



Detaljplan för Södra vägen, etapp 2 Nässjö tätort, Nässjö kommun

Upprättad av Nässjö kommun, samhällsplaneringskontoret 2018-08-29

Reviderad 2019-01-14

Utökat förfarande

Planbeskrivning

Diarienummer 2018-018

Antagen av SPN 2019-01-23 § 11
Laga kraft 2019-02-22

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
INLEDNING	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	3
PLANDATA OCH AVGRÄNSNING	3
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	4
FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN	4
RIKSINTRESSE.....	5
GÄLLANDE DETALJPLANER	5
BESLUT OM NY DETALJPLAN.....	5
PLANENS FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN	5
BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN	6
<i>Bakgrund.....</i>	<i>6</i>
<i>Sammanvägd bedömning och motiverat ställningstagande</i>	<i>6</i>
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	6
MARK OCH VEGETATION	6
GATOR OCH TRAFIK.....	7
GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN.....	7
FÖRORENAD MARK	8
KULTURMILJÖ	8
PLANERAD MARKANVÄNDNING OCH BEBYGGELSE	9
<i>Utbyggnad av Södra vägen.....</i>	<i>9</i>
<i>Gator och trafik.....</i>	<i>10</i>
STÖRNINGAR OCH RISKER.....	11
<i>Skydd.....</i>	<i>11</i>
<i>Trafik.....</i>	<i>11</i>
<i>Risker med farligt gods</i>	<i>11</i>
BARNPERSPEKTIVET	12
FUNKTIONSHINDERPERSPEKTIVET	12
TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	12
GENOMFÖRANDE.....	13
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE	13
FASTIGHETSKONSEKVENSER	13
GENOMFÖRANDETID.....	13
ANSVAR- OCH KOSTNADSFÖRDELNING.....	14
TIDPLAN	14
MEDVERKAN	14
REVIDERING	14

Inledning

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen upprättas för att skapa planmässiga förutsättningar att genomföra en etapp av Södra vägen med planerad vägsträckning mellan Kvarntorpsrondellen och Isåsavägen i Nässjö stad. Det finns idag ett påtagligt behov av en ny vägsträckning. Bron Spexhultsvägen/Queckfeldtsgatan kommer på sikt att behöva ersättas eftersom bron börjar bli uttjänt. Vid ombyggnad planeras bron Spexhultsvägen/Queckfeldtsgatan endast tillgodose cyklister och gångtrafikanter. Därför blir Södra vägen ett viktigt komplement till Brogatan och västra vägen, som i det läge bron mellan Spexhultsvägen och Queckfeldtsgatan blir uttjänt, är de enda vägarna över stambanan.

En yttre ringled runt Nässjö stad bidrar också till ett lägre tryck på trafiken inne i centrala Nässjö och är en viktig del i genomförandet av den fördjupade översiktsplanen. Luftkvaliteten och bullernivåer förbättras i centrala Nässjö genom avlastning av trafik.

Plandata och avgränsning

Planområdet är beläget cirka 2,5 kilometer söder om centrala Nässjö mellan Kvarntorpsrondellen och Isåsavägen. Planområdet innefattar endast den planerade vägsträckan som utgörs av etapp 2 av Södra vägen. Planområdet korsar Södra stambanan.

Planområdets areal är cirka 10,5 hektar.

Störst markägare är Nässjö kommun som innehar fastigheterna Handskeryd 1:1 och Södergården 1:1. Trafikverket äger marken utmed Södra stambanan som tillhör fastigheten Nässjö 13:1. Isåsa 2:26 som påverkas av ny föreslagen cirkulationsplats utmed Isåsavägen ägs av en privat fastighetsägare.

Följande handlingar tillhör denna detaljplan:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Undersökning om miljöpåverkan

Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagen 2010:900 med utökat förfarande.



Översiktsbild av planområdet samt de påverkade fastigheterna

Tidigare ställningstaganden

Fördjupad översiktsplan

Området omfattas av den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad antagen av kommunfullmäktige den 16 juni 2016.

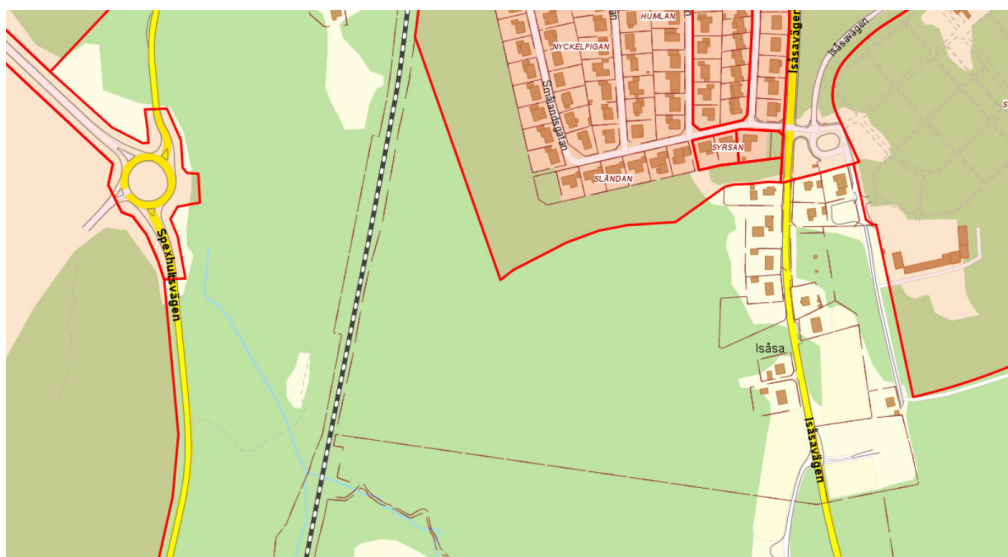


I den fördjupade översiktsplanen anges området som föreslagen vägsträckning. Utbyggnaden av Södra vägen är av mycket stort intresse i kommunens arbete kring ett hållbart resande och ett sätt att minska trafiken i centrala Nässjö. I

Gång- och cykelvägsplanen, antagen av kommunfullmäktige 27 mars 2008 tar upp Södra vägen som en planerad åtgärd för vägnätet i Nässjö stad.

Södra stambanan korsar planområdet. Järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Det aktuella planområdet omfattas inte av några gällande detaljplaner. Planområdet angränsar direkt till detaljplan i väster då Kvarntorpsrondellen är planlagd som allmän plats/HUVUDGATA.



Översiktsbild av planområdet samt övriga detaljplanerade områden

Samhällsplaneringsnämnden beslutade 21 februari 2018 att ge samhällsplaneringskontoret i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för området.

Miljöbalkens kapitel 3 innehåller grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Detaljplanen bedöms inte strida mot bestämmelserna i detta kapitel. Planområdet berörs inte av kapitel 4 i miljöbalken ”Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet”. Kapitel 5 behandlar miljökvalitetsnormerna. Miljökvalitetsnormer är olika gränsvärden för utomhusluft, omgivningsbuller och vatten som inte får

överskridas. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra att någon miljö kvalitetsnorm överskrids.

Bedömning av miljö påverkan

Bakgrund

Kommunen ska vid upprättande av detaljplaner bedöma och ta ställning till om planens genomförande kan antas leda till så kallad betydande miljö påverkan enligt plan- och bygglagen 4 kap. 34 §. Om så är fallet ska en miljö bedömning av planen göras, vilket bland annat innebär att en miljö konsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

För att avgöra om detaljplanen kan antas medföra betydande negativ miljö påverkan har en undersökning om betydande miljö påverkan upprättats, daterad 28 juni 2018. Undersökningen sammanfattas nedan.

Sammanvägd bedömning och motiverat ställningstagande

Den planerade markanvändningen bedöms som lämplig med hänsyn tagen till gällande plan- och miljö lagstiftning. Gällande miljö kvalitetsnormer bedöms inte överskridas. Den miljö faktor som särskilt uppmärksammas är bullerproblematiken. Utredning kring förorenad mark pågår parallellt med framtagandet av detaljplanens och väntas finnas tillgänglig som underlagsmaterial till planbeskrivningen. Detaljplanens genomförande är i linje med miljö målet ”God bebyggd miljö”.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära sådan betydande miljö påverkan som avses i miljö balken kapitel 6.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära sådan betydande miljö påverkan som avses i plan- och bygglagen 4 kap. 34 § och en miljö bedömning med miljö konsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas.

Förutsättningar och förändringar

Mark och vegetation

Planområdet består av till största del kalmark och sträckningen för Södra vägen är i dagsläget redan iordninggjord med avverkad skog. I planområdets östra del finns dock även betesmark. Runt planområdet och den nya sträckningen finns idag blandskog. Det finns inte några sällsynta eller hotade växtarter inom planområdet.

Marken i området sluttar från Isåsavägen i öster ner mot södra stambanan, och från Kvarntorpsrondellen i väster ner mot järnvägen. Planområdets lägsta punkt är 292 meter över havet precis där stambanan korsar planområdet. Vid Kvarntorpsrondellen ligger marknivån på 299 meter över havet.

Gator och trafik

Planområdet ansluter till Isåsavägen i öst och Kvarntorpsrondellen i väst. Södra stambanan korsas även av planområdet. Trafikverket är väghållare för Isåsavägen där Södra vägen föreslås angöra. Nässjö kommun är väghållare för den andra anslutningen i öster, Kvarntorpsrondellen.

Både Isåsavägen och förlängningen av Kvarntorpsrondellen i södergående riktning, väg 834 används i stor utsträckning av biltrafiken. En stor del tung trafik använder också de båda vägarna.

Geotekniska förhållanden

Jordartskartan visar att det finns olika jordarter inom planområdet. I planområdets västra del, där planområdet ansluter i Kvarntorpsrondellen utgörs jordlagret av isälvsediment, därefter sträcker sig ett parti med mosstorp ungefär fram till södra stambanan. Öster om stambanan fram till Isåsavägen där planområdet ansluter i öst finns morän.



Källa: apps.sgu.se/geokartan

Ramböll har också gjort en geoteknisk undersökning (unr: 1320034456. Södra vägen, Nässjö) vilken sammanfattas nedan i kursiv stil.

Utförda undersökningar visar att jordlagerföljden mellan Kvarntorpsrondellen och Södra stambanan utgörs av mossetorp på sandig morän/ sandmorän.

Undersökningarna visar vidare att jordlagerföljden mellan Södra stambanan och Isåsavägen utgörs av mulljord på sandig morän, förutom i ett begränsat område omedelbart öster om Södra stambanan där jordlagerföljden består av kärrtorp på sandig morän/ sandmorän.

Förorenad mark

Där planområdet angör i en planerad cirkulationsplats till Isåsavägen noterades i det inledande arbetet en risk för förorenad mark. De har tidigare legat en handelsträdgård på platsen varför misstankar om olika typer av bekämpningsmedel finns. Bekämpningsmedel som är skadliga för människors hälsa och miljö användes vanligtvis vid handelsträdgårdar under den senare halvan av 1900-talet. Vid en undersökning av Vatten och Samhällsteknik AB som genomfördes hösten 2018 fann man föroreningar i vissa jordprover samt spår i grundvattenprover. I huvudsak detekterades halter över så kallad känslig markanvändning, vid ett område fann man föroreningar över riktvärdena för så kallad mindre känslig markanvändning.

På plankartan har ett område skrafferats där särskilt omhändertagande av jordmassor kan behöva ske (på plankartan angivet under rubriken Upplysning). Inom området har slagg påträffats. Enligt utredningens rekommendationer bör inte massor som innehåller slagg användas för planens genomförande. Istället bör de massor som innehåller slagg omhändertas och lämnas till godkänd anläggning. Före markarbeten inom detta område ska därför samråd ske med tillsynsmyndigheten som anger förutsättningarna för arbete, masshantering och tillsyn.

Kulturmiljö

Den aktuella platsen har tidigare varit föremål för arkeologisk utredning. Jönköpings länsmuseum utförde under 2004 en inledande arkeologisk utredning på uppdrag av Nässjö kommuns dåvarande miljö- och byggförvaltning. I den arkeologiska utredningen är det område 4 som omfattas av planområdet. Området definieras, på grund av sitt topografiska läge, som lämpligt ur boplatssynpunkt. Under den arkeologiska utredningen påträffades fossil åker i form av ett tiotal röjningsrösen samt stenröjda ytor.

Utredningen kom fram till att det är angeläget att en maskinavbaning görs på de boplatstliknande områdena som påträffats inom område 4, alltså inom det aktuella planområdet. Utredningen påpekar också att det i det fall boplatslämningar påträffas i området bör de intilliggande fossila odlingslämningarna undersökas arkeologiskt och mätas in med totalstation.

Ytterligare arkeologiska utredningar har gjorts av Jönköpings länsmuseum under 2017 och 2018. Den utredning som gjorts visar att inga fornlämningar finns inom området. Två fossila åkrar påträffades och var kända sedan tidigare. Dessa bedöms dock ha tillkommit under senare tiders odling och är därför inte fornlämningar utan så kallad övrig kulturhistorisk lämning.

Inom planområdet finns tre stenmurar som påverkas av den nya vägsträckningen. Dessa stenmurar betraktas som biotopskyddsområden på grund av dess placering inom jordbruksmark. Ansökan om dispens från biotopskyddet handläggs av Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Då planens syfte är att, med stöd av den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad, tillskapa en andra etapp av Södra vägen som är en ringled runt Nässjö stad ska kunna realiseras. Åtgärden förväntas bidra till Nässjö stad och kommunens tillväxt och utveckling. Som särskilt skäl anges därför att den planerade exploateringen är av stort allmänt intresse.

Länsstyrelsen i Jönköpings län har godkänt dispensen från biotopskyddet med villkor om kompensationsåtgärder. Påverkade stenmurar samlas i området vid ny planerad cirkulation vid Isåsavägen i form av ny mur med lutning samt buffert av överblivna stenar i form av stenröse.

Planerad markanvändning och bebyggelse

Utbyggnad av Södra vägen

Under många år har det funnits ett behov att bygga ut en ringled runt Nässjö stad. I dagsläget sträcker sig ringleden från Kvarntorpsrondellen via trafikplats Gamllarp vid väg 40 till Sörängsrondellen (väg 40 ses som en del av ringleden). En utbyggnad av Södra vägen mellan Kvarntorpsrondellen och Sörängsrondellen innebär att ringleden sluts. Det innebär att mycket trafik från andra tätorter i kommunen och trafik från andra kommuner inte behöver belasta trafiken i centrum utan kan ta sig förbi centrala Nässjö stad. Även mycket intern trafik i Nässjö stad kan använda ringleden istället för att behöva belasta centrum. Vägen är en del i genomförandet av den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad. I dagsläget finns endast två sätt att ta sig över södra stambanan söder om centrala Nässjö stad. Brogatan som idag är kraftigt trafikerad samt bron på Spexhultsvägen som börjar bli uttjänt och inte är anpassad för tung trafik.

Södra vägen är också en viktig åtgärd ur risk- och sårbarhetssynpunkt. Vid utryckningskörning till området väster om järnvägen inom Nässjö stad är färdvägen i dag via centrum och Brogatan. Om det inte skulle vara möjligt att komma fram på Brogatan skulle körtiden förlängas avsevärt. Genom att anlägga Södra vägen minskar sårbarheten. Ett mindre antal utryckningskörningar skulle även passera genom centrum. Analyser visar att om det framförallt är till områdena i sydvästligaste delen av centralorten som körtiderna för utryckningsfordon minskar till följd av Södra vägen.

Eftersom södra stambanan korsar planområdet kommer en planskild korsning att krävas för att på ett säkert sätt kunna korsa järnvägen. Detta görs genom en planerad bro för biltrafik och gång- och cykelväg. De topografiska förutsättningarna på platsen tillåter möjligheten att skapa en planskild korsning över järnvägen.

I anslutning till den aktuella etappen av Södra vägen har även ett område för bostäder pekats ut i den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad, antagen kommunfullmäktige den 16 juni 2016. Detta område ingår inte i planen utan hanteras i en separat detaljplan.

Gator och trafik

Planområdet planläggs för vägändamål genom bestämmelsen **VÄG** och **T₁**-Järnvägstrafik.

Eftersom planområdet korsas av södra stambanan planeras en vägbro över järnvägen. Den planskilda korsningen mellan den av Trafikverket ägda järnvägsfastigheten och den allmänna gatan planläggs som **T₁** – Järnvägstrafik. I planbestämmelsen ingår all väg- och spårtrafik på kvartersmark. Användningen kompletteras med den administrativa bestämmelsen **t₁**, som innebär markreservat för bro för allmännyttig trafik. På så sätt öppnas möjligheten att skapa markreservat över järnvägen där en planskild korsning kommer krävas. Området för markreservatet **t₁** är utritat med två meters marginal på båda sidor från det projekterade väg och gång- och cykelvägsområdet.

Planområdet är väl tilltaget på flera platser för att kunna tillgodose de behov som en väg av denna omfattning kräver. Belagd bredd på vägen planeras till 8 meter beräknats, förutom i anslutning till den planerade cirkulationsplatsen där vägvägnittet blir bredare. Den topografiska situationen i kombination med Södra stambanan innebär att ett område med slänter med en lutning 1:3 breddar planområdet, som mest i närheten av den bro som krävs över stambanan.

En illustrationslinje för planerad gång- och cykelväg finns utritad i plankartan. Gång- och cykelvägen är projekterad för en bredd av 3 meter och kommer följa vägen på den norra sidan. Det är av stort kommunalt intresse och andra samhällsekonomiska vinster i att anlägga en gång- och cykelväg för att kunna knyta samman Nässjö stads olika delar på så sätt.

Vid Isåsavägen anläggs en cirkulationsplats med tre anslutande vägar där Södra vägen och Isåsavägen möts. I östlig riktning från den nya cirkulationsplatsen kommer Södra vägen fortsätta i senare etapper och slutligen ansluta i Sörängs-rondellen.

Hastigheten på Isåsavägen är idag 70 km/h där cirkulationsplatsen planeras. I och med att cirkulationsplatsen anläggs kommer hastigheten sänkas till en skyltad hastighet av 60 km/h. Den planerade hastigheten för Södra vägen är 80 km/h.

Inom planområdet och dess närhet finns idag en del upptrampade stigar som bedöms användas för stadsnära rekreation. Vägen kommer bli en tydlig barriär i området för rörelser i nord-sydlig riktning, både för växter, djur och människor. För att minska barriäreffekten vidtas flera åtgärder. I anslutning till bron över stambanan finns möjligheter att passera under bron på båda sidor om järnvägen. Någon gång/cykelväg kommer dock inte anläggas men utrymmet kan användas vid till exempel skogspromenader. Ungefär mitt på vägsträckan mellan stambanan och Isåsavägen anläggs en särskild **tunnel** för framförallt gångtrafik. Denna kan användas för att nå naturområden söder om vägen, inte minst till nytta för planerat bostadsområde norr om vägen. De planskilda passagerarna kan naturligtvis även användas som spridningskorridorer för växter och djur. Vid

cirkulationsplatsen Södra vägen/Isåsavägen anläggs flera planpassager för gång- och cykeltrafik. Med anledning av den låga hastigheten på trafiken så bedöms inte planskilda korsningar nödvändiga.

Störningar och risker

Skydd

Ett område utmed Södra vägen planläggs med användningen ”SKYDD”. Detta kompletteras också med egenskapsbestämmelse om ”vall 2,0” för att precisera att skyddsåtgärden utformas i form av bullervall om 2,0 meter över anslutande marknivå. Ett område för ”skärm/vall 2,0” har också markerats i plankartan för att kunna möjliggöra skydd där gångtunnel under vägen planeras. Ännu ett område för ”skärm/vall 2,0” finns i anslutning till gång och cykelväg, detta för att ytterligare förhindra att trafik från den nya vägen påverkar befintliga eller nya bostäder med buller. Området för bullervall är rejält tilltaget med cirka 12-15 meters avstånd från det beräknade vägområdet. Inom området avses bullervall anläggas, kompletterat med bullerplank i anslutning till tunneln. Skogsområdet som ligger norr om planområdet är utpekad som ett utbyggnadsområde för bostäder i den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad. Med vallen kan gällande bullerriktvärden för bostadsområdet klaras, och den fungerar även som en naturlig avgränsning mellan väg och bostäder.

Företaget Soundcon har tagit fram en bullerutredning (Soundcon 12611 Södra Vägen, Trafikbullerutredning, 2018-08-16) som visar att gällande riktlinjer för buller inte överskrids för planerad markanvändning.

Trafik

Planområdet planläggs till största del med ”VÄG” vilket innebär att biltrafik kommer vara dominerande. Detta medför risker för trafikolyckor. Själva vägområdet är 8 meter brett och kommer vara skild från den planerade gång- och cykelvägen med ett dike.

Den planerade hastigheten för Södra vägen är 80 km/h.

Risker med farligt gods

Eftersom den föreslagna vägen med största sannolikhet kommer att bli transportled för farligt gods är det viktigt att beakta detta i planarbetet, inte minst med anledning av närliggande bostadsfastigheter samt framtida planerade bostäder norr om vägsträckningen. Vägen utgör ingen rekommenderad led för farligt gods i ett större perspektiv (som riksväg 40) men kommer vara en lämplig väg för farligt gods som behöver transporteras mellan stadsdelar och transporter från/ till anslutande länsvägar.

Det finns idag inga generella nationella riktvärden som slår fast vilka risker eller skyddsavstånd som kan vara acceptabla i samband med planering i närheten av trafikleder för farligt gods på vägnätet. Riksväg 40 förbi Sörängen i Nässjö är

huvudsaklig transportled för farligt gods och bör vara det även i framtiden. I den föreslagna detaljplanen för Södra vägen finns ett utpekad område för ”SKYDD” som också innefattar en bullervall på 2,0 meter över anslutande marknivå. Vid en eventuell olycka med farligt gods bedöms bullervallen kunna omhänderta avåkning och tillhörande diken avledning av utsläpp i flytande form. Störst risk för olyckor förväntas vara i närheten av den planerade cirkulationen men där är hastigheten som lägst varför skador på fordon begränsas. De åtgärder som vidtagits bedöms som tillräckliga med hänsyn till risker kopplade till farligt gods.

Barnperspektivet

En planläggning av det aktuella området kan påverka barn. Planområdet tar en del skog och därmed naturupplevelser i anspråk. Inom planområdet finns dock inga anordningar för barn och inte heller bostäder eller skola i omedelbar närhet. Området nyttjas dock av barn och vuxna i begränsad omfattning. Planläggningen av området tillskapar gång- och cykelvägar, något som kan knyta ihop olika stadsdelar inom Nässjö stad och på så sätt vara positivt ur ett barnperspektiv.

Funktionshinderperspektivet

Gång- och cykelvägar i området anläggs med låga lutningar så långt detta är möjligt med hänsyn till naturförutsättningarna. Belysning kommer anläggas utmed Södra vägen.

Teknisk försörjning

Eftersom planområdet till absolut största del omfattas av VÄG krävs inga markreservat för allmännyttiga ändamål då detta ingår i markanvändningen. Däremot finns en del ledningar i både Isåsavägen och Kvarntorpsrondellen där planområdet helt eller delvis angränsar till. Nässjö Affärsverk har lågspänningskabel, optokabel i både Kvarntorpsrondellen och Isåsavägen samt en matarkabel i Isåsavägen och en råvattenledning i närheten av Kvarntorpsrondellen. Även Skanova har kabel och luftledningar i både Kvarntorpsrondellen och Isåsavägen.

För vägen krävs egentligen endast el till belysning, något som kan kopplas på med gällande förutsättningar.

Dagvatten från vägområdet infiltreras i vägen och avleds i sydlig riktning mot inom fastigheten Handskeryd 1:1. Området har bra geologiska förutsättningar för en hållbar dagvattenhantering. Området ska inte vara verksamhetsområde för dricksvatten, spillvatten eller dagvatten.

Genomförande

Konsekvenser av planens genomförande

Planens genomförande innebär att naturmark i form av blandskog tas i anspråk för en ny vägsträckning mellan Isåsavägen och Kvarntorpsrondellen.

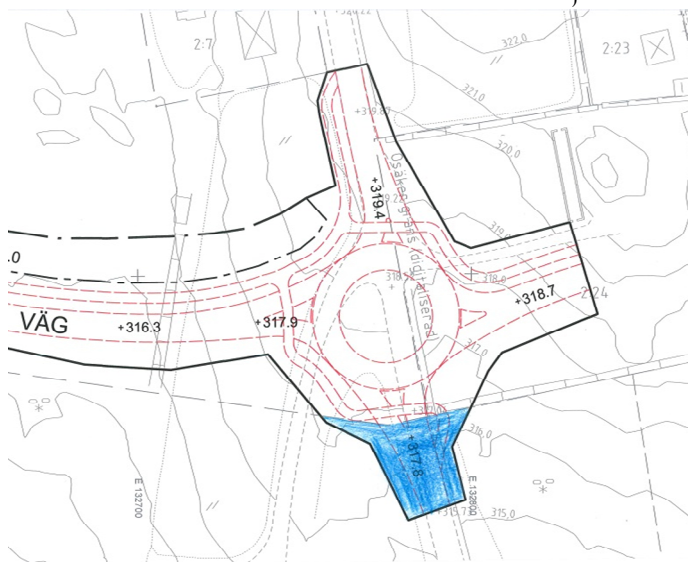
Planens genomförande innebär att en av fyra etapper av Södra vägen kan genomföras. Södra vägen innebär att transporter mellan östra, södra och västra delarna av staden, och även anslutande läns- och riksvägar, får en mycket god vägförbindelse. Detta bidrar bland annat till mindre trafiktryck i centrala Nässjö som redan idag har en hög belastning, exempelvis tung trafik som inte är lämplig på flera av stadens gator. Detta minskar trafikbuller, ökar trafiksäkerheten/tryggheten och förbättrar luftkvaliteten i centrala Nässjö.

Eftersom bullerutredningen visar att riktvärden för buller överskrids utan bullervall vid befintlig bebyggelse är vall/skärm en förutsättning för detaljplanens genomförande.

Fastighetskonsekvenser

Eftersom den absolut största delen av planområdet omfattas av kommunägda fastigheter kommer de fastighetsrättsliga åtgärderna bli små.

Cirka 500 m² av nuvarande Isåsa 2:26 överförs via fastighetsreglering till Handskeryd 1:1 som är kommunens fastighet. Markreservat kommer även bildas för bron över stambanan som berör Nässjö 13:1.



Närbild över den del av fastigheten Isåsa 2:26 (blå) som omfattas av planläggningen.

Nässjö kommun tar över väghållarskapet av delar av Isåsavägen. Detta innebär att det kommunala väghållarskapet på Isåsavägen utökas söderut och inkluderar cirkulationen.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvars- och kostnadsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för iordningställandet av en ny vägsträckning med tillhörande gång- och cykelväg med mera samt skydd i form av bullervall.

Trafikverket har ansvar för kvartersmarken, det vill säga den bro som kommer krävas över Södra stambanan där Trafikverket är fastighetsägare.

Nässjö kommun tar initiativ till bildande av servitut för den planskilda korsningen över järnvägen.

Avtal är upprättat mellan Trafikverket och Nässjö kommun gällande berörda åtgärder där Nässjö kommun står för samtliga kostnader i projektet.

Tidplan

Detaljplanen skickas för granskning under november 2018, beräknas antas i januari 2019 och vinna laga kraft i februari 2019. Därefter kan fastighetsbildning ske och åtgärder vidtas för att genomföra planen.

Medverkan

Handlingarna har upprättats av samhällsplaneringskontoret i samråd med tekniska serviceförvaltningen.

Revidering

Planbeskrivningen har sedan granskningsversionen av planförslaget reviderats med ett stycke om den förorenade mark som finns inom området längs med Isåsavägen. Se mer under rubriken ”Förorenad mark”.

I plankartan har en upplysning på det förorenade området markerats. Dessutom har skyddsområdet förlängts i västlig riktning.

I tjänsten

Fredrik Rendahl
Planarkitekt