Malmö stad
**Tekniska nämnden**

**Datum**
2026-11-09
**Adress**

**Diarienummer**
TN-2026-2711

# Yttrande

**Till**
Stadskontoret

# Remiss Regionplan för Skåne 2045 STK-2026-1235
**STK-2026-1235**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

## Sammanfattning
I stort befinner sig regionplanen på en bra nivå. Planen och tillhörande kartor har blivit tydligare i förhållande till den tidigare planen. Tekniska nämnden framför ett antal synpunkter gällande plankartan och tillhörande tematiska kartor, men har främst synpunkter kopplat till de framtagna texterna och riktlinjerna.

Ett antal begrepp behöver konkretiseras för att kunna fungera som vägledning i den framtida planeringen. Exempel på begrepp som behöver konkretiseras är *nationell tillväxtmotor*, *klimatanpassning* och *livsmiljöer*.

Gällande näringsliv behöver Regionplanen kunna bidra till att stödja kommunerna så att olika sorters näringslivsetableringar kan lokaliseras inom regionen på ett optimalt sätt utifrån ett markanvändnings- och tillgänglighetsperspektiv.

Regionplanens hundraårsperspektiv för lokalisering av bebyggelse bör även tillämpas vid lokalisering och utveckling av robust transportinfrastruktur. Infrastrukturens funktion behöver säkerställas under dess förväntade livslängd, med ett perspektiv på minst 100 år för långlivade anläggningar och strukturer.

Regionplanen bör tydliggöra att ökade transportbehov i första hand ska mötas genom yteffektiva och hållbara transportsätt samt effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Avsnittet om Fehmarn Bält-behöver tydligare peka på att utbyggnadsmöjligheterna på befintliga bangårdar är starkt begränsad och att det därför krävs markanspråk för en ny godsbangård som ersätter rangeringsfunktionen på Malmö bangård. Fehmarn-Bält bidrar till ökade trafikmängder och transittrafik på Yttre ringvägen, samtidigt som Inre ringvägen har problem redan i nuläget. Det bör göras en samlad regional bedömning

av hur dessa flöden påverkar lokal och regional persontrafik, hamntransporter, buller och barriärer.

Köpenhamns flygplats behöver framhävas som viktig för regionen. Öresundsmetron är i detta sammanhang också väsentlig då den med sin direkta koppling till centrala Köpenhamn har en starkt avlastande och kompletterande effekt för Öresundstågtrafiken.

Region Skåne som ansvarar för kollektivtrafiken måste ta ett större ansvar för att främja tillgängligheten till regionala grön- och blåstrukturer. En godtagbar tillgänglighet med kollektivtrafik till exempelvis Bokskogen utanför Malmö ska inte behöva lösas med kommunala tillköp.

Sammanfattningsvis kan nämnden konstatera att det finns en outnyttjad möjlighet i Regionplanen gällande regionens roll i påverkansarbetet på nationell nivå. Planen bör få en inriktning som tydligare bidrar till fler investeringar i Skåne.

## Yttrande

### Övergripande

Planen har ett bra fokus på den regionala nivån. Innehållet i planen är enkelt att ta till sig och prioriteringarna är tydliga. Upplägget med målområden, strukturbild, riktlinjer och karta bidrar till denna tydlighet.

Det är bra att planen nu på ett tydligt sätt fokuserar på tillväxtmotorer och regionala kärnor inom målområdet konkurrenskraft och robusthet.

Genomgående är skrivningarna om klimatanpassning otydligt formulerade. De kopplas i huvudsak till livsmiljöer och grön och blå infrastruktur, men det framgår inte vad detta innebär. Livsmiljöer är ett mycket brett begrepp i det här sammanhanget.

Strukturkartan är tydlig i det nya upplägget. Det är bra att Malmö-Lund fortsatt pekas ut som nationell tillväxtmotor. Det som saknas är dock mer konkreta skrivningar kring strukturkartan. Det bör i texten fördjupas vad det innebär att vara en nationell tillväxtmotor och om det finns någon utvecklingspotential kopplat till det. Det är inte tydligt om detta gör skillnad för investeringar eller beslut på regional nivå eller om strukturkartan främst är till för att belysa befintliga förhållanden.

### Mål

För att minska den höga arbetslösheten i Malmö och övriga Skåne bland grupper med lägre utbildning behöver tillgängligheten till arbetsplatser utanför de centrala delarna av tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna förbättras. För att stärka Skånes konkurrenskraft bör regionplanen kunna bidra till att stödja kommunerna var och en

och tillsammans, så att olika sorters näringslivsetableringar kan lokaliseras inom regionen på ett optimalt sätt utifrån ett markanvändnings- och tillgänglighetsperspektiv.

Robust energiinfrastruktur och ökad självförsörjning av eleffekt är en förutsättning för Skånes konkurrenskraft, men det är också viktigt för att understödja elektrifieringen av transportsektorn. Utveckling av batteriteknik och ökad lagringskapacitet i kombination med utbyggnad av vind- och solkraft är ett effektivt och robust alternativ med kort genomförbarhetstid jämfört med kärnkraft.

### Omvärldsbilder

Den sydvästra pilen i kartan bör riktas mot Malmö via Öresundsbron. Det finns inga andra beslutade förbindelser i Öresund, så pilen mot Landskrona är missvisande.

### Plankarta

Kartan visar samordnad markanvändning inom den regionala bebyggelsestrukturen, men ny och tillkommande fysisk planering i kommunerna redovisas inte. Avsikten är kanske att detta visas i kommunernas strategiska utvecklingsmål och redovisas i respektive översiktsplan, men detta gör att det blir svårt att få en samlad framtidsbild för regionen. Större infrastruktursatsningar påverkar berörda kommuner och det borde synliggöras eller kommenteras i regionplanen.

Vad gäller utbredningen av Malmö tas det inte höjd för utveckling och det blir missvisande att det då i stället finns flera områden innanför Yttre ringvägen som är utpekade som ”landsbygd”. I detta inkluderas exempelvis Lindängelund, Bulltofta rekreationsområde, området runt Kalkbrottet, området mellan Limhamn och Bunkeflo m.fl., men också områden som i *Översiktsplan för Malmö* har pekats ut som utvecklingsområden (för olika typer av markanvändning).

Angående plankartan och den tematiska kartan för transportinfrastruktur vill tekniska nämnden framföra följande:

De rosa och röda pilarna som visar var framtida kapacitetsbehov i kollektivtrafiken är som störst ligger i linje med de stråk där inpendlingen med bil till Malmö behöver minska för att nå Malmös målsättningar i trafik- och mobilitetsplanen. Även i stråket utmed E6 norrut behöver pendlingstrafiken med bil minska till förmån för kollektivtrafik.

Flera av de stråk som regionplanen markerar med rosa pil har stor betydelse för att minska bilinpendlingen till Malmö och därigenom nå Malmö stads färdmedelsmål i trafik- och mobilitetsplanen. Tekniska nämnden anser att dessa stråk behöver kompletteras med:

- Stråket mellan Malmö och Bara, där resandet förväntas öka kraftigt.
- Stråket mot Köpenhamn, där en Öresundsmetro behövs för att rymma det ökade resandet till och från Köpenhamn när spårkapaciteten på Öresundsbron kommer att nyttjas fullt ut, inte minst med hänsyn till Fehmarn-Bält-förbindelsen.
- Stråket utmed E6 norrut, där bilpendlingen behöver minska till förmån för kollektivtrafik.
- Stråket mellan Kristianstad och Hässleholm, där kapacitetsutbyggnad enligt Trafikverkets kapacitetsutredning är angelägen.
- Ystadsbanan, Trelleborgsbanan och Lommabanan, som enligt planens formulering bör kunna omfattas av motsvarande utpekande.

Teckenförklaringen avseende de rosa och röda linjerna i den högupplösta kartan behöver kompletteras så att det framgår att utbyggnaden utöver konventionell järnväg även kan avse BRT eller andra former av spårbunden trafik så som spårväg/light rail/metro.

Plankartan bör kompletteras med någon form av markering som indikerar en ny rangerbangård norr om Malmö samt ett yttre godsspår väster om Lund och öster om Malmö.

Angående cykelinfrastrukturen vill tekniska nämnden framföra följande:

Nämnden anser att det vore bra om utpekade stråk förhåller sig till, den med regionen genomgångna, numreringen av stråk. Det innebär också att även de Malmö-interna stråken bör finnas med. Nämnden saknar kopplingen mot Limhamn som kommer att vara ett befintligt supercykelstråk när planen antas. Staffanstorpsstråket längs Södra Bulltoftavägen är ingenting förvaltningen arbetar med och är inte del av denna numrering. Den saknar förankring.

Nämnden önskar att Sallerupsvägen tas med som en framtida utveckling av Barastråket (som på sikt kan ersätta eller komplettera Rosengårdskopplingen mot Bara). Nämnden noterar att kopplingen mot Svedala är förlagd till den norra korridoren genom Oxie, medan inriktningen just nu är att studera en mer direkt dragning centralt genom Oxie. Detta kräver enstaka nya kopplingar, men har en bättre upptagning och direkthet. Supercykelväg fram till Arlöv är befintligt när planen antas.

Planen misslyckas med att fånga vikten av synergi mellan de olika näten och vikten av ett välutbyggt basnät för att försörja och mata supercykelstråken och ge en finmaskighet i hur långt stråken når. Detsamma gäller för det rekreativa nätet, att det visserligen är sin egen struktur, men det kompletterar och stärker supercykelvägarnas

funktion genom att försörja dem med kopplingar och ge en finmaskighet. Även de gröna rekreativa stråken utgör en del av basnätet. Det är inte helt tydligt hur kopplingarna ser ut mellan de olika näten, och vilka möjligheter som erbjuds som alternativ.

### Regional bebyggelsestruktur

I kartan på sidan 17 bör tillväxtmotor Malmö-Lund markeras tydligare, förslagsvis i en annan färg. Malmös starka koppling mot Köpenhamn bör också visas i kartan.

Beskrivningen av Malmö behöver kompletteras med ett avsnitt om hamnen, bangårdsfunktioner och hur den transport- och verksamhetsintensiva strukturen ger upphov till omfattande flöden av gods och pendlare med mera.

Under första stycket om Malmö på sidan 18 bör texten ändras enligt följande (tillägg citatmarkerat): Tillväxtmotorn har ett strategiskt läge för nationella och internationella ”hamn-, transport- och logistikfunktioner. Malmö och Köpenhamn, med samägd hamn på båda sidor sundet, är en intermodal nod där hamn, färjelägen, järnväg och Malmö bangård med kopplingarna till regionala, nationella och internationella väg- och järnvägsnät samverkar. Genom Öresundsbron” bidrar tillväxtmotorn till starka funktionella kopplingar till Danmark och en bred internationell tillgänglighet i Skåne.

### Regional transportinfrastruktur

Regionplanens hundraårsperspektiv för lokalisering av bebyggelse bör även tillämpas vid lokalisering och utveckling av robust transportinfrastruktur. Infrastrukturens funktion behöver säkerställas under dess förväntade livslängd, med ett perspektiv på minst 100 år för långlivade anläggningar och strukturer. Bedömningen bör omfatta långsiktiga klimatrisker, beroenden mellan infrastruktursystem samt behov av redundans. Strategiska markreservationer behöver också säkerställa möjligheter till framtida anpassning och kapacitetsutveckling. Det behöver framgå tydligare att Malmö bangård är speciellt viktig att beakta i utvecklingen för ökad kapacitet.

I den framtida transportinfrastrukturen i Skåne behöver vägar och järnvägar kompletteras med andra former av spårlösningar. Det handlar om spårväg och metro i städer och så kallade lättbanor/light rail mellan orter. För Malmös del kommer spårbunden kollektivtrafik behövas framöver för att klara kapacitetsbehoven. Stråken mot Vellinge och Falsterbonäset och utmed Simrishamnsbanan behöver någon form av spårlösningar av samma skäl.

Regionplanen bör tydliggöra att ökade transportbehov i första hand ska mötas genom yteffektiva och hållbara transportsätt samt effektivare användning av befintlig infrastruktur. Utvecklingen av det regionala vägnätet behöver stödja kommunernas mål

för minskat bilberoende och samtidigt säkerställa framkomlighet för kollektivtrafik och näringslivets transporter.

Utan tydlighet i målbilden om färdmedelsfördelning riskerar regionens aktörer att tolka behoven olika. En svagare befolkningsutveckling kombinerat med satsningar på hållbara trafikslag bör innebära att vi inte får ökade trafikmängder. Detta behöver förtydligas i planen.

Fehmarn-Bält bidrar till ökade trafikmängder och transittrafik på Yttre ringvägen, samtidigt som Inre ringvägen har problem redan i nuläget. Det bör göras en samlad regional bedömning av hur dessa flöden påverkar lokal och regional persontrafik, hamntransporter, buller och barriärer.

Beskrivningen av järnvägsinfrastrukturen behöver kompletteras med stationer, knutpunkter och godsbangårdar. Fokus på brister och behov tenderar annars lätt att hamna på stråken mellan noderna.

I avsnittet om flygplatser behöver Köpenhamns flygplats nämnas. Det är Skånes viktigaste flygplats och för att dess funktion ska kunna upprätthållas krävs att den anslutande transportinfrastrukturen med Öresundståg kan utvecklas och avlastas. Köpenhamns flygplats är mycket viktig för hela Skåne. Närheten till en stor internationell flygplats gör regionen attraktiv ut ett flertal perspektiv, inte minst för näringslivet.

Planerna för en Öresundsmetro är i detta sammanhang väsentliga då en Öresundsmetro med sin direkta koppling till centrala Köpenhamn har en starkt avlastande och kompletterande effekt för Öresundtågstrafiken.

Beskrivningen av intermodala logistiknoder behöver kompletteras med att dessa inte bara handlar om omlastning mellan väg- och järnvägstransport. De intermodala terminaler som är lokaliserade i eller nära hamnarna inkluderar även omlastning till och från sjöfart. Därför är också lokalisering av ny terminalkapacitet till hamnarna eller dess närområde idealiskt då det erbjuder trimodala transportlösningar som inkluderar sjöfart, väg- och järnvägstransport.

Avsnittet om Fehmarn-Bält och den ökade belastningen på Skånes godsbangårdar behöver tydligare peka på att utbyggnadsmöjligheterna på befintliga bangårdar är starkt begränsad och det därför krävs markanspråk för en ny godsbangård som ersätter rangeringsfunktionen på Malmö bangård. Effekterna av Fehmarn Bält och utbyggnad av ny rangerbangård förstärker också behovet av en utbyggnad av ett yttre godsspår som avlastar spåren genom Malmö och Lund.

### Regional grön- och blåstruktur

Det är positivt att regionplanen sätter fokus på klimatanpassning och resiliens, men det saknas en tydlig tidplan för när och hur olika åtgärder ska genomföras. Det är inte tydligt när till exempel klimatanpassningsåtgärder som skydd mot översvämningar ska vara på plats. Och när fossilfri energiproduktion ska vara utbyggd. Det redovisas heller ingen prioriteringsordning för vilka åtgärder som är mest akuta.

Region Skåne som ansvarar för kollektivtrafiken måste ta ett större ansvar för riktlinje 3.3-5 om att främja tillgängligheten till den regionala grön- och blåstrukturen. En godtagbar tillgänglighet med kollektivtrafik till exempelvis Bokskogen utanför Malmö ska inte behöva lösas med kommunala tillköp. Det bör ingå i Skånetrafikens grunduppdrag.

### Riktlinjer

- Riktlinje 3.1-1: ”Koncentrera bebyggelseutvecklingen till tillväxtmotorer, regionala kärnor, centralorter och strategiska noder med prioritet för lägen med god kollektivtrafiktillgång.”

Det är positivt att det lyfts att bebyggelse ska prioriteras till utpekade områden – men att det ska vara ”prioritet för lägen med god kollektivtrafiktillgång” kan vara väldigt olika beroende på om det är hela Malmö eller ett mindre område i Malmö som avses. Utbyggnaden av ett nytt område i Malmö kan vara skäl för ny kollektivtrafik också. Exempelvis utvecklingen av Jägersro eller våra verksamhetsområden.

- Riktlinje 3.1-3: ”Prioritera utveckling och omvandling av befintliga verksamhetsområden framför att ta ny obebyggd mark i anspråk.”

Denna skrivning är oklar. Det är otydligt om det handlar om omvandling av verksamhetsområde till annan typ av verksamhetsområde, eller om det handlar om omvandling från verksamhetsområde till blandad stad. Och gäller det inte all bebyggelse, snarare än endast verksamhetsområden, eller är bedömningen att det inte behövs nya verksamhetsområden i någon större utsträckning i Skåne. Malmö stad har begränsade markresurser och har brist på verksamhetsmark och önskar bryta ny mark för verksamheter. Utifrån det perspektivet är skrivningen ovan skarp och frågan är om stadens planeringsriktlinjer ryms i den skrivningen.

- Riktlinje 3.1-4: ”Optimera nyttjandet av befintligt bostadsbestånd genom omvandling och komplettering som möjliggör mångfunktionell bebyggelse (blandning av bostäder, verksamheter samt kommersiell och offentlig service) och bättre nyttjande över tid.”

Även denna riktlinje är ganska otydlig – flera saker är sammanblandade i samma skrivelse. Det är otydligt om det handlar det om att göra om ensidiga bostadsområden

till ”blandad stad” eller om det handlar om att öka blandning av bostäders storlekar och/eller upplåtelseformer i ett område. Det är också otydligt vad som menas med ”bättre nyttjande över tid”

- Riktlinje 3.1-11: ”Utveckla bytespunkter i prioriterade pendlingsstråk till attraktiva och trygga mötesplatser med tillgång till service.”
- Riktlinje 3.1-12: ”I prioriterade pendlingsstråk ska bytespunkter erbjuda anläggningar för kombinerade mobilitets-lösningar, inklusive pendlar- och infartsparkeringar”.

I dessa båda riktlinjer skrivs det om prioriterat pendlingsstråk. Det framgår dock inte av vare sig kartor eller i text vilka dessa är eller hur de har definierats. Riktlinjerna behöver anpassas för att tydliggöra bytespunkternas olika förutsättningar. Det behöver bli tydligare att det inte bara är pendling med bil som avses. I stadsmiljöer bör yteffektiv markanvändning och anslutningar med gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Pendlarparkering för bil bör i första hand se till behovet hos boende på landsbygden som saknar goda anslutningsmöjligheter till kollektivtrafiken och placeras vid lämpliga kollektivtrafiknoder nära bostadsorten.

- Riktlinje 3.2-6: ”Utveckla befintlig infrastruktur för omlastning och intermodala godstransporter inklusive det anslutande väg- och järnvägsnätet. Lokalisera och utveckla ny infrastruktur för omlastning och intermodala gods- transporter på strategiska lägen i eller i anslutning till Skånes hamnar.”

Om lokalisering och utveckling av infrastruktur för omlastning står det att detta kan göras i strategiska lägen eller i anslutning till Skånes hamnar. Detta bör omformuleras så att det framgår att hamnarna är strategiska lägen.

Malmö hamn är viktig ur ett beredskapsperspektiv och hamnen har en viktig funktion i totalförsvaret, inklusive som NATO-hamn. Detta bör även avspeglas i riktlinjen.

- Riktlinje 3.2-12 ”Beakta behoven för utveckling av hamnarna i Skåne utifrån deras roll som samhällsviktig infrastruktur och säkerställ anslutningar till transportinfrastrukturnätet.”

Regionplanen konstaterar att behov behöver beaktas för utveckling av hamnarna i Skåne, men beskriver inga konkreta åtgärder för att säkerställa framtida utveckling. Malmö hamn är beroende av goda anslutningar till järnväg och väg men järnvägskapaciteten är begränsad och väganslutningar som tex Inre ringvägen och E6/E20 är också begränsande för Malmö hamns utveckling

- Riktlinje 3.2-14 ”Kartlägg områden där drönarflygningar bör begränsas eller undvikas. Identifiera möjliga lokaliseringar för start- och landningsytor

utifrån förutsättningar för digital uppkoppling och energiförsörjning samt med hänsyn till buller, hälsa och säkerhet."

Denna riktlinje skiljer sig från de andra och beskriver mer ett framtida arbete med identifiering och kartläggning. Så som den är formulerad nu fungerar den inte som en riktlinje. Regionen eller staten behöver ta ansvar för att samordna kommunerna kring drönartransporter.

- Riktlinje 3.3-9: "Ge fler områden av regional betydelse för friluftslivet ett långsiktigt skydd genom formella skydd eller strategiska markinköp."

Tekniska nämnden ställer sig frågande till skrivningen om strategiska köp och undrar vad som avses med detta. Det är inte tydligt vem som skall genomföra dem och vad som menas med långsiktigt skydd. Avseende det senare finns det flera aktörer som kan genomdriva ett långsiktigt skydd. Det behöver bli tydligt om detta är en fråga som Region Skåne kommer att driva mer aktivt i framtiden.

- Riktlinje 3.3-15: "Säkerställ att markbehov för åtgärder pekas ut i den översiktliga planeringen och att mark reserveras för åtgärder för rening och översvämning i tätorter och i landskapet. Samordna åtgärder för rening av vatten i tätorter med åtgärder för dagvatten och skyfall."

Denna riktlinje behöver utvecklas och förtydligas. Begrepp som rening och översvämning behöver konkretiseras. Malmö stad pekar inte ut några ytor för skyfall i *Översiktsplan för Malmö*.

### Planeringsförutsättningar

Genomförandet av regionplanens transportinriktning behöver tydliggöra ansvar och samordning mellan Region Skåne, kommunerna och staten. Uppföljningen bör omfatta hur utvecklingen bidrar till kommunala mobilitetsmål, exempelvis färdmedelsfördelning, biltrafikarbete och effektivare godstransporter.

Det behöver tydliggöras att elektrifieringen är avgörande för att transportsektorn ska minska klimatpåverkan. Det räcker inte med övergång till hållbara transportslag.

Gällande energifrågorna behöver konsekvenserna av Skånes närhet till Danmark belysas tydligare. Planeringen behöver följas och samordnas över nationsgränser. Detta är exempelvis viktigt gällande hur planerade danska vindkraftsparker i Öresund, såsom Nordre Flint, kan påverka förutsättningarna för vindkraftsutveckling på Sjollen.

För att underlätta etablering på arbetsmarknaden för boende i områden med socioekonomiska utmaningar är det viktigt att förbättra tillgängligheten mellan dessa områden och arbetsplatser med lägre krav på utbildningsnivå runtom i regionen. Här är det exempelvis viktigt att nyttja och utveckla tågtrafiken på Rosengårds station.

Den regionala frågan kring vattenbrist och torka borde behandlas tydligare i regionplanen. Regionen bör eftersträva en effektiv och verksamhetsanpassad vattenanvändning.

Där det är möjligt bör regionplanen uppmuntra användning av cirkulerat vatten från exempelvis reningsverk och dagvatten. Det kan också vara lämpligt att lyfta fram fler bevattningsdammar i jordbrukslandskapet samt multifunktionella våtmarker som kan bidra till vattenförsörjning, fördröjning, biologisk mångfald och rening.

### Riksintressen

Tekniska nämnden anser att regionplanen tydligare behöver ta ställning för att Skånes kust och kustsamhällen är skyddsvärda. Sammanhängande kustskydd behöver kunna ges en status som motsvarar riksintresset för högexploaterad kust. Region Skåne bör driva en förändring av riksintresset för högexploaterad kust så att kuststäderna kan bevaras och utvecklas även i ett förändrat klimat och därmed fortsätta bidra till tillväxt och sysselsättning.

### Målkonflikter

Regionplanen har en tydlig och stark vision och målbild – det robusta Skåne som kopplar samman hälsa, tillgänglighet och hållbar tillväxt. Det är positivt att klimatperspektivet är integrerat i alla delar i dokumentet och att grön- och blåstuktur ges hög prioritet. Vad som saknas är en tydlig hantering av målkonflikter och därmed en beskrivning av avvägningsprinciper. Målkonflikter nämns men lösningarna är otydliga. Det är inte tydligt hur avvägningar ska göras mellan bebyggelse och grönstruktur och vilka kriterier används för att bedöma när jordbruksmark kan tas i anspråk.

Likaså är kustzonshanteringen vag och saknar konkreta lösningar. Det är inte tydligt hur till exempel samexistens mellan natur och bostäder ska fungera i praktiken – vilka områden som ska skyddas och vilka som kan exploateras. Det är också otydligt hur befintlig bebyggelse ska hanteras i riskområden. Detta är målkonflikter som behöver beskrivas på ett tydligare sätt och där regionplanen behöver bli mer omfattande för att kunna fungera som vägledning.

### Begrepp och definitioner

Dokumentet betonar robusthet och resiliens som centrala mål, men definitionerna av dessa begrepp (särskilt i relation till varandra) kan vara otydliga. Det är otydligt hur begreppen ”robusthet” (förmåga att motstå störningar) skiljer sig från ”resiliens” (förmåga att återhämta sig) i praktiken.

Ordförande [Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel] [Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]