

**Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö**

Tid: 2023-09-05 13:00

Plats: Rosenlunds vårdcentrum, Rosensalen

**Ärenden**

1	Upprop och val av protokollsjusterare	
2	Fastställande av dagordning	
3	Anmälan av remisser, promemorior och motioner	3 - 8
4	Övriga anmälningsärenden TIM	9
5	Anmälan av delegationsbeslut TIM	10
6	Kurser och konferenser	11
7	Återrapportering av kurser och konferenser	

**Informationsärenden och aktuellt**

8	Aktuell information	
9	Intern kontroll 1- Månadsrapport	12 - 14
10	Serviceresor och färdtjänst	
11	Elmia Nordic Rail	
12	Frågor	

**Beslutsärenden för nämnden**

13	Remiss - Förslag till regional cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023-2033	15 - 38
14	Remiss - Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors-Järnforsen, bandel 872, Hultsfreds kommun, Kalmar län och Vetlanda kommun	39 - 53
15	Remiss - Klimat- och energistrategi för Nässjö kommun	54 - 91

**Övrigt**

16	Övriga frågor	
----	---------------	--

**Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö**

Tid: 2023-09-05 13:00

## Kallade

*Ordinarie ledamöter*

Tommie Ekered (M) ordförande  
Per Svenberg (S) 1: e vice ordf.  
Leif Andersson (C) 2:e vice ordf.  
Liza Oswald (S)  
Jeanette Söderström (S)  
Simon Johansson (S)  
Krister Hansson Dahl (S)  
Eva Nilsson (M)  
Anders Bengtsson (M)  
Gunnar Petersson (BA)  
Anders Gustafsson (SD)  
Katja Ganekind (SD)  
Arnold Carlzon (KD)  
Pernilla Ivarsson (KD)  
Mikael Karlsson (L)

*Adjungerad*

Anna-Karin Ramnemo (V)

*Tjänstemän*

Jane Ydman, regiondirektör  
Karin Hermansson, regional  
utvecklingsdirektör  
Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör  
Anna Olsson, kanslichef  
Carlos Pettersson, sektionschef hållbar  
samhällsbyggnad  
Maria Cannerborg, miljöchef  
Fredric Fingal, ekonomichef JLT  
Josefine Colliander, nämndsekreterare

*Personalrepresentanter:*

Kent Grahn, SACO

## För kännedom

*Ersättare*

Camilla Ymer (S)  
Tobias Gyllensten (S)  
Gabriella Mohlin (S)  
Markus Kauppinen (S)  
Madelene Kohut (S)  
Karl Bergbom (M)  
Gottlieb Granberg (M)  
Thomas Lindén (M)  
Martin Malmerfors (BA)  
Gabriel Wallgren (SD)  
Robert Andersson (SD)  
Liisa Sveningsson (KD)  
Anton Axelsson (KD)  
Andreas Elamsson (C)  
Eric Hedlund (L)

*Regionråd*

Rachel De Basso (S)  
Thomas Gustafsson (S)  
Tommie Ekered (M)  
Kerstin Hammar (M)  
Martin Nedergaard-Hansen (BA)  
Håkan Karlsson Nyborg (SD)  
Maria Frisk (KD)  
Per Eriksson (C)  
Jimmy Ekström (L)  
Mikael Ekvall (V)

**Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 97-108****Tid:** 2023-08-22 kl. 09:00**Plats:** Sal A, Regionens hus**§ 98****Anmälan av remisser, promemorior och motioner****Beslut**

Sammanställning av inkomna remisser och motioner för juni och juli anmäls och läggs till handlingarna.

**Beslutets antal sidor**

1

# Dokument

Utskriftsdatum: 2023-08-09

Utskriven av: Olivia Shamon

Diarienummer: Region Jönköpings län

Sekretess: Visas ej

## Beskrivning av sökning:

Remisser Juli 2023

<b>Id</b>	<b>I/U/K</b>	<b>Beskrivning</b>	<b>Ansvarig</b>
<b>Datum</b>		<b>Avsändare/Mottagare</b>	<b>Avdelning</b>
<b>Ärendenummer</b>		<b>Ärendemening</b>	<b>Dokumenttyp</b>
2023.9880	I	En översyn av vissa frågor om offentliga biträden	Linda Löfgren
2023-07-03		Justitiedepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2434		Remiss - En översyn av vissa frågor om offentliga biträden Svar senast 2023-11-01	REMISS
2023.9981	I	Uppdrag att möjliggöra bättre tillgång till hälso- och sjukvård i hela landet genom främjande av etablering i glesbygd	Evelina Örn
2023-07-05		Socialdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2457		Remiss - Uppdrag att möjliggöra bättre tillgång till hälso- och sjukvård i hela landet genom främjande av etablering i glesbygd Svar senast 2023-11-10	REMISS
2023.10000	I	EU-kommissionens förslag till direktiv om övervakning av jordhälsa och resiliens	Anna Olsson
2023-07-06		Klimat- och näringslivsdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2458		Remiss av EU-kommissionens förslag till direktiv om övervakning av jordhälsa och resiliens Svar senast 2023-11-03	REMISS
2023.10379	I	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar	Anna Olsson
2023-07-14		Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2525		Remiss av förslag till lag om ändring i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar Svar senast 2023-08-11	REMISS

# Dokument

Utskriftsdatum: 2023-07-03

Utskriven av: Nina Granström

Diarienummer: Region Jönköpings län Sekretess: Visas ej

## Beskrivning av sökning:

Remisser juni månad 2023

<b>Id</b>	<b>I/U/K</b>	<b>Beskrivning</b>	<b>Ansvarig</b>
<b>Datum</b>		<b>Avsändare/Mottagare</b>	<b>Avdelning</b>
<b>Ärendenummer</b>		<b>Ärendemening</b>	<b>Dokumenttyp</b>
2023.7792	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Arbets- och miljödermatologi	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2059		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Arbets- och miljödermatologi Svar senast 2023-10-15	REMISS
2023.7795	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Differences in Sex Development	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2060		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Differences in sex development Svar senast 2023-10-15	REMISS
2023.7801	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Dysmeli	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2061		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Dysmeli Svar senast 2023-10-15	REMISS
2023.7804	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Hyperbar oxygenbehandling HBO	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2062		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Hyperbar oxygenbehandling Svar senast 2023-10-15	REMISS
2023.7806	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Koagulationssjukdomar	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2063		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Koagulationssjukdomar Svar senast 2023-10-15	REMISS
2023.7809	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Malign hypertermikänslighet	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2064		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Malign hypertermikänslighet	REMISS

Svar senast 2023-10-15

2023.7811	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Medfödd immunologisk sjukdom	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2065		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Medfödd immunologisk sjukdom Svar senast 2023-10-15	REMISS
2023.7814	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Perifer facialisparens	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2066		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Perifer facialisparens Svar senast 2023-10-15	REMISS
2023.7817	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Skelettdysplasier	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2067		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Skelettdysplasier Svar senast 2023-10-15	REMISS
2023.7820	I	Förslag på nationell högspecialiserad vård, Sällsynta njursjukdomar	Evelina Örn
2023-06-02		Socialstyrelsen kunskapsstyrning för hälso- och sjukvården	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2068		Remiss - Förslag på nationell högspecialiserad vård, Sällsynta njursjukdomar Svar senast 2023-10-15	REMISS
2023.7849	I	Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen, bandel 872, Hultsfreds kommun, Kalmar län och Vetlanda kommun	Emil Hesse
2023-06-07		Trafikverket	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2081		Remiss – Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen, bandel 872, Hultsfreds kommun, Kalmar län och Vetlanda kommun Svar senast 2023-08-23	REMISS
2023.7942	I	Riktlinjer för slutanteckning från eHealth Network	Evelina Örn
2023-06-07		eHälsomyndigheten	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2093		Remiss - Riktlinjer för slutanteckning från eHealth Network Svar senast 2023-08-19	REMISS
2023.7945	I	Riktlinjer för bilddiagnostik från eHealth Network	Evelina Örn
2023-06-07		eHälsomyndigheten	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2097		Remiss - Riktlinjer för bilddiagnostik från eHealth Network Svar senast 2023-08-19	REMISS
2023.8636	I	Förslag till nya föreskrifter om långa fordonståg för Jönköpings län	Emil Hesse

2023-06-16		Trafikverket	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2200		Remiss - Förslag till nya föreskrifter om långa fordonståg för Jönköpings län Svar senast 2023-09-29	REMISS
2023.9058	I	Informationsförsörjning på skolområdet Skolverkets ansvar	Thomas Strand
2023-06-20		Utbildningsdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2259		Remiss - Informationsförsörjning på skolområdet Skolverkets ansvar Svar senast 2023-10-18	REMISS
2023.9061	I	Klimat- och energistrategi för Nässjö kommun	Anna Olsson
2023-06-20		Nässjö kommun, Utvecklingsavdelningen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2268		Remiss av klimat- och energistrategi för Nässjö kommun Svar senast 2023-09-30	REMISS
2023.9347	I	Betänkande Patientöversikter inom EES och Sverige	Evelina Örn
2023-06-22		Socialdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2330		Remiss av betänkande Patientöversikter inom EES och Sverige Svar senast 2023-10-31	REMISS
2023.9636	I	Betänkande förslag på åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för kliniska prövningar	Evelina Örn
2023-06-30		Klimat- och näringslivsdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2395		Förslag på åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för kliniska prövningar Svar senast 2023-09-15	REMISS

# Dokument

Utskriftsdatum: 2023-07-03

Utskriven av: Nina Granström

Diarienummer: Region Jönköpings län

Sekretess: Visas ej

## Beskrivning av sökning:

Motioner juni månad 2023

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	Dokumenttyp
2023.8258	I	Motion - Likvärdigt och bästa möjliga stöd till barn med språkstörningar i Region Jönköpings län	Linda Byman
2023-06-13		Liberalerna/Vänsterpartiet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2023/2151		Motion - Likvärdigt och bästa möjliga stöd till barn med språkstörningar i Region Jönköpings län	MOTION



## Sammanställning av anmälda informationshandlingar till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2023-09-05

Ärendetyp	Ärenderubrik
Protokoll	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Årsstämma Svensk kollektivtrafik 2023-05-23</li> <li>• Presidium för nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2023-08-22</li> </ul>
Inkomna handlingar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RJL 2023/1193 Samrådsredogörelse väg 26 Isberga-Gislaved</li> </ul>
Utgående skrivelser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RJL 2021/1195 Svar - Uppföljning av biogasöverenskommelsen 2022 för Region Jönköpings län</li> <li>• RJL 2023/2643 Uppföljningsrapport kollektivtrafiken i Jönköpings län 2022</li> </ul>
Regeringsbeslut	
Cirkulär från SKR	
Beslut från SKR	
Övrigt	

# Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2023-08-28

Utskriven av: Josefine Colliander

<b>Diarienummer:</b>	Region Jönköpings län
<b>Beslutsfattare:</b>	Alla
<b>Kategori:</b>	Alla
<b>Beslutsinstans:</b>	Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö
<b>Sammanträdesdatum:</b>	2023-09-05
<b>Sekretess:</b>	Visas ej

<b>Id</b>	<b>Beskrivning</b>	<b>Paragraf</b>
<b>Datum</b>	<b>Avsändare/Mottagare</b>	<b>Beslutsfattare</b>
<b>Ärendenummer</b>	<b>Ärendemening</b>	<b>Kategori</b>
		<b>Ansvarig</b>
2023.10805	Delegationsrapport färdtjänstansökningar april-maj 2023	TIMV 4.4.1 §3/2023
2023-08-02	Länstrafiken	Björn Elm
RJL 2023/2620	Delegationsrapport april-maj 2023	TIMV 4.4.1
		Björn Elm
2023.10806	Delegationsrapport färdtjänstansökningar juni-juli 2023	TIMV 4.4.1 §4/2023
2023-08-02	Länstrafiken	Björn Elm
RJL 2023/2621	Delegationsrapport färdtjänstansökningar juni-juli 2023	TIMV 4.4.1
		Björn Elm

## Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 97-108

**Tid:** 2023-08-22 kl. 09:00

**Plats:** Sal A, Regionens hus

### § 106

#### Kurser och konferenser

##### Beslut

Presidiet beslutar om deltagande vid följande kurser och konferenser:

- *Järnvägsdagen 2023* den 29 november i Stockholm - en ledamot från majoriteten och en ledamot från oppositionen ges möjlighet att delta.
- *Plusenergiform 2023* den 20 oktober i Jönköping eller digitalt - två ledamöter från majoriteten och två ledamöter från oppositionen ges möjlighet att delta.
- *Elmia Nordic Rail* den 10 oktober – alla nämndens ledamöter och ersättare erbjuds delta. Nämnden står för kostanden gällande lunch och fika. Nämndens sammanträde den 10 oktober kommer genomföras på Elmia kl. 10.00–12.00.

##### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

##### Beslutets antal sidor

1

## Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 97-108

**Tid:** 2023-08-22 kl. 09:00

**Plats:** Sal A, Regionens hus

### § 101

#### Intern kontroll 1- Månadsrapport

Diarienummer: RJL 2023/25

#### Beslut

Fredric Fingal, ekonomichef på länstrafiken, informerar att resandet inom länet under sommaren har ökat i jämförelse med samma period föregående år. Nämnden kommer under sammanträdet den 5 september ges information om månadens ekonomiska rapport.

#### Beslutets antal sidor

1

# Månadsrapport jan-juli Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (RJL 2023/25)

1 ■ 1 ◆ 0 ● 0 — av 2 Mätetal

Mätetal	Resultat	Analys	Diagram
<span style="color: red;">✚</span> Antal resor	12 277 935	<p>Målsättningen för resandet är 22,6 miljoner resor i hela länet för 2023. Tom juli är målet 13,183 miljoner resor och utfallet blev 12,277 miljoner resor. Jämfört med samma period förra året så har resandet ökat med ca 43 %. Ökningen för juni-juli är 29%.</p> <p>Ökningen är störst i stadstrafiken i Jönköping men resandet ökar i samtliga trafikslag.</p> <p>I stadstrafiken i Jönköping används kundräkningssystemet som underlag för statistiken istället för valideringar i biljettsystemet. Under perioden jan-juli är det ca 1,540 miljoner resor fler registrerade resor i kundräkningssystemet än i biljettsystemet.</p>	
<span style="color: red;">✚</span> Ekonomi i balans	-22 430 tkr	Se nedan.	

## Länstrafiken (-23,3 mnkr)

Januari t.o.m. juli är det en ackumulerad negativ budgetavvikelse på -23,3 mnkr.

Biljettintäkterna har en ackumulerad negativ avvikelse på -12,5 mnkr. Intäkterna har under jan-juli nått ca 93 % av budget. I juni och juli var intäkterna 3 procentenheter högre än budget.

Kostnadsläget är fortsatt på en hög nivå och indexpåverkan (främst ränta, KPI, HVO) i busstrafiken innebär kostnader utöver budget med ca 17 mnkr. Kostnader för skatt på biogas finns med i utfallet med ca 7 mnkr. Högt index och skatt på biogas kompenseras av lägre incitamentsersättningar och höga vitesbelopp från trafikföretagen. I busstrafiken är det lägre kostnader för produktionen från juni, vilket är en effekt av nerdragning av trafikutbudet enligt tidigare uppdrag för att nå en ekonomi i balans.

Krösatågen har lägre trafik kostnader och lägre kostnader för banavgifter men

samtidigt höga kostnader för ersättningstrafik och inhyrda fordon.

Inom Serviceresor är den negativa budgetavvikelsen ackumulerat -19,2 mnkr vilket beror på ökade kostnader för färdtjänst och sjukresor då antalet resor ökat med ett högt kostnadsläge.

### **Regionövergripande TIM (+0,9)**

Här redovisas bidrag till Jönköpings flygplats, regionala utvecklingsmedel samt nämndens egna kostnader.

Den positiva budgetavvikelsen beror främst på att regionala utvecklingsmedel inte är nyttjade i nivå med budget. Nämndens egna kostnader visar på en liten positiv budgetavvikelse. Budgeten för bidraget till Jönköpings flygplats räknades upp med fastställt budgetindex men bidraget som betalas ut är ett fast belopp vilket ger en positiv budgetavvikelse.

## Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 97-108

**Tid:** 2023-08-22 kl. 09:00

**Plats:** Sal A, Regionens hus

### § 103

#### Remiss - Förslag till regional cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023-2033

Diarienummer: RJL 2023/1784

#### Beslut

Presidiet föreslår nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Region Kalmar län.

#### Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till regional cykelinfrastrukturplan för Kalmar län 2023–2033.

Region Jönköpings län bedömer att ingen av de brister i regional statlig cykelinfrastruktur som pekas ut i förslaget till regional cykelinfrastrukturplan för Kalmar län bedöms ha någon direkt koppling mot Jönköpings län. De brister som pekas ut i anslutning till Vimmerby och Hultsfred kan i sin förlängning ha koppling mot det regionala cykelnät som pekas ut i Region Jönköpings förslag till regional cykelplan. Region Jönköping välkomnar fortsatta samarbeten mellan regionerna kring utvecklingen av framför allt rekreativ cykling mellan de båda länen.

#### Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2023-06-30
- Förslag till yttrande daterat 2023-09-05
- Remiss: Förslag till regional cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023–2033

#### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

#### Beslutets antal sidor

1

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

## **Förslag till regional cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023– 2033**

### **Förslag till beslut**

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Region Kalmar län.

### **Sammanfattning**

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till regional cykelinfrastrukturplan för Kalmar län 2023–2033.

Region Jönköpings län bedömer att ingen av de brister i regional statlig cykelinfrastruktur som pekas ut i förslaget till regional cykelinfrastrukturplan för Kalmar län bedöms ha någon direkt koppling mot Jönköpings län. De brister som pekas ut i anslutning till Vimmerby och Hultsfred kan i sin förlängning ha koppling mot det regionala cykelnät som pekas ut i Region Jönköpings förslag till regional cykelplan. Region Jönköping välkomnar fortsatta samarbeten mellan regionerna kring utvecklingen av framför allt rekreativ cykling mellan de båda länen.

### **Information i ärendet**

Syftet med den regionala cykelinfrastrukturplanen är att identifiera vilka sträckor längs statlig regional infrastruktur i Kalmar län som ska prioriteras för cykelåtgärder.

### **Beslutsunderlag**

- Missiv daterat 2023-06-30
- Förslag till yttrande daterat 2023-09-05
- Remiss: Förslag till regional cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023–2033

### **Beslut skickas till**

Region Kalmar län  
Regional utveckling



REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson  
Regional utvecklingsdirektör

Anna Olsson  
Sektionschef

Region Kalmar län

## Förslag till regional cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023–2033

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag till regional cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023–2033.

### Sammanfattning

Ingen av de brister i regional statlig cykelinfrastruktur som pekas ut i förslaget till regional cykelinfrastrukturplan för Kalmar län bedöms ha någon direkt koppling mot Jönköpings län. De brister som pekas ut i anslutning till Vimmerby och Hultsfred kan i sin förlängning ha koppling mot det regionala cykelnät som pekas ut i Region Jönköpings förslag till regional cykelplan. Region Jönköping välkomnar fortsatta samarbeten mellan regionerna kring utvecklingen av framför allt rekreativ cykling mellan de båda länen.

### Synpunkter på förslaget

Syftet med den regionala cykelinfrastrukturplanen är att identifiera vilka sträckor längs statlig regional infrastruktur i Kalmar län som ska prioriteras för cykelåtgärder. Planens övergripande mål är att möjliggöra för fler personer i Kalmar län att cykla i sin vardag.

Planen grundar sig på en utförd potentialstudie samt inventeringar av behovsbilden i strategiska dokument hos länets kommuner.

Fokus vid planens prioriteringar har varit att binda samman tätorter samt att binda tätorter till kollektivtrafikens bytespunkter.

För planperioden 2022–2033 har Region Kalmar län prioriterat totalt 80 miljoner kronor för byggandet av regionala statliga cykelvägar. Regionen ställer krav på 50% kommunal medfinansiering.

I förslaget till regional cykelinfrastrukturplan pekar Region Kalmar län ut 2 planeringsmogna objekt, 11 brister som befinner sig i utredningsfas samt totalt 11 brister som anges som ”Viktiga objekt för kommunal och regional utveckling som tas i särskild ordning”.

Ingen av de utpekade bristerna bedöms ha någon direkt koppling mot Jönköpings län. Bristerna som pekas ut i anslutning till Vimmerby och Hultsfred kan i sin förlängning ha koppling mot det regionala cykelnät som pekas ut i Region Jönköpings förslag till regional cykelplan. Region Jönköpings län välkomnar fortsatta samarbeten mellan regionerna kring utvecklingen av framförallt rekreativ cykling mellan de båda länen.

#### REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Tommie Ekered  
Ordförande i nämnd för trafik,  
infrastruktur och miljö

Karin Hermansson  
Regional utvecklingsdirektör

# Regional Cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023-2033

Region Kalmar län



## Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning och bakgrund.....</b>	<b>4</b>
1.1	Uppdrag .....	4
1.2	Metod.....	5
1.2.1	Potentialstudie och behovsbild.....	5
1.2.2	Åtgärdsvalsstudie.....	5
1.3	Avgränsningar.....	5
<b>2</b>	<b>Mål och syfte .....</b>	<b>6</b>
2.1	Syfte .....	6
2.2	Målformuleringar .....	6
2.3	Föresats i arbetet med cykelvägar i länet .....	7
<b>3</b>	<b>Planeringsförutsättningar .....</b>	<b>8</b>
3.1	Prioriteringsprinciper.....	8
3.2	Finansieringsmodell.....	9
3.3	Gemensam planeringsprocess .....	9
<b>4</b>	<b>Begrepp och ställningstagande.....</b>	<b>11</b>
4.1	Utformning och placering .....	11
4.1.1	Regional cykelinfrastruktur .....	11
4.1.2	GCM-olika utformning.....	11
4.1.3	Placering av ny cykelinfrastruktur .....	12
4.1.4	Cykelinfrastruktur vid hållplatser .....	12
4.2	Regionalt pendelcykelstråk .....	12
4.3	Ledhuvudman .....	12
<b>5</b>	<b>Utbyggnadsförslag .....</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>Referenser .....</b>	<b>16</b>

## REMISSVERSION

ORDLISTA	
<b>Allmän väg</b> En väg där staten (Trafikverket) eller en kommun är väghållare. samma yta längs en väg/gata.	<b>Ledhuvudman</b> Ledhuvudmannen är den part som ansöker om utmärkning av en cykelled och som ansvarar för att redovisa för bedömningsgruppen att kvalitetskriterierna uppfylls. Ledhuvudmannen håller ihop allt arbete som krävs kring en led: förankring med alla berörda, kvalitetssäkring, marknadsföring, utveckling med mera.
<b>Blandtrafik</b> Där biltrafik och cykeltrafik använder	<b>Mobilitetsstrategi</b> Trafikstrategiskt dokument som fokuserar på att påverka resmönster i önskad riktning.
<b>Cykelbana</b> Del av gata/väg, avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II. Cykelbana är avskild från vägbana genom fysisk anordning exempelvis kantstöd.	<b>Mobilitet</b> Rörlighet av personer och varor.
<b>Cykelbarhet</b> Beskriver hur inbjudande gator och vägar är att cykla på.	<b>Potentialstudie</b> GIS-baserad analys som visar var potentialen för cykelresor är som störst i länet.
<b>Cykelfält:</b> Särskilt körfält som genom vägmärkning anvisats för cyklande eller förare av moped klass II.	<b>Regional statlig cykelinfrastruktur</b> Cykelvägar där staten är väghållare (i allmänhet utanför tätort) och som inte löper utmed statliga stamvägar (E22, Rv 25 och Rv 40).
<b>Cykelled</b> En cykelled definieras av Trafikverket som ett sammanhängande cykelstråk för rekreation eller turism. Leden kan bestå av olika typ av infrastruktur; lågtrafikerade vägar, cykelbanor med mera. Cykelledsnätet för rekreations- och turiständamål delas in i långa (nationella), medellånga (regionala) och korta (lokala) cykelleder utifrån kvalitetskriterier som upprättats av Trafikverket. Cykelleder kan också omfatta till exempel byggda leder för mountainbike inom ramen för destinations- eller föreningsverksamhet.	<b>Regional transportplan</b> Omfattar investeringar i det regionala vägnätet, samfinansiering av järnvägsåtgärder samt medfinansiering till kommuner.
<b>Cykelväg</b> Väg för cykeltrafik eller moped klass II, med egen terrassering och linjeföring, skild från gata/väg, det vill säga friliggande.	<b>Saknad länk</b> Avsnitt i cykelstråk där cykelsäker väg saknas.
<b>Huvudman</b> är antingen staten eller kommunen. I lagstiftning kallas den cykelbana.	<b>Statlig medfinansiering</b> Innebär att staten bidrar till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar via avsatta medel i regional transportplan.
<b>Enskild väg:</b> Väg som inte är allmän väg eller gata (till exempel väg där vägförening/samfällighet är väghållare). Kan också vara väg som hör till och hålles av enskild fastighet (privat väg). Enskild väg kan också vara väg som är en gemensamhetsanläggning (en anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem).	<b>Tillgänglighet</b> Möjligheten att från ett område kunna nå olika målpunkter med hänsyn till variabler som möjliga färdmedel, restid, reskostnad och tillförlitlighet.
<b>Framkomlighet:</b> Restid på specifik sträcka.	<b>VGU</b> Trafikverkets regler för vägar och gators utformning.
<b>Funktionellt samband</b> För att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg krävs ett funktionellt samband med en allmän väg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsel uppfyllt (vilket en allmän väg ska vara till för).	<b>Väghållare</b> Den part som ansvarar för drift och underhåll av en väg. Staten (Trafikverket) är väghållare för statliga allmänna vägar, kommuner är väghållare för kommunala allmänna vägar och gator och vägföreningar/samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för enskilda vägar.
<b>Kombinationsresor</b> Resor där cykel kompletterar kollektivtrafik för att skapa hög tillgänglighet till målpunkter på lite längre avstånd.	

## 1 Inledning och bakgrund

Cykel som transportmedel har en given plats i en attraktiv och långsiktigt hållbar region. Den utgör ett effektivt sätt att resa till jobb och skola, eller för nöjes skull till fritidsaktiviteter och utflyktsmål. Att cykla är enkelt och billigt och är även tillgänglig för nästan alla, kvinna som man, ung som gammal och oberoende av etnicitet och samhällsklass. Cykeln kräver lite utrymme, är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. Dessutom bidrar ökade cykelresor till bättre folkhälsa, attraktiva stadsmiljöer, minskade koldioxidutsläpp och minskad trängsel. Den största potentialen för att snabbt öka andelen resor med cykel bedöms finnas inom tätorter och för resor som är kortare än fem kilometer. Men det finns även en stark trend av ökad användning av elcyklar som kan öka det avståndet betydligt. Cykeln är en viktig del i strävan mot ett klimatsmart samhälle och en avgörande pusselbit i arbetet med kombinerad mobilitet.

Säkerhet är en viktig faktor för val av transportsätt och trygga cykel- och gångvägar blir därmed avgörande för att välja cykel som färdmedel. Säkra trafikmiljöer för oskyddade trafikanter ger också en tydlig koppling till ett jämställt och jämlikt transportsystem där speciellt barn och unga ges möjlighet till trygghet i sin vardag.

Den Regionala utvecklingsstrategin presenterar länets gemensamma målbild och definierar fyra prioriterade utvecklingsområden där välfungerande cykelinfrastruktur faller in under två: *God miljö för barn och unga* samt *Hållbar samhällsplanering*. Det handlar bland annat om att erbjuda trygga miljöer speciellt till barn och unga som är mer utsatta i trafiken. Men även att skapa förutsättningar för minskad klimatpåverkan i samhället i stort och öka samverkan i den fysiska samhällsplaneringen.

### 1.1 Uppdrag

Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län kan ses som ett tematiskt tillägg till den Regionala transportplanen för Kalmar län. Via Regional Cykelinfrastrukturplan definieras den medelstillsdelning till cykelvägar som anges i Regional transportplanens åtgärdslista<sup>1</sup>. Detta dokument är en uppdatering av Cykelstrategi för Kalmar län antagen 2015 och ersätter vid sitt antagande den planen.

Den regionala transportplanen tas fram enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Planen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven i regionen och ska innefatta åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Ett Handlingsprogram för transportinfrastruktur för åren 2020-2025 är framtaget och en av aktiviteterna för år 2020-2021 är att påbörja revideringen av den regionala cykelstrategin.

Noteras bör att det finns stora behov och önskemål för ny och förbättrad cykelinfrastruktur i länet och att denna plan enbart kan möta upp en bråkdel av behoven.

---

<sup>1</sup> Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033 s. 15

## 1.2 Metod

### 1.2.1 Potentialstudie och behovsbild

Arbetet med att ta fram planen har genomförts med fördjupade studier av var behoven finns av nya cykelvägar placerade längs statlig infrastruktur. Studierna baseras på en Potentialstudie samt kommunernas behovsbild. Potentialstudien baseras på antal resenärer längs länets vägar i kombination med avstånd<sup>2</sup>. Kommunernas behovsbild baseras på Översiktsplaner och kommunala Cykelstrategier där sådana finns. Dessa dokument baseras på utredningar, utvecklingsbehov och allmänhetens synpunkter.

### 1.2.2 Åtgärdsvalsstudie

Cykelvägar längs statlig infrastruktur hanteras i den formella planeringsprocessen för statlig infrastruktur, vilket innebär att en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) ska tas fram. En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog. Studien görs tidigt i planeringen för att berörda parter tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder<sup>3</sup>. Region Kalmar län i dialog med Trafikverket har valt att följa processen för en ÅVS i arbetet med Cykelinfrastrukturplanen med syftet att skapa en effektivare arbetsgång vid etablering av nya cykelvägar i länet. Åtgärdsvalsstudien görs på hela regionens brister och behov kring cykelvägar. Förhoppningen är att ÅVS:er inte behöver tas för fram för varje enskilt kommande objekt, speciellt om objektet är av enklare karaktär.

## 1.3 Avgränsningar

Cykelinfrastrukturplanen hanterar enbart investeringar för cykelvägar längs med statlig infrastruktur.

Kommunala och statliga vägar är del av ett gemensamt system för cyklister varför lösningar för kommunal infrastruktur kan nämnas i dokumentet. Finansieringen till kommunala vägar sker dock inte via denna plan.

Planen hanterar inte utveckling av cykelleder ur rekreations- och besöksnäringssynpunkt, alltså ta fram förslag på kartor, vägvisning etc.

Planen hanterar inte mobilitetsfrågor eller andra typer av ”mjukare” frågor berörandes exempelvis folkhälsa, beteendepåverkan, trafikvett, insatser för ökad cykling etc. i Trafikverkets planering benämnda steg 1-2 åtgärder.

---

<sup>2</sup> Läs mer i Bilaga Åtgärdsvalsstudie

<sup>3</sup> Läs mer ÅVS-processen i Bilaga Åtgärdsvalsstudie



## 2 Mål och syfte

### 2.1 Syfte

**Syftet** med planen är att identifiera vilka sträckor längs statlig regional infrastruktur i Kalmar län som ska byggas ut med cykelinfrastruktur.

Planens syfte är även att fungera som underlag till Regionala transportplanens investeringar.

### 2.2 Målformuleringar

**Det övergripande målet är att cykelinfrastrukturplanen ska:**

Möjliggöra för fler personer i Kalmar län att cykla i sin vardag<sup>4</sup>.

**Delmålen är att (uppnås enbart av medel från RTP):**

- Avsatta medel i Regional transportplan för cykelinfrastruktur ska nyttjas för att succesivt skapa ökad tillgänglighet och säkerhet för länets cyklister. Insatser sker på etapper som förbättrar cyklisters färdvägar till i första hand bytespunkter, arbetsplatser och skolor.
  - Aktivitet: Kontinuerligt arbete och dialog för att genomföra insatserna för nya cykelvägar som anges i Regional transportplan och Cykelinfrastrukturplan
  - Indikator: Hur stor andel av cykelmedlen i Regional transportplan nyttjas varje år?
- Ny kunskap och fakta som tas fram i samband med Region Kalmar läns regionala utvecklingsarbete görs tillgängligt och sprids aktivt.
  - Aktivitet: Ny kunskap och fakta delges verksamheter via dialog, möten och hemsida.
  - Indikator: Uppdaterad hemsida. Återkommande mötesforum.

I övrigt har ett antal åtgärder/målsättningar identifierats som behövs för att nå det övergripande målet. Dessa punkter är viktiga gemensamt för länet, men kan inte nås av enkom av Regional transportplan:

- Sammanbundna transportvägar för cyklister vilket innebär god anslutande cykelinfrastruktur mellan den kommunala och den statliga infrastrukturen.
- Insatser för att få fler personer att ändra sitt val av transportsätt i vardagen genom att nyttja gång, cykel och kollektivtrafik som huvudsakliga resval.
- Insatser för cykelturism kopplat till cykelleder såsom skyltning, kartor, näringslivsutveckling etc.

---

<sup>4</sup> Målen togs fram vid en gemensam workshop. Noteringar finns tillgängliga i arbetsmaterialet.

### 2.3 Föresats i arbetet med cykelvägar i länet

Det finns stora önskemål och påvisade behov av regional cykelinfrastruktur i länet. Dessa behov ska mötas upp av förhållandevis låga finansiella resurser och ibland komplexa genomförandemodeller. Detta är troligen ett kvarstående faktum och samhället kommer behöva möta behov av resurseffektivitet både monetärt och i processer. I detta dokument väljer Region Kalmar län därför att lyfta in en *föresats* eller om man så vill en *gemensam stöttepelare* för att hantera framtida komplexa processer. Det handlar om att alla parter i processen är öppna för nytänkande och väljer att se bortom hur vi löser dagens problematik:

*Kalmar län ska arbetet med utbyggnad av cykelvägar föregås av nyfikenhet, innovation, flexibilitet, engagemang och med samhällets bästa i fokus.*

## 3 Planeringsförutsättningar

### 3.1 Prioriteringsprinciper

Önskemålen och behoven av nya och förbättrade cykelvägar är stora. Därför är prioriteringar för utbyggnad nödvändiga.

När behovsanalyser kring cykelvägar ska tas fram finns inte samma typ av statistik och underlag kopplat till cyklisternas rörelser som till exempel bilisternas. ÅDT tas fram vid enstaka tillfällen och på specifika platser. Det finns heller inte beräknade trafikmängder specifikt för cyklister på sträckor där ett cykelnät inte finns idag. Däremot kan vi med hjälp av annan data notera *potentialen* på sträckor. Potentialen bedöms med hjälp av bland annat målpunkter, flöden, befolkning, avstånd och terräng. En annan viktig faktor är hur trafiksäker en väg är idag och vilken klassning den får samt vad det då leder till för behov av åtgärder. När det gäller regional planering av cykelvägar behöver det också göras en tydlig koppling till berörda kommuners antagna planer och beslut samt synkronisering av utbyggnad.

Andra faktorer som spelar in är att cyklandet varierar över året, flest cykelrörelser sker naturligt sommarhalvåret men även snö kontra barmark ger effekt på cyklandet. Delar av Kalmar län är dessutom ett stort besöksmål sommartid vilket gör att konflikter i trafiken kan uppstå lokalt under högsommaren.

Kalmar län är ett geografiskt stort och i stora delar glesbefolkat län, vilket gör att inte enbart befolkningstäthet kan tjäna som grund för prioriteringar av cykelvägsutbyggnad.

Grundläggande för prioriteringsprincipen är att det också måste stämma överens med de kommunala prioriteringarna för cykelvägsutbyggnad. Detta eftersom kommunerna kommer att medfinansiera delar av utbyggnaden samt i stor utsträckning kommer att ansvara för drift och underhåll av cykelvägarna. Hänsyn ska också tas till om möjlighet till byggnation ges via samprojekt, eller passa-på-åtgärder som till exempel VA-utbyggnad, samverkan med beläggningsåtgärder etc.

Dessa faktorer kan göra att en cykelväg ges företräde sin plats i kön, till förmån för tids- och kostnadseffektiva lösningar.

Följande prioriteringsprinciper sätter dock grunden för i vilken ordning delar av stråken byggs ut.

- Potential för ökat cyklande- finns förutsättningar att kunna stimulera till ökat cyklande i och med en ny cykelväg?
- Antalet boende alternativt antal anställda i närheten av föreslagen ny cykelväg- hur många blir berörda av en ny cykelväg?
- Kommunala incitament för ny väg
- Trafiksäkerhet- hur trafikfarlig är vägen och ges stora effekter på trygghetsskapande åtgärder om en ny cykelväg byggs?
- Del av ett stråk eller en felande länk- kommer en ny cykelväg att skapa en helhet och binda samman ett längre stråk?

Viktiga målpunkter spelar också roll i bedömningen:

- Skola
- Arbetsplatser
- Bytespunkter/kollektivtrafik
- Centrum
- Fritidsverksamhet
- Viktiga kultur- och naturvärden/besöksmål

### 3.2 Finansieringsmodell

Cykelvägar längs det statliga vägnätet medfinansieras till 50 % av berörd kommun.

Cykelväg placerad längs nationella vägnätet medfinansieras från Nationell transportplan, cykelväg längs regionala vägnätet via Regional transportplan.

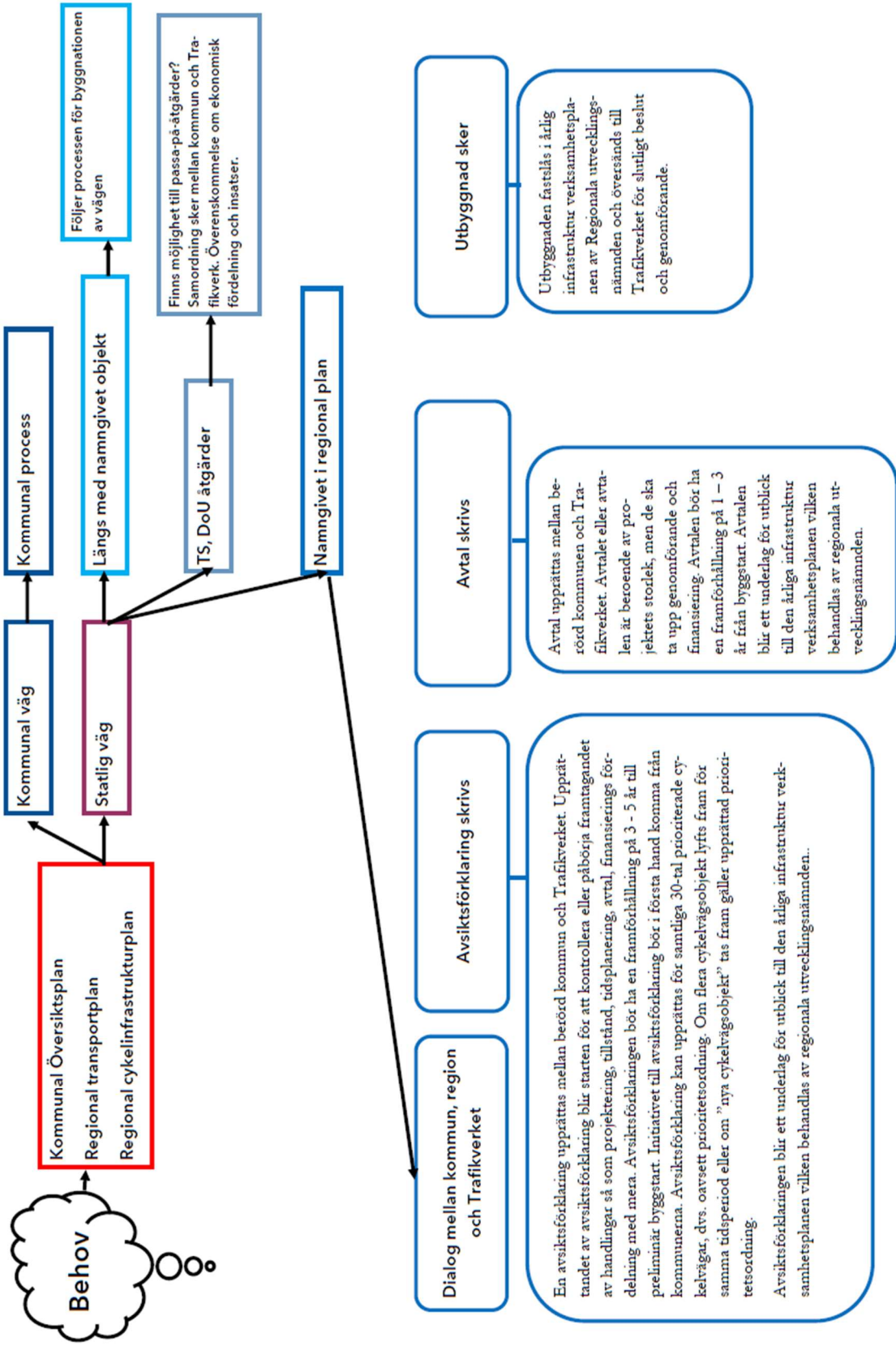
Ansvarsområde	Trafikverket	Region Kalmar län	Kommuner
<b>E22, väg 40 och 25</b>	Huvudansvar	Samverkar	Samverkar
<b>Övriga statliga vägar</b>	Samverkar	Huvudansvar	Samverkar
<b>Enskilda vägar</b>	Samverkar	Samverkar	Samverkar

Finansieringsmodell kan förändras om nya beslut tas i Regional transportplan, aktuell Regional transportplan är vägledande för finansieringsbeslut för cykelvägar.

### 3.3 Gemensam planeringsprocess

Kommunen ska tillsammans med Trafikverket genomgå planeringsprocessen av nya cykelvägar. Det ställer krav på samarbete och deltagande från båda parter som gemensamt utreder cykelvägens bäst lämpade lokalisering och baserar den på samhällsekonomiska kalkyler. Kommunernas ställningstagande i översiktsplan eller annat strategiskt dokument gällande tätorternas utveckling ger ett viktigt inspel till arbetet. Speciellt tätorter med skola, förskola eller andra viktiga målpunkter för barn i sin vardagsmiljö är prioriterade platser för cykelvägar i länet.

Statlig väg genom tätort bör förses med separat cykel- eller gång- och cykelväg om inte särskilda förhållanden talar däremot. Samma sak gäller kommunal huvudled som funktionellt utgör en fortsättning på statlig väg och vanligen har samma vägnummer.



## 4 Begrepp och ställningstagande

### 4.1 Utformning och placering

#### 4.1.1 Regional cykelinfrastruktur

Vad som räknas som en regional cykelväg/bana är inte helt enkel att definiera utan beror på hur platsen ser ut och vilka förhållanden som råder. Generellt gäller att cykelvägen ska vara en funktion som tillhör det statliga vägsystemet. I grunden ska den placeras inom vägområdet, vilket dock variera i yta för olika vägar. En ny regional cykelväg kan i grunden inte placera allt för långt ifrån den statliga vägen.

En regional cykelväg pekas ut som investeringsobjekt av Region Kalmar län, men dess planeringsprocess, projektering och byggnation genomförs av Trafikverkets verksamhet. Dialog och samverkan med berörd kommun och Region Kalmar län följer dock processen.

En regional cykelväg planeras och byggs efter Trafikverkets vägledning Väggar och gators utformning (VGU).

#### 4.1.2 GCM-olika utformning

##### GCM väg

Väg avsedd endast för gång, cykel, och moped (GCM) kallas GCM-väg. GCM-vägen är avskild från den motorburna delen av vägen genom en skiljeremsa. GCM-vägen kan även vara del av väg och ingår då i vägens sektion, men är till största delen helt friliggande med egen terrassering och linjeföring.

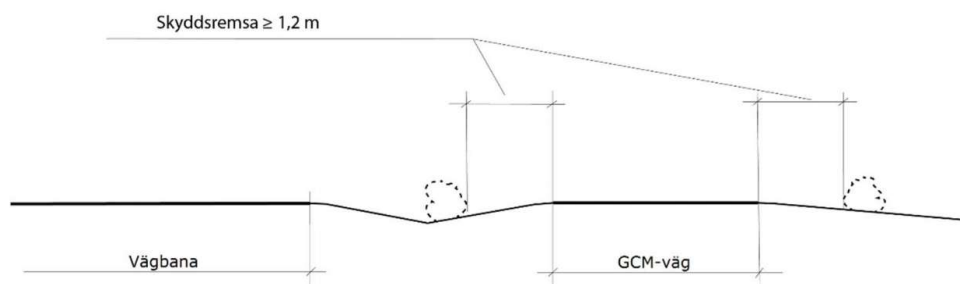


Bild: Enligt Väggar och gators utformning, VGU 2020



Bild: Gång- och cykelväg

## GCM bana

En gång-, cykel- och mopedbana är en del av en väg som är avsedd för oskyddade trafikanter. Banan är avskild från vägbana genom fysisk anordning exempelvis kantstöd, eller målning.



*Cykelbana med kantstöd*

### 4.1.3 Placering av ny cykelinfrastruktur<sup>5</sup>

Enkla cykelvägar och parallella småvägar bör inte anläggas eller nyttjas om detta leder till att en ny planerad cykelväg blir mer än 5 procent längre än den parallella bilvägen. På korta sträckor kan 10-15 procent vara acceptabelt.

### 4.1.4 Cykelinfrastruktur vid hållplatser<sup>6</sup>

Cyklar ska inte passera hållplatsens plattform. Helst ska inte heller gångtrafikanter passera plattformen. Placera cykel- och gångbanor bakom plattform och/eller väderskydd. Väderskyddens bredd kan väljas med hänsyn till utrymmet på platsen.

## 4.2 Regionalt pendelcykelstråk

Inom länet pekas inte några regionala pendelcykelstråk ut.

## 4.3 Ledhuvudman

Ledhuvudmannen är den part som ansöker om utmärkning och som ansvarar för att redovisa att kvalitetskriterierna uppfylls för cykelleder för rekreation och turism. För både nationella, regionala och lokala leder kan ledhuvudmannen vara en region, en kommun eller annan organisation som är en juridisk person. Region Kalmar län har inte ansvar som ledhuvudman för cykelleder i länet.

---

<sup>5</sup> Kågessonmodellen

<sup>6</sup> Hållplatshandboken

## 5 Utbyggnadsförslag

Regional prioritering för utbyggnad			
Planeringsmogna namngivna objekt			
		Notering	Avtal
1	Torsås - Söderåkra (Torsås kommun)	ÅVS finns	Pågår
2	Oskarshamn - Påskallavik (Oskarshamn)	ÅVS finns	Pågår

Kommande objekt				
Sträcka	Planeringsfas	Finns i ÖP	Notering	Initiativ
Berga-Högsby (Högsby kommun)	Fördjupad utredning	Ja i Cykelstrategi	Tydlig regional koppling.	Region Kalmar län
Emmaboda samhälle Väg 120 (etappindelad) (Emmaboda kommun)	Fördjupad utredning	Ja	Samordnas med samfinansieringsmedel i regional plan?	Region Kalmar län/Emmaboda kommun
Vimmerby - Södra Vi (Vimmerby kommun)	Fördjupad utredning. Två alternativ finns.	Ja		Region Kalmar län
Blads väg (Nybro kommun)	Fördjupad utredning	Ja i Gång- och cykelplan	Samordnas med samfinansieringsmedel i regional plan?	Region Kalmar län/Nybro kommun
Rockneby-Drag (Kalmar kommun)	Utredningar pågår	Ja	Vissa delar enskild väg	Kalmar kommun
Halltorp Centrum-Kriminalvårdsanstalt (Kalmar kommun)	Fördjupad utredning	Ja	Blir aktuellt för dialog när planeringen framskridit.	Kalmar kommun
Trekanten (Kalmar kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Kalmar kommun



**Regional Cykelinfrastrukturplan Kalmar län  
REMISSVERSION**

Silverdalen (Hultsfred kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Hultsfred kommun
Blomstermåla-Sandbäckshult (Mönsterås kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Mönsterås kommun
Påryd (Kalmar kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Kalmar kommun
Långasjö (Emmaboda kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Emmaboda kommun

<b>Viktiga objekt för kommunal och regional utveckling som tas i särskild ordning</b>			
<b>Sträcka</b>	<b>Planeringsfas</b>	<b>Notering</b>	<b>Initiativ</b>
Ekerum-Borgholm (Borgholms kommun)	Del i 136:an projektet		Trafikverket och Borgholms kommun
Algutsrum - Färjestaden (Mörbylånga kommun)	Trafikverket och kommunen har en pågående dialog	Kan eventuellt lösas på befintliga vägar.	Mörbylånga kommun
Skogsby-Färjestaden (Mörbylånga kommun)	Trafikverket och kommunen har en pågående dialog	Under arbete	Trafikverket
Torsås-Bergkvara	Hanteras i arbetet med förbifart Bergkvara		Trafikverket
Nybro-S:t Sigfrid-Kalmar (Kalmar och Nybro kommun)	ÅVS ger förslag på utbyggnad längs enskilt vägnät		Enskilda vägar, Nybro kommun
Målilla-Hultsfred (Hultsfred kommun)	Finns ÅVS	Enskilt vägnät som grund. Ev VA-ledning som kan samförläggas	Enskilda vägar, Hultsfred kommun
Hultsfred - Storebro - Vimmerby (etappindelad?) (Hultsfred och Vimmerby kommun)	Bör tas i särskild ordning vid en framtida dialog kring ombyggnation av väg 23.		Trafikverket
Köpingsvik (Borgholms kommun)	Trafikverket och kommunen har en pågående dialog	Gång- och cykeltunnel under utredning	Borgholms kommun/Trafikverket

Regional Cykelinfrastrukturplan Kalmar län  
REMISSVERSION

Byxelkrok (Borgholms kommun)	ÅVS finns. Trafikverket och kommunen har en pågående dialog	Stora delar kommunalt ansvar	Borgholms kommun
Västervik- Ankarsrum, tre etapper	Behöver hanteras i kombination med Södra infarten och objekt längs E22 och väg 40	Längs stamvägnätet, se över möjlighet till nationell finansiering.	Trafikverket
Kuststråk	Vidare utredningar krävs för att identifiera behoven och ansvarsfördelning av nya cykelstråk längs kusten i länet		

## 6 Referenser

- Modell för regional inventering och planering av cykelvägar (Vägverket Publikation 2007:13) Per Kågeson
- GCM-Handbok Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus (SKL Kommentus och Sveriges Kommuner och Landsting 2010)
- Cykelleder för rekreation och turism, Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning (2014:174)
- Kustnära turismcykelleden genom Blekinge (Dnr: 921-145-2014)
- Underlag till cykelplan Region Jönköping (2017-03-31)
- Cykla i gröna Kronoberg! (Antagen av Regionala utvecklingsnämnden 2018-12-05)
- Regional cykelstrategi för Östergötland (Antagen av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden 2017-03-29)
- Planering för strategisk cykelinfrastruktur (K2 WORKING PAPER 2020:6)
- Låt barnen styra! Fakta och nyckeltal kring barn och ungas cykling (Svenska Cykelstäder, 2019)
- Temarapport Cykelplanering i Sverige (2021:072)
- Ökad och säker cykling - Redovisning av regeringsuppdrag (2012:196)
- Steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande – Effekter och nyttor (2012:167)
- Vägar och gators utformning (VGU 2022)
- Effektsamband mellan infrastruktur och cykling (VTI rapport 944)
- Hjulburna oskyddade trafikanter på landsväg (VTI rapport 946)
- Digitala källor:  
NTF.se

### Kommunala planeringsdokument

Borgholm kommun

Översiktsplan

Åtgärdsvalsstudier

Emmaboda kommun

Gång- och cykelplan

Hultsfred kommun

Översiktsplan

Åtgärdsvalsstudier

Högsby kommun

Cykelstrategi

Kalmar kommun

Översiktsplan

Åtgärdsvalsstudier

Mönsterås kommun

Cykelstrategi

Åtgärdsvalsstudier

Mörbylånga kommun

Översiktsplan

Åtgärdsvalsstudier

Nybro kommun

Gång- och cykelplan

Åtgärdsvalsstudier

Oskarshamns kommun

Cykelplan

Åtgärdsvalsstudier

Torsås kommun

Gång- och cykelplan

Åtgärdsvalsstudier

Vimmerby kommun

Översiktsplan

Västervik kommun

Översiktsplan

## Sändlista – Regional Cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023-2033

Borgholms kommun  
Emmaboda kommun  
Hultsfred kommun  
Högsby kommun  
Kalmar kommun  
Mönsterås kommun  
Mörbylånga kommun  
Nybro kommun  
Oskarshamns kommun  
Torsås kommun  
Vimmerby kommun  
Västervik kommun

Region Blekinge  
Region Kronoberg  
Region Jönköpings län  
Region Östergötland  
Region Gotland

Trafikverket  
Länsstyrelsen

Enligt sändlista

## Begäran om yttrande över förslag till Regional Cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023-2033

Regionstyrelsen beslutade den 10 maj 2023 att sända ut förslag till Regional Cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023-2033 på remiss.

Yttrandet skickas digitalt i word- och PDF-format till [registrator@regionkalmar.se](mailto:registrator@regionkalmar.se) senast den 29 september 2023. Ange diarienummer RS 2023/528.

### Bakgrund

Regional Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län kan ses som ett tematiskt tillägg till den Regionala transportplanen för Kalmar län. Via den regionala Cykelinfrastrukturplanen definieras den tilldelning av medel till cykelvägar som anges i Regionala transportplanens åtgärdslista. Den Regionala Cykelinfrastrukturplanen är en uppdatering av Cykelstrategi för Kalmar län antagen 2015 och ersätter vid sitt antagande den planen.

Syftet med planen är att identifiera vilka sträckor längs statlig regional infrastruktur i Kalmar län som ska byggas ut med cykelinfrastruktur. Det övergripande målet är möjliggöra för fler personer i Kalmar län att cykla i sin vardag.

Fokus för framtagandet av planen har varit att binda samman tätorter samt att binda tätorter till kollektivtrafikens bytestpunkter. Även ett antal prioriteringsprinciper för val av kommande cykelinfrastrukturobjekt har tagits fram i planen.

Under remissen ges möjlighet för berörda kommuner och myndigheter att lämna synpunkter på förslaget till Cykelinfrastrukturplan. Dokumentet läses med fördel tillsammans med Regional transportplan.

### Synpunkter

Frågor om remissen besvaras av Lina Broby, samordnare infrastruktur [lina.broby@regionkalmar.se](mailto:lina.broby@regionkalmar.se)

## Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 97-108

**Tid:** 2023-08-22 kl. 09:00

**Plats:** Sal A, Regionens hus

### § 104

#### Remiss - Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen, bandel 872, Hultsfreds kommun, Kalmar län och Vetlanda kommun

Diarienummer: RJL 2023/2081

#### Beslut

Presidiet föreslår nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Trafikverket.

#### Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen.

#### Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2023-06-28
- Förslag till yttrande daterat 2023-09-05
- Remiss: Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors – Järnforsen

#### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

#### Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

## Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen.

### Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Trafikverket.

### Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss  
Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan  
Kvillsfors - Järnforsen.

### Information i ärendet

Med hänvisning till att beslut om upphörande av underhåll fattats 2016, så  
föreslås nu att beslut fattas om att del av bandel 872 från och med växel 7 i  
Kvillsfors till spårens slut i Järnforsen, läggs ner och därmed upphör att ingå i den  
statliga järnvägsanläggningen.

### Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2023-06-28
- Förslag till yttrande daterat 2023-09-05
- Remiss: Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors – Järnforsen

### Beslut skickas till

Trafikverket

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson  
Regional utvecklingsdirektörAnna Olsson  
Sektionschef



Trafikverket

## Yttrande över Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen.

### Sammanfattning

Region Jönköpings län har inget att erinra mot förslaget utan anser att det är en logisk och naturlig åtgärd som Trafikverket bör genomföra.

### Synpunkter på förslaget

Upphörande av underhåll på järnväg ska hanteras enligt reglerna som anges i Järnvägsförordningen. Innan Trafikverket fattar beslut önskar Trafikverket hämta in synpunkter på förslaget från berörda parter.

Region Jönköpings län anser generellt att järnvägen ska upprustas och utvecklas men då det i detta fall rör sig om en bandel som inte har använts på många år och är i dåligt skick anser Region Jönköpings län att åtgärden är fullt motiverad.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Tommie Ekered  
Ordförande i nämnd för trafik,  
infrastruktur och miljö

Karin Hermansson  
Regional utvecklingsdirektör

**From:** forandringsarendenplys@trafikverket.se  
**Sent:** 2023-07-11 12:35:09  
**To:** Bijelic Eriksson Nathalie; diariet.borlange@trafikverket.se  
**Cc:** maria.prahl@trafikverket.se; forandringsarendenplys@trafikverket.se; filip.johnsson@trafikverket.se  
**Subject:** Sv: TRV 2023/27138 Begäran om anstånd

**Viktig Information:** Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings Län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Hej!

I vanliga fall ger Trafikverket oftast inget anstånd då ärendet kan försenas flera månader av detta.

Men i detta fall får ni anstånd som önskat, med svar till oss senast den 7 september 2023.

Med vänlig hälsning  
**Magnus Gustavsson**  
Utredare Järnväg

[magnus.gustavsson@trafikverket.se](mailto:magnus.gustavsson@trafikverket.se)  
Direkt: 010-123 22 44

**Trafikverket**  
Box 366  
201 23 MALMÖ  
Besöksadress: Neptunigatan 52  
Tel: 0771-921 921  
[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)  
Avsändaren har bedömt att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

---

**Från:** Bijelic Eriksson Nathalie <nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se>  
**Skickat:** den 10 juli 2023 10:58  
**Till:** Diariecenter <diariet.borlange@trafikverket.se>  
**Kopia:** Prahl Maria, PLSy <maria.prahl@trafikverket.se>; Förändringsärenden PLSy <forandringsarendenplys@trafikverket.se>  
**Ämne:** VB: TRV 2023/27138 Begäran om anstånd

Hej,

Jag kan inte se att vi har fått återkoppling på vårt begäran om anstånd i ärende TRV 2023/27138, se nedan. Tacksam för er återkoppling så snart det är möjligt.

Med Vänliga Hälsningar

---

**Nathalie Bijelic Eriksson**  
Nämndsekreterare  
073-0875640  
[nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se](mailto:nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se)

Område Kansli  
Regionledningskontoret  
Region Jönköpings län  
[www.rjl.se](http://www.rjl.se)

Information och e-tjänster för  
din hälsa och vård  
[www.1177.se/Jonkopings-lan](http://www.1177.se/Jonkopings-lan)



---

**Från:** Bijelic Eriksson Nathalie  
**Skickat:** den 12 juni 2023 11:31  
**Till:** 'diariet.borlange@trafikverket.se' <[diariet.borlange@trafikverket.se](mailto:diariet.borlange@trafikverket.se)>  
**Ämne:** TRV 2023/27138 Begäran om anstånd

Hej,

Region Jönköpings län har mottagit ovanstående remiss och önskar inlämna svar. På grund av fastställda mötesdatum för ansvarig beslutsinstans Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö önskar vi begära anstånd att få inkomma med vårt svar till **den 7 september 2023**.

Tacksam för återkoppling.

Med Vänliga Hälsningar

---

**Nathalie Bijelic Eriksson**  
Nämndsekreterare  
073-0875640  
[nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se](mailto:nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se)

Område Kansli  
Regionledningskontoret  
Region Jönköpings län  
[www.rjl.se](http://www.rjl.se)

Information och e-tjänster för  
din hälsa och vård  
[www.1177.se/Jonkopings-lan](http://www.1177.se/Jonkopings-lan)



Skapat av  
Prah Maria, PLsyu  
Ärendenummer  
TRV 2023/27138

Dokumentdatum  
2023-06-07

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

## Externremiss – Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen, bandel 872, Hultsfreds kommun, Kalmar län och Vetlanda kommun, Jönköpings län

### Remissinstanser:

Försvarsmakten  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  
Affärsverket Svenska Kraftnät AB  
Elsäkerhetsverket  
Energimyndigheten  
Livsmedelsverket  
Luffartsverket LFFV  
Post- och Telestyrelsen  
Sjöfartsverket  
Länsstyrelsen i Jönköpings län  
Länsstyrelsen i Kalmar län  
Region Jönköpings län  
Region Kalmar län  
Jönköpings länstrafik  
Kalmar länstrafik  
Hultsfreds kommun  
Vetlanda kommun

Branschföreningen Tågföretagen  
Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer  
Museibanornas Riksorganisation  
Strukton AB  
Infranord  
Baneservice  
Green cargo  
Hector rail  
CFL cargo  
Planja AB  
Olaussons Hyvleri Järnforsen AB  
JF Bränslesystem AB  
Jernforsen Energi System  
Smålandskök AB  
Smålandsinredningar  
Bevego Järnforsen  
AB Järnforsens Plåtslageri  
Metsä Tissue AB Kvillsfors  
NorDan Kvillsfors AB  
JRG Erikssons Pall & Emballage AB

### Bakgrund

Järnvägen är en viktig del av Sveriges infrastruktur. För att den ska fungera effektivt behöver den utvecklas efter de behov som finns. Detta kan innebära att delar av järnvägsanläggningen behöver läggas ner eller flyttas. Avveckling av järnväg ska hanteras enligt reglerna som anges i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416) och sker i enlighet med rutinbeskrivning TDOK 2014:0116.

Trafikverket får besluta att del av järnvägsnätet som ägs och förvaltas av staten och som inte underhålls ska läggas ner, enligt 6 kap. 9 § järnvägsmarknadsförordningen (2022:416). Beslut om nedläggning får fattas först tre år efter beslut om att Trafikverkets underhåll ska upphöra.

Detta ärende bedöms kunna hanteras med stöd av 6 kap. 9 § i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416), då beslut om upphörande av underhåll med stöd av 6 kap. 4 § järnvägsförordningen fattades 2016.

## Externremiss

En intern remiss i Trafikverket har föregått den externa. Intern remiss ska säkerställa och erhålla uppgifter om eventuella hinder för nedläggning och övriga uppgifter till den fortsatta beredningen av ärendet och den externa handläggningen av ärendet.

Det har i den interna remissen inte inkommit några synpunkter som motsätter sig förslaget om nedläggning av de aktuella järnvägsdelarna.

Enligt Järnvägsmarknadsförordningen och bilaga till TDOK 2014:0116 framgår vilka intressenter som ska höras innan beslut tas.

## Historisk bakgrund

Bandel 872 var från början del av ett smalspårigt godsbanestråk från Vetlanda till Östersjön och som öppnades för trafik 1906. Nedläggningen startade under 1950-talet och sträckan Järnforsen-Gårdveda revs 1991. 1987 återöppnades Emådalsbanan (Nässjö-Järnforsen/Pauliström) för normalspårig godstrafik.

## Ärendet

Sträckan Kvillsfors – Järnforsen är en del av bandel 872, (Vetlanda) – Kvillsfors – Pauliström/Järnforsen. Bandelen kan delas in i två sträckor, Vetlanda – Kvillsfors och vidare upp till Pauliström, (bandel 873), som nyligen trafikerats av två godståg per vardag och sidospåret Kvillsfors – Järnforsen. Sträckan Kvillsfors – Järnforsen har periodvis, sedan 2000, trafikerats av enstaka godståg. Bandelen (Vetlanda) – Kvillsfors – Pauliström/Järnforsen är i brukbart skick, men delvis hårt sliten.

2016-06-21 fattades beslut om att upphöra med underhåll mellan Kvillsfors och Järnforsen och därmed inleddes en period på över tre år där banan har legat i träda fram till dagens datum. Standarden på anläggningen är dålig och den bedöms inte kunna användas utan omfattande upprustning. Banan har skarvspår med träsliprar med Haybackbefästningar på en banunderbyggnad av välgraderat grus. Sträckan på ca 8,9 km är inte elektrifierad (se bif. foton) och innehåller ca 20 trummor. Bandelen går under en bro men brodelen tillhör riksväg 47.

Spåret bedöms inte behövas vare sig nu eller på lång sikt för Trafikverkets eller någon annan parts behov och ingen upprustning av sträckan planeras av Trafikverket. Vi har inga uppgifter om att det har efterfrågats om att trafikera sträckan under tiden för upphörande av underhåll. Inställningen idag är den samma som 2016 gällande järnvägstransporter. Samtliga företag i närheten av bandelen kommer att få den externa remissen för samråd gällande gods på den aktuella järnvägssträckan. Godstrafiken mellan Vetlanda och Kvillsfors som har bedrivits av papperstillverkaren i Kvillsfors, upphörde från och med mars månad i år och så även godstrafiken mellan Kvillsfors och Pauliström. Men dessa transporter ligger inte på den bandel som kommer att beröras av denna nedläggning.

Skapat av  
Prah Maria, PLsyu

Dokumentdatum  
2023-06-07

## Förslag till beslut

Med hänvisning till att beslut om upphörande av underhåll med stöd av 6 kap. 4 § järnvägsförordningen fattats 2016, så föreslås nu att beslut fattas om att del av bandel 872 från och med växel 7 i Kvillsfors till spårens slut i Järnforsen, i Hultsfred och Vetlanda kommun, läggs ner med stöd av 6 kap. 9 § i järnvägsmarknadsförordningen och därmed upphör att ingå i den statliga järnvägsanläggningen. Beslutet inkluderar således också alla kvarvarande järnvägsanläggningsdelar i Järnforsen. Om ett beslut av nedläggning tas ska det gälla från och med då tiden för överklagande löpt ut och beslutet vunnit laga kraft.

Trafikverkets beslut om nedläggning får överklagas hos regeringen enligt 7 kap. 8 § i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

*Se beskrivande bilder i slutet av dokumentet.*

## Remiss, hänvisning och kontakter

Extern remiss pågår till och med **23 augusti 2023**

Ert yttrande märks med **TRV 2023/27138**

Yttranden skickas till

[forandringsarendenplys@trafikverket.se](mailto:forandringsarendenplys@trafikverket.se)

[diariet.borlange@trafikverket.se](mailto:diariet.borlange@trafikverket.se)

Med vänlig hälsning

*Maria Prah*

Planering Utredning, Region syd

## GDPR

När du svarar på remissen så delger du också Trafikverket dina kontaktuppgifter.

Inkomna synpunkter, yttranden och personuppgifter i ärendet utgör allmän handling och besvaras enligt arkivlagen. Rättslig grund för behandlingen är allmänt intresse.

Personuppgiftsansvarig är Trafikverket, 781 89 Borlänge. Kontaktcenter: 0771-921 921.

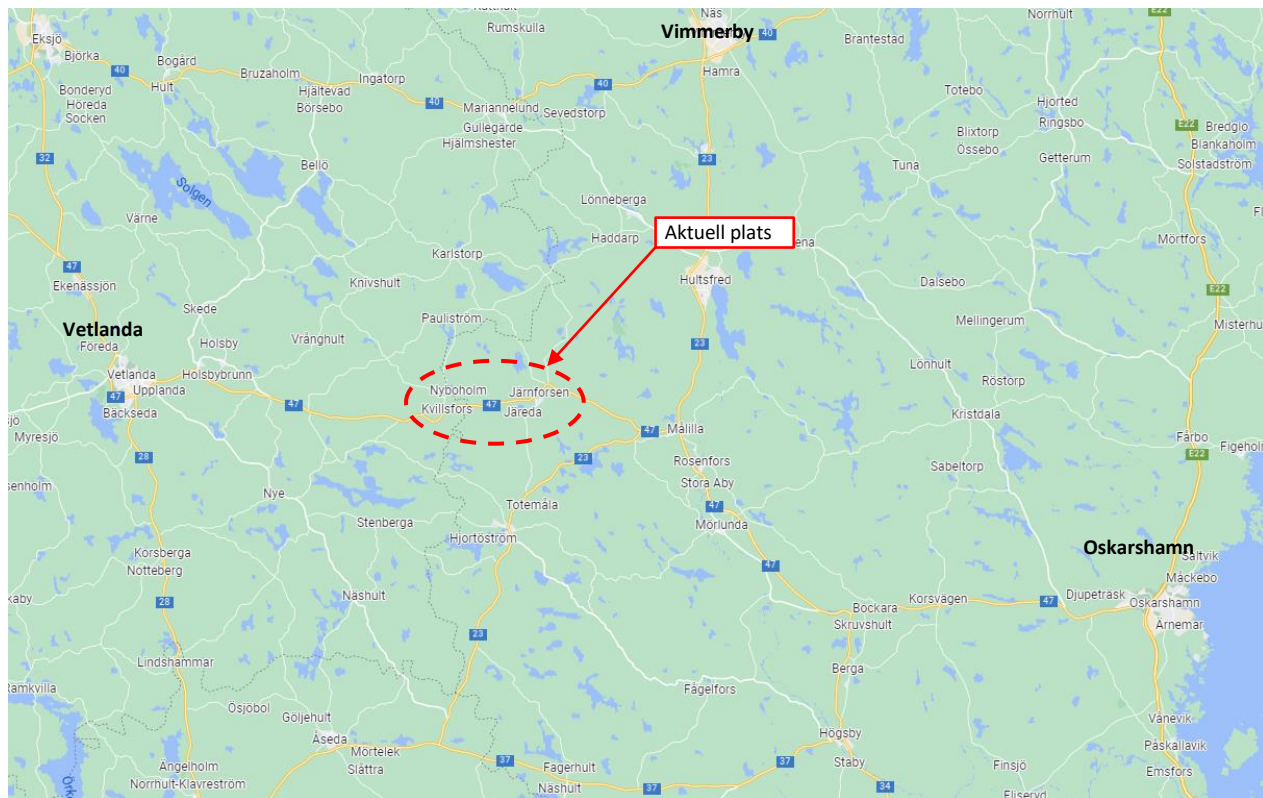
Dataskyddsombudet kan nås på samma adress. Du har också rätt att klaga till datainspektionen som är tillsynsmyndighet för dataskyddsförordningen.

Mera information om hur Trafikverket hanterar personuppgifter finns på

<https://www.trafikverket.se/gdpr>

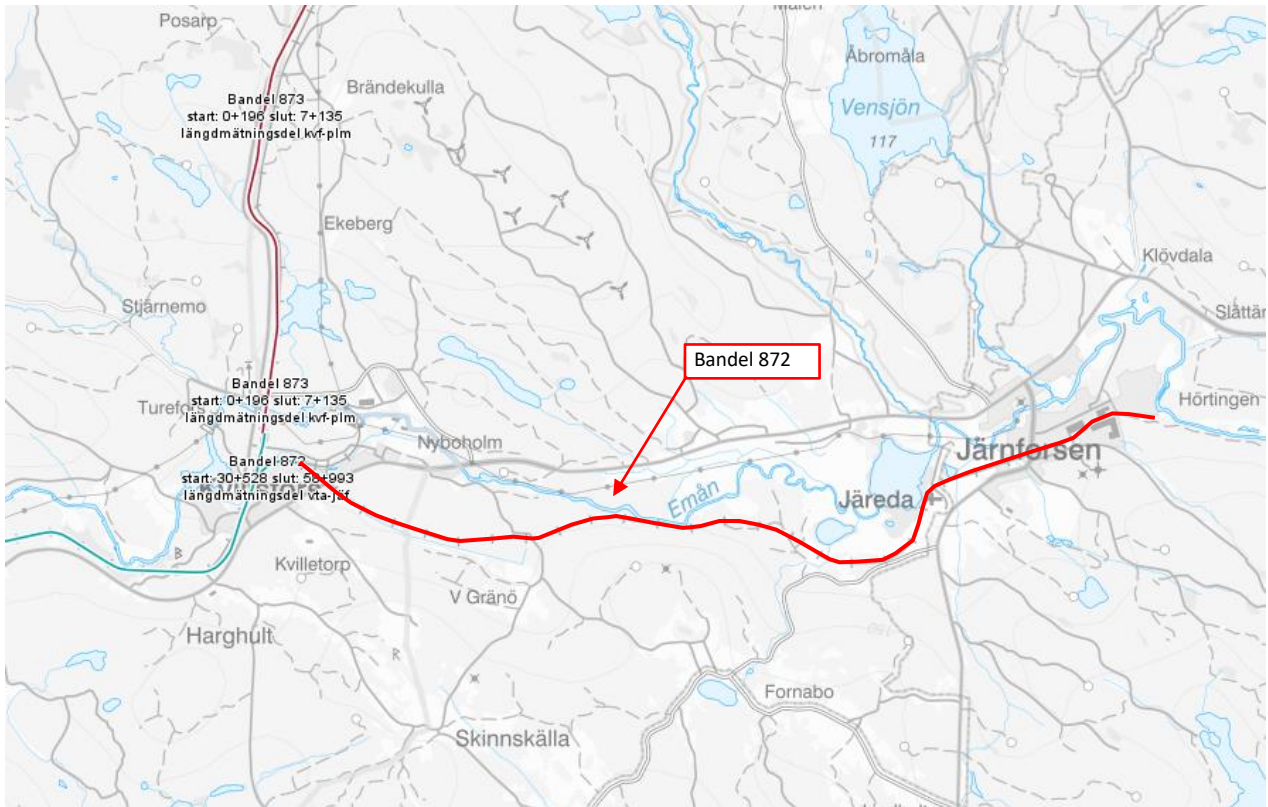
Externremiss – Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen, bandel 872, Hultsfreds kommun, Kalmar län och Vetlanda kommun, Jönköpings län

## Kartor

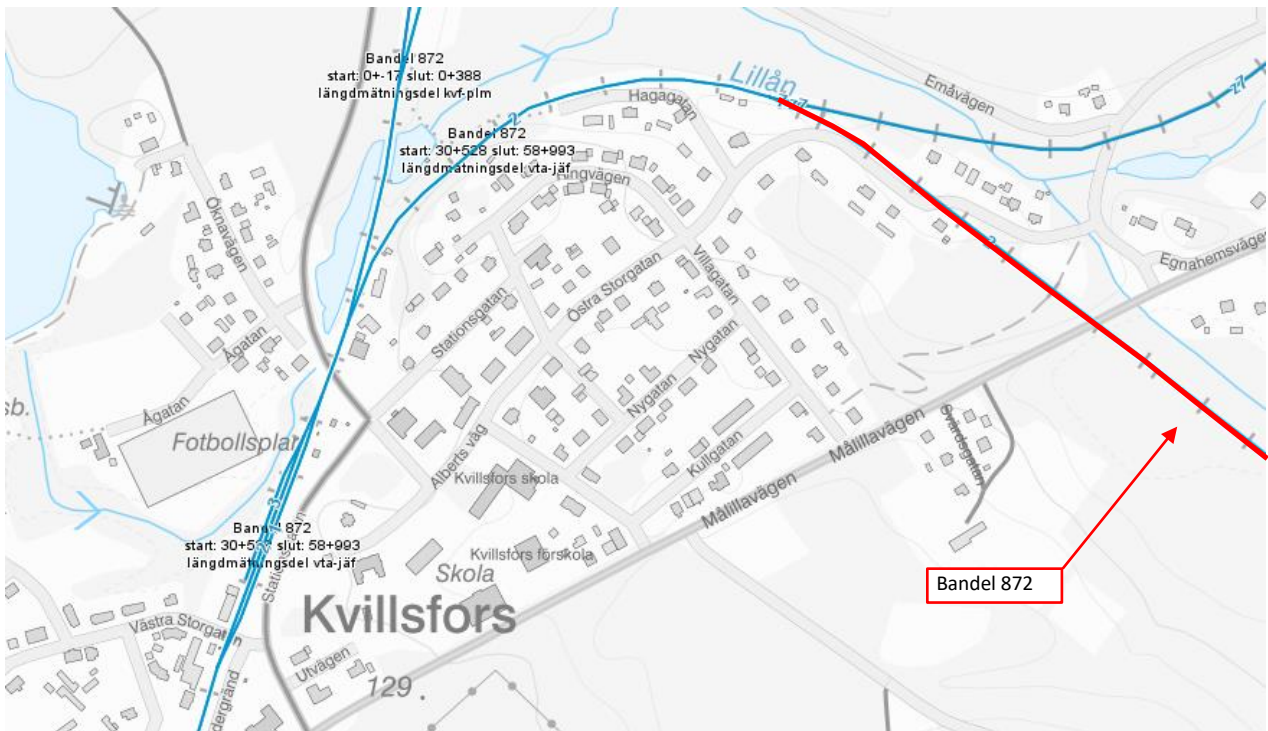


Översiktskarta över Kvillsfors-Järnforsen, med aktuell plats markerad med röd streckad linje.



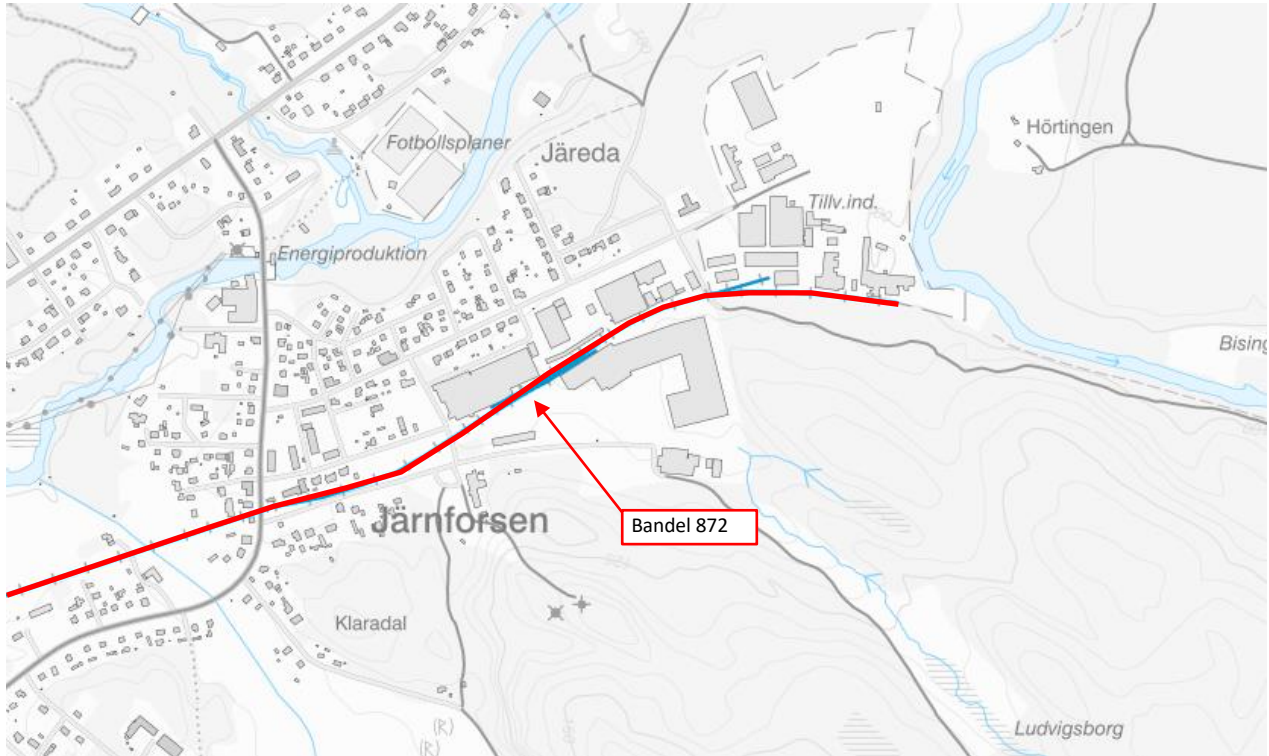


Översiktskarta över Kvillsfors-Järnforsen, med aktuell del av bandel 872 markerad med röd linje.

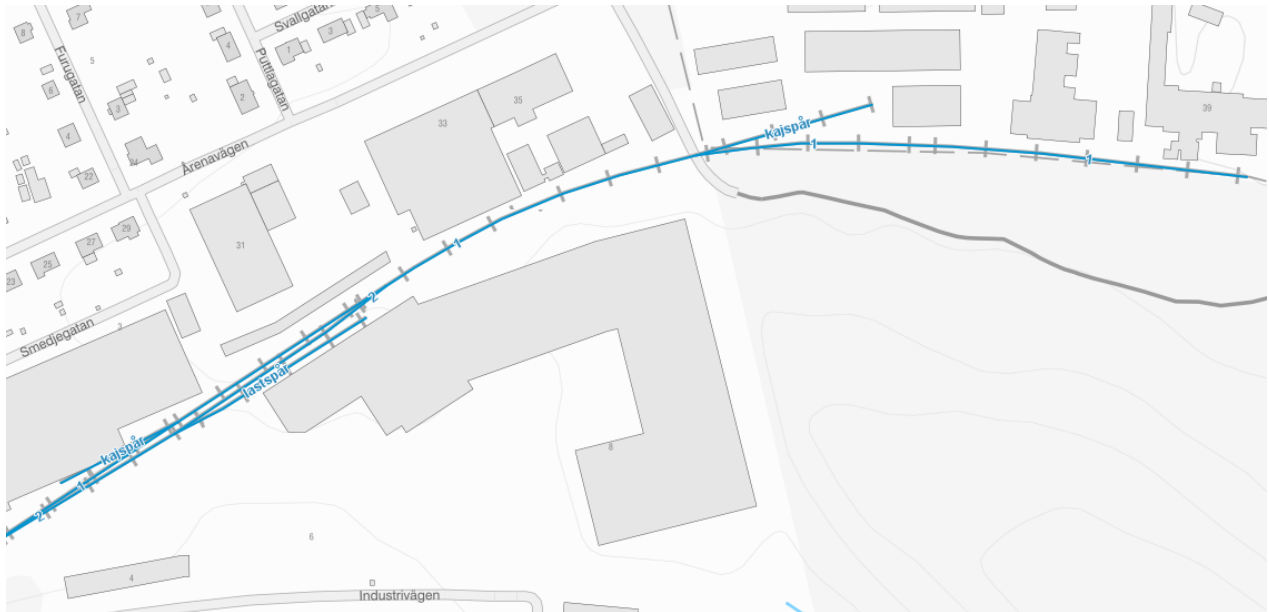


Aktuell del av bandel 872 start i Kvillsfors markerad med röd linje.

TMALL 0423 PM 3.0



Aktuell del av bandel 872 slut i Järforsen markerad med röd linje.



Aktuell del av bandel 872 slut i Järforsen. Samtliga sidospår och växlar läggs ner i Järforsen.



Foto



Foto 1 Bandel 872 mot öster i Järnforsen



Foto 2 Bandel 782 mot väster i Järnforsen



Foto 3 Bandel 872 mot öster vid riksväg 47



Foto 4 Bandel 872 mot väster vid riksväg 47

Dokumentegenskaper: Skapat av Prah Maria, PLsyu Ärendenummer TRV 2023/27138, Dokumentdatum 2023-06-07, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet som säkerställer att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

**Viktig Information:** Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings Län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

**From:** maria.prahl@trafikverket.se  
**Sent:** 2023-06-07 11:39:23  
**To:** sjofartsverket@sjofartsverket.se; pts@pts.se; lfv@lfv.se; livsmedelsverket@slv.se; registrator@energimyndigheten.se; registrator@elsakerhetsverket.se; registrator@svk.se; registrator@msb.se; Region Jönköpings län; jonkoping@lansstyrelsen.se; exp-hkv@mil.se; Kundservice Länstrafiken; info@tagforetagen.se; info@jarnvagsentreprenorerna.se; info@strukton.se; info@museibanorna.se; info@greencargo.com; info@infranord.se; post@grenlandrail.se; kalmar@lansstyrelsen.se; region@regionkalmar.se; kltforetag@regionkalmar.se; kommunen@hultsfred.se; kommun@vetlanda.se; info@hectorrail.com; mikael.nyman@cflcargo.se; marknad@plannja.se; freddie.j@jfbtranslesystem.se; info@jernforsen.com; info@smalandskok.se; info@smalandsinredningar.se; info.jarnforsen@bevego.se; nfo@jp-plat.se; info@nordan.se; jrg.eriksson@telia.com; info@nordictimber.nl; stefan.montarius@metsagroup.com  
**Cc:** diariet.borlange@trafikverket.se  
**Subject:** Extern remiss nedläggning järnvägsdelen Kvillsfors-Järnforsen  
**Attachments:** Extern Remiss Nedläggning Kvillsfors-Järnforsen jun 2023.pdf

Hej!

Bifogat finner ni Trafikverkets externremiss/samråd för nedläggning av järnväg:

*TRV 2023/27138 – Externremiss – Förslag om nedläggning av del av Trafikverkets järnvägsnät på sträckan Kvillsfors - Järnforsen, bandel 872, Hultsfreds kommun, Kalmar län och Vetlanda kommun, Jönköpings län*

Samrådssidens utsträckning för denna externa remiss är till och med den **23 augusti 2023** då svar/synpunkter på ovanstående förslag skall ha inkommit.

Även om ni inte skulle ha några synpunkter på remissen önskar vi svar ifrån er.

Svaren skickas via mejl till adressen:

[diariet.borlange@trafikverket.se](mailto:diariet.borlange@trafikverket.se)

Kopia till:

[forandringarendenplys@trafikverket.se](mailto:forandringarendenplys@trafikverket.se)

Med vänlig hälsning

**Maria Prahl**  
Utredare

Planering Region syd

[maria.prahl@trafikverket.se](mailto:maria.prahl@trafikverket.se)

Direkt: 010-123 02 68

Mobil: 0720-838 411

**Trafikverket**

Box 543

291 25 Kristianstad

Besöksadress: Björkhemsvägen 17

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Växel: 0771- 921 921

Avsändaren har bedömt att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

## Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 97-108

**Tid:** 2023-08-22 kl. 09:00

**Plats:** Sal A, Regionens hus

### § 105

#### Remiss - Klimat- och energistrategi för Nässjö kommun

Diarienummer: RJL 2023/2268

#### Beslut

Presidiet föreslår nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Nässjö kommun.

#### Sammanfattning

Kommunledningskontoret i Nässjö har gett Region Jönköpings län möjligheten att inkomma med synpunkter på förslag till ny klimat- och energistrategi för Nässjö kommun. Region Jönköpings län konstaterar att förslaget ligger väl i linje med länets klimat- och energistrategi och länets nyligen lanserade koldioxidbudget. Region Jönköpings län gör medskick om bl.a. vikten av att kvantifiera föreslagna åtgärdsinriktningar och uppföljningsindikatorer för att stärka möjligheterna till måluppfyllelse.

#### Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2023-08-11
- Förslag till yttrande daterat 2023-09-05
- Remiss – Klimat- och energistrategi för Nässjö kommun

#### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

#### Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

## Remiss – Klimat- och energistrategi för Nässjö kommun

### Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Nässjö kommun.

### Sammanfattning

Kommunledningskontoret i Nässjö har gett Region Jönköpings län möjligheten att inkomma med synpunkter på förslag till ny klimat- och energistrategi för Nässjö kommun. Region Jönköpings län konstaterar att förslaget ligger väl i linje med länets klimat- och energistrategi och länets nyligen lanserade koldioxidbudget. Region Jönköpings län gör medskick om bl.a. vikten av att kvantifiera föreslagna åtgärdsinriktningar och uppföljningsindikatorer för att stärka möjligheterna till måluppfyllelse.

### Information i ärendet

I beredningen av ärendet har Regional Utveckling inhämtat synpunkter från Område Miljö.

### Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2023-08-11
- Förslag till yttrande daterat 2023-09-05
- Remiss – Klimat- och energistrategi för Nässjö kommun

### Beslut skickas till

Kommunledningskontoret, Nässjö kommun

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson  
Regional utvecklingsdirektörAnna Olsson  
Sektionschef Hållbar utveckling

Nässjö kommun, Kommunledningskontoret

## Remiss – Klimat- och energistrategi för Nässjö kommun

Kommunledningskontoret i Nässjö har gett Region Jönköpings län möjligheten att inkomma med synpunkter på förslag till klimat- och energistrategi för Nässjö kommun.

### Sammanfattning

Region Jönköpings län bedömer att Nässjö kommun i de övergripande målen i den föreslagna strategin speglar de mål som satts upp för Jönköpings län genom klimat- och energistrategin för länet. Här har även länets nyligen lanserade koldioxidbudget bidragit till den ambitiösa målsättningen för reduktion av koldioxidutsläpp som är ett av de mest framträdande målen i strategin. Även de föreslagna åtgärdsområdena i strategin överensstämmer med de fokusområden som har pekats ut i länets klimat- och energistrategi.

Region Jönköpings län bedömer att föreslagen strategi har en god och hög ambition som ligger väl i linje med länets mål och strategier men att den skulle vinna på att kompletteras med beskrivningar av hur kvantifierade mål och konkreta åtgärder ska arbetas fram. Detta för att öka möjligheterna att nå målen i strategin – inte minst det viktiga och ambitiösa målet som rör reduktion av koldioxidutsläpp.

### Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län gör följande iakttagelser och medskick till förslaget på klimat- och energistrategi för Nässjö kommun.

De övergripande mål som föreslås speglar i huvudsak de mål som satts upp för Jönköpings län genom länets klimat- och energistrategi. Även de föreslagna åtgärdsområdena i strategin överensstämmer med de fokusområden som har pekats ut i länets energi- och klimatstrategi.

För varje åtgärdsområde har inriktningar för åtgärdsarbetet definierats tillsammans med en nulägesbeskrivning. Som stöd för uppföljningen av målen med tillhörande åtgärdsområden har ett antal indikatorer definierats och i de fall utgångsvärden finns har dessa angivits.



Region Jönköpings län konstaterar att målet om en årlig 14-procentig reduktion av koldioxidutsläppen från Nässjö kommun som geografiskt område är en mycket ambitiös målsättning som ligger i linje med länets koldioxidbudget och som är nödvändig enligt det kunskapsunderlag som ligger till grund för Parisavtalet. Det är dock en dramatisk förändring jämfört med den nuvarande reduktionstakten på cirka tre procent per år vilket ställer krav på omedelbara och kraftfulla åtgärder. Att reduktionstakten måste vara hög från första dag är en lärdom som drogs i Klimatrådets arbete med länets koldioxidbudget; växthusgaserna ackumuleras i atmosfären och varje år som utsläppen fortsätter på samma nivåer som idag minskar möjligheterna att nå 1,5-gradersmålet. En reduktion av utsläppen betyder också bara att mängden koldioxid i atmosfären ackumuleras i långsammare takt men det är först när vi når ett noll-utsläpp som den ackumulerade mängden kan plana ut.

En annan lärdom och ett medskick från Region Jönköpings län från arbetet med länets koldioxidbudget är att insatser kring växthusgaser bör inriktas på minskning av de fossila utsläppen då dessa utgör den helt dominerande mängden av utsläppen såväl globalt som regionalt och lokalt. Från förindustriellt försumbara utsläppsnivåer medförde industrialiseringen och användningen av fossila bränslen under 1900-talet en brant ökande koncentration av koldioxid i atmosfären parallellt med att den globala uppvärmningen ökade.

Ytterligare ett medskick från Region Jönköpings län som rör åtgärdsområdet resurseffektivt byggande är att Nässjö kommun med sin starka profilering och kompetens inom träområdet har goda förutsättningar att tydligare lyfta fram potentialen med träråvara och att främja trä som fossilfritt materialval för exempelvis nybyggnation.

Region Jönköpings län bedömer att åtgärdsområdena med tillhörande inriktningar på ett övergripande plan beskriver den stora samhällsomställning som krävs för att uppfylla Parisavtalet. Det kan dock konstateras att föreslagen klimat- och energistrategi inte innehåller någon kvantifiering av de åtgärdsinriktningar som anges eller de önskvärda förändringar av uppföljningsindikatorerna som föreslås. Det innebär att det inte är möjligt att bedöma om föreslagen klimat- och energistrategi är tillräckligt ambitiös för att uppnå reduktionsmålet (Mål 1) i linje med länets koldioxidbudget.

Strategin uppges vara ett verktyg för Nässjö kommunkoncerns systematiska och målinriktade arbete. Region Jönköpings län bedömer att föreslagen strategi kan kompletteras med en tydligare beskrivning av hur kvantifierade mål och konkreta åtgärder ska arbetas fram för att uppfylla angivna mål i allmänhet och reduktionsmålet i synnerhet. Detta mot bakgrund av att föreslagen målsättning är en radikal förändring jämfört med den nuvarande reduktionstakten i kommunen som geografiskt område.

Eftersom kommunkoncernen saknar rådighet över alla koldioxidutsläpp som sker i kommunen krävs även en omfattande samverkan med näringsliv och andra aktörer som finns och verkar i kommunen som geografiskt område. Strategin kan med fördel kompletteras med en tydligare beskrivning av hur denna samverkan ska ske. I detta arbete har exempelvis länets klimatråd en viktig roll. Vi vill även uppmuntra till utvecklingsdialog och kunskapsutbyte med Regional utveckling och Energikontor Norra Småland i frågor som rör energi- och klimatområdet; exempelvis rörande resvaneundersökningar, cykelstrategi m.m. Region Jönköpings län är också medfinansierare i flera pågående och planerade utvecklingsprojekt i länet som syftar till kompetens- och teknikutveckling inom klimat- och energiområdet.

I beredningen av remissvaret från Region Jönköpings län har avdelningarna Område Miljö och Regional utveckling medverkat.

#### REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Tommie Ekered  
Ordförande i nämnd för trafik,  
infrastruktur och miljö

Karin Hermansson  
Regional Utvecklingsdirektör

## Författningssamling

<b>Dokumenttyp</b> Strategi	<b>Beslutsinstans</b> Kommunfullmäktige	<b>Beslutsdatum</b> XXXX-XX-XX	<b>§</b> x
<b>Dokumentansvarig</b> Utvecklingsstrateg, kommunledningskontorets utvecklingsavdelning			
<b>Gäller för</b> Nässjö kommunkoncern		<b>Senast reviderad</b>	

## Klimat- och energistrategi för Nässjö kommun

Remisshandling

## Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>Inledning.....</b>	<b>4</b>
Syfte.....	4
<b>Koppling till andra mål och styrande dokument.....</b>	<b>4</b>
Globala målen.....	4
Parisavtalet .....	5
Sveriges miljömål .....	5
Regionala mål.....	5
Klimat- och energistrategi för Jönköpings län.....	5
Biogasöverenskommelsen.....	5
Kommunala mål.....	6
Kommunfullmäktiges fokusmål.....	6
Översiktsplan för Nässjö kommun .....	6
Trafikstrategin.....	7
Parkeringsstrategi .....	7
Riktlinjer för trafiksäkra och miljövänliga resor i tjänsten.....	7
Måltidspolicy .....	7
Avfallsplan.....	8
<b>Nuläge i Nässjö kommun som geografisk plats .....</b>	<b>9</b>
Produktion och användning av energi i Nässjö kommun .....	9
Energianvändning .....	9
Elproduktion inom kommunen.....	11
Fjärrvärmeproduktion .....	12
Leveranser av drivmedel och eldningsolja.....	12
Koldioxidutsläpp.....	12
Koldioxidbudget .....	14
<b>Nuläge för kommunorganisationen.....</b>	<b>15</b>
<b>Övergripande klimat- och energimål för Nässjö kommun.....</b>	<b>16</b>
<b>Åtgärdsområden .....</b>	<b>16</b>
Transporter och resor .....	18
Inriktningar för åtgärdsområdet.....	18
Nuläge.....	18
Samhällsplanering .....	20
Inriktningar för åtgärdsområdet.....	20
Nuläge.....	20

Bebyggelse.....	21
Inriktningar för åtgärdsområdet.....	21
Nuläge.....	21
Konsumtion och livsstil.....	23
Inriktningar för åtgärdsområdet.....	23
Nuläge.....	23
Förnybar energi.....	24
Inriktningar för åtgärdsområdet.....	24
Nuläge.....	24
Gröna näringar och natur.....	26
Inriktningar för åtgärdsområdet.....	26
Näringsliv och affärsutveckling.....	26
Inriktningar för åtgärdsområdet.....	27
Nuläge.....	27
<b>Distribution av el .....</b>	<b>27</b>
Nuläge.....	27
Plan för tillförsel och distribution .....	28
<b>Miljökonsekvenser .....</b>	<b>28</b>
<b>Indikatorer.....</b>	<b>29</b>
<b>Uppföljning av föregående energi- och klimatstrategi.....</b>	<b>31</b>
Måluppföljning.....	31

## Sammanfattning

Text...

## Inledning

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. Vi måste alla bidra till att minska utsläppen av växthusgaser och anpassa vårt samhälle till de klimatförändringar som sker. Klimatet förändras redan nu i snabb takt och medför stor påverkan på många viktiga samhällsfunktioner och verksamheter. För att lyckas minska vår påverkan på klimatet och undvika att medeltemperaturen ökar mer än 1,5 grad globalt krävs stora insatser.

Länsstyrelsen har tagit fram en klimat- och energistrategi för Jönköpings län (meddelande nummer 2019:18), som visar en gemensam inriktning för klimat- och energiarbetet i offentlig sektor, näringsliv och civilsamhälle i länet från 2019 och fram till måläret 2045. Strategins framtagande har skett i bred samverkan med aktörer i länet, där Nässjö kommun har medverkat, under ledning av Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Nässjö kommuns föregående energi- och klimatstrategi antogs 2016 med målar 2020 och långsiktig vision till 2050. I och med att länet sedan dess har en ny strategi med nya fokusområden med delmål till 2030 och övergripande mål till 2045, behöver Nässjö kommun en reviderad strategi som stämmer överens med länets mål och inriktningar. Den reviderade strategin utgår från länets klimat- och energistrategi och åtgärdsprogrammet för minskad klimatpåverkan 2021-2025 (meddelande nummer 2021:25)

Enligt lag om kommunal energiplanering (1977:439) ska en energiplan finnas och vara aktuell. Klimat- och energistrategin är därför avsedd att även ha den funktionen.

## Syfte

Klimat- och energistrategins syfte är att

- peka ut riktningen för Nässjö kommuns klimat- och energiarbete, där samtliga nämnder och bolag aktivt bidrar.
- inspirera andra aktörer att arbeta aktivt för minskad klimatpåverkan och effektiv energianvändning.
- vara Nässjö kommuns energiplan enligt lagen om kommunal energiplanering.

Strategin är ett verktyg för Nässjö kommunkoncerns systematiska och målinriktade arbete, som bidrar till att uppnå Jönköpings läns vision om att tillsammans skapa ett klimatsmart plusenergilän senast 2045.

## Koppling till andra mål och styrande dokument

### Globala målen

Av FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling har mål 7 ”hållbar energi för alla” och mål 13 ”bekämpa klimatförändringarna” en självklar koppling till klimat- och energistrategin. För att skapa ett energieffektivt samhälle med minskad klimatpåverkan behövs insatser inom områden som transporter och resor, samhällsplanering, byggande, konsumtion och produktion. Det innebär att mål 9 ”hållbar industri, innovationer och infrastruktur”, mål 11 ”hållbara städer och samhällen” och mål 12 ”hållbar konsumtion och produktion” också har nära kopplingar till

klimat- och energiarbetet. Genom att de globala målen är integrerade och odelbar får insatser inom klimat- och energiområdet effekter för fler mål.

## **Parisavtalet**

Parisavtalet är ett globalt klimatavtal, som slår fast att den globala temperaturökningen ska hållas väl under 2 grader Celsius med sikte mot att begränsa den till 1,5 grad Celsius.

## **Sveriges miljömål**

Sveriges miljömål innehåller 16 miljö kvalitetsmål. "Begränsad klimatpåverkan" har tydlig koppling till klimat- och energiarbetet. "God bebyggd miljö" berör flera områden av betydelse för klimat, energiförsörjning och energieffektivitet.

## **Regionala mål**

### **Klimat- och energistrategi för Jönköpings län**

Klimat- och energistrategin för Jönköpings län har som vision att tillsammans skapa ett klimatsmart plusenergilän senast 2045. Klimatsmart innebär att både arbeta aktivt för att minska utsläppen av växthusgaser och att anpassa samhälle till klimatförändringarna. Med plusenergilän menas att vi inom länet ska vara självförsörjande på förnybar energi och bidra med ett överskott till energiomställningen.

Tre övergripande mål har satts för att synliggöra vad aktörer i länet behöver fokusera på i arbetet framöver:

- Senast 2045 är de totala utsläppen av växthusgaser från Jönköpings län lägre än 1 ton per invånare och år.
- Senast 2045 producerar Jönköpings län mer energi än vi använder. Energin vi producerar är förnybar och mängden är minst 10 000 GWh/år.
- Klimatförändringarna möts aktivt i Jönköpings län genom att skapa ett samhälle som minskar sårbarheter och tillvaratar möjligheter, för ett varmare, torrare och blötare län.

## **Biogasöverenskommelsen**

Region Jönköpings län och länets kommuner har träffat en överenskommelse om att främja produktion och användande av biogas. Överenskommelsen omfattar i korthet följande åtaganden:

- Prioritering av biogas i kollektivtrafikupphandlingar
- Planering för biogastankinfrastruktur
- Minst 50 procent biogasfordon i egen fordonsflotta
- 100 procent av använd fordonsgas ska bestå av biogas
- Prioritering av gasfordon vid upphandlade transporter
- Se över möjligheterna att investera i anläggningar för att uppgradera biogas till fordonsgas
- Uppdatera riktlinjer så att de styr mot ovanstående åtaganden
- Säkerställa insamling av matavfall som råvara till biogasproduktion

## Kommunala mål

### Kommunfullmäktiges fokusmål

Kommunfullmäktige har antagit två fokusmål som gäller 2021-2023:

- Alla vuxna som bor i Nässjö kommun ska ha en sysselsättning som gör att de kan försörja sig.
- Alla barn och ungdomar i Nässjö kommun har förutsättningar för en god uppväxt.

Energi- och klimatfrågorna har betydelse för båda målen. Tillgång till energi är en förutsättning för att näringslivet ska kunna fungera, utvecklas och skapa arbetstillfällen. Utveckling av hållbara energilösningar kan skapa nya affärs- och sysselsättningsmöjligheter. Ett förändrat klimat till följd av koldioxidutsläpp har en påverkan på såväl barn och ungas uppväxtförhållanden som deras levnadsförutsättningar som vuxna. När klimatet blir varmare, torrare och blötare får det både globala och lokala konsekvenser som vi inte på förhand fullt ut vet omfattningen av.

### Översiktsplan för Nässjö kommun

Nässjö kommuns översiktsplan antogs 2023. I planen finns ställningstaganden som har en koppling till klimat- och energifrågor. Den fysiska planeringen av samhället påverkar behovet av att resa med bil, möjligheterna att gå eller cykla samt tillgången till kollektivtrafik. Översiktsplanen påverkar även var energiproduktionsanläggningar kan placeras. Mot bakgrund av detta är följande ställningstaganden relevanta att lyfta fram här:

- Kommunen ska ta hänsyn till tillgänglighet i form av närhet vid lokalisering av kommunala servicefunktioner och anläggningar.
- Kommunen ska arbeta för att skapa möjligheter att använda alternativa kommunikationssätt. Bra förutsättningar för gång- och cykel ska alltid prioriteras vid utbyggnader.
- Kommunens trafikstrategi ska följas vid åtgärder i trafiksystemet.
- Vid planering av nya områden ska kommunen särskilt ta hänsyn till möjligheterna till gång, cykel- och kollektivtrafik.
- Kommunen ska verka för en elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö och Vetlanda samt mellan Nässjö och Eksjö.
- Tätorterna ska i första hand utvecklas genom förtätning samt nybyggnad i anslutning till befintlig bebyggelse.
- I tätorterna ska en blandning av verksamheter och boendeformer eftersträvas.
- Inom riksintresse för vindbruk bör ny bebyggelse för bostads- och fritidsändamål lokaliseras i närheten av befintlig bebyggelse, så att förutsättningarna att använda området för vindbruk inte påtagligt försvåras.
- Vid placering och utformning av byggnader ska förutsättningarna för solenergi beaktas.
- Vid lokalisering av solcellsparker ska platsens och markens olika värden tas i beaktande. Solcellsparker bör endast uppföras på mark som saknar andra möjliga användningsområden.
- Småskalig vattenkraft är positivt om den placeras och utformas med hänsyn till natur- och kulturvärden. I första hand bör befintliga dammar utnyttjas.

I översiktsplanen finns även ett särskilt avsnitt om klimatanpassning. Hänsyn till ett förändrat klimat tas även upp i andra avsnitt i översiktsplanen.



## **Trafikstrategin**

Nässjö kommuns trafikstrategi antogs 2020 och i den finns fyra mål för Nässjö kommuns trafikplanering. Det mål som är mest relevant för att bidra till en minskning av koldioxidutsläppen från transporter och resor är målet om att andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka medan andelen bilresor ska minska. I strategins ställningstaganden förtydligas ytterligare att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik vilket också återspeglas i den tillhörande åtgärdslistan.

## **Parkeringsstrategi**

Parkering som en viktig strategisk fråga både för val av transportmedel och hållbar stadsutveckling. Nässjö kommuns parkeringsstrategi antogs 2022 och har som ett av fyra mål att stötta omställningen till ett hållbart transportsystem. I strategin pekas ett antal framgångsfaktorer med förslag på åtgärder. De framgångsfaktorer som nämns för att stötta ett hållbart transportsystem med hjälp av parkering är:

- Uppmuntra beteendeförändringar som bidrar till ett mer hållbart resande i samband med åtgärder, bland annat genom kommunikation.
- Förutsättningarna för att kombinera bil och cykel med kollektivtrafik ska förbättras genom att göra det tryggt och enkelt att parkera i nära anslutning till tågstationer och busshållplatser.
- Laddinfrastruktur ska samordnas och placeras på strategiska platser i förhållande till användandet.
- Tillgången till cykelparkeringar ska vara god och de ska hålla en bra standard särskilt vid pendlar- och långtidsparkeringar och kollektivtrafiknod.
- Gångavståndet mellan strategiska målpunkter och cykelparkering ska generellt vara kortare än det till bilparkering.
- Nässjö kommun ska vara en förebild när det gäller utformning av och tillgång till cykelparkeringar för både besökare och anställda.

Parkeringsstrategin innehåller också parkeringstal för både cykel och bil vid ny- och ombyggnation samt möjlighet för exploatörer att sänka bilparkeringstalen med hjälp av mobilitetsåtgärder som bidrar till att minska behovet av bilparkering.

## **Riktlinjer för trafiksäkra och miljövänliga resor i tjänsten**

Riktlinjerna beslutades 2011 och anger hur Nässjö kommuns anställda ska resa i tjänsten på ett så trafiksäkert, miljövänligt och kostnadseffektivt sätt som möjligt. Det är chefens ansvar att skapa förutsättningar för att medarbetarnas resor i tjänsten sker på ett så miljövänligt sätt som möjligt samt att överväga om det är möjligt och lämpligt att ersätta resor i samband med möten, konferenser, föreläsningar och utbildning med telefonmöten, video- eller webbkonferens, eller webbutbildning. Det är medarbetarens ansvar att göra medvetna val och välja de miljövänligaste resealternativen.

## **Måltidspolicy**

I Nässjö kommuns måltidspolicy finns följande krav vid upphandling och inköp av livsmedel, som har en direkt eller indirekt klimatpåverkan:

- Vid upphandling och inköp av material ska lägst ”Upphandlingsmyndighetens baskrav” gälla. Vid upphandling av rena kött- och kycklingprodukter ska avancerad kravnivå tillämpas. Upphandlingsmyndighetens krav klargör bland annat kvalitetsnivå, miljö- och etiska krav kring de aktuella produkterna.

- Vid upphandling av övriga animaliska produkter och livsmedel ska avancerad kravnivå upphandlas där det är möjligt.
- Vid upphandling ska krav på transporter ställas och dessa krav anpassas efter storlek på upphandlingen.
- Vid inköp av ekologiska produkter styr tillgång och ekonomi ökningen, med en målsättning att nå de nationella målen senast 2030 (för närvarande 60 procent).
- Menyerna ska säsongsanpassas.
- Där det är möjligt bör upphandlingen delas så att även mindre/ lokala leverantörer kan lägga anbud.
- För att minimera matsvinn i alla led ska ett aktivt arbete bedrivas i alla verksamheter med en målsättning att nå de globala målen i Agenda 2030 (för närvarande minska matsvinnet med 50 % till 2030).
- Kommunens beslutade mål för hållbar och etisk konsumtion ska följas.
- För att värna om miljön görs en medveten successiv minskning på mängden kött samtidigt som mängden vegetabilier ökas.
- Ett flertal helvegetariska luncher serveras per termin i både förskola och skola. (Dessutom erbjuds dagligen minst ett vegetariskt alternativ i skolan.)

### **Avfallsplan**

Nässjö kommuns avfallsplan 2018-2021 är förlängd till att gälla 2023, och tekniska servicenämnden har föreslagit att den ska gälla även 2024. Avfallsplanen har följande övergripande mål som bidrar till minskad klimatpåverkan och en bättre energihushållning:

#### ***Minska avfallets mängd och farlighet***

- Konsumtionen skall inte leda till ökade avfallsmängder.
- Återanvändningen av hushållens avfall ska öka, bland annat genom att det ska bli enklare för hushållen att lämna material och produkter till återanvändning eller till förberedelse för återanvändning.
- Minska mängden farligt avfall i hushållsavfall

#### ***Information***

- Insamlingssystemet ska vara enkelt och lättillgängligt samt uppmuntra till återanvändning och återvinning.
- Kommunens invånare ska erbjudas information om hur avfallet omhändertas och varför avfallet som resurs ska utnyttjas på bästa sätt.

#### ***Avfall som resurs***

- Allt avfall ska tas omhand som en resurs.

## Nuläge i Nässjö kommun som geografisk plats

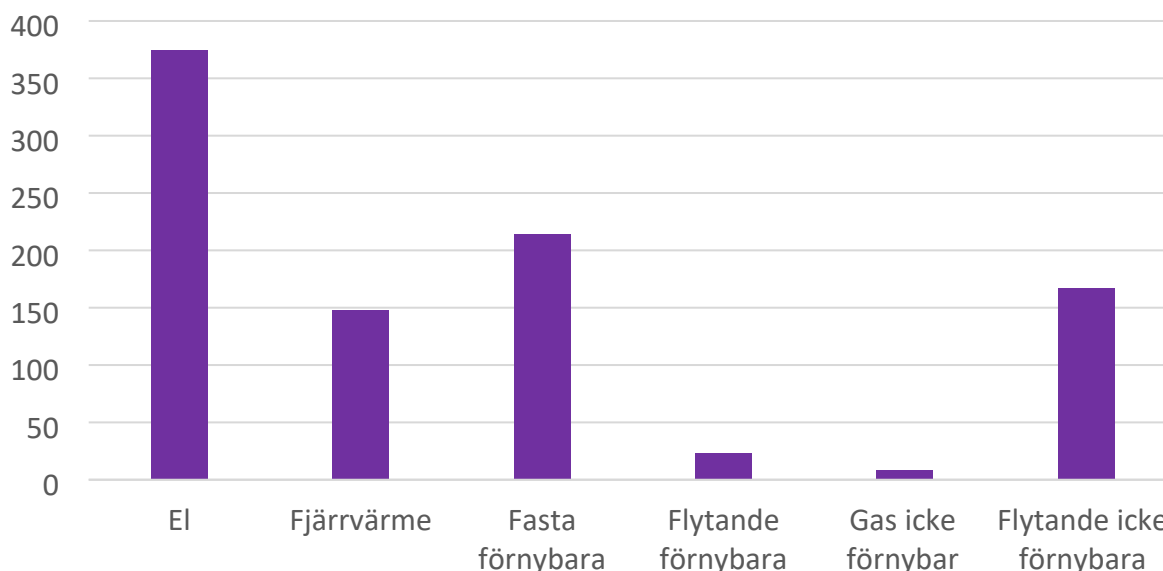
I det här kapitlet beskrivs hur det ser ut idag med användning och produktion av energi samt utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser i Nässjö kommun som geografisk plats. Kapitlet innehåller också en framåtblick när det gäller behovet av utsläppsminskning av koldioxidutsläpp i form av koldioxidbudget.

## Produktion och användning av energi i Nässjö kommun

### Energianvändning

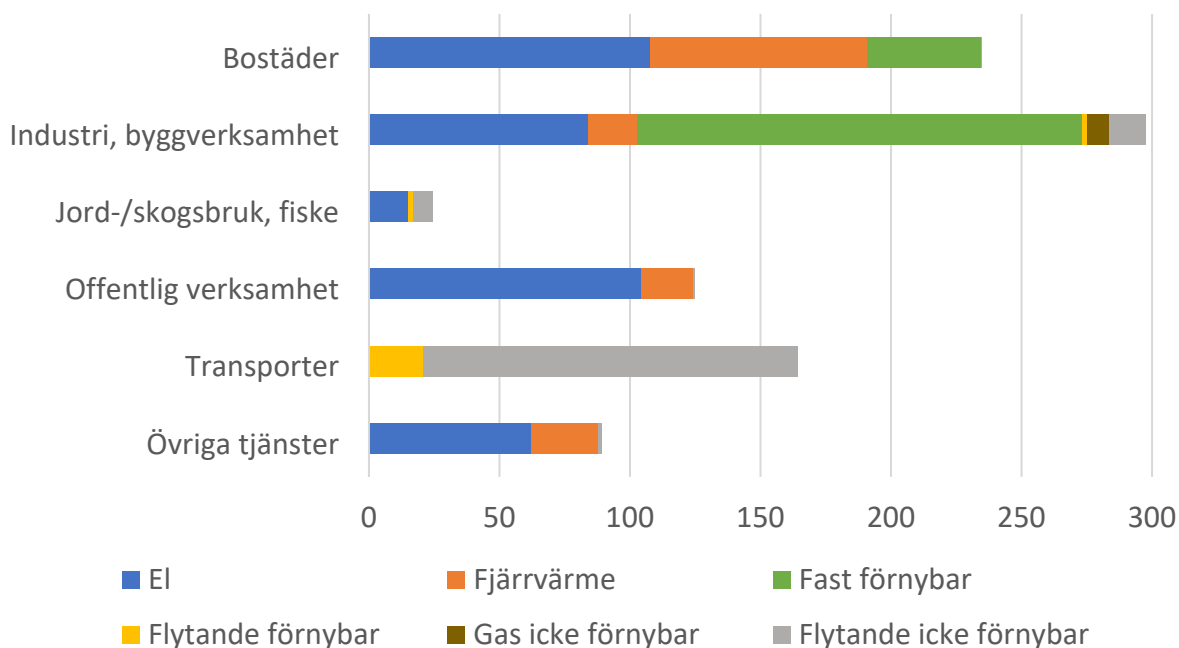
Enligt Statistiska Centralbyråns (SCB) statistik användes cirka 935 GWh energi inom Nässjö kommun år 2020. Ett visst bortfall finns i statistiken. Till exempel ingår inte användningen av förnybar gas (biogas) i statistiken. Den totala energianvändningen är därför högre än vad som syns i statistiken. Det finns ingen heltäckande offentlig statistik över tillförseln av energi till Nässjö kommun. Tillförseln är dock större än användningen, eftersom det uppstår omvandlingsförluster i fjärr- och kraftvärmeverk samt överföringsförluster i el- och fjärrvärmeverk. I de energibalanser som togs fram av Klimatskyddsbyrån för länets kommuner år 2016 beräknades överförings- och omvandlingsförlusterna till drygt fyra procent i Nässjö kommun. Hur användningen fördelades mellan olika slag av energi och brukarkategorier framgår av diagrammen nedan. I diagrammen finns några beteckningar som kan behöva förtydligas: ”fasta förnybara” innefattar olika typer av biobränslen som till exempel ved, flis, briketter, pellets och spån, ”gas icke förnybar” innefattar fossila gaser som till exempel gasol och naturgas och ”flytande icke förnybara” innefattar fossila oljeprodukter som till exempel diesel, bensin och eldningsolja.

Använd energi 2020, GWh



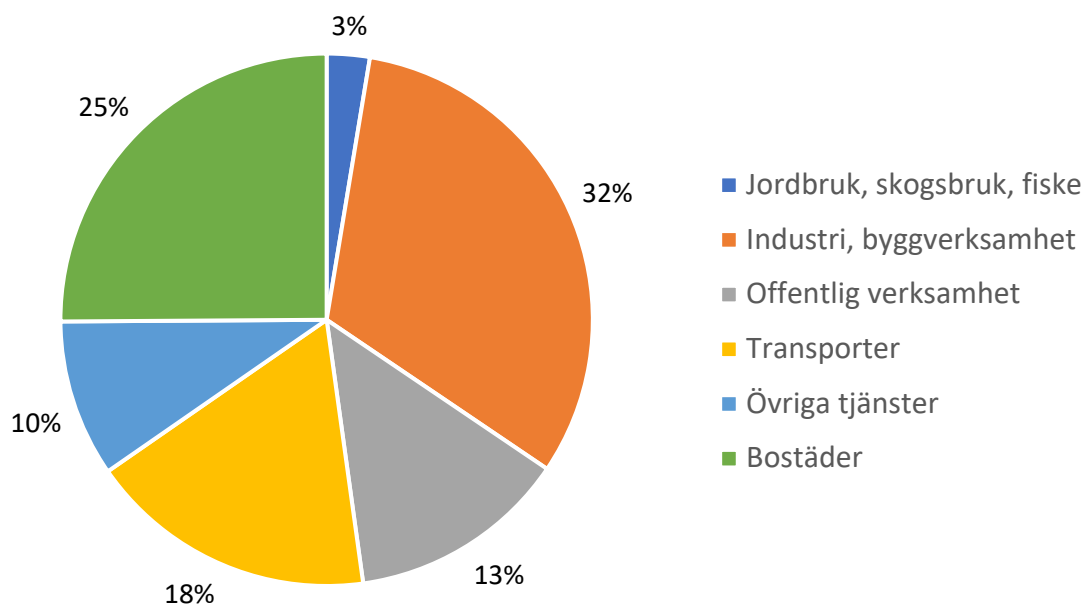
Källa: SCB

Energianvändning per brukarkategori 2020, GWh



Källa: SCB

Andel energianvändning per förbrukarkategori 2020



Källa: SCB

## Elproduktion inom kommunen

I Nässjö kommun finns 27 vindkraftverk med en sammanlagd installerad effekt på 46 MW<sup>1</sup>. Fram till och med 2013 ökade antalet vindkraftverk i kommunen. Därefter har antalet legat still. Den sammanlagda elproduktionen från vindkraftverken är cirka 130 GWh per år<sup>2</sup>.

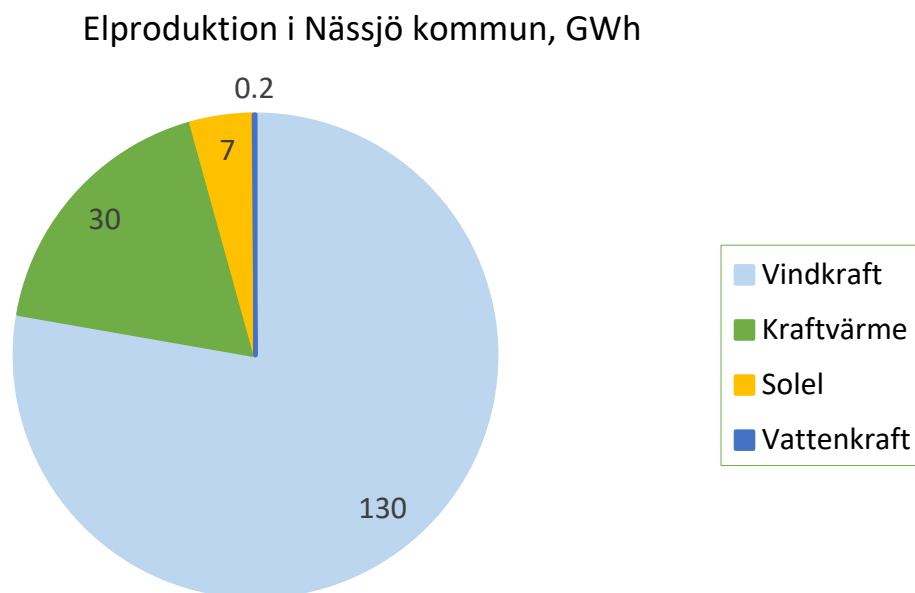
Nässjö Affärsverk AB (NAV) producerar årligen cirka 30 GWh el i Nässjö kraftvärmeverk. Oljeandelen i kraftvärmeproduktionen är cirka två procent, vilket innebär att elen från kraftvärmeverket till 98 procent är producerad av förnyelsebara bränslen.

I Nässjö kommun finns 400 nätanslutna solcellsanläggningar med en sammanlagd installerad effekt på 7,41 MW, vilket schablonmässigt beräknat motsvarar en elproduktion på cirka 7 GWh per år<sup>3</sup>. Antalet solcellsanläggningar har ökat med över 300 de senaste fem åren och den installerade effekten har tiofaldigats under samma tid<sup>4</sup>.

Elproduktionen från vattenkraft ligger under 1 GWh per år inom Nässjö kommun. En faktor som styr produktionen är vattentillgången, och energitillförseln har varierat mellan cirka 0,2 och 0,5 GWh de senaste åren<sup>5</sup>. NAV äger ett vattenkraftverk i Ramsjöholm, vilket dock är beläget i Jönköpings kommun och ingår därför inte i statistiken för Nässjö kommun. Produktionen i Ramsjöholm uppgår till cirka 4 GWh per år.

Den totala mängden elenergi som produceras inom Nässjö kommun är cirka 167 GWh per år och motsvarar cirka 45 procent av elanvändningen inom kommunen.

Nedanstående diagram illustrerar fördelningen utifrån hur elen produceras.



Källor: NAV, SCB och Energimyndigheten

<sup>1</sup> Energimyndigheten, 2021

<sup>2</sup> SCB, 2020

<sup>3</sup> Med antagande om att varje installerad MW effekt genererar cirka 900 MWh per år

<sup>4</sup> Energimyndigheten, 2021

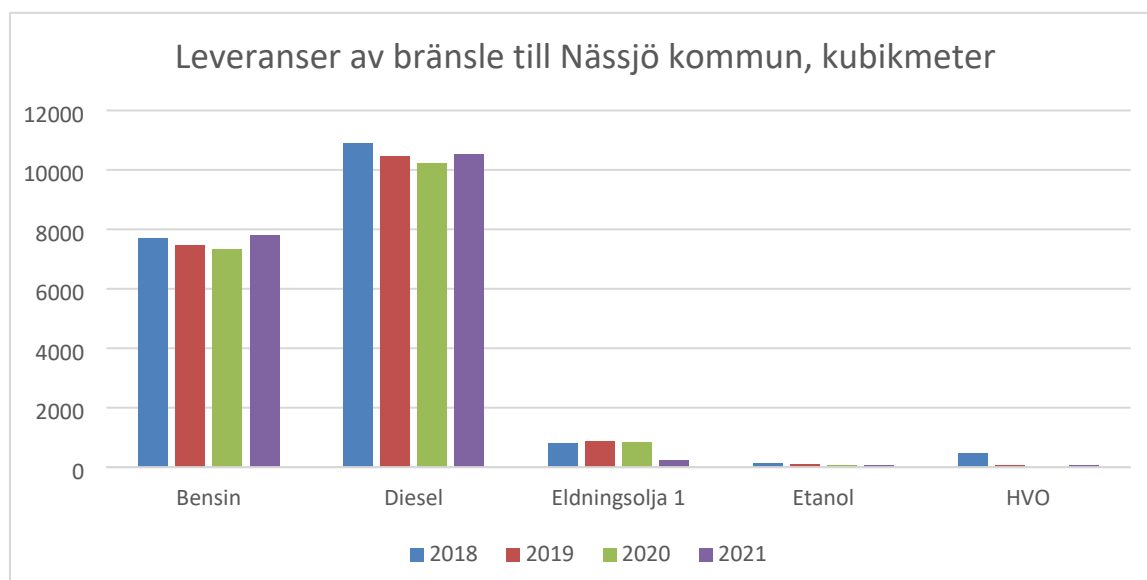
<sup>5</sup> SCB, 2016-2020

## Fjärrvärmeproduktion

NAV producerar fjärrvärme i kraftvärmeverket i Nässjö och i fjärrvärmepannor i Anneberg och Bodafors. Produktionen uppgår till cirka 150-170 GWh per år. Fjärrvärmeproduktionen producerades till 98 procent av fast biobränsle från förnyelsebar skogsråvara. Två procent av bränsletillförseln utgjordes av eldningsolja. NAV har en målsättning att bli fossilfritt och arbetar med att ställa om pannorna så att de kan eldas med fossilfria oljor.

## Leveranser av drivmedel och eldningsolja

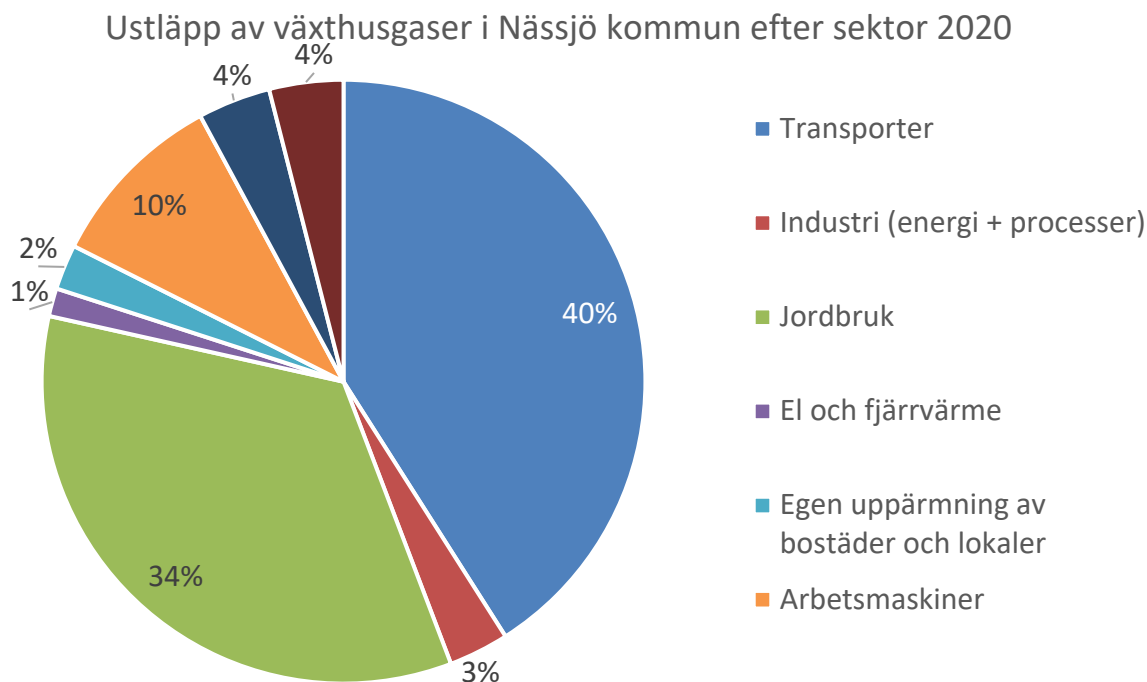
Leveranserna av flytande bränslen till Nässjö kommuns geografiska område framgår av diagrammet nedan. Leveransen av bensin och diesel minskade 2019-2020 men ökade 2021. Att leveransen var extra låg 2020 beror sannolikt till största del på pandemin. Eldningsolja 1, som används för uppvärmning, fick en stor minskning 2021 jämfört med de tre föregående åren. Leveranserna av etanol är små och har en nedåtgående trend. HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) är ett förnybart dieselbränsle, vilket kan framställas av både vegetabiliska oljor och animaliska fetter (slakteriavfall). Leveransen av HVO har minskat kraftigt de senaste åren.



Källa: SCB

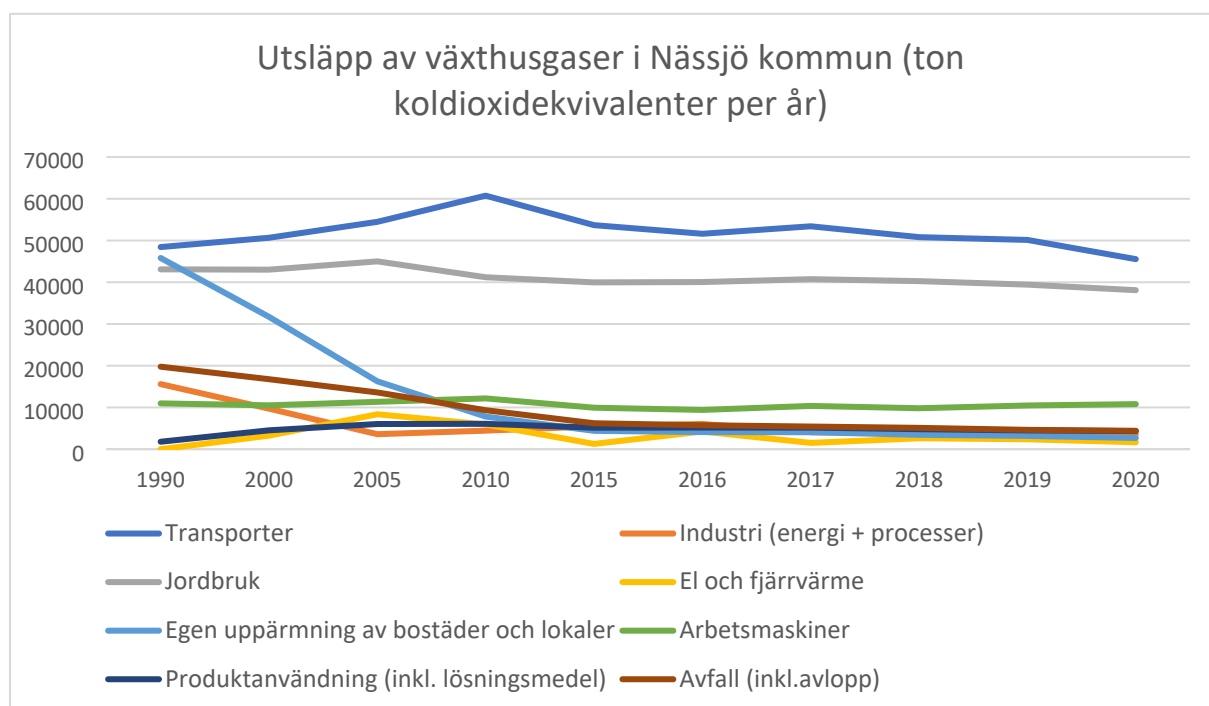
## Koldioxidutsläpp

När halterna av koldioxid och andra växthusgaser ökar i atmosfären förstärks dess förmåga att hålla kvar energi vilket leder till att temperaturen stiger – den så kallade växthuseffekten. Användningen av fossila bränslen orsakar betydande koldioxidutsläpp och för Nässjö kommun som geografisk plats är det transportsektorn som står för den största andelen, 40 procent, som diagrammet nedan visar. Näst störst andel står jordbrukssektorn för och då framför allt inte i form av koldioxidutsläpp utan utsläpp av andra växthusgaser till följd av mejeri- och köttproduktion.



Källa: SMHI Emissionsdatabasen

Utsläppen av växthusgaser har minskat sedan 1990, men olika mycket inom olika sektorer som diagrammet nedan visar. Störst minskning står uppvärmning av bostäder och lokaler för.



Källa: SMHI Emissionsdatabasen

## Koldioxidbudget

Ett antal kommuner i landet har tagit fram så kallade koldioxidbudgetar. I Jönköpings län har Tranås, Gislaved och Värnamo kommun tagit fram koldioxidbudgetar. Det finns även en koldioxidbudget för hela länet, vilken kan nås via Klimatrådets webbplats. Koldioxidbudgeter visar hur mycket koldioxid som får släppas ut och hur snabb minskningen behöver vara inom ett geografiskt område, till exempel ett län eller en kommun, för att uppfylla sin del av Parisavtalet.

Enligt koldioxidbudgeten för Jönköpings län behöver den årliga minskningstakten vara 13,2 procent. För Gislaved, Tranås och Värnamo visar respektive koldioxidbudget att minskningstakten behöver vara i intervallet 12-14 procent per år.

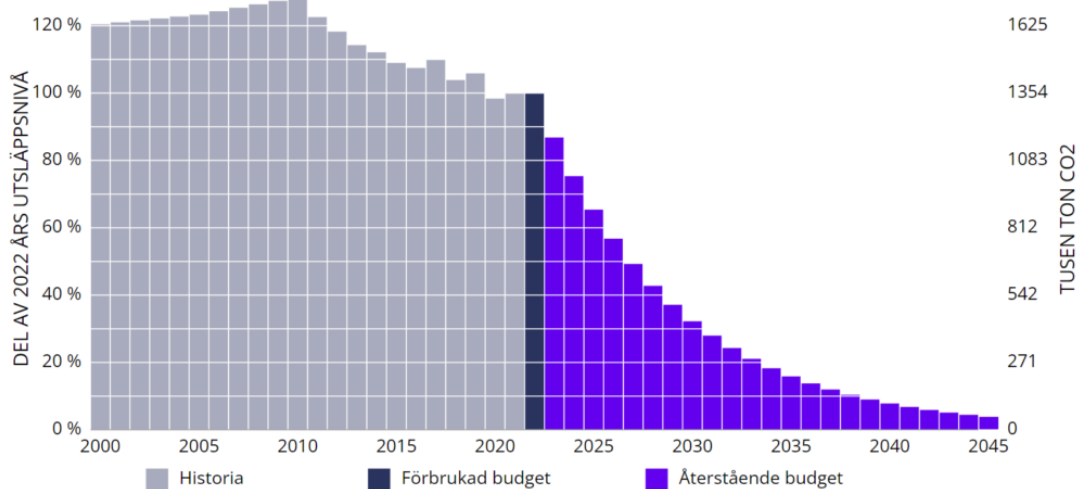


Diagram: Koldioxidbudget för Jönköpings län

På klimatkollen.se, som drivs av den ideella föreningen Klimatbyrån, finns koldioxidbudgetar för alla kommuner i Sverige. Enligt Klimatkollens koldioxidbudget behöver koldioxidutsläppen från Nässjö kommuns geografiska området årligen minska med cirka 14 procent. Det innebär att koldioxidutsläppen behöver minska betydligt snabbare än nuvarande takt på cirka tre procent per år.

De koldioxidbudgetar som har tagits fram i länet och Nässjö kommuns koldioxidbudget på klimatkollen.se är samstämmiga om i vilken takt koldioxidutsläppen behöver minska. Nässjö kommun bedömer därför att det inte behövs någon ytterligare koldioxidbudget. Det är redan tydligt att koldioxidutsläppen behöver minska med 12-14 procent per år. Baserat på detta är ett av målen i denna strategi att koldioxidutsläppen ska minska med minst 14 procent per år från Nässjö kommuns geografiska område.



## Nuläge för kommunorganisationen

### Egna lokaler och transporter

I detta avsnitt redovisas nuläget för energianvändning och utsläpp av växthusgaser i Nässjö kommun och de kommunala bolagen, nedan kallade kommunkoncernen. Statistiken avser energianvändning till egna lokaler, gatubelysning och egna fordon år 2022. Sammanlagt använde kommunkoncernen 40 745 MWh energi. Utsläppen av växthusgaser uppgick till 485 ton koldioxidekvivalenter. Enligt gällande elhandelsavtal ska all köpt el vara förnyelsebar. Produktionen av el från solceller på kommunkoncernens byggnader uppgick till 634 MWh. Energinvändningen och koldioxidutsläppens uppdelning på underkategorier framgår av tabellen nedan:

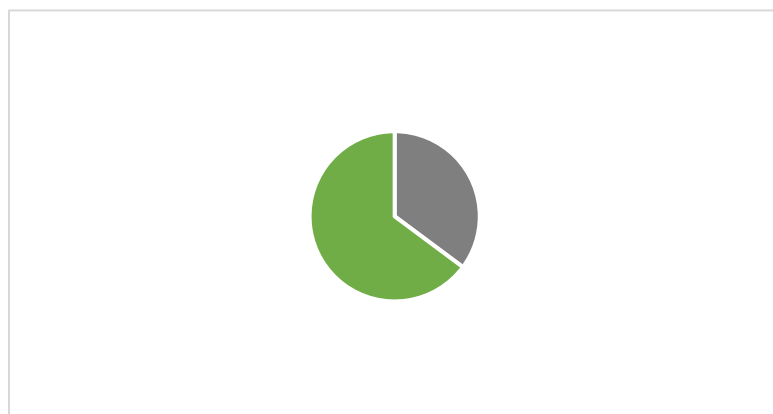
År 2022	Energianvändning, MWh	Växthusgasutsläpp, ton koldioxidekvivalenter
<b>Lokaler och gatubelysning</b>		
El	34 327	0
Fjärrvärme	1 848	35
Eldningsolja	100	29
Pellets	1 041	19
<b>Delsumma</b>	<b>37 316</b>	<b>83</b>
<b>Transporter – egna fordon</b>		
Fordonsgas	859	25
Bensin	68	22
Diesel	1 058	276
HVO	1 444	79
<b>Delsumma</b>	<b>3 429</b>	<b>402</b>
<b>TOTALT</b>	<b>40 745</b>	<b>485</b>

### Eldningsolja för energiproduktion

Utöver användning av eldningsolja till uppvärmning av egna lokaler användes 221 kubikmeter eldningsolja till kraftvärmeproduktionen år 2022, vilket innebär utsläpp av 613 ton koldioxid.

### Fordonsflotta

Kommunkoncernens fordonsflotta omfattade 234 fordon (personbilar, lastbilar och arbetsfordon) vid utgången av 2022. Av dessa drevs cirka 35 procent av bensin eller diesel och 65 procent av el eller förnybara biodrivmedel (fordonsgas eller HVO). Fördelningen framgår av diagrammet nedan.



## Övergripande klimat- och energimål för Nässjö kommun

För Nässjö kommun sätts följande mål:

1. Utsläppen av koldioxid från Nässjö kommuns geografiska område ska årligen minska med minst 14 procent för att uppfylla vår andel av Parisavtalet.
2. Senast 2045 har användningen av fossila bränslen upphört inom Nässjö kommuns geografiska område.
3. Senast 2045 produceras mer energi inom Nässjö kommun än kommunens invånare och verksamheter använder. Energin vi producerar är förnybar.
4. 100 procent av den el som köps in till kommunkoncernen ska komma från förnyelsebara källor.

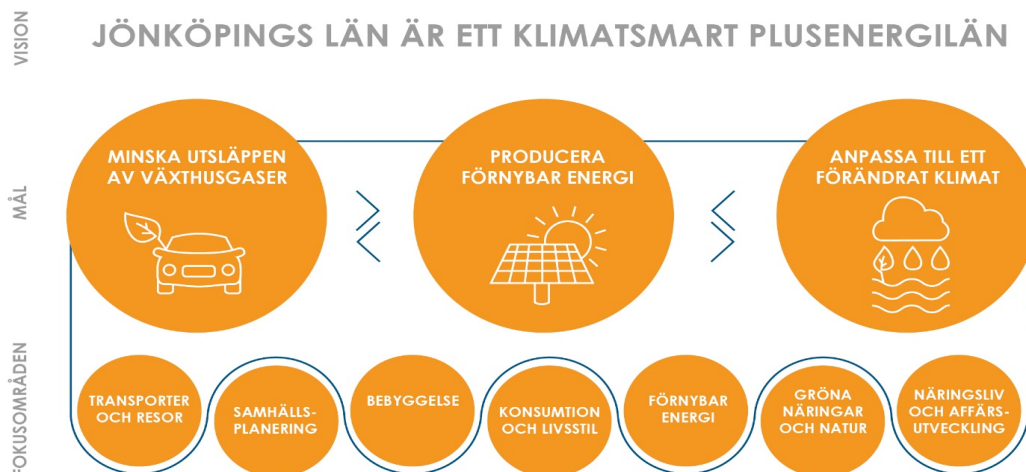
För att uppnå klimatmålen krävs ett särskilt fokus på resor och transporter, som är den sektor som är störst användare av fossila bränslen. För att uppnå energimålet behövs både utbyggd produktion av förnybar energi och effektivisering av energianvändningen.

### Åtgärdsområden

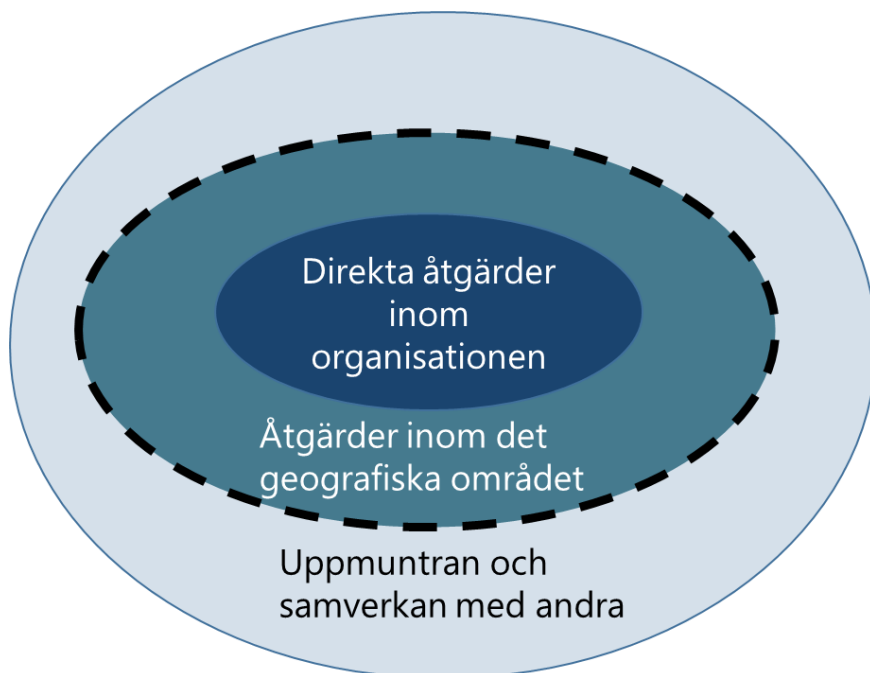
Jönköpings läns klimat- och energistrategi pekar ut fokusområden för att öka förutsättningarna för att nå de regionala klimat- och energimålen. Fokusområdena visar var det krävs extra insatser för att målen till 2045 ska nås. Sju fokusområden har identifierats som särskilt viktiga för länet. Fokusområdena är framtagna i samverkan med länets kommuner. Fokusområdena är tillämpliga på lokal nivå. De används i Nässjö kommuns klimat- och energistrategi med benämningen åtgärdsområden, dels för att tydliggöra att strategin ska leda till konkreta åtgärder, dels för att undvika sammanblandning med kommunfullmäktiges fokusmål. Områdena är följande:

- Transporter och resor
- Samhällsplanering
- Bebyggelse
- Konsumtion och livsstil
- Förnybar energi
- Gröna näringar och natur
- Näringsliv och affärsutveckling

Bilden nedan illustrerar hur fokusområdena samspelar för att bidra till måluppfyllelse och strävan mot visionen.



Kommunkoncernen har olika grad av möjlighet att påverka koldioxidutsläpp, energianvändning och energiproduktion inom det geografiska området Nässjö kommun. Påverkansmöjligheterna kan delas in i tre nivåer, som bilden nedan visar. Inriktningarna i åtgärdsområdena är framtagna med fokus på direkta åtgärder inom organisationen och åtgärder i det geografiska området. Berörda förvaltningar och bolag har varit med och tagit fram inriktningarna. Inriktningarna är tänkta att konkretiseras ytterligare till konkreta handlingsplaner inom berörda verksamheter. Åtgärder som ingår i länets åtgärdsprogram för minskad klimatpåverkan är inkluderade.



## Transporter och resor

Transporter och resor är den sektor som står för den största andelen av utsläppen av växthusgaser i Nässjö kommun. En omställning av resvanor, fordon och drivmedel är avgörande för möjligheterna att minska utsläppen av växthusgaser.

### Inriktningar för åtgärdsområdet

#### Hållbart resande

- Verka för attraktiv och robust tåg- och busstrafik för ett ökat pendlade med kollektivtrafiken
- Arbeta systematiskt med att minska kommunkoncernens fossilberoende resor och transporter, både resor i tjänsten och arbetspendling
- Ta tillvara digitaliseringens möjligheter för minskat resande i arbetslivet
- Göra det enkelt, attraktivt och säkert att använda cykel som transportmedel
- Bygga ut gång- och cykelvägnätet enligt trafikstrategin
- Beteendepåverkan för mer hållbara resvanor

#### Fordon som är oberoende av fossila bränslen

- Verka för delningslösningar för fossiloberoende fordon
- Skapa fler möjligheter att ladda eldrivna fordon, både för person- och godstransporter
- Verka för utbyggnad av gastankstationer för personbilar och tunga fordon
- Fortsätta byta ut kommunkoncernens bensin- och dieselfordon mot fossiloberoende fordon

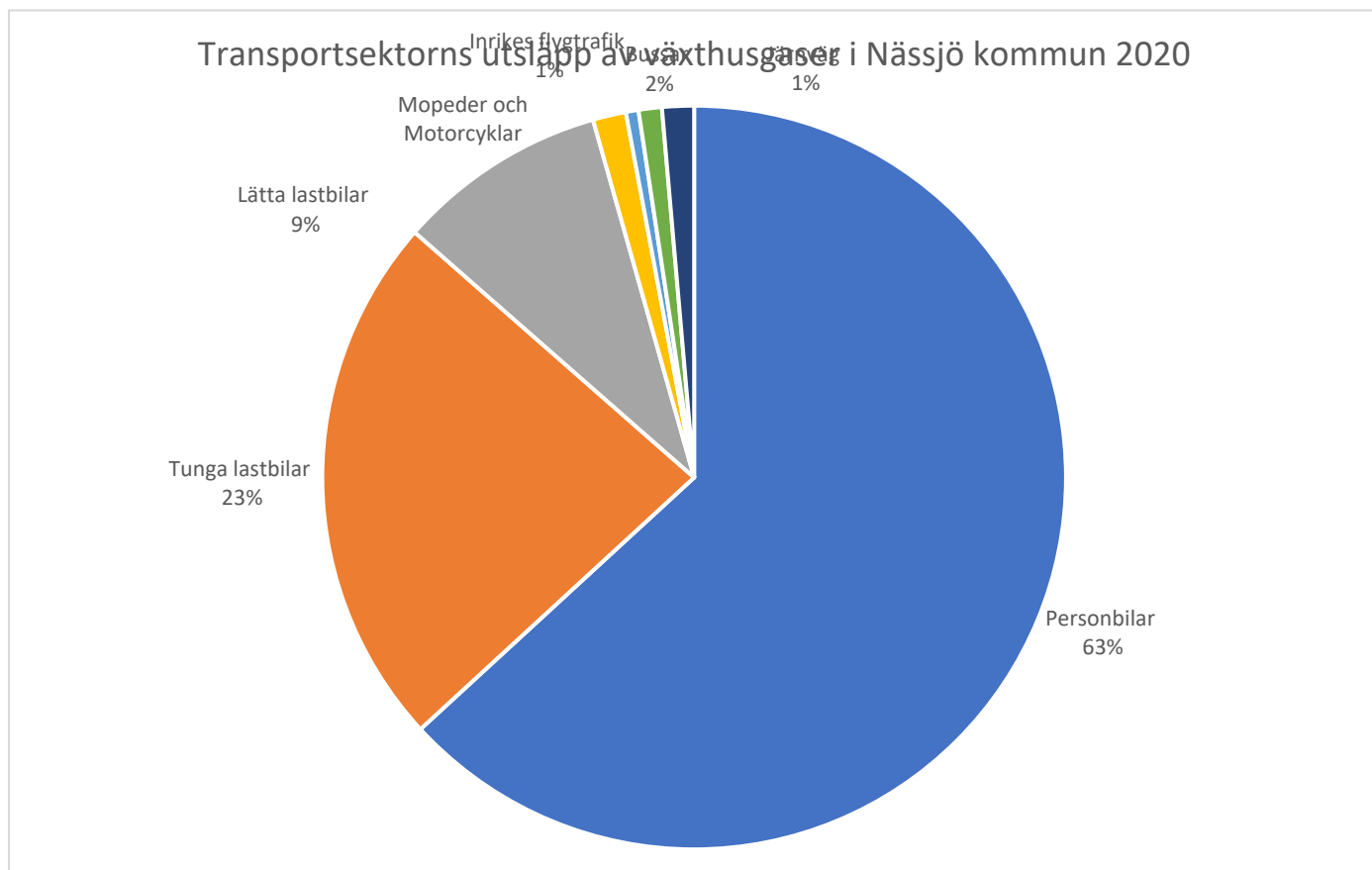
#### Nuläge

I Jönköpings län står transportsektorn idag för 46 procent av de totala utsläppen av växthusgaser. Inom Nässjö kommuns gränser står transporter och resor för cirka 40 procent (45 540 ton koldioxidekvivalenter) av de totala utsläppen av växthusgaser<sup>6</sup>.

Det är personbilar som står för den största andelen av transportsektorns koldioxidutsläpp: inom Nässjö kommun som geografiskt område är det 63 procent. Tunga lastbilar står för 23 procent och lätta lastbilar för 9 procent. Diagrammet nedan visar hur utsläppen fördelar sig på olika fordonsslag.

---

<sup>6</sup> SMHI, nationella emissionsdatabasen, 2020



Källa: SMHI Emissionsdatabasen

Det saknas nyare uppgifter när det gäller resvanor i kommunen, det senaste som finns är från 2012 då Trafikverket genomförde en resvaneundersökning i sydöstra Sverige där bland annat Nässjö kommun ingick. Den visade att 70 procent av kommuninvånarnas resor genomförs med bil. 12 procent av resorna görs till fots, 11 procent med cykel och 5 procent med buss och tåg. Bland de som har mindre än 5 km till sitt arbete görs 67 procent av resorna med bil medan 19 procent med cykel.

Andelen fossiloberoende personbilar i det geografiska området Nässjö kommun ökar, 2021 var andelen 7,6 procent och 2022 hade siffran ökat till 9,8 procent. Nässjö har dock en bit kvar till medelvärdet för länet och riket som var 11,0 respektive 13,1 procent<sup>7</sup>.

Fordonsflottan inom Nässjö kommunkoncern omfattade 201 personbilar och lätta lastbilar vid utgången av år 2022. Av dessa var cirka 74 procent fossiloberoende fordon, medan resterande cirka 26 procent drevs av bensen eller diesel. De fossiloberoende fordonen fördelade sig enligt följande: Gas 39 procent, HVO 20 procent, el 14 procent och etanol 0,5 procent. Fordonsflottan innehöll även 12 tunga lastbilar, varav två var gasdrivna och övriga dieseldrivna.

### Fordonsgas

I Nässjö finns en tankstation för fordonsgas. Det finns ingen offentlig statistik på kommunal nivå om leveransen av fordonsgas. Hos SCB finns statistik på länsnivå. I Jönköpings län levereras totalt 7 miljoner normal kubikmeter fordonsgas år 2021. Leveransen av fordonsgas har ökat på senare år.

<sup>7</sup> Källa: Trafikanalys

### Laddning av elfordon

I Nässjö kommun finns laddinfrastruktur för elfordon på flera platser i Nässjö stad samt vid torget i Bodafors, Malmbäck och Forserum. Under 2023 har en laddstation för tunga fordon etablerats i Gamlarps industriområde i Nässjö. En strategi för laddinfrastruktur tas fram under 2023.

## Samhällsplanering

För att utveckla långsiktigt hållbara och klimatsmarta samhällsstrukturer behöver framåtsyftande prioriteringar göras i samhällsplaneringen. Detta kräver en helhetssyn som inkluderar tätorter, landsbygd och de delstrukturer som behöver fungera i samhället. Bebyggelse, infrastruktur, transporter, energilösningar och produktion behöver samordnas till en hållbar helhet.

### Inriktningar för åtgärdsområdet

#### Lokalisering av bebyggelse

- Verka aktivt för förtätning på obebyggd eller lågutnyttjad tätortsmark
- Planera för tätortsbebyggelse med blandade funktioner (bostäder, arbetsplatser, service)

#### Främja gång, cykel och kollektivtrafik

- Prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik i gaturummet
- Utveckla och etablera ett systemtänk för gång-, cykel- och kollektivtrafik i tidiga planskeden
- Skapa planmässiga förutsättningar för minskat behov av egen bil och ökad användning av hållbara trafikslag vid ny- och ombyggnation

### Nuläge

Utvecklingen av bebyggelse och infrastruktur styrs bland annat av kommunens översiktsplanering och detaljplanering samt av inriktningen i de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna.

Ett sätt att fånga hur förutsättningarna ser ut för att leva klimatsmart, är att titta på tillgången till kollektivtrafik och utbyggd gång- och cykelinfrastruktur. 81 procent av befolkningen i Nässjö kommun bor i ett kollektivtrafiknära läge, det vill säga har en trafikerad hållplats inom 500 meter från sin folkbokföringsadress<sup>8</sup>. Med trafikerad hållplats menas hållplats, för samtliga trafikslag som trafikeras av kollektivtrafik (buss eller tåg) med minst en avgång per timme, vardagar mellan 06:00 och 20:00. Avståndet till hållplats utgår från fågelavstånd.

Det finns dock stora geografiska skillnader inom kommunen när det gäller tillgång till kollektivtrafik. Av befolkningen som bor **inom tätort** bor cirka 94 procent i ett kollektivtrafiknära läge. Av befolkningen som bor **utanför tätort** är motsvarande siffra cirka 14 procent.

---

<sup>8</sup> SCB, 2020

## Bebyggelse

Bebyggelse använder energi och påverkar klimatet både i byggskedet och förvaltningsskedet. Klimatpåverkan är störst i byggskedet medan energianvändningen är störst i förvaltningsskedet. En viktig insats för att få ned klimatpåverkan är att välja material med låg klimatpåverkan. Trä är ett naturligt, hälsosamt och hållbart material som binder kol. Att använda mer trä som byggnadsmaterial skulle därför minska växthusgasutsläppen från byggverksamhet. Nybyggda hus är betydligt mer energieffektiva än äldre, och den största potentialen för att minska bebyggelsens energianvändning finns i att energieffektivisera den äldre bebyggelsen.

## Inriktningar för åtgärdsområdet

### Resurseffektivt byggande med låg klimatpåverkan

- Ställa krav på materialval (till exempel genom livscykelanalys) för att minska klimatpåverkan vid nybyggnationer, större ombyggnationer och renoveringar av kommunkoncernens lokaler och bostäder
- Ta fram markanvisningskriterier som gynnar projekt med låg klimatpåverkan under bebyggelsens hela livscykel

### Energieffektiv bebyggd miljö

- Investera i åtgärder som effektiviserar energianvändningen i befintliga egna byggnader
- Sätta årliga energimål och regelbundet följa upp nyckeltal för det egna fastighetsbeståndet
- Vid varje nybyggnad eller större ombyggnad pröva lösningar som gör byggnaden mer självförsörjande på energi (producera åtminstone del av sitt eget energibehov)
- Främja beteenden som minskar energianvändningen i byggnader
- Energieffektiv belysning i offentlig utomhusmiljö

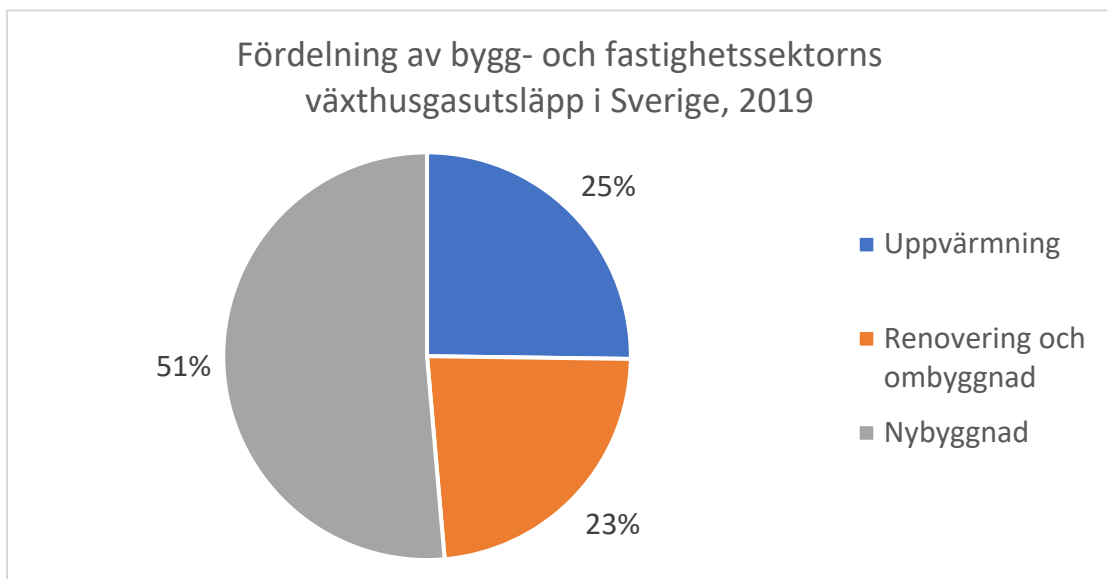
## Nuläge

Utsläppen av växthusgaser från uppvärmning av bostäder och lokaler har minskat kraftigt över tid. Från att ha legat i nivå med transportsektorn i början av 1990-talet står uppvärmning av bostäder och lokaler för cirka två procent av växthusgasutsläppen i Nässjö idag<sup>9</sup>.

Av växthusgasutsläppen inom bygg- och fastighetssektorn i Sverige står nybyggnad för cirka hälften, renovering och ombyggnad för cirka en fjärdedel och uppvärmning för en fjärdedel, vilket visas i diagrammet nedan<sup>10</sup>. En stor potential inom bygg- och fastighetssektorn finns därmed i att minska utsläppen från byggrelaterad verksamhet.

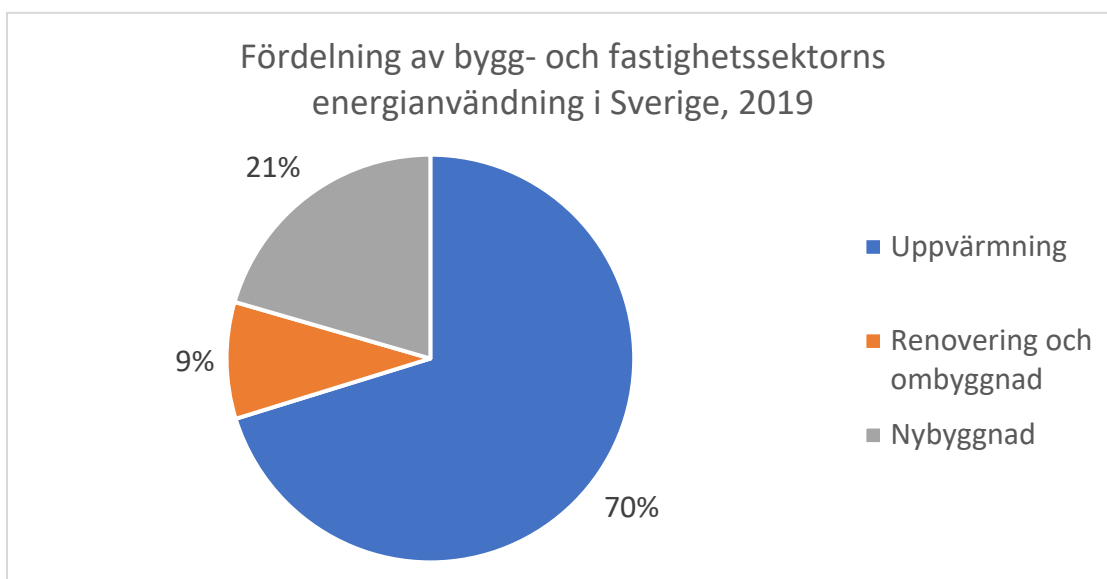
<sup>9</sup> SMHI, nationella emissionsdatabasen, 2020

<sup>10</sup> Boverket och SCB, 2019. Utsläppen inkluderar både inhemsk produktion och import.



Källa: Boverket och SCB

Uppvärmning utgör cirka 70 procent av bygg- och fastighetssektorns energianvändning, vilket illustreras i diagrammet nedan. Fastighetsbeståndet består till största del av äldre byggnader, vilket innebär att energieffektivisering i befintligt bestånd har stor betydelse för att få ned bebyggelsens energianvändning.



Källa: Boverket och SCB



## Konsumtion och livsstil

Vår konsumtion har en stor klimat- och miljöpåverkan. Genom medvetna och hållbara val kan vi mildra klimat- och miljöeffekterna som uppstår till följd av konsumtion av varor och tjänster.

### Inriktningar för åtgärdsområdet

#### Ökad kompetens och medvetenhet om konsumtionens klimatpåverkan

- Utbilda chefer och medarbetare för att kunna göra medvetna val och följa politiskt beslutade prioriteringar

#### Minskad konsumtion och ökad resurshushållning

- Förenkla återanvändningen av varor
- Tillämpa styrning för ökad återanvändning i enlighet med upphandlings- och inköspolicyn
- Minska matsvinnet i alla led i enlighet med måltidspolicyn
- Underlätta återvinning av avfall i kommunkoncernens verksamheter
- Underlätta samutnyttjande av produkter och tjänster

#### Produkter och tjänster har låg miljöpåverkan

- Följa upphandlings- och inköspolicyns mål och förhållningssätt för minskad klimatpåverkan
- Ta fram fordonstrategi med tydliga upphandlingskrav
- Skapa förutsättningar för att göra rätt val med hänsyn till produktens hela livscykel
- Upphandla och beställa livsmedel i enlighet med måltidspolicyn

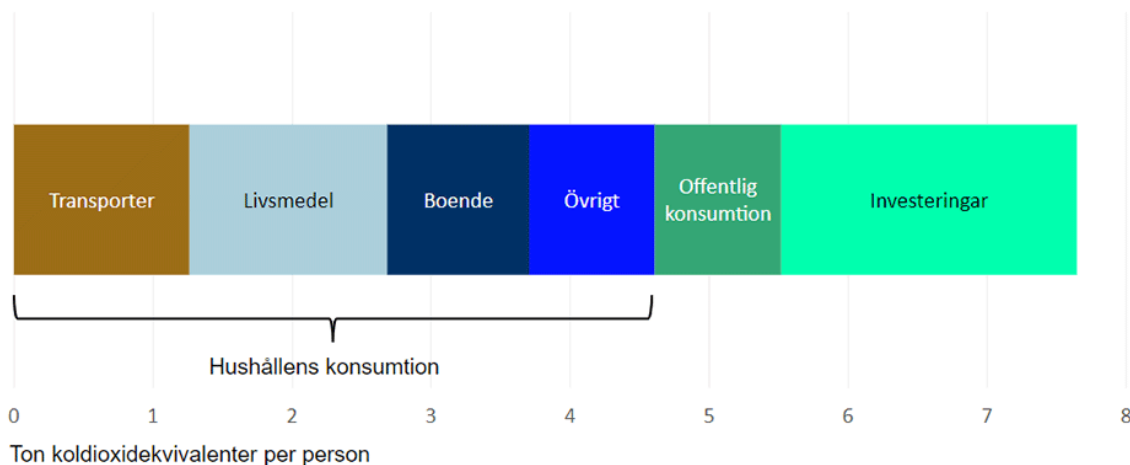
## Nuläge

Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser, det vill säga utsläpp som uppstår inom Sveriges gränser, är cirka 4,5 ton per person och år. Detta ger dock inte hela bilden av klimatpåverkan från Sveriges befolkning. En stor del av de varor som vi konsumerar är importerade och har orsakat utsläpp av växthusgaser i andra länder. De konsumtionsbaserade växthusgasutsläppen är nästan dubbelt så stora som Sveriges territoriella utsläpp, cirka 8 ton per person och år.

Hushållen står för cirka 60 procent av de konsumtionsbaserade utsläppen, medan offentlig konsumtion och investeringar står för resterande 40 procent<sup>11</sup>. Fördelningen mellan olika konsumtionsområdens utsläpp framgår av bilden nedan. Statistiken är på nationell nivå, men det finns ingen anledning att anta att Nässjö kommun i någon högre grad avviker från riksgenomsnittet.

---

<sup>11</sup> Naturvårdsverket, 2020



Källa: Naturvårdsverket

## Förnybar energi

För att kunna bidra till länets vision om ett klimatsmart plusenergilän behöver produktionen av förnybar energi öka.

### Inriktningar för åtgärdsområdet

#### Ökad produktion av förnybar el och värme

- Ta fram en strategi för storskalig produktion av sol inklusive principer för placering utifrån översiktsplanens ställningstaganden
- Verka för etablering av vindkraft i enlighet med översiktsplanens ställningstaganden
- Ökat utnyttjande av spillvärme och restvärme
- NAV ska vara en aktiv aktör för ökad produktion av förnybar energi
- Undersöka förutsättningarna för lokala fjärrvärmenät

#### Ökad produktion av biodrivmedel

- Undersöka förutsättningarna för lokal produktion av biogas

#### Energilagring och effektutjämning

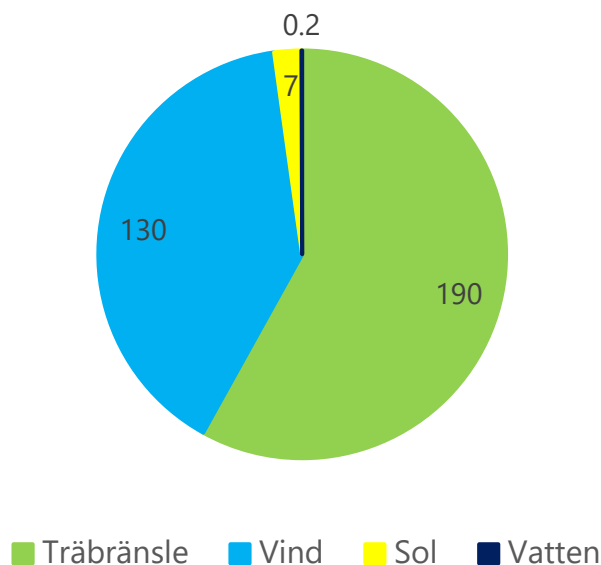
- Verka för energilagring och effektutjämning med hjälp av ny teknik
- Ta tillvara regionens samverkansmöjligheter för kompetens- och teknikutveckling
- Undersöka förutsättningarna för vätgasproduktion och vätgaslager

## Nuläge

Inom Nässjö kommun produceras cirka 330 GWh förnybar energi per år, vilket motsvarar ungefär en tredjedel av den använda energin. Cirka 58 procent av den förnybara energin kommer från träbränsle som eldas i kraftvärme- och fjärrvärmeverk, cirka 40 procent från vindkraft och cirka 2 procent från sol. Vattenkraft står endast för några tiondels procent. Produktionen från NAV:s vattenkraftverk i Ramsjöholm är inte inräknad, eftersom verket är beläget utanför Nässjö kommuns gränser. Fördelningen av förnybar energi åskådliggörs i diagrammet nedan<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Årlig produktion är ungefärligt bedömd utifrån Energimyndighetens och SCB:s, NAV:s statistik 2021-2022

### Förnybar energi producerad i Nässjö kommun (GWh)



Källor: NAV, SCB och Energimyndigheten

I Nässjö kommun finns 27 vindkraftverk med en sammanlagd installerad effekt på 46 MW<sup>13</sup>. Energimyndigheten har pekat ut områden som är av riksintresse för vindbruk. Utbyggnad av vindkraft ska enligt Nässjö kommuns översiktsplan främst ske i riksintresseområdena. Inom riksintresseområdena ska i huvudsak vindkraftparker med större verk, minst 2 MW per verk, etableras.

I Nässjö kommun finns drygt 550 nätanslutna solcellsanläggningar med en sammanlagd installerad effekt på cirka 9,5 MW<sup>14</sup>. Sedan föregående energi- och klimatstrategi började gälla har Nässjö kommun som riktlinje att alltid pröva installation av solceller vid nybyggnation och stora renoveringar av kommunala byggnader.

Med dagens teknik är det inte ekonomiskt hållbart att bygga ut fjärrvärme till nya villaområden. En aktuell fråga inom NAV:s värmeproduktion är om det går att utveckla ny teknik för fjärrvärme till nybyggda villor.

Som komplement till solceller kan småskalig vindkraft vara en möjlighet i tätbebyggda områden. Denna typ av vindkraftverk består av vertikala cylinderformade turbiner, som är i det närmaste ljudlösa, fria från vibrationer, inte stör fåglar eller andra djur och som estetiskt kan integreras i bebyggelse på ett helt annat sätt än traditionella propellerdrivna vindkraftverk.

<sup>13</sup> Energimyndigheten, 2022

<sup>14</sup> Energimyndigheten, 2022

## **Gröna näringar och natur**

Ett hållbart jord- och skogsbruk är viktiga resurser för upptag av växthusgaser. Tätortsnära skogar och naturområden är positiva ur klimat- och miljösynpunkt, samtidigt som de bidrar till platsens attraktivitet och människors hälsa och livskvalitet. Åtgärderna fokuserar på det som Nässjö kommun har rådighet över som skogsägare.

### **Inriktningar för åtgärdsområdet**

#### **Långsiktigt hållbart jord- och skogsbruk**

- Nässjö kommuns skogsförvaltning ska vara fortsatt hållbarhetscertifierad enligt både PEFC och FSC.
- Nässjö kommun ska fortsatt ha egen skogsförvaltningsorganisation
- Fortsatt utbildningsinsatser för skolbarn för ökad förståelse för skogens betydelse för klimatet
- Nässjö kommun ska vara en föregångare som inspirerar andra skogsägare
- Minskad användning av fossila bränslen inom jord- och skogsbruket
- Rådgivning om energieffektivisering
- Stärkt samverkan med intresse- och branschorganisationer

#### **Nuläge**

Jordbruket står för 33 procent av utsläppen av växthusgaser i Nässjö kommun vilket är en större andel jämfört med både länet (25 procent) och riket. Förklaringen är att kommunen är djurtät med många naturbetesmarker samt goda förutsättningar för mjölk- och köttproduktion. De största utsläppen från jordbruket på nationell nivå är lustgas från åkermark (cirka 35 procent), metangas från idisslare (cirka 20 procent) samt koldioxid från mulljordar (cirka 20 procent). Andra utsläpp kommer från tillverkning av mineralgödsel utomlands, fossila bränslen, lagring av stallgödsel samt importfoder. Utsläpp från arbetsmaskiner i jord- och skogsbruket är små i förhållande till övriga utsläpp, men är oförändrade sedan 1990-talet.

Skogen har en viktig roll i omställningen till ett klimatsmart plusenergilän, men är dessutom nödvändig för ekosystemtjänster såsom vattenreglering, habitat för biologisk mångfald, rekreation och klimatreglering. Skogar och våtmarker kan fungera som kolsänkor genom att ta upp och överföra kol till andra delar av ekosystemet där det lagras. Eftersom avverkningen i dagsläget är lägre än tillväxten, ökar kolförrådet generellt i skogarna och i marken. I skogen finns ungefär 70 procent av allt kol bundet i marken. Att låta skogen stå ger därmed störst klimatnytta i det kortare tidsperspektivet. På längre sikt beror klimatnyttan på tillväxten, skötseln och av hur skogsråvaran används.

Nässjö kommuns skogsinnehav uppgår till cirka 1 300 hektar. En stor del av innehavet är tätortsnära skog. Innehavet förändras över tid, exempelvis när skogsmark tas i anspråk för nya bostads- och verksamhetsområden eller när ny mark köps in för den framtida markförsörjningen. En del av skogsinnehavet utgörs av Lövhult naturreservat.

## **Näringsliv och affärsutveckling**

Näringslivet har en betydelsefull roll för omställningen till ett energieffektivt och klimatneutralt samhälle. Omställningen innebär behov av innovativa lösningar, vilket i sin tur skapar förutsättningar för nya affärsmöjligheter och arbetstillfällen. Det finns stora möjligheter för

kommunens företag att energieffektivisera. Störst potential finns det bland stödprocesserna för icke energiintensiv industri.

## Inriktningar för åtgärdsområdet

### Resurseffektivt näringsliv med låg klimatpåverkan

- Ta tillvara värmeöverskott från industriprocesser
- Verka för ökad samverkan inom näringslivet för resurseffektivitet och låg klimatpåverkan
- Verka för omställning av energiintensiva industrier för minskat energibehov och ökad egenförsörjning av förnybar energi
- Stödja innovation och arbetsmodeller för hållbarhet
- Verka för att hitta finansiering för ökad takt i omställning till hållbara transporter

### Affärslösningar för hållbarhet

- Verka för etablering och utveckling av innovativa företag som säljer lösningar för hållbarhet
- Verka för etablering av företag som producerar eller tillhandahåller förnybar energi

## Nuläge

Nässjö kommun har ett diversifierat näringsliv med många mindre företag. Samtidigt är Nässjö något av ett logistikcentrum vilket genererar mycket transporter. Industrins andel av växthusgasutsläppen är betydligt lägre i Nässjö kommun (tre procent) än genomsnittet i Sverige (27 procent)<sup>15</sup>.

Energianvändningen inom industri- och byggverksamhet motsvarar 32 procent av kommunens totala energianvändning. Elanvändningen utgör 28 procent och fossila bränslen utgör 8 procent av industri- och byggverksamhetens totala energianvändning<sup>16</sup>.

## Distribution av el

### Nuläge

Elnätet i Sverige är uppbyggt i tre nivåer. Den översta nivån är transmissionsnätet, som kan liknas vid motorvägar som transporterar stora mängder el över långa sträckor i landet. Ansvarig för transmissionsnätet är Svenska Kraftnät. Mellannivån kallas regionnät. I Nässjö kommun är E.ON Energidistribution AB (E.ON) ansvarig för regionnätet.

Regionnätet i området hanterar kommunens nuvarande effektbehov och bedöms ha kapacitet för normal organisk tillväxt under överskådlig tid. Efterfrågan på vindkraftsanslutningar i Småland är hög och projekt konkurrerar om tillgänglig effekt i befintligt nät. E.ON bedömer att eventuella vindkraftsanslutningar i kommunen med största sannolikhet kommer att behöva vänta på ledningsförstärkningar, vilka planeras kommande år. Regionnätets förutsättningar för övriga produktionsslag bedöms vara bättre i jämförelse.

E.ON planerar två utredningar i närtid, som påverkar regionnätet i kommunen. En utredning avser nätet i västra delen av kommunen, där bland annat Forserum berörs. Den andra utredningen avser utformningen söderut mellan Nässjö och Alvesta.

<sup>15</sup> SMHI, nationella emissionsdatabasen 2020

<sup>16</sup> SCB, 2020

Den nedersta nivån är lokalnät. I Nässjö kommun har Nässjö Affärsverk Elnät AB (NAV Elnät) och E.ON har nätkoncession på lokalnäten och ansvarar för att elen kommer ut till hushåll och verksamheter. NAV Elnät äger lokalnätet inom Nässjö stad, medan E.ON äger lokalnätet i kommunen i övrigt.

Standarden är hög på Nässjö stads elnät, som är ett litet stadsnät med god teknisk nivå. NAV Elnät har låga jämförelsetal när det gäller antalet kund-avbrottsminuter och avbrottsfrekvens. Nätet är robust uppbyggt med en god redundans i både 40 kV- och 10 kV-nätet. Den förmodade tekniska livslängden hos stationer och ledningar förmodas minst motsvara nätregleringens avskrivningstider. Ledningsnätet består uteslutande av kabel förlagd i mark.

NAV Elnät bedömer att elförsörjningen för Nässjö stad är mycket god. E.ON ser idag inte några problem med att försörja NAV Elnät med eleffekt för en normal organisk tillväxt i framtiden, vilket innefattar även laddare till fordon. Nätstationernas uttag är idag mindre än 50 procent av deras maxeffekt. Det innebär exempelvis att nätet klarar en massiv utbyggnad av laddinfrastrukturen med enbart mindre förstärkningar långt ut i nätet. På sikt har elbilarnas batterier en potential att fungera som energilagring, som kan hjälpa till att jämna ut effekttoppar och dalar.

E.ON:s lokalnät, som består av kablar i samhällena och isolerad luftledning på landsbygden, klarar i stort normal organisk tillväxt och förnyas och förstärks löpande för att möta kundernas behov. Ombyggnationer planeras nu med nya fördelningsstationer i Malmbäck och Hallhult. E.ON tittar även på ökning av kapacitet i Forserum, Malmbäck och Bodafors kommande år.

Tillgängligheten är överlag god. Delar av lokalnätet på landsbygden blir utmanat av väder och vind på grund av fortsatt behov av luftledningar. Insatser sker för att säkerställa säker och robust leverans till alla kunder. Exempelvis sker fortsatt arbete med vädersäkring, likaså andra åtgärder för minskad sårbarhet vid elavbrott, exempelvis mer automation för koppling/sektionering och indikatorer för att snabbare lokalisera anledningen till avbrott.

### **Plan för tillförsel och distribution**

Omställningen till ett elsystem baserat på 100 procent förnybara energikällor kommer sannolikt att innehålla en stor mängd el från icke planerbar produktion såsom vind och solkraft. Tidigare har höga priser sammanfallit med att elanvändningen varit stor. I framtiden, med alltmer variabel elproduktion, kopplas de höga priserna både till en hög elanvändning och till en låg produktion. Elpriset kan bli högt i en situation med liten användning och liten produktion. I framtiden bedöms elproduktionen bli en ökad utmaning för elbalansen.

En ökad elproduktion från såväl småskaliga som storskaliga anläggningar för förnybar el kommer att öka behovet av lösningar för att utjämna och lagra el.

## **Miljökonsekvenser**

Enligt lag om kommunal energiplanering (1977:439) ska energiplanen innehålla en analys av den i planen upptagna verksamhetens inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med mark, vatten och andra resurser. De inriktningar i denna klimat- och energistrategi som i förlängningen medför ingrepp i miljön är inte så detaljerat beskrivna att miljökonsekvenserna kan analyseras. De behöver få en mer konkret form och omfattning för att klimat- och energinyttan ska kunna vägas av mot konsekvenserna för miljö, hälsa, hushållning med mark, vatten och andra resurser.

Förverkligandet av vissa åtgärder kan kräva tillstånd enligt miljöbalken eller annan lagstiftning och ska då miljökonsekvens i enlighet med aktuell lagstiftning.

## Indikatorer

Som stöd för uppföljningen av målen har följande indikatorer definierats.

Mål	Indikator	Källa	Utgångsvärde
1. Utsläppen av koldioxid från Nässjö kommuns geografiska område ska årligen minska med minst 14 procent för att uppfylla vår andel av Parisavtalet.	Årlig förändring av växthusgasutsläpp från Nässjö kommuns geografiska område	SMHI:s emissionsdatabas	111 121 ton CO2-ekv (2020)
2. Senast 2045 har användningen av fossila bränslen upphört inom Nässjö kommuns geografiska område.	Användning av fossila bränslen inom Nässjö kommuns geografiska område	SCB:s kommunala och regionala energistatistik	199 MWh fossila bränslen (2020)
	Leveranser av fossila bränslen till Nässjö kommun geografiska område	SCB:s kommunala och regionala statistik om leveranser av bränsle	18 564 kbm bensin, diesel och eldningsolja (2021)
3. Senast 2045 produceras mer energi inom Nässjö kommun än kommunens invånare och verksamheter använder. Energin vi producerar är förnybar.	Mängd producerad förnybar energi i förhållande till total mängd använd energi inom Nässjö kommuns geografiska område	SCB:s och Energi-myndighetens kommunala och regionala energistatistik samt NAV:s energiproduktionsstatistik	Cirka 33 procent (2020)
4. 100 procent av den el som köps in till kommunkoncernen ska komma från förnyelsebara källor.	Andel förnybar el som köps in till kommunkoncernen	Upphandlade elavtal	100 procent enligt gällande avtal (2023)

Som stöd för uppföljning av åtgärdsområdena har följande indikatorer definierats.

Åtgärdsområde	Indikator	Källa	Utgångsvärde
Transporter och resor	Växtgasutsläpp från transportsektorn och dess undergrupper i Nässjö kommun	SMHI:s emissionsdatabas	45 540 ton CO <sub>2</sub> -ekv (2020)
	Andel fossiloberoende fordon i geografiska området Nässjö kommun	Trafikanalys	Personbilar 9,8 procent Lätta lastbilar 4,2 procent Tunga lastbilar 5,9 procent Bussar 24,2 procent (2022)
	Fördelning av andel fordon på olika bränsleslag i kommunorganisationen	Eget fordonsregister	65 procent förnybara, 35 procent fossila (2022)
Samhällsplanering	Lämplig indikator ännu inte definierad		
Konsumtion och livsstil	Insamlat kommunalt avfall totalt	Avfall Sverige (publiceras på Kolada)	425 kg per invånare och år (2021)
	Andel kommunalt avfall som samlats in för materialåtervinning, inklusive biologisk behandling	Avfall Sverige (publiceras på Kolada)	39 procent (2020)
	Mätning via miljöspend	Systemstöd behövs	
	Matsvinn	Kost- och städavdelningen	
	Statistik på återtagna begagnade produkter	Leverantörer enligt krav i avtal	
Bebyggelse	Växthusgasutsläpp från bostäder och lokaler i Nässjö kommun	SMHI:s emissionsdatabas	2690 ton CO <sub>2</sub> -ekv (2020)
	Växthusgasutsläpp från kommunkoncernens byggnader	Länets beräkningsverktyg	83 ton CO <sub>2</sub> -ekv (2022)
	Energianvändning för egen uppvärmning av bostäder i Nässjö kommun	SCB:s kommunala och regionala energistatistik	235 MWh (2020)
	Energianvändning i kommunkoncernens byggnader och gatubelysning	Länets beräkningsverktyg	37 316 MWh (2022)



Förnybar energi	Vindkraft, installerad effekt i Nässjö kommun	Energimyndigheten	46 MW (2022)
	Nätanslutna solcellsanläggningar, installerad effekt i Nässjö kommun	Energimyndigheten	9,5 MW (2022)
	Förnybar energiproduktion i kraftvärme- och fjärrvärmeverk	NAV	Cirka 180-200 MWh per år (varav 150-170 MWh värme och 30 MWh el)
	Energiproduktion från solceller installerade på kommunala byggnader	NAV, TSF, Linden, Pigalle	634 MWh (2022)
Gröna näringar och natur	Lämplig indikator ännu inte definierad		
Näringsliv och affärsutveckling	Växthusgasutsläpp från industrin	SMHI:s emissionsdatabas	3 583 ton CO <sub>2</sub> -ekv (2020)
	Energianvändning inom industri och byggsektorn	SCB:s kommunala och regionala energistatistik	297 855 MWh (2020)

## Uppföljning av föregående energi- och klimatstrategi

Nedan redovisas en uppföljning av de mål som ingick i den energi- och klimatstrategi för Nässjö kommun som kommunfullmäktige antog 29 september 2016 § 111.

### Måluppföljning

Målområde	Mål att nå år 2020	Utfall år 2020
<b>Energi till byggnader</b>	Den årliga mängden köpt energi till (kWh/kvm) kommunens och de kommunala bolagens byggnader ska minska med fem procent jämfört med 2014	Mängden köpt energi hade <b>minskat med nio</b> procent jämfört med 2014.
<b>Energi till transporter</b>	Den årliga energianvändningen i kommunens och de kommunala bolagens egna transporter ska minska med fem procent jämfört med 2014	Energianvändningen hade <b>ökat med sju procent</b> jämfört med 2014. Det är framför allt de tunga lastbilarna som har haft en högre energianvändning.
<b>Transporters klimatpåverkan</b>	Nässjö kommuns fordonspark och upphandlade	<b>Andelen fordon</b> som kan köras på <b>förnybara</b>

	transporter ska vara oberoende av fossila bränslen så långt som det är kommersiellt och tekniskt möjligt	<p><b>drivmedel</b> hade <b>ökat till 56 procent år 2020</b> från 21 procent 2014.</p> <p><b>Andelen energi från förnybara drivmedel</b> (biogas, HVO, RME och el) hade <b>ökat till 68 procent år 2020</b> från 27 procent 2014. De tunga lastbilarna drevs till 98 procent av förnybara drivmedel.</p>
	Nässjö kommun ska årligen förbättra möjligheterna för allmänheten att resa utan fossila bränslen (mäta antal utförda åtgärder)	<p><b>Flera årliga åtgärder</b> har genomförts, till exempel etablering av <b>laddstolpar</b>, utbyggnad av <b>gång- och cykelvägar</b> och <b>tillgänglighetsanpassning av busshållplatser</b>.</p>
<b>Elkonsumtion</b>	100 % av kommunens och de kommunala bolagens inköpta el ska komma från förnyelsebara energikällor	<b>100 %</b> av den upphandlade elen kom från förnyelsebara källor.

**Kommunledningskontoret**

Dennis Lundquist  
dennis.lundquist@nassjo.se  
0380-51 80 38

## Remiss av klimat- och energistrategi för Nässjö kommun

Nässjö kommun har upprättat ett förslag till klimat- och energistrategi. Förslagets syfte är att

- peka ut riktningen för Nässjö kommuns klimat- och energiarbete, där samtliga nämnder och bolag aktivt bidrar.
- inspirera andra aktörer att arbeta aktivt för minskad klimatpåverkan och effektiv energianvändning.
- vara Nässjö kommuns energiplan enligt lagen om kommunal energiplanering.

Remissutgåvan av klimat- och energistrategin bifogas.

Ni är välkomna att lämna **synpunkter** på klimat- och energistrategin **senast den 30 september 2023**. Synpunkterna kan lämnas via

Post till: Kommunledningskontoret, Nässjö kommun, 571 80 Nässjö

E-post till: [kommunstyrelsen@nassjo.se](mailto:kommunstyrelsen@nassjo.se)

Om ni har frågor eller önskar mer information om förslaget är ni välkomna att kontakta någon av oss:

Dennis Lundquist, telefon 0380-51 80 38, e-post [dennis.lundquist@nassjo.se](mailto:dennis.lundquist@nassjo.se)

Karolina Haag Sjöberg, telefon 0380-51 80 42, e-post

[karolina.haagsjoberg@nassjo.se](mailto:karolina.haagsjoberg@nassjo.se)

Vi kommer gärna ut och informerar om strategin i er partigrupp, i er ledningsgrupp, på ett nämnds-/styrelsesammanträde eller motsvarande.

Med vänlig hälsning

Dennis Lundquist  
Utvecklingsstrateg

Karolina Haag Sjöberg  
Utvecklingsstrateg