbelt så mycket som en dieseldriven. När de köpte sina första bilar var kostnaden nästan tre gånger så hög.

– Nu får framtiden utvisa om det var en smart idé att köpa så många från Scania samtidigt. Risken finns ju att de är utdaterade om ett par år. Men vi gjorde en bra affär och fick med DHL på banan, de hjälpte till med en del av kostnaden.

Att ställa om till fossilfritt har, om inte annat, rönt uppmärksamhet. De har fått många priser, bland annat av Sparbanken Skåne. Däremot märks det inte av någon ökad efterfrågan från kunder; dem kan man räkna på ena handen, berättar han.



Numera har Rifilparken i Malmö 38 platser. Förutom Falkenklevs lastbilar nyttjas den mest av personbilar.

– Det är alldeles för få tyvärr. Kan de välja mellan en billig dieseltransport eller en lite dyrare eltransport blir det oftare den billigare. Och om folk har det tufft, vad ska man säga?

Ekonomi viktigast – men även "räckviddsångest"

Bland andra åkerier är det många som både vill och är duktiga, men Victor Falkenklev känner ändå av en viss tveksamhet när det kommer till elektrifieringen av fordonsflottan.

– Än så länge är det bara några procent av de lastbilar som säljs som går på el. Det är mycket "vi väntar och ser vad som händer". Det är inte riktigt lika snabbt som att bara köpa en dieselbil och rulla i väg.

Han tror att det främsta argumentet är att få ekonomin i det att fungera.

– Det är väl nummer ett, men för många handlar det också om räckviddsångest, att det inte kommer funka på deras rutter eller under kalla vintrar.

Det finns också en osäkerhet när det gäller tillgången till el. Vill man ha laddningen "inhouse" kan det ta tid att få det inkopplat. Det gick "ganska



Att ställa om till fossilfritt har rönt en uppmärksamhet. Men ekonomiskt är det inte lönsamt än, dieseln är för billig.

snabbt" för Falkenklev att bli inkopplade i Malmö.

– Här var det helt okej, det tog väl ett eller ett och ett halvt år, vilket får räknas som ganska snabbt. Men för de två senaste sajterna vi byggde i Höör och Hörby tog det tre och ett halvt år.

Nätbolagen har på vissa ställen utmaningar att få fram tillräckligt mycket ström. Sedan kan den skånska kapaciteten vara något av ett gissel.

– Vi har spotpriser som går sjukt mycket upp och ned. En julidag var det minus 20 öre mellan klockan 12 och 13, och mellan 19 och 20 var det 300 öre. Problemet med att vi har så mycket natur är ju att det blir lite oplanerbart. En mulen vindstilla dag ger inget, men en blåsig sommardag ger för mycket.

– Vi försöker planera så att vi laddar våra lastbilar mitt i natten. Det sämsta du kan göra är att ladda mellan sex och nio på morgonen, då allt är som högst.

Önskelistan: De som kör ellastbil borde premieras bättre

Högst på hans önskelista är att de som kör ellastbilar ska premieras bättre för det. Först då kan man få i gång elektrifieringen på riktigt, menar han.

– Vi får ett stöd från Energimyndigheten på

varje ellastbil på 25 procent, den kanske hade behövt vara på 40 procent. Sen har det pratats lite om skattelättnader för elen, och det hade varit fantastiskt bra, det hade hjälpt direkt. En ellastbil ska vara billigare i skatt än vad en dieselbil är, annars kommer det aldrig att ta fart.

Det var enklare att motivera köp av ellastbil när dieseln var dyr, som den var vid deras första inköp runt 2021–22. Men efter sänkningen av reduktionsplikten förra året blåser det lite mer motvind.

– Då var dieseln dyr och man kände "nu är vi på gång". Men kostar dieseln runt 15 kronor som nu blir det inte lika lätt.

Möjligt att köra kvällstid med ellastbilar

Däremot får regeringen beröm på en punkt av Victor Falkenklev: försöksverksamheten med lastbil på alternativa bränslen. För att skynda på den gröna omställningen och lindra bristen på förare med C-körkort kan man få dispens av Trafikstyrelsen. Så länge bilen går på något alternativt bränsle, som el, kan en förare med B-körkort få köra en bil med totalvikt på 4,25 ton i stället för 3,5.

– Där får man säga att regeringen gjorde en riktigt bra grej, nu kan lätta paketbilar få större last,

"En ellastbil ska vara billigare i skatt än vad en dieselbil är, annars kommer det aldrig att ta fart"

eftersom batterierna väger sjukt mycket.

Falkenklev logistik har kontakt med Malmö stad om möjligheten att köra ut grejer på kvällen och nattid.

– De har varit positiva och sagt att det hade gått att fixa på två veckor. Har man ellastbil kan man köra ut grejer på natten, just för att de är så tysta. Det öppnar ju upp en ny möjlighet till att använda bilarna mer.

Men bara för att det går att lösa snabbt, betyder det inte att det blir verklighet direkt. Det handlar om att få med kunderna på idén.

– Folk är vana vid att få grejerna klockan 10 på förmiddagen, nu ska de i stället få dem klockan 10 på kvällen. Vi måste försöka locka dem på något sätt.

Tekniken går snabbt framåt

Batterikapaciteten är något som utvecklas snabbt. 2022 kom man 12–13 mil med en laddning i en ellastbil. I dag kommer man dubbelt så långt.

De har kvar sin äldsta elbil, som har batterikapacitet på 165 kilowattimmar. Den kör enbart inom Malmö, rutten på runt fem mil. Någon riktigt kall vinter har de fått stödladda, men annars har det gått smärtfritt. Elbilar går generellt bättre i stan, med mycket start och stopp. De laddar upp sig medan man bromsar, till skillnad från en diesebil som går snålare på landsväg.

De senaste bilarna de har fått in har 300 kilowattimmar och klarar de flesta rutterna de har inom Skåne, som till Lund, Löddeköpinge och Ystad. Nästa etapp, ut mot Simrishamn på runt 30 mil, kommer bilarna behöva bekänta färg.

– Men de nya som kommer har 600 kilowattimmar. Tanken är att de ska kunna lösa de sista procenten.

Falkenklev Logistik

Företaget grundades 1957 och har varit i familjen Falkenklevs regi sedan 1999. 2022 expanderade logistiken med företaget Rifil, med laddplatser och solcellsparkar runt om i Skåne.

Huvudkontoret finns i Malmö, där det också finns solcellspark och laddplats. Har även kontor och laddplats i Helsingborg, laddplats och solcellspark i Perstorp, laddplats i Höör och Hörby, där även en solcellspark är på gång.

Falkenklev köpte den första lätta lastbilen 2021 och har i skrivande stund elektrifierat 69 procent av fordonsflottan. Nästa år kommer en stor leverans ellastbilar från Scania – och då ska de ha kommit upp i 95 procent eldrivna bilar.

2027 siktar de på att vara helt fossilfria – och även självförsörjande på sol.



Falkenklev Logistik har i skrivande stund 96 ellastbilar. Fler är beställda och väntas nästa år.

Laddparken Rifil har blivit en liten kedja i Skåne

Det började med en gammal släktgård i Perstorp som kom med ”en jäkla massa mark”. Nu finns Rifil som en kedja på flera ställen i Skåne med öppna laddplatser och solcellsparkar. Målet är att bli självförsörjande på el och producera mer än vad de använder.

Sedan 2022 representerar Victor Falkenklev två företag. Precis bredvid huvudkontoret i Malmö ligger laddparken Rifil.

– Det började med att vi förvärvade en gammal släktgård i Perstorp som kom med en jäkla massa mark. Och så började vi projektera för en solcellspark. Tanken var att det skulle bli startskottet till elektrifieringen av flottan.

Mål att bli självförsörjande

Nu finns Rifil ”som en liten kedja i Skåne”. Förutom i Perstorp har parker öppnats i Malmö, Helsingborg, Höör och Hörby. Den största parken i Malmö har expanderat från 22 till 38 platser. Där har de också ett batterilager som är med och stöttar det lokala elnätet, och gör hela operationen mer planerbar. Nu är målet att bli självförsörjande på el, och småningom producera mer än vad de använder.

– Vi trycker på med solceller överallt där vi kommer åt. Tanken är att vi ska bli en helt grön kedja med egenproducerad sol, laddplatser och elbilar. Vi vill till exempel gärna få upp det på grannens tak.

Få ellastbilar än så länge

Parkerna är öppna för allmänheten, och det är en del personbilar som använder dem, runt 30 per dag i Malmö. Det skulle dock kunna vara fler, menar Victor Falkenklev.

– Här skulle kunna vara hur många som helst. Det finns väldigt lite ellastbilar här just nu, fem i veckan kanske förutom vi. Men de börjar komma mer och mer, och vi hoppas på den där boomen kan man säga. När vi nu får hit fler ellastbilar kan vi sänka priset till kunderna, volymen gör att vi kan få ner priset. Tre kronor per kilowattimme i stället för fem gör rätt stor skillnad.



Gito inviger laddstation för tunga lastbilar i Ängelholm

Den 8 oktober invigde Gito sin nya laddstation i Ängelholm vid E6 och E20, med sex laddare för tung trafik. Laddstationen har en total effekt på 1 600 kW

Gito är en laddoperatör som ägs gemensamt av de tre energibolagen Mälarenergi, Jönköpings Energi och Öresundskraft.

Den nya stationen i Ängelholm är delvis finansierad av Energimyndigheten inom ramen för de regionala elektrifieringspilotterna.



FOTO: GITO

Elektrifierade transporter har blivit mer mainstream

De största pusselbitarna för transportsektorns elektrifiering finns på plats. Det menar Love Hansson, näringspolitisk expert på bransch- och arbetsgivarorganisationen Transportföretagen. Det som saknas är kortare ledtider hos nätbolagen, och statlig premiär av hållbara transporter. Men på sikt kommer eltransporter att konkurrera ut förbränningsmotorer, menar han.

Staten är duktig på att subventionera inköp av elbilar genom Klimatpremien och Klimatklivet som stöd för laddinfrastruktur.

Däremot finns det mer att göra för att premiär hållbara transporter. Det menar Love Hansson, näringspolitisk expert på bransch- och arbetsgivarorganisationen Transportföretagen som samlar 9 200 företag med 200 000 anställda.

– Det finns låg betalningsvilja när det kommer till de 900 miljarder kronor som offentlig sektor lägger på upphandling varje år, säger han.

Ett färskt exempel rör en kommun som krävde att en utförare skulle använda fordon med Euro 4, en klimatstandard från 2005.

– Den har ersatts av Euro 5, 6 och 7. Att kräva Euro 4 är som att inte kräva något alls.

Men det finns positiva exempel också, poängen är att han anser att det finns för stor spridning.

– Där tror vi att staten kan göra mer. Man kan putta kommunerna framför sig, genom att stötta dem som ställer krav eller ger bonusar till transporter som har nollutsläpp.

Ryckigheten skadlig för elektrifieringen

Transportföretagen menar att reduktionsplikten tidigare var för hög, men är samtidigt kritiska till den nuvarande regeringens stora sänkning. Framför allt menar de att de stora svängningarna dragit undan mattan för de åkerier som börjat elektrifiera.

– Min bild är att ryckigheten har varit väldigt skadlig för viljan att elektrifiera. Om det finns en sak man kan göra från politikens sida för en klimatsnålare transportsektor är det breda överenskommelser om vilka styrmedel som ska gälla och sedan hålla sig till det.

Det är nämligen inte bara att byta ut en dieseldel och ersätta den med en eldel. Man måste skaffa sig helt nya kunskaper.

– Det vi ser hos våra medlemmar är att elektrifiering medför ändrade affärsmodeller.

Du ska försörja dig med eget drivmedel, bygga en depå, kanske måste elnätet förstärkas. Det kan ta lång tid, två tre år är inte ovanligt, så folk kanske bygger ett energilager för att få tillräckligt med kräm i nätet under tiden. För att delfinansiera det kanske du säljer stödtjänster till elnätet. Och rätt vad det är har ditt åkeri också blivit ett energiföretag,

säger Love Hansson.

Elektrifieringen blir allt mer mainstream

Transportsektorn har i viss mån vant sig vid elektrifieringen. Det finns nästan inte en åkare i Sverige som inte funderat på om nästa lastbil ska vara elektrisk, berättar Love Hansson. Men det betyder inte att alla faktiskt landar i att elektrifiering är en lönsam affär för just dem. Och de som elektrifierar gör det på en liten del av flottan, runt 10–20 procent, för att man fortfarande är osäker på lönsamheten.

– Men till skillnad från annan *future tech* som vätgas har elektrifiering gått från en spännande möjlighet för den tekniskt intresserade till att bli lite mer mainstream.

Omställningen kan skava, men Love Hansson är optimistisk och tror att eltransporter håller på att bli det mest kostnadseffektiva alternativet i praktiken.

– Ett hot är om man underskattar vad som krävs för att ställa om. Det är jobbigt att vänta på nytt elnät, många avstår av det skälet. Men förr eller senare kommer varje åkeri att behöva förhålla sig till att grannen som byggde det där elnätet kör billigare.



Love Hansson på Transportföretagen.

FOTO: TRANSPORTFÖRETAGEN

Forskare: Sveriges elkapacitet ”ett svart hål”

Lite som att spela Sänka skepp. Så ser det ut för laddoperatörer som vill bygga ny infrastruktur, säger Mattias Ingelström, doktorand vid LTH. Anledningen är att elkapaciteten på detaljnivå är säkerhetsklassad. Det är något som ställer till det även i hans egen forskning. Men trenden går mot mer öppenhet, menar han.

Stundtals känner Mattias Ingelström det som att han jobbar i mörker. Han forskar på laddinfrastruktur för tung lastbilstransport vid LTH, bland annat inom projektet E-charge, ett samarbete mellan akademien och fordonsbranschen.

– Jag har byggt en modell för hur transportflödena för tung ellastbilstrafik ser ut, placerat ut laddinfrastruktur utifrån var behovet finns, hur nyttjandegraden ser ut och så vidare.

Men det är få som vet hur det står till med elkapaciteten i Sverige. Den är nämligen säkerhetsklassad på detaljnivå.

– När en forskare tog fram en europeisk kapacitetskarta var Sverige ett svart hål. Man behöver inte gå in på detaljnivå när man gör prognoser, men att inte ha en aning om hur begränsat elnätet är i ett visst område ställer till problem. Det hade varit bra att kunna anpassa det jag forskar kring till hur elnätsbehovet faktiskt ser ut.

Han liknar processen för operatörer som vill bygga laddinfrastruktur i Sverige vid spelet Sänka skepp. De meddelar elnätsbolaget om var de vill bygga och hur mycket effekt som krävs. Nätbolagen får inte säga nej, men kan ta väldigt mycket betalt om nätet behöver uppgraderas. Om informationen var öppen hade det varit lättare att planera efter var kapaciteten finns.

Men Mattias Ingelström tror att vi går mot en trend för mer öppenhet. Till exempel har nätbolaget Eon tagit fram Kapacitetskompassen som stöd för framtida elnätsanslutningar.

Elektrifiering sätter press på elnäten

En ellastbil är mycket dyrare än en fossildriven. Men kan den laddas på depå, det vill säga privat, betalas bara spotpriset för el. Då kan det löna sig att elektrifiera. Det som kommer bli ”make it or break it” för elektrifieringen av tung lastbilstrafik är priset på den publika laddningen, menar han. Just nu är den dyr, men hoppet är att det blir bättre när systemet skalas upp och nyttjas mer.

– Den publika laddningen är inte på plats i tillräckligt stor utsträckning än. Det enda sättet för att det ska gå ihop

är om laddningen blir billigare än diesel. Jag tror att det är det som håller de flesta åkerierna tillbaka från långdistans.

Visserligen har det byggts tung, elslukande industri förr, men när elektrifieringen av tung trafik tar fart kommer de svenska elnäten att sättas under stor press. De har inte behövt agera så snabbt tidigare och elnätsbolagen har inte varit vana att jobba på det sättet.

– Det kanske inte är riktigt jämförbart med de stora stålfabrikerna uppe i norr, men de byggs över lång tid och där elen finns. Laddinfrastrukturen för lastbilar kommer bli mer utspridd med vissa områden utan tung industri i närheten som inte är förberedda för så många megawatt i systemet.

Det som kan bli ett problem för Skåne är om det blir olika priser i olika elområden, där Skåne tillhör det dyraste.

– Men jag misstänker att många åkerier kommer att kunna samarbeta med företag för att få ett bättre pris i hela Sverige. Det är just sådana grejer man diskuterar inom E-charge.

EU-krav driver på omställningen

Till 2027 har 197 laddstationer för tung lastbilstrafik beviljats inom Energimyndighetens program Regionala Elektrifieringspiloter. De ska byggas längs de svenska sträckorna som ingår i det Trans-europeiska transportnätet, enligt EU-kravet Afir. Än så länge har 116 byggts, säger Mattias Ingelström.

– Det är relativt enkelt att bygga i en första fas, när man etablerar sig i en region med få laddare. Det är när man kommer till punkten där det du efterfrågar från elnätet inte kan mötas i närtid som kommer bli det stora problemet.

Ett annat krav från EU är att lastbilstillverkare från i år ska ha minskat medelfordonens utsläpp med 15 procent jämfört med 2019. 2030 gäller 45 procent och 2040 90 procent. Annars väntar stora böter.

– Det räcker med distributionsbilar för att sänka det med 15. Vid 45 måste man börja sälja långdistansbilar av nollemissionstyp också. 90 procent, då är i princip alla el.



Mattias Ingelström, doktorand vid LTH

FOTO: JEOL SJÖDIN

Kartläggning av flera aktuella hållbarhetsinitiativ i Skåne

Från en ideell och lokal satsning på att låna ut balkläder till studenter, eller att samordna transporter på mindre orter till stora, internationella samarbeten mellan städer som driver på varandra för att minska utsläppen. Över hela Skåne pågår en mängd stora och små hållbarhetsinitiativ. Några drivs av enskilda företag och andra som samverkansprojekt mellan flera aktörer, vissa leds av forskare och andra av engagerade privatpersoner. Det handlar ofta om innovation och nytänkande, men ibland också om att hitta lösningar genom att blicka bakåt i tiden och återställa. Syftet med att lyfta dessa initiativ är att ge en uppfattning om bredden och visa ett axplock av allt som pågår inom hållbarhetsområdet i Skåne.

För att ge en enklare överblick har initiativen kategoriserats inom områdena Grön energi, Cirkularitet och klimatneutralitet, Biologisk mångfald och klimatanpassningar, Hållbara livsmedel, Social hållbarhet, Hållbart byggande samt Nätverk, även om många initiativ egentligen passar i flera kategorier.

Sammantaget visar urvalet att det finns en stor bredd inom hållbarhetsarbetet i länet. Medan vissa kategorier omfattar många myndighetsprojekt eller forskare finns det inom andra desto fler företag eller ideella initiativ. Totalt sett finns en stor spännvidd och många inblandade aktörer från alla delar av Skåne.

Grön energi

MALMÖ FÅR ULTRASNABBA LADDSTATIONER FÖR ELBILAR

MALMÖ. Laddbolaget Nima Energy byggde i juni 2024 sin första laddstation för ultrasnabb laddning i Malmö, rapporterar [Dagens Industri](#). Stationen på Sallerupsvägen är företagets största i Malmö med sina 20 laddpunkter. Senare under sommaren byggde Nima ännu en laddstation i Toftanäs, det skriver företaget på sin [hemsida](#).



Solcellspark får grönt ljus

ÄNGELHOLM. Bolaget Better Energy Swedish Solar överklagade ett tidigare beslut som Mark- och miljööverdomstolen nu omprövat och beviljat. [Bolaget får klart tecken att använda 90 000 kvadratmeter åkermark](#) till sin solcellspark. Better Energy har gjort en utredning som visar att marken inte lämpar sig till livsmedelsproduktion på grund av närheten till E6, men att platsen är fördelaktig för elproduktion. Bolaget har nu fem år på sig att sätta igång solcellsparken och tillståndet de beviljats är giltigt i trettio år.



FLER BATTERIDRIVNA KATAMARANER TILL DANSKA FÄRJELINJER

DANMARK. Det svenskägda danska rederiet Molslinjen har sedan flera år tillbaka eldrivna färjor på flera av sina linjer, däribland två eldrivna färjor på Öresundslinjens trafik mellan Helsingborg och Helsingör. Nu har rederiet beställt ytterligare två rekordstora batteridrivna färjor som [ska täcka rutten mellan Aarhus och Sjællands Odde](#). Molslinjens snabbfärjor ingår i den statliga skattereformen för grön omställning och har gjort det möjligt för rederiet att få statligt stöd för elektrifieringsprojektet i Kattegatt. Färjorna förväntas tas i bruk under 2027 eller 2028.

Cirkularitet och klimatneutralitet



MALMÖFÖRETAG DRAR NYTTA AV SPILLVÄRME TILL TOMATODLING

MALMÖ. Företaget WA3RM, med rötter i Lund, fick i uppdrag att skapa ett hållbart forskningscenter med fokus på cirkularitet. Satsningen resulterade i flera projekt som utforskar hur överskottsvärme kan användas inom industri som en energikälla till ny produktion. Ett sådant exempel är ett externt projekt i Frövi med en tomatodling som drivs av restvärmen från ett intilliggande pappersbruk, [skriver Dagens Industri](#).

Forskare samlades för konferens om hållbar konsumtion

LUND. En [internationell vetenskaplig konferens](#) om hållbar konsumtion hölls i Lund i april. Arrangörer var det internationella kunskapsnätverket kring konsumtion SCORAI (Sustainable Consumption Research and Action Initiative), forskningsprogrammet MISTRA Sustainable Consumption som drivs av bland annat KTH, LU, Chalmers, Luleå tekniska universitet och Karolinska institutet, samt det europeiska forskningsprojektet EU 1.5° Lifestyles. Konferensen huvudtema var "Mainstreaming Sustainable Consumption".

Bad-, disk-, och tvättvatten renas och återanvänds i hemmen

HELSINGBORG. I ett så kallat testbäddsförsök har [Recolab och Luleå tekniska universitet byggt en grön vägg](#) som ska göra det möjligt att rena och återanvända bad-, disk- och tvättvatten i Helsingborg. BDT-vattnet rinner igenom flera lager av växter och ett filter bestående av pimpsten och biokol, för att rena vattnet från bakterier och organiskt material. I nuläget blir inte vattnet tillräckligt rent för att vara drickbart, men målet i framtiden är att det ska kunna användas på kontor och i stadslandskap.

Tage – återbruk av möbler inom kommunen

BURLÖV. För att bli mer hållbara har [Burlövs kommun](#) startat initiativet "Tage" som syftar till att ta och ge gamla saker. Anställda inom kommunen kan beställa kontorsmöbler utifrån vad som blivit inlämnat. Initiativet bidrar till ett kretslopp av möbler och skapar också arbetstillfällen för personer som tidigare befunnit sig långt från arbetsmarknaden. De som arbetar med Tage hämtar och lämnar möbler och tack vare deras arbete har man inom kommunen sparat två miljoner kronor. De över 600 bokningarna senaste året har också lett till minskade koldioxidutsläpp i samband med möbelinköp.

Klädutlåning möjliggör hållbarhet för både miljö och plånbok

LUND. Lunds kommun arrangerade klädutlåning för att ge fler ungdomar möjligheten att klä upp sig till de studentevenemang som äger rum under året. Eventet kallas [Vintage Fair](#) och går ut på att donerade kläder lånas ut till ungdomar helt gratis. När kläderna använts färdigt lämnas de tillbaka och kan bli utlånade till nästkommande års studenter. Lunds kommun startade eventet 2024 för att göra det möjligt för fler unga att klä upp sig till studentbalen, utan att belasta miljön.



MILJÖPANT PÅ ELEKTRONIKPRYLAR GÖR DIGITALISERING MER HÅLLBAR

HÖGANÄS. Kommunen samarbetar med it-leverantören Advania och tillsammans har de tagit fram ett [system för att återanvända och återvinna elektronikprylar](#). Systemet går ut på att ansvarig förvaltning inom kommunen betalar en pant för de enheter de beställer, som de sedan får tillbaka när de lämnar in datorer och telefoner för återvinning. Systemet kallar de för miljöloop och det senaste året har över 2 400 enheter återanvänts eller återvunnits. Genom initiativet bidrar kommunen till att nå målen inom agenda 2030.

Coaction främjar hållbarhet genom gemensamma projekt och initiativ

LUND. Tillsammans tar de 25 medlemsorganisationerna ansvar för att se till att resande och transporter går att genomföra hållbart, exempelvis via samåkning, cykling eller kollektivtrafik. Medarbetare ska kunna transportera sig hållbart till och från jobbet, detta kräver god infrastruktur och förutsättningar som gör det möjligt att välja hållbara alternativ. Man arbetar också på nya metoder för att dela energi mellan byggnader och elbilar. [Coaction finansieras via Viable Cities och Energimyndigheten](#).

Hållbara livsmedel

Tångodling i Östersjön utforskar framtida användningsområden för lokala tångarter

SIMRISHAMN. Forskningsprojektet Souto Ocean Culture och Marint Centrum i Simrishamn samarbetar med flera aktörer utmed Österlens kust för att undersöka hur man kan [odla lokala tångarter på bästa sätt](#). Tanken är att tången ska kunna användas inom livsmedelsindustrin såväl som inom bioteknisk forskning. Tångodlingen fokuserar på nyttan av att kunna använda Östersjön som en hållbar resurs för framtiden, då den generativa odlingen inte påverkar befintliga ekosystem negativt och inte genererar några nya utsläpp.

PERENNA SPANNMÅL SKA MINSKA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

LUND. Projektet Rooting in Skåne undersöker möjligheterna att använda det perenna [spannmålet "Kernza" som ett alternativ till de grödor som måste sås om varje år](#). Initiativtagarna bakom projektet, tillsammans med lokala matinnovatörer, vill undersöka hur spannmålsgrödan kan användas i livsmedel och komma ut på den kommersiella marknaden. Kernza är en gröda med djupa rötter som kan binda kol och bidra till minskad erosion i jorden. Spannmål som inte sås om varje år sliter mindre på jorden.



Lokalvården slopar kemikalier för att jobba mer hållbart

KRISTIANSTAD. Lokalvården i Kristianstad kommun har hittat nya hållbara rutiner och lyckats [kartlägga sin kemikaliehantering](#). Genom att ersätta flera gamla kemikalier med nya, mer miljövänliga alternativ, har antalet kemikalier minskat från 47 till 18 stycken. Syftet med att reducera antalet kemikalier är för att skapa en bättre miljö både för personalen som hanterar rengöringsmedlen, men också för dem som senare ska vistas i lokalerna.



INNOVATIONSNOD SKA INSPIRERA TILL HÅLLBARA LIVSMEDEL

KRISTIANSTAD. Kristianstadbaserade Krinova kommer tillsammans med SmiLe, och innovationsaktörer i södra Sverige, att [utveckla en innovationsnod](#). Projektet går under namnet EIF - effektivare innovationsstöd för Foodtech. Syftet med innovationsnoden är att hitta nya sätt att utveckla livsmedelssystemet och göra det mer konkurrenskraftigt och hållbart. Genom att fokusera på innovation och kommersialisering hoppas man utveckla gränssnittet mellan foodtech och life science.

Skånebönan vill få fler att äta baljväxter

SKÅNE. [Livsmedelsakademien driver projektet Skånebönan](#) med målet att få fler att äta skånska bönor. Initiativet syftar till att mer bönor ska odlas och användas både för människomat men också djurfoder. För att öka produktionen krävs också mer kunskap och processer för att förädla baljväxterna och det hoppas Skånebönan kunna inspirera till. Projektet drivs i sociala medier under taggen #skånebönan och initiativtagarna samarbetar med flera skånska företag och har tagit fram en [handlingsplan](#) för hur böorna ska hanteras i framtiden.

Nätverk och samarbeten

Samordnad varudistribution för minskad miljöpåverkan

TOMELILLA. Redan 2013 började Tomelilla, Ystad och Simrishamn samordna varuleveranser för att spara resurser och tid. [Nu fortsätter Tomelilla i egen regi](#) och kommer att se till att transporter av livsmedel, kontorsmaterial, kemiska produkter och liknande hanteras av distributionscentralen. Initiativet innebär att varuleverantörer lämnar sina varor på en central där de sedan transporteras gemensamt. Detta ska exempelvis öka möjligheterna för lokala varuleverantörer, minska miljöpåverkan, minska matsvinn och öka den lokala beredskapen för eventuell kris.

Unikt samarbete för ökad kolinlagring i jordbruket

KRISTIANSTAD. Lantbrukare samarbetar med kommunen för att få fram konkreta förslag till vad de enskilda aktörerna kan göra för att minska klimatpåverkan och [öka kolinlagring](#). För att undvika att det ekonomiska ansvaret ligger hos den enskilda lantbrukaren försöker man gemensamt utveckla nya samarbets- och affärsmodeller för en mer hållbar omställning. Bland de deltagande aktörerna, som också finansierar projektet, finns Orkla, Skånemejerier och Länsförsäkringar Göinge-Kristianstad.

LOKALA OCH REGIONALA MYNDIGHETER SAMARBETAR VIA "THE MALMÖ COMMITMENT"

MALMÖ. Syftet med samarbetet är att stärka lokala och regionala myndigheters roll i att sätta människor och social rättvisa i centrum för hållbar utveckling. Målet är att skapa trygga och livskraftiga städer, orter och regioner där alla kan leva, arbeta och utvecklas. Initiativet är grundat av nätverket [ICLE - Local Governments for Sustainability](#) och flera länder samverkar med Malmö stad i The Malmö Commitment.



AKTÖRER PÅ ÖSTERLEN SKA SAMARBETA I GEMENSAMT PROJEKT FÖR HÅLLBAR TURISM

SIMRISHAMN. Visit Skåne har tillsammans med Simrishamns kommun valt att prioritera vattenfrågan på Österlen. Ett nätverk av lokala aktörer ska tillsammans skapa strategier och konkreta lösningar för att hantera den vattenbrist som drabbar regionen varje år. [Under turistsäsongen är vattentillgången låg](#) och människor och natur behöver samsas om det vatten som finns. Förhoppningen är att nätverket ska göra vattenfrågan till [en gemensam angelägenhet, snarare än en konflikt](#). Nätverkssatsningen ingår i Interreg-projektet 3ST som omfattar sex av länderna i Nordsjöregionen.

Klimatneutrala städer 2030 - Öppen akademi

HELSINGBORG. Tillsammans med Lund och Malmö ska Helsingborgs kommun nå målet att bli en klimatneutral kommun till år 2030. En del av samarbetet mellan kommunerna har resulterat i en [kunskapsplattform](#) som ska ta fram effektivare processer för klimatomställning. Övergripande fokusområden för forskningsplattformen är: energi, konsumtion och kolinlagring. Varje år möts deltagarna för att ta fram områden som ska prioriteras och som kan bidra till framtida forskning. I projektet ingår forskare från Malmö universitet, Sveriges lantbruksuniversitet och Lunds universitet. De deltagande forskarna kompletterar varandra väl och bidrar med kunskap från olika fält.

Skånska kommuner strävar mot klimatneutralitet via nätverket Viable Cities

SKÅNE. I en stor satsning för att nå klimatneutralitet år 2030 har flera skånska kommuner och företag anslutit till nätverket [Viable Cities](#). De deltagande organisationerna arbetar tillsammans för att skapa ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbara städer för alla på planeten. Malmö, Lund och Kristianstad är alla med i nätverket och genomför en rad olika projekt.

Social hållbarhet

TOMELILLA BLEV DIPLOMERAD BARNRÄTTSKOMMUN

TOMELILLA. De senaste tre åren har Tomelilla kommun arbetat för att få Unicef Sveriges utmärkelse "Barnrättskommun". Målet är nu uppnått och [Tomelilla har blivit diplomerad Barnrättskommun](#), vilket innebär att kommunen har goda strategier för att integrera FN:s barnkonvention i allt de gör. Exempel på hur detta märks konkret är det inflytande barnen har i kommunen genom ungdomsråd, trygghetsvandringar och delaktighet i skolplanering.



FOTO: UNICEF

Stadsutveckling i Näsby ska göra miljöer mer inbjudande och förebygga oroligheter

KRISTIANSTAD. Genom att utveckla parker och stråk, samt plantera fler träd och fokusera på mer belysning hoppas Kristianstads kommun [göra utemiljöer tillgängliga för fler människor](#) i stadsdelen Näsby. Bakgrunden till den stora satsningen på stadsdelen är att området är [klassat som ett utsatt område](#) och detta vill man förändra tillsammans med boende i området. Som en del av stadsutvecklingsprojektet ska även barn i områdets skolor involveras för utsmyckning av områdets elskåp.

Handledare hjälper personer i utsatta positioner till jobb och studier

BROMÖLLA. Projektet [BRON, som medfinansieras av EU](#), syftar till att hjälpa människor in i arbetslivet eller att komma in på studier. I Bromölla kommun har man utformat projektet och sett till att varje deltagare får en handledare som bland annat coachar, hjälper till med CV-skrivning och vägleder deltagarna till att hitta praktik. Målgrupp för projektet är individer som är beroende av ekonomiskt bistånd. Projektet använder sig bland annat av metoder som BIP (Beskäftigelses Indikator Projektet), [en dansk studie om hur personer i utsatta positioner ska komma in på arbetsmarknaden](#).

Feministisk fredsbyggare på plats på Forum Jämställdhet

LUND. En av talarna på [årets nationella konferens om jämställdhet](#) i februari var [Rosa Emilia Salmanaca González](#), som är en colombiansk fredsbyggare. Konferensen arrangerades av Sveriges Kvinnoorganisationer, med Lunds kommun, Lunds universitet, Region Skåne och Länsstyrelsen Skåne som lokala värdar och vände sig till chefer, förtroendevalda och experter från offentlig och privat sektor. [Nästa års konferens arrangeras i Växjö 3-4 februari](#).

Skola i Åhus erbjuder mötesplats för att motverka ofrivillig ensamhet bland unga

KRISTIANSTAD. På [Rönnowskolan i Åhus](#) har man under flera år arbetat mot att unga känner sig ensamma. Sedan tidigare erbjuder skolan mötesplatser där kuratorer leder samtal och anordnar aktiviteter för att främja gemenskap och inkludering. Initiativet har nu spridits till fler skolor i kommunen och förhoppningen är att förbättra de ungas psykiska hälsa och skoleffekt. Initiativet är ett samarbete med Hållbar Utveckling Skåne och [finansieras av Socialstyrelsen](#).

Upprustning av idrotts- och rekreationsområde ska få Landskronabor i rörelse

LANDSKRONA. Karlslunds idrotts- och rekreationsområde ska bli [upprustat och utvecklat](#) av Landskrona stad med hjälp av ett lån på 1,2 miljarder kronor. Förhoppningen är att fler invånare ska komma i rörelse, att föreningslivet ska växa och att integrationen i staden ska öka. Projektet initieras efter att hälsoutmaningar identifierats i det politiska inriktningsdokumentet Vägval 2020. Lånet kommer från [Kommuninvest](#) och projektet förväntas vara klart under 2028. Då ska ishäll, badhus, fotbollsarena, idrottshallar, Karlslunds-parken och ett arenatorg stå färdigt.

Torgfestival satte kulturmöten i fokus

LUND. Den ideella föreningen [Interkultur i Lund](#) anordnade för andra året i rad en torgfestival på Botulfsplatsen i Lund. Syftet med festivalen var att låta kulturer och människor från alla världens hörn mötas och ta del av dans, musik, mat, hantverk och andra kulturella uttryck. Utöver torgfestivalen arrangerar Interkultur i Lund flera evenemang för att välkomna nya Lundabor och stötta dem i sin samhälls- och kulturutveckling.

MALMÖFESTIVALEN CERTIFIERAT SOM HÅLLBART EVENEMANG I ÅR IGEN

MALMÖ. För tredje året i rad har Malmöfestivalen mottagit certifieringen "Hållbart evenemang" av Greentime. Det är [41 mål som ska uppnås](#), bland annat en bra arbetsmiljö och sund ekonomi. Det ska finnas tillgänglighet och ett jämställdhetstänk och evenemanget ska värna om klimatet. I Malmöfestivalens fall fokuserade man på hållbart resande och grön energi.



Hållbart byggande

Malmöprofessor leder arbete för framtidens klimatneutrala byggnader

MALMÖ. Marwa Dabaieh är arkitekt och en av de forskare som blivit [beviljade pengar för att utveckla framtida byggnader och göra dem mer hållbara](#). Hon har arbetat med klimatneutral arkitektur i över 20 år och leder nu även en [arkitekturutbildning](#) på Malmö Universitet med fokus på hållbara materialval inom byggsektorn. Dabaieh menar att lera är framtidens byggmaterial och hon försöker hitta praktiska sätt att använda lera i moderna konstruktioner. Lera var ett vanligt byggmaterial i skånska byggnader fram till 1800-talet och tillsammans med en stor grupp experter ska Marwa Dabaieh ta fram nya strategier för hur lera ska bli ett mer använt byggmaterial i framtiden.

Supercykelvägar ska få fler skåningar att resa hållbart

LOMMA. I samarbete med Region Skåne och Trafikverket satsar Lomma kommun på att bygga ut befintliga cykelvägar till supercykelvägar. De håller högre standard än vanliga cykelvägar och ska erbjuda [belysning, avskildhet från biltrafik och välskött underlag för cyklisterna](#). Satsningen sker runtom i Skånes kommuner och är en del i ett större arbete mot [hållbart resande i Skåne](#).

Nytt utbildningscenter på Bispebjergs Hospital byggdes med återvunnet material

KÖPENHAMN. Region Hovedstaden byggde till ett nytt utbildningscenter intill sjukhusbyggnaden på Bispebjerg. Istället för att använda nya material tog man tillvara på tegelstenar som sparats i flera år för just det projektet. Man valde också att bygga [takrännor och stuprör i zink](#) för materialets tålighet och möjlighet till återanvändning. Under byggprocessen har Region Hovedstaden haft stort fokus på hållbarhet gällande resurser och klimatpåverkan, men också [hållbara arbetsvillkor för hantverkare](#).

Fyrtornet i Hyllie utsett till Årets Bygge 2025

MALMÖ. Sveriges högsta kontorshus byggt av trä blev årets vinnare i kategorin hotell och konferens när priser för [Årets Bygge delades ut av Byggindustrin](#). Fyrtornet har genomskinliga solceller, återbrukade paneler och återvunna fönster och har under byggets gång inspirerat hela byggbranschen med sin hållbara byggnadsstrategi.

SPRITFABRIK BLIR BOSTÄDER OCH KONTOR MED HJÄLP AV ÅTERBRUK

ESLÖV. Den gamla spritfabriken i Eslöv ingår i ett hållbarhetsprojekt som drivs av Eslövs Bostad AB. Genom att ta tillvara på den befintliga byggnaden, som är kulturminnesmärkt, och renovera de delar som behövs har spritfabriken omvandlats till moderna lägenheter med en unik stil. Tegelstenar från omkringliggande byggnader har fräschats upp och godkänts för återbruk och i en del av byggnaderna har man sparat fasaderna och [byggt om interiören](#). Fabriken från 1904 står alltså kvar men är nu del av en ny stadsdel som hoppas samla människor kring miljömedvetna lokaler och gemensamma ytor. Byggnaden invigdes 2025.



Biologisk mångfald och klimatanpassningar

VARVBASSÄNGEN FICK GRUNDARE BOTTEN FÖR BÄTTRE VATTENKVALITET OCH RIKARE DJURLIV

MALMÖ. Arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i Malmös hamnbassänger [inleddes 2022](#) och nu har man kunnat se resultat av insatserna. Den nya botten har gynnat [ålgräset som brett ut sig](#). Abborrar, tång, musslor och andra arter kan nu trivas i vattnet inne i centrala Malmö. Utvecklingen av bottenarbetet följs av Marint Kunskapscenter som får hjälp av forskare från Göteborgs universitet.



Klimatanpassningar ska säkras genom samarbete

MALMÖ. Ett [samarbete](#) mellan Malmö stad, fastighetsägare och forskare från IVL Svenska Miljöinstitutet och Linköpings universitet har startats för att klimatanpassa områden i Malmö. Klimatanpassningarna innebär förändringar i den fysiska miljön och då en stor del av Malmös träd står på privat mark är samarbetet mellan aktörer viktigt. Projektet hoppas resultera i konkreta lösningar och pågår från år 2024 till slutet av 2025.

Nyhamnens urbana skog ska främja sociala möten och biodiversitet

MALMÖ. En urban skog har tagit plats i den nygamla stadsdelen Nyhamnen. Den gamla färjeterminalen omgärdas nu av växter och träd i olika former. Växtligheten ska välkomna såväl människor som djur och insekter till platsen. De arter man valt att plantera ingår i ett forskningsprojekt för att undersöka [vilka nya arter som trivs i miljön och som kan tänkas användas på fler platser i Malmö](#). Den urbana skogen är planterad på olika underlag för att se vad som bäst passar de olika arterna. Den nya ytan öppnades i september i år och förväntas finnas kvar i sin nuvarande form i [minst 5 år](#).

FOTO: BYRACKAFOREVER



Biologisk mångfald i hav och på land i fokus på konferens 15-16 november

HÖÖR. Naturskyddsföreningen i Skåne arrangerar vartannat år en konferens tillsammans med flera lokala aktörer. Syftet är att låta [innovatörer och eldsjälar](#) som jobbar för ökad biologisk mångfald komma till tals. Under konferensen möts såväl yrkesverksamma som idella genom engagemanget för djur och natur. [Årets program](#) täcker allt från invasiva arter till landlevande sniglar och snäckor i Skåne. Under konferensen delas också Årets Biologiska Mångfaldens Pris ut.

Stadsatlas över möjlig grön infrastruktur ska vägleda insatser mot extremväder

MALMÖ. Till följd av stigande havsnivåer, större temperaturökningar och klimatförändringar har SMHI startat ett projekt som ska kartlägga hur grön infrastruktur kan komma till användning, både förebyggande och vid extremväder. Forskare på SMHI, LU och SLU ska tillsammans med representanter från Malmö Stad (och Norrköping) ta fram en [stadsatlas](#) som visar hur växtlighet kan anpassas i urbana miljöer för att stoppa översvämningar, påverka luftkvalitet och temperatur, för att nämna några exempel. Projektet pågår fram till slutet av december 2026.

SÖKHUNDAR STOPPAR KÖTTÄTANDE MASKAR

ÄNGELHOLM. För att hindra spridning av den invasiva arten plattbandmask har [Ängelholms kommun tagit hjälp av tre sökhundar](#). Hundarna har blivit tränade att nosa rätt på masken och fick tillfälle att prova sina färdigheter i somras. Under försöket gjorde hundarna inga fynd, något man såg som ett gott tecken i kommunen. Syftet med hundarnas arbete är att skydda daggmaskar och andra nyttodjur som är viktiga för de lokala ekosystemen.

ETT ÅR SEDAN DET "HISTORISKA AVTALET" – SÅ HAR DET GÅTT MED DANSK GRÖN TREPART

För snart ett år sedan meddelade den danska regeringen att man ingått ett nytt avtal för det danska lantbruket. "[Avtalet om ett grönt Danmark](#)" som det formellt heter men som i regel kallas grön trepart, innebär bland annat att Danmark – som första land i världen – ska införa en avgift på koldioxidutsläpp från lantbruk med djurhållning, för att nå målet om minskade utsläpp av växthusgaser.

15 procent av den nuvarande jordbruksmarken omvandlas till skog eller våtmark. En lantbruksfond, Danmarks Grønne Arealfond, har inrättats och ska främst användas för att köpa upp och ställa om 250 000 hektar låglänt mark till skog, för att skydda vattendrag och fjordar från jordbrukets kväveutsläpp.

Avtalet har ofta beskrivits som "historiskt" samtidigt som de fått skarp kritik av fler danska miljöorganisationer och politiska partier. Men vad har egentligen hänt under det senaste året?

Augusti 2024: Departementet för grön trepart, med uppgift att implementera avtalet, upprättas. Den tidigare skatteministern Jeppe Bruus (Socialdemokraterna) blir dess minister.

Oktober 2024: Ett trettiotal unga aktivister från Den Grønne Ungdomsbevægelse genomför en oanmäld fredlig protest inne på departementet för grön trepart. Ungdomsrörelsen menar att avtalet i praktiken skyddar animalieproduktionen och att den stora vinnaren är jordbrukslobbyn.

November 2024: Det rödgröna partiet Enhedslisten väljer att lämna förhandlingarna om Grön Trepart. De menar att avtalet inte tar tillräcklig hänsyn till klimatet eller vattenmiljön. Partiets ordförande, Pelle Dragsted, sa i ett pressmeddelande att: "Även om vi tillsammans med de andra gröna partierna har lyckats flytta regeringen en aning, så är avtalet helt enkelt inte tillräckligt bra. Och varken naturen eller klimatet har råd med dåliga avtal." De kvarvarande partierna enas om riktlinjer för genomförandet av den gröna treparten. Med detta förbinder sig de politiska partierna sig att rösta för den lagstiftning som krävs för att realisera avtalet. Parterna enas också om att tillföra ytterligare 2,3 miljarder danska kronor till Danmarks Grønne Jordfond som ska bidra med kvävereducerande åtgärder.



Februari 2025: För att implementera avtalet upprättas 23 lokala treparter där kommunerna och representanter från Landbrug & Fødevarer, Danmarks Naturfredningsforening (DN) och Naturstyrelsen samlas. Den centrala uppgiften är att ta fram en markomvandlingsplan för varje område, som beskriver vilka åtgärder som behöver vidtas för att uppnå kvävereduktionsmålet 2027. I praktiken handlar det om att peka ut områden som kan omvandlas till exempelvis skog. Planerna ska vara klara innan utgången av 2025

April 2025: De politiska partierna som står bakom grön trepart ingår i ett ytterligare avtal som möjliggör att en del av EU:s jordbruksstöd, CAP (Common Agricultural Policy) kan användas till arbetet med den gröna treparten. Samlat handlar det om 5,3 miljarder danska kronor.

Maj 2025: Antalet kustvattenråd utökas från fyra till 17. I råden deltar representanter från lokala intresseorganisationer och föreningar, med uppgift att förbättra vattenmiljön i respektive område. Novo Nordisk Fonden beviljar 25 miljoner kronor till DN arbete med grön trepart. I pressmeddelandet skriver DN att medlen ska användas för att stötta deras lokala representanter i de 23 lokala treparterna.

Om avtalet: Grön trepart är ett avtal som sträcker sig fram till 2045 mellan den danska regeringen och Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti och Radikale Venstre samt med organisationerna Landbrug & Fødevarer, Danmarks Naturfredningsforening, Fødevareforbunde NNF, Dansk Metal, Dansk Industri och Kommunernes Landsforening.

NYTT PROJEKT SKA FÅNGA IN OCH LAGRA KOLDIOXID FRÅN DANSKT KRAFTVÄRMEVERK

Kommunägda Hofor – Hovedstadsområdets Forsyningsselskab – har ingått ett strategiskt samarbete med energiföretaget Elimi. Tillsammans ska de försöka fånga in och lagra koldioxidutsläpp från kraftvärmeverket Amagerværket som drivs av Hofor.

[Amagerværket](#) producerar årligen 25 procent av Köpenhamns fjärrvärmebehov med hjälp av biomassa. Samtidigt släpper skorstenen årligen ut runt en miljon ton biogen koldioxid, alltså koldioxid som frigörs från



FOTO: HOFOR/PRESSBILD

biologiskt material. Det gör det till en av Danmarks största punktkällor för utsläpp av biogen koldioxid. [Liknande satsningar](#) med att fånga in, lagra och använda utsläpp görs i även i södra Sverige. I Helsingborg av [Öresundskraft](#) och i Malmö av Sysav.

BILLIGARE SVENSK DIESEL GÖR ATT DANSKA UTSLÄPP REGISTRERAS I SVERIGE

Sedan årsskiftet har diesel blivit cirka två danska kronor billigare per liter i Sverige. Detta efter att danska bränsleavgifter har höjts samtidigt som de har sänkts i Sverige.

Energibolaget OK, som [Berlingske har pratat med](#), uppskattar att omkring 137 miljoner liter diesel som annars skulle ha köpts i Danmark nu tankas i Sverige i stället.

Som en följd registreras koldioxidutsläppen i Sverige och räknas med i svensk statistik. På papper framstår det som att de danska utsläppen minskar när de egentligen bara flyttas över landsgränsen.



Den danska staten förlorar nästan 580 miljoner kronor i skatteintäkter på den ökade gränshandeln.

ORO FÖR KLIMATET – MEN UNGAS ENGAGEMANG DALAR

73 % av svenskarna oroar sig för hur klimatförändringarna kommer att påverka kommande generationer, och 7 av 10 vill att politikerna ska göra mer. Det visar 2025 års [klimatbarometer](#) framtagen av Världsnaturfonden. Samtidigt visar en analys från [Rasmussen Analys](#) och [Konungens stiftelse Ungt ledarskap](#) att ungas (15–29 år) engagemang för miljöfrågor minskar. Enligt undersökningen svarade 15 procent av tjejerna och 13 procent av killarna att miljön var den viktigaste frågan – jämfört med 51 respektive 34 procent år 2019.



Svenskar oroade för klimatet men inte villiga att betala för klimatåtgärder

Svenskarna är fortfarande oroliga för klimatförändringarna, men allt färre vill betala extra för att motverka dem, [skriver Svenska Dagbladet Näringsliv](#). En ny rapport från Handelshögskolan visar att viljan att investera hållbart eller acceptera lägre pension för klimatets skull har halverats på ett år.

Forskare menar att människor rationaliserar sina val och prioriterar andra frågor som ekonomi, krig och kriminalitet. Klimatfrågan har dessutom blivit mer politiskt polariserad, vilket försvårar stödet för kostsamma klimatåtgärder.

SVERIGE POPULÄR DESTINATION FÖR TURISTER SOM VILL FLY HETTAN

Med varmare temperaturer runtom i Europa väljer fler att resa norrut, till svalare temperaturer. Enligt en rapport från European Travel Commission vill 28% av européerna resa till svalare destinationer för att undgå extremvärme, [uppgir Travel News](#). Trenden har kommit att kallas "coolcation" och syftar till att besöka nordligare breddgrader med svalare temperaturer.

Redan under sommaren 2024 kände turistbranschen av förändrade resvanor hos de europeiska resenärerna. [Dagens Industri rapporterade](#) att företaget First Camp märkte av att fler valde camping i Skandinavien över solsemester vid Medelhavet.

VINDKRAFT UTMANADE FÖR NÄRBOENDE

Skåne är en av de regioner i Sverige med mest vindkraft och har ca 300 vindkraftverk som producerar el. Trots nyttan är de dock inte helt lätta att bo granne med.

I en [artikel från Sydsvenskan](#) framgår det från boende på landsbygden i Skåne att vindkraftverken avger konstant ljud och att det kan vara påfrestande att ha verken så nära inpå. Trots det är en majoritet av de som bor i närheten av ett vindkraftverk positiva till dess nytta och har förståelse för att de behövs för att Sverige ska kunna ställa om till grön energi.



38 procent

Det är så mycket Sveriges utsläpp av växthusgaser har minskat mellan 1990 och 2023. Det visar en rapport från [Kunskapsverket](#). I rapporten framgår att upptaget av växthusgaser också minskat med 47 procent men att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser per invånare trots det är en femtedel av EU-snittet.

GRUNDVATTNET UNDER STARK PRESS

Sverige har aldrig tidigare haft en brist på vatten men nu hotar flera yttre faktorer påverka vattentillgången i landet. Klimatförändringar i form av höga temperaturer, torka och mindre snösmältning påverkar grundvattennivåerna negativt. Samtidigt finns ett ökat behov av investeringar i infrastruktur och ett ökat behov av beredskap i form av stabila vattenledningar som kan förse samhällsviktig verksamhet med vatten vid kris. Utmaningarna ställer högre krav på vattenkvalitet och tillgång och [Dagens Industri rapporterar](#) att minskad hushållsförbrukning skulle påverka vattennivåerna positivt.



VARMASTE MARS I EUROPA

Mars 2025 var den varmaste marsmånaden som någonsin uppmätts i Europa, med en temperatur som låg drygt 2,4 grader över månadsmedelvärdet för perioden 1991–2020. Det visar siffror från [Copernicus Climate Change Service](#).

Globalt var det den näst varmaste månaden sedan mätningarna började.

LUND RISKERAR ATT INTE NÅ 5 AV SINA HÅLLBARHETSMÅL TILL 2030

Lunds kommun har satt sina hållbarhetsmål högt och riskerar nu att inte uppnå alla till 2030. Fem av de mål som har röd status idag avser arbetet mot förorenade områden, minskade utsläpp från transporter, planering av jordbruksmark, god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag och god status på grundvattnen i kommunen. [Sydsvenskan](#) har pratat med kommunstyrelsens ordförande, Anders Almgren, som menar att kommunen måste göra mer.

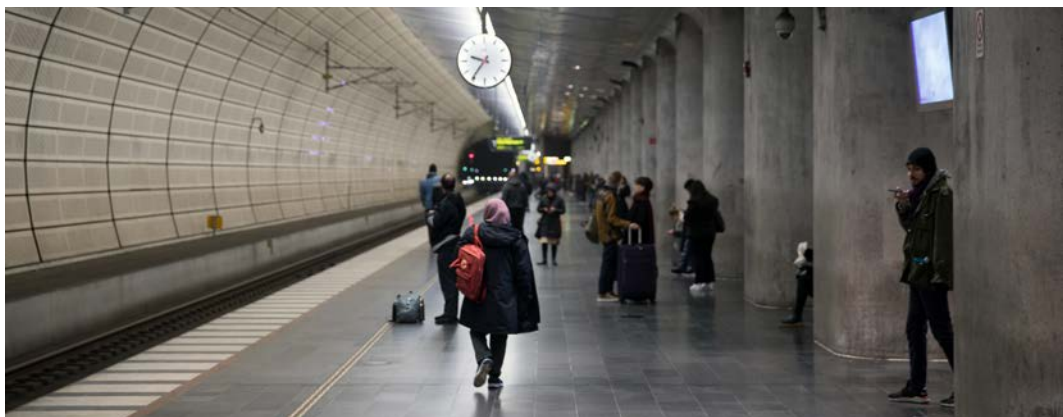
KLIMATNEUTRALITET ÅR 2050

Sveriges klimatmål är i korthet:

- Till 2030: Minskade utsläpp från inrikes transporter med minst 70 procent jämfört med år 2010.
- Till 2045: Utsläppen inom Sveriges gränser (nettoutsläppen) ska nå nettonoll.

EU:s klimatmål är, kort sagt:

- Till 2030: Utsläppen inom EU:s gränser (nettoutsläppen) ska vara minst 55 procent lägre än år 1990.
- Till 2050: Ett klimatneutralt EU.



Om rapporten

Denna rapport är den andra summerande årsrapporten som tar status på klimatomställningen i Skåne. Den ingår i en serie rapporter från Sparbanken Skåne om hållbarhetsarbete i Skåne. Rapporterna tas fram i samarbete med Öresundsinstitutet som står för analysarbete och produktion. Syftet är att bidra till ökat fokus på frågor som rör hållbarhet och klimatomställning.

Rapporterna kartlägger viktiga insatser på hållbarhetsområdet inom olika sektorer och ämnesområden som är kopplade till Skåne. Materialet är baserat på ett stort antal statistiska källor och även på kvalitativa intervjuer.

Som bank har Sparbanken Skåne en viktig roll i samhället och för den ekonomiska vardagen för många människor och företag. Banken arbetar för en hållbar utveckling genom att främja ekonomisk, miljömässig, etisk och social hållbarhet. Majoritetsägare är tre lokala sparbanksstiftelser. Dessa värnar om banken och sparbanksrörelsens grundläggande värderingar, vilket bland annat innebär att delar av bankens vinst kan komma samhället till godo genom olika projekt.

Rapportserien om hållbarhet finansieras av Sparbanken Skånes ägarstiftelse Finn.

Materialinsamling

Rapporten bygger på statistiskt material från en rad källor som finns redovisade på kommande uppslag samt på faktainsamling och intervjuer.

Sammanställningen av 40 hållbarhetsinitiativ har gjorts utifrån kontinuerlig research och faktainsamling från såväl hemsidor som media, med målet att spegla olika typer av initiativ, inom olika ämnesområden och geografiska delar av regionen.

Intervjuer

Till rapportens temadel har tre intervjuer genomförts, med åkare, en forskare vid LTH samt en representant för Transportföretagen. Alla intervjupersonerna har fått faktakolla texten och godkänt de citat som återfinns i rapporten.

Statistik

Rapporten bygger på internationell, nationell, regional och kommunal statistik.

Utsläpp av växthusgaser, CO₂e: Koldioxidekvivalenter, förkortat CO₂e, är ett gemensamt mått för att jämföra olika växthusgasers klimatpåverkan. Olika växthusgaser bidrar olika mycket till växthuseffekten och med måttet CO₂e fås ett gemensamt mått för alla olika utsläpp av växthusgaser och deras inverkan på klimatet. Måttet används bland annat i Sveriges nationella rapportering och klimatmål.

Totalt per geografi: I rapporten redovisas utsläppen av CO₂e på landsnivå, på länsnivå (de tre storstads länen), på delområdesnivå inom Skåne samt för Öresundsregionen. På den danska sidan inkluderar Öresundsregionen de båda regionerna Hovedstaden och Sjælland och Skåne på den svenska sidan. Det är de territoriella utsläppen som avses, det vill säga de utsläpp som sker inom landets (eller regionens) gränser. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen & Energistyrelsen.

Per invånare: I rapporten redovisas utsläppen av CO₂e per invånare. Utsläppen av CO₂e per invånare redovisas för Sverige, Danmark, Finland, Tyskland, EU, de tre storstads länen, Öresundsregionen och på delområdesnivå. Måttet fås fram genom att regionens samlade utsläpp av CO₂e

dividerat med befolkningen i området. Källa: European Environment Agency, SMHI, Nationella emissionsdatabasen, Energistyrelsen, SCB och Danmarks Statistik.

Per kvm: Rapporten redovisar utsläpp av CO₂e per kvadratkilometer. Statistiken redovisas på delområdesnivå, för Öresundsregionen och Stockholms län. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen, Energistyrelsen, SCB och Danmarks Statistik.

Per bransch: Utsläpp av CO₂e per bransch redovisas i rapporten för Skåne och på delområdesnivå. Utsläppsiffror för transport, jordbruk och industri redovisas också för Stockholms och Västra Götalands län. Det är de tre största branscherna i Skåne när gäller utsläpp av växthusgaser. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Konsumtionsbaserade utsläpp: Är ett av de tre sätten att beräkna utsläppen av växthusgaser. Det vanligaste och huvudsakliga sättet för att beräkna utsläppen är de territoriella utsläppen som är de utsläpp som sker inom ett lands (eller regions) gränser. Konsumtionsbaserade utsläpp räknar utsläppen som sker från varor och tjänster, som är konsumerade i Sverige oavsett var dessa utsläpp sker. Beräkningsmetoderna för de konsumtionsbaserade utsläppen är mer osäkra jämfört med de territoriella utsläppen. Siffror finns enbart på i nuläget på riksnivå med eftersläpning. Källa: Naturvårdsverket

Vindkraft: Vindkraftsstatistiken från Energimyndigheten beskriver utbyggnaden på kommunnivå och elproduktionen på länsnivå.

Installerad effekt (MW): Den installerade effekten för en vindkraftsanläggning är den maximala effekten som anläggningen kan producera när den är i full drift och vindförhållandena är optimala. Den installerade effekten mäts i megawatt, MW. I rapporten redovisas statistik på riks-, läns-, och delområdesnivå. Källa: Energimyndigheten

Elproduktion från vindkraft (GWh): Elproduktionen från vindkraft är den faktiska mängd el som genereras vindkraftsanläggningarna under en viss tidsperiod. Elproduktionen beror på faktorer som vindhastighet, vindriktning, drifttid och underhåll. I rapporten redovisas statistik på riksnivå och för landets tre storstads länen. Källa: Energimyndigheten

Solceller: Statistiken från Energimyndigheten visar nätanslutna solcellsanläggningar i elnätet fördelat på effektklasser på nationell och regional nivå.

Installerad effekt (MW): Den installerade effekten för en solcellsanläggning är den maximala effekten som anläggningen kan producera när den är i full drift och förhållandena är optimala. Den installerade effekten mäts i megawatt, MW. I rapporten redovisas statistik på riks-, läns-, och delområdesnivå. Källa: Energimyndigheten

Watt/capita: Visar den installerade effekten av solceller per invånare, mätt i watt per capita. I rapporten redovisas statistik på riksnivå och för landets tre storstads länen. Källa: Energimyndigheten

Watt/landareal: Visar den installerade effekten av solceller per landareal (landyta), mätt i watt per landareal. I rapporten redovisas statistik på riksnivå och för landets tre storstads länen. Källa: Energimyndigheten

Största utsläppsföretagen i Skåne: Siffrorna visar utsläpp av växthusgaser, mätt i koldioxidekvivalenter, bland Skånes tio största företag. Siffrorna bygger på rapporterade utsläpp inom EU:s system för handel med utsläppsrätter, som inkluderar de största industrierna och energibolagen. Källa: Naturvårdsverket

Tema: transportsektorn i Skåne

I rapportens temadel om transportsektorn i Skåne bygger på nationell, regional och kommunal statistik. Statistiken bygger på officiell statistik från främst Trafikanalys och Energimyndigheten.

Fordon: I rapporten skiljs på fordon som är fossildrivna eller drivs med förnybara bränslen.

Fossila bränslen: Till fossila bränslen räknas bensin, diesel och naturgas.

Förnybara bränslen: Till förnybara bränslen räknas etanol, el och fordonsgas. Fordonsgas räknas i den här rapporten som förnybart, eftersom den består till 96 procent av biogas.

Fordonsslag: Vilken teknik som driver fordonet.

Elbil: Ett fordon som drivs helt av en eller flera elmotorer.

Elhybrid: Fordon som har el i kombination med annat bränsle, t.ex. bensin eller diesel, som drivmedel, men inte går att ladda externt.

Laddhybrid: Fordon som är laddningsbara via eluttag och som har el i kombination med annat bränsle, t.ex. bensin eller diesel, som drivmedel.

Lastbilar: Delas in i två kategorier: lätta (<3,5 ton) och tunga (>3,5 ton).

Fakta: Så följer du utvecklingen av växthusgasutsläpp i Sverige, Danmark och inom EU

I Sverige ansvarar Naturvårdsverket för den officiella statistiken när det gäller nationella utsläppen och den geografiska fördelningen. Naturvårdsverket rapporterar också till EU.

SMHI ansvarar för den Nationella emissionsdatabasen som visar Sveriges nationella territoriella utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar fördelade till läns- och kommunnivå. Den utgår från Sveriges officiella utsläppsstatistik.

SCB:s miljöräkenskaper redovisar produktionsbaserade utsläpp till luft per kvartal. Det gäller nationell miljöstatistik och ekonomisk statistik i ett gemensamt system där också hushållen ingår.

I Danmark är det Danmarks Statistik som publicerar utsläppsstatistik på nationell nivå. I nuläget finns ingen kommun- och regiondata, men statistikbyrån räknar med att kunna börja publicera detta i år.

I fjol började statistikbyrån att publicera nyckeltal för energirelaterade utsläpp av växthusgaser utifrån olika kommungrupper, med



data för 2020. Ambitionen är att både fortsätta med nyare siffror, men även att kunna publicera siffror per kommun och per bransch och för icke-energiorelaterade utsläpp av växthusgaser. Danska Energistyrelsen publicerar kommun- och regiondata för utsläpp av växthusgaser via deras "Energi og CO2-regnskab". Den uppdateras årligen med ett års eftersläppning.

På EU-nivå publicerar European Environment Agency, EEA, årlig statistik över EU-länders utsläpp av växthusgaser och sträcker sig bak till 1990. Det finns statistik för totala utsläpp av växthusgaser, utsläpp per bransch och utsläpp per invånare.

DATAKÄLLOR:

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| • Danmarks Statistik | • SMHI |
| • Energimyndigheten | • Statistiska Centralbyrån, SCB |
| • Energistyrelsen, Danmark | • Stockholm Environment Institute |
| • European Environment Agency | • Trafikanalys |
| • Nationella emissionsdatabasen | • Trafikverket |
| • Naturvårdsverket | |

INTERVJUPERSONER:

- | | |
|---|---|
| • Victor Falkenklev , vd på Falkenklev Logistik och Rifil, på plats, 21 augusti 2025 | portföretagen, videomöte, 29 september 2025 |
| • Mattias Ingelström , doktorand vid Lunds tekniska högskola, telefon, 23 september 2025 | • Anders Hjärpe , tf vd på Svensk Solenergi, videomöte, 28 augusti 2025. |
| • Love Hansson , näringspolitisk expert, Trans- | |

KÄLLFÖRTECKNING:

- **Altinget.** *Tyskland bekræfter: Jernbanen over Femern Bælt åbner med flere års forsinkelse.* 7 augusti 2025.
- **Berlingske.** *Billig diesel lokker lastbiler over Øresund – staten går glip af over en halv milliard.* 8 oktober 2025.
- **Bromölla kommun.** *Pågående projekt inom arbetsmarknadsenheten: BRON.*
- **Burlövs kommun.** *Internt återbruk av möbler ger miljonbesparing och minskade utsläpp.* [Pressmeddelande] 18 september 2025.
- **Byggindustrin.** *Hela listan: Här är alla vinnare i Årets Bygge 2025.* 18 mars 2025.
- **Copernicus Climate Change Service.** *Second-warmest March globally, large wet and dry anomalies in Europe.* [Pressmeddelande] 9 april 2025.
- **Dagens Industri.** *Billeruds bruk ger kraft åt enorm tomatodling.* 5 mars 2024.
- **Dagens Industri.** *Malmös största "ultrasnabba" laddstation invigd.* 18 juni 2024.
- **Dagens Industri.** *Sveriges viktigaste resurs i fara: "En enorm utmaning".* 24 juni 2025.
- **Dagens Industri.** *Sverige lockar turister som flyr hettan.* 10 september 2024.
- **Dagens Nyheter.** *EU-kommissionen stämmer Sverige för brott mot klimatlagstiftning – "pin-samt haveri".* 8 oktober 2025.
- **Dagens Nyheter.** *Skattesmäll på grön el – Sverige ensamt i EU om att straffa solel.* 21 juni 2025.
- **Den lille grønne avis.** *God nyhed: Bæredygtigt byggeri på Bispebjerg Hospital.* 10 juni 2025.
- **Energimyndigheten** (2024). *Elektrifiering i transportsektorn.*
- **Greater Copenhagen & String** (2023). *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link.*
- **Grönt samhällsbyggande.** *Eslövs gamla spritfabrik blir bostäder och kontor.* 16 januari 2025.
- **Helsingborgs Dagblad.** *Solceller får byggas på 90 000 kvadratmeter jordbruksmark.* 15 maj 2025.
- **Hofo.** *CO2-fangst på Amagerværket.*
- **Höganäs kommun.** *Höganäs satsar på hållbar IT – återbruk och återvinning med resultat.* [Pressmeddelande] 27 maj 2025.
- **Interkultur i Lund.** *Interkultur Torgfestival 2025.*
- **IVL Svenska miljöinstitutet.** *Ny typ av kon-trakt ska säkra klimatanpassning i Malmö.* [Pressmeddelande] 29 Maj 2024.
- **Järnvägar.nu.** *Långa godståg på prov.* 27 februari 2025.
- **Klimatpolitiska rådet** (2025). *Klimatpolitiska rådets årsrapport 2025.*
- **Krinova Incubator & Science Park.** *EIF – Effektivare Innovationsstöd för Foodtech.*
- **Kristianstads kommun.** *Gården i centrum – unikt samarbete för framtidens jordbruk.* [Pressmeddelande] 18 augusti 2025.
- **Kristianstads kommun.** *Kristianstad satsar på att förebygga ensamhet bland unga.* [Pressmeddelande] 4 juni 2025.
- **Kristianstads kommun.** *Mindre kemikalier i kommunens lokaler.* [Pressmeddelande] 16 juni 2025.
- **Kristianstads kommun.** *Stadsutveckling Näsby.*
- **Kunskapsverket** (2025). *Hur stora är våra utsläpp? En analys av Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser.*
- **Landskrona stad.** *Landskrona stad beviljas Lån för Social Hållbarhet på 1,2 miljarder för utveckling av Karlslunds idrotts- och rekreatiomsområde.* [Pressmeddelande] 6 november 2024
- **Livsmedelsakademin.** *Större skördar och vidareförädling i Skåne.*
- **Lunds universitet.** *Klimatneutrala städer 2030.* 1 mars 2024.
- **Lunds universitet.** *Nio nya projekt inom hållbarhetsfonden.* [Pressmeddelande] 28 maj 2025.
- **Lunds universitet** (2025). *SCORAI Europe Conference 2025*
- **Lunds kommun.** *CoAction Lund.*
- **Mobility Sweden.** *Databas nyregistreringar.*
- **Molslinjen.** *Molslinjen sætter strøm til kæmpe-katamaraner på Kattegatt* [Pressmeddelande] 22 juli 2025.
- **Malmö Stad.** *Malmöfestivalen certifierad som hållbart evenemang – igen!* [Pressmeddelande] 30 juli 2025.

- **Naturvårdsverket** (2025). [Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser](#).
- **Naturvårdsverket**. [Sveriges klimatutsläpp ökade med 7 procent under 2024](#). [Pressmeddelande] 18 juni 2025.
- **News Øresund**. [Ett år sedan det "historiska avtalet" – så har det gått med Grön trepart](#). 14 maj 2025.
- **News Øresund**. [Tyska och danska medier: tyska järnvägsanslutningen till kommande Fehmarn Bält-tunneln minst tre år försenad](#). 28 juli 2025.
- **Nima Energy AB**. [Nima bygger Malmös största station för ultrasnabb 400 kW-laddning för elbilar – öppnar idag 20 nya laddpunkter vid Inre Ringvägen](#). [Pressmeddelande] 12 december 2024.
- **Rasmussen Analys & Konungens Stiftelse Ungt Ledarskap**. [Ungdomsfokus 2025](#).
- **Recolab**. [Decentralised treatment for greywater using nature-based solutions public spaces](#). [Pressmeddelande] 23 september 2021.
- **Regeringen**. [Regeringens prioritering: Klimat och energi](#). Stockholm: Regeringskansliet.
- **Regeringens proposition 2024/25:109**. [Förändrade skattesubventioner för solceller och mikroproduktion av el](#). Stockholm: Finansdepartementet.
- **Regeringens proposition 2024/25:131**. [Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt](#). Stockholm: Klimat- och näringslivsdepartementet.
- **Region Hovedstaden**. [Nytt uddannelsescenter](#). 23 september 2025.
- **Region Skåne** (2020). [Scenario för det Skånska Elsystemet](#).
- **Simrishamns kommun**. [Tångkusten – utveckling av kommersiell hållbar odling av tång i havet runt Skåne](#). 6 juli 2025.
- **Skånes effektkommission NET** (2025). [Skåne rustar för framtiden](#).
- **SMHI**. [Green4Extremes – Grön infrastruktur för synergisk klimatanpassning till extrema väderhändelser](#). 6 mars 2024.
- **SOU 2024:97**. [Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet](#). Stockholm: Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet.
- **Sustainable Business Hub**. [Urbana skog byggs på förorenad mark](#). [Pressmeddelande] 13 januari 2025.
- **Svenska Dagbladet**. [Få svenskar vill betala ett högre pris för klimatet](#). 22 maj 2025.
- **SVT**. [Bottenlivet återhämtar sig snabbt i Malmös hamnbassäng](#). 31 december 2024.
- **SVT**. [Regeringen säger nej till 13 havsbaserade vindkraftsparker](#). 4 november 2025.
- **SVT**. [Försvarsmakten vill stoppa planerad vindkraft i Östersjön](#). 1 november 2025.
- **Sveriges kvinnoorganisationer**. [Feministisk fredsbyggare inviger Forum Jämställdhet 2025](#).
- **Sydsvenskan**. [Därför får hon nio miljoner kronor för att bygga i lera](#). 26 augusti 2024.
- **Sydsvenskan**. [Lund kan missa mer än hälften av sina hållbarhetsmål](#). 23 juli 2025.
- **Sydsvenskan**. [Snart ger sig vintage balklänningar och frackar ut på nya fester](#). 12 februari 2025.
- **Sydsvenskan**. [Trafikverkets chef manar alla julresenärer: Ta med matsäck och varma kläder](#). 20 december 2024.
- **Sydsvenskan**. [Vindkraften förändrade allt: "Vi fick bygga om huset för att kunna sova"](#). 17 oktober 2025.
- **Sysav**. [Energimyndigheten beviljar stöd för att skapa koldioxidinfrastruktur i Södra Sverige](#). [Pressmeddelande] 4 december 2024.
- **Tomelilla kommun**. [Samordnad varudistribution](#). [Pressmeddelande]. 1 juli 2025.
- **Tomelilla kommun**. [Tomelilla är nu diplomerad Barnrättskommun](#). [Pressmeddelande] 27 maj 2025.
- **Trafikanalys** (2025). [Laddhybrider - en kort parentes eller en framtidsteknik?](#)
- **Trafikverket** (2025). [Effekter av fast förbindelse under Fehmarn Bält](#).
- **Trafikverket** (2025). [Transporternas klimatpåverkan](#).
- **Trafikverket** (2025). [Vägtrafikens utsläpp 2024](#). 4 mars 2025.
- **Trawl News**. [Coolcation på riktigt – rekordintresse för svenska sommardestinationer](#). 10 juni 2025.
- **Visit Skåne**. [3ST](#).
- **Vroom**. [Bilmarknaden september 2025](#). [Pressmeddelande] 1 oktober 2025.
- **Væksthuset**. [Beskæftigelses Indikator Projektet \(BIP\)](#).
- **WWF**. [Klimatbarometern - 2025](#). 19 februari 2025.
- **Ängelholms kommun**. [Sniff, Lomi och Mai sökte efter hotfulla maskar](#). [Pressmeddelande] 7 juli 2025.
- **Öresundskraft**. [Vad är CCS och varför är det viktigt för Helsingborg?](#). 7 mars 2025.



Sparbanken
Skåne

