



**NÄSSJÖ
KOMMUN**



Detaljplan för Del av Äng 1:5 m.fl. Ängs tätort, Nässjö kommun

Upprättad av Nässjö kommun, samhällsplaneringskontoret 2018-09-19
med utökat förfarande

Planbeskrivning

Diarienummer 2018-795

Antagen av SPN 2019-05-15 § 98
Laga kraft 2019-06-14

Innehållsförteckning

INLEDNING.....	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	3
PLANDATA OCH AVGRÄNSNING	3
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	4
ÖVERSIKTSPLAN	4
GÄLLANDE DETALJPLANER.....	4
RIKSINTRESSEN	5
BESLUT OM NY DETALJPLAN	5
UNDERSÖKNING OM MILJÖPÅVERKAN.....	5
<i>Bakgrund</i>	5
<i>Sammanvägd bedömning och motiverat ställningstagande</i>	5
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	5
MARK OCH VEGETATION	5
GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	5
NUVARANDE MARKANVÄNDNING OCH BEBYGGELSE	6
<i>Bebyggelse</i>	6
<i>Mark och vegetation</i>	6
<i>Gator och trafik</i>	6
PLANERAD MARKANVÄNDNING OCH BEBYGGELSE.....	6
<i>Ny planskild korsning i Äng samt stängning av befintlig plankorsning</i>	6
<i>Planbestämmelser</i>	8
STÖRNINGAR OCH RISKER	9
<i>Risk för översvämning</i>	9
<i>Trafikbuller</i>	9
<i>Trafik</i>	9
BARNPERSPEKTIVET	11
TEKNISK FÖRSÖRJNING	11
<i>Upphävande av del av gällande detaljplan</i>	11
GENOMFÖRANDE.....	11
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE	11
<i>Markanvändning</i>	11
<i>Vattentäkt</i>	12
<i>Trafik genom samhället</i>	12
<i>Samhällets uppbyggnad/rörelsemönster/trygghet</i>	12
<i>Påverkan på enskilda fastigheter</i>	12
FASTIGHETSKONSEKVENSER	13
GENOMFÖRANDETID	13
ANSVAR- OCH KOSTNADSFÖRDELNING	13
TIDPLAN	14
MEDVERKAN.....	14

Inledning

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen upprättas för att möjliggöra en ny planskild vägkorsning av järnvägen i Äng. Området är detaljplanlagt med en gällande byggnadsplan, lagakraftvunnen 1965.

Idag finns bara en korsning över järnvägen i Äng. Denna korsning ligger i plan, och Trafikverket arbetar för att ta bort denna typ av korsningar längs Jönköpingsbanan. Detta kräver då att en ny planskild passage av järnvägen byggs. En tidigare förstudie utredde ett tunnelalternativ i västra delen av samhället och ett broalternativ i östra delen. Utifrån detta och tillhörande samråd valdes att arbeta vidare med tunnelalternativet och pröva detta genom upprättande av ny detaljplan.

Vidare har utredningar gjorts där tunnelalternativet visat sig vara omständligt och dyrt då stora åtgärder måste göras på järnvägen eftersom det inom den planerade sträckan finns både växlar och andra tekniska detaljer som gör tunnelalternativet svårt. Därför har ytterligare ett alternativ tagits fram där en bro över järnvägen nu utreds genom detaljplan. Detta i samma läge som det beslutade tunnelalternativet.

Planområdet är uppdelat i två separata delar. En större del för den planskilda korsningen samt en del kring nuvarande plankorsning som stängs. Det västra av de två planområdena, det som avser bro över järnvägen är sedan tidigare planlagt för bostads- och handelsändamål, småindustri, järnvägsändamål samt allmän plats gata/torg. I det östra planområdet gäller allmän plats gata/torg samt järnvägsändamål.

En del av gällande byggnadsplan från 1965 upphävs eftersom den nya detaljplanen inte möjliggör exploatering enligt gällande detaljplan.

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

Plandata och avgränsning

Planområdet är beläget i Äng cirka 1 mil väster om Nässjö stad.

Planområdets areal är cirka 13000m² för området som omfattar ny bro. Området som omfattar stängning av plankorsning samt vändplan har en areal av cirka 4500m².

Detaljplanen omfattar fastigheterna Äng 1:7, Äng 1:5 och Äng 1:6, Äng S:1 samt Barkeryd 4:1.

Barkeryd 4:1 ägs av staten genom Trafikverket. Äng S:1 är en delägd samfällighet. Resterande fastigheter som omfattas av de båda planområdena är i privat ägo.

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



Översiktsbild över de båda planområdena, området för ny väg och bro till vänster och befintlig plankorsning till höger.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Den kommunomfattande översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige den 28 februari 2013, redovisar inte några särskilda riktlinjer eller rekommendationer för det aktuella planområdet.

Gällande detaljplaner

För planområdena gäller idag *Byggnadsplan för Ängs stationssambälle*, fastställd av länsstyrelsen 1965-06-16. Planområdena är planlagda för bostads- och handelsändamål, småindustri, järnvägsändamål samt allmän plats gata/torg.

Det västra planområdet angränsar till *Ändring av byggnadsplan för Ängs stationssambälle* fastställd av länsstyrelsen 1971-04-13.

Riksintressen

Järnvägen mellan Nässjö och Falköping, den så kallade Jönköpingsbanan, korsar de båda planområdena. Järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Beslut om ny detaljplan

Samhällsplaneringsnämnden beslutade 2018-02-21 att uppdra åt samhällsplaneringskontoret att ta fram en ny detaljplan för området.

Undersökning om miljöpåverkan

Bakgrund

Kommunen ska vid upprättande av planer och program undersöka om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken kapitel 6. I sådana fall ska en strategisk miljöbedömning göras.

En undersökning gällande om detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan har upprättats, daterad 2018-08-27. Undersökningen sammanfattas nedan.

Sammanvägd bedömning och motiverat ställningstagande

Den planerade markanvändningen bedöms som lämplig med hänsyn tagen till gällande plan- och miljölagstiftning. Gällande miljö kvalitetsnormer bedöms inte överskridas. Framförallt ökar trafiksäkerheten vid passage av järnvägen vilket även minskar risken för olyckor som skulle kunna påverka till exempel vattentäkten. Vissa rörelsemönster i samhället påverkas och några delar av samhället får längre väg till bland annat fotbollsplanen. Detaljplanens genomförande bedöms sammantaget vara i linje med miljömålet ”God bebyggd miljö”.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalken kapitel 6 och en strategisk miljöbedömning behövs därför inte göras.

Förutsättningar och förändringar

Mark och vegetation

Vegetationen i västra planområdet består av mindre del träbeksädd mark längst upp mot Fågelvägen och jordbruksmark i den del av planområdet som ligger inom Äng 1:5 och som sluttar ner mot järnvägen. Området söder om järnvägen är också trädsbevuxet.

Geotekniska förhållanden

Området består enligt jordartskartan översiktligt av sandig morän och kärrtorv. Närmare geotekniska utredningar har gjorts i utredningsarbetet (bland annat *PM hydrologisk utredning, Sweco 180427*).

Nuvarande markanvändning och bebyggelse

Bebyggelse

Inom planområdena finns inga byggnader. Planområdena korsar Jönköpingsbanan.

Mark och vegetation

Planområdet i norr berör till stora delar jordbruksmark och innehåller en del träd i norra delen. Det östra planområdet består till största del av redan hårdgjorda ytor. Här kommer planerad vändplats kräva sänkning av marknivån då marken väster om Fågelvägen ligger högre än vägen.

Inom det västra planområdet finns en åkerholme på den norra sidan av järnvägen. Åkerholmen har tidigare fungerat som matkällare. Åkerholmen är utformad med lagd sten och har under åren samlat på sig buskar och annan växtlighet. Enligt den förprojektering som finns för vägbanan finns det möjlighet att åkerholmen tar skada av planerad vägsträckning. Trafikverket har ansökt om dispens från biotopskyddet och ärendet handläggs hos Länsstyrelsen. Den planerade vägsträckningen medför en tryggare passage för samhällets invånare och bidrar till en utveckling av tätorten. Kompensationsåtgärder för skada som uppstår för åkerholmen kan genomföras, exempelvis genom att förstärka andra biotopskyddade områden runt planområdet. Dispensansökan har handlagts av Länsstyrelsen i Jönköping som har medgett dispens för de åtgärder som måste göras och som påverkas inom planområdet.

Sweco har på beställning av exploatören tagit fram en naturvärdesinventering för hela det planerade vägområdet från Fågelvägen till Högåsavallen. Sammanlagt har fem områden pekats ut med ett påtagligt naturvärde, av dessa innefattar det västra planområdet två av dessa områden och det östra planområdet gränsar endast till ett av områdena med järnvägen som avgränsning.

För det västra planområdet innefattar naturvärdesinventeringen två områden som påverkas av vägsträckningen. Det ena i närheten av Fågelvägen och det andra strax efter järnvägen. I området söder om järnvägen har en åkerholme och ett odlingsröse påträffats vilka båda innefattas av tidigare nämnd ansökan från biotopskyddet. Inom områdena har även ett antal skyddade arter påträffats däribland vanlig groda, vanlig padda samt huggorm.

Gator och trafik

Jönköpingsbanan mellan Nässjö och Falköping som berörs i båda planområdena trafikeras av persontåg och godståg under större delen av dygnets timmar. Banan är hårt belastad och satsningar görs nu för ökad framkomlighet och säkerhet. Planområdena berör i båda delar Fågelvägen som idag är huvudvägen genom Ängs samhälle. Fågelvägen är under statlig väghållning och har därför siffror över årsmedeldygnstrafik (ÅDT, totaltrafik) genom Nationella vägdatabasen. Där framgår att totaltrafiken ligger på 251-500 fordon längs Fågelvägen.

Planerad markanvändning och bebyggelse

Ny planskild korsning i Äng samt stängning av befintlig plankorsning

Trafikverket ansökte i april år 2015 om upphävande av servitut över järnvägen vid en plankorsning i Äng (västra delen av Ängs samhälle). Även passagen av

Fågelvägen (korsning med bomanläggningar där det finns mötesspår) önskades i ett senare skede stängas. Anledningen till stängningarna är dels risken för olyckor samt att en hastighetshöjning på järnvägen planeras.



De plankorsningar som avses stängas.

Eftersom man stänger två plankorsningar kommer en ny korsning att krävas i samhället, vilken då avses utformas planskild. Trafikverket tog tidigt genom konsultföretaget WSP fram två alternativ till en ny planskild korsning. Dels ett alternativ som innebar en bro över järnvägen i östra delen av samhället. Dels ett alternativ som innebar en tunnel under järnvägen, mer centralt i samhället. De två alternativen hade ungefär samma kostnad. De boende i Äng har fått möjlighet att yttra sig om de två olika alternativen. Majoriteten av yttrandena som kommunen tog emot talade för det framlagda tunnelalternativet, vilket Trafikverket och Nässjö kommun tidigare valde att gå vidare med. Senare har Trafikverket konstaterat att en tunnel under järnvägen i beräknat läge innebär större kostnader och är mer omständlig än man tidigare trott. Detta på grund av att flertalet tekniska detaljer som krävs för järnvägen finns utmed sträckan. Under byggtiden för tunneln hade tillfälliga åtgärder krävts på järnvägen som hade blivit för kostsamma och tidsfrestande. Därför föreslås nu en bro över järnvägen i samma läge som det framlagda tunnelalternativet.

Det alternativ som kommunen och Trafikverket valt att gå vidare med innebär alltså att en bro föreslås över järnvägen cirka 680 meter nordväst om befintlig järnvägsplanering.

För Äng som samhälle är en planläggning av området av stor betydelse. Ängs tätort är till övervägande del bebyggt på den norra sidan av järnvägen. Till viss del finns också bebyggelse söder om järnvägen också men framförallt finns samhällets fotbollsplan på denna sida av järnvägen.

Den nya vägen detaljpaneläggs till och med järnvägen och förbi dit där vägen återigen förväntas ligga i höjd med omgivningen. Sträckning och standard på

resterande vägsträcka upp mot Högåsavallen och befintlig väg kommer att hanteras i en lantmäteriförrättning. Ny väg avses bli ca 6 meter bred på huvuddelen av sträckan förutom över bron där bredden blir ca 7 meter.

Ur ett sårbarhetsperspektiv innebär en ny vägsträckning bättre förutsättningar för utryckningsfordon som inte längre blir beroende av det bomsystem som idag finns på den plankorsning som avses stängas.

Planbestämmelser

Västra delen

Det västra planområdet, där bron över järnvägen planeras planläggs vägsträckningen till största del **VÄG** med enskilt huvudmannaskap. Den planskilda korsningen som uppstår vid bron anges som **T**- Järnvägstrafik över den mark som ägs av Trafikverket, Barkeryd 1:4. I planbestämmelsen ingår all väg – och spårtrafik på kvartersmark. Användningen kompletteras med den administrativa bestämmelsen **t**, som innebär markreservat för bro för allmännyttig trafik. På så sätt finns möjligheten att skapa markreservat under järnvägen där en planskild korsning planeras. I stora drag är nuvarande planförslag likt gällande byggnadsplan som dock föreslår väg i tunnel under järnvägen i detta läge. Dock har vägen en lite annan sträckning norr om järnvägen jämfört med det som nu föreslås. Denna väg och tunnel har emellertid aldrig blivit genomförd. Vägsträckan norr om järnvägen kompletteras också med ett utfartsförbud mot fastigheterna öster om den planerade vägen. Detta för att säkerställa att framtida påfarter på vägen inte anordnas. För att säkerställa att möjligheten att nå Äng 1:5 på den östra sidan av planerad väg lämnas ett utrymme av cirka 7 meter från utfartsförbudet.

Östra delen

I gällande byggnadsplan finns en utritad passage över järnvägen som anger ”*Del av järnvägsområde för allmän gångtrafik på bro över järnväg*”, betecknad ”Tjx”. Denna bro har heller aldrig genomförts utan nuvarande plankorsning har bibehållits. Eftersom plankorsningen avses stängas så görs detaljplanen även om i denna del, så att den överensstämmer med de behov och förutsättningar som finns idag. Då en del biltrafik och även tyngre trafik som tillhandahåller en allmän service som till exempel renhållningsfordon och snöröjningsfordon behöver vända när plankorsningen stängs, är målet med denna planändring att skapa en vändplats för dessa och övrig trafik. Utöver detta ändras planen på ett litet område söder om Äng 1:105. Området är idag planlagt som bostadsmark men är i praktiken vägområde vilket det lämpligast utgör. I denna del ändras alltså detaljplanen till de förutsättningar som råder idag.

Området som ägs av Trafikverket planläggs likt tidigare med kvartersmark för järnvägsändamål, i plankartan angivet **T**- Järnväg. Fågelvägen får användningen **GATA** med enskilt huvudmannaskap. Exakt placeringen av vändplatsen är fortfarande under utredning men ett ungefärligt läge illustreras på plankartan. Närmare projektering kommer ske till planens granskningsskede. Av denna anledning är också området som är avgränsat för vändplanen väl tilltaget i detta

skede. Avståndet mellan den delen av planområdet som är avsedd för T-Järnväg och det område som är avsedd för GATA med vändplan är 8 meter, baserat på Trafikverkets bestämmelser om avstånd från sidospår till närmsta väg.

Under tiden då planförslaget varit ute på samråd har det framkommit att det finns ett stort antal ledningar inom främst det östra planområdet. Av denna anledning har ett antal **u-område** satts ut inom planområdet. Dessutom finns en transformatorstation cirka 2,5 meter utanför planområdesgränsen. Därför finns också ett område för **E-Tekniska anläggningar** inom planområdet.

Störningar och risker

Risk för översvämning

Detaljplanen föreslår att det aktuella området används för VÄG varför området planeras hårdgöras. I och med att höjden varierar vartefter bron korsar järnvägen förväntas inte vägen översvämmas. Dagvatten från vägen omhändertas via vägdiken och leds mot trumma i höjd med broströden. Söder om järnvägen leds dagvatten söderut via vägdiken för att sedan följa naturlig avrinning västerut.

Trafikbuller

Planförslaget bedöms inte leda till att några riktvärden avseende trafikbuller överskrids. Trafiken på södra Fågelvägen minskar och den nya västra vägsträckningen bedöms med anledning av avstånd till bostäder och trafikmängd inte orsaka trafikbuller överstigande gällande riktvärden.

En inledande bullerbedömning har gjorts(2018-10-24) baserad på 700 fordon med en medelhastighet på 50 km/h utmed Fågelvägen. Avståndet mellan den projekterade vägbanan och fasad är 27 meter och ger enligt bullerberäkningsprogrammet ett värde av 48 (dBA) ekvivalent ljudnivå och 68 (dBA) maximal ljudnivå.

Ny detaljplan ger förutsättningar för planerad ökad hastighet på Jönköpingsbanan. Konsekvenser ur bullersynpunkt får utredas inom ramen för det projektet där Trafikverket ansvarar. Beslut om hastighet på Jönköpingsbanan och eventuella åtgärder hanteras alltså inte inom denna detaljplan.

Trafik

Fågelvägen är under statlig väghållning genom Trafikverket. Även i tidigare kapitel framgår att Nationella vägdatabasen anger att totaltrafiken längs Fågelvägen är 251-500 fordon/dygn.

Eftersom Fågelvägen är en matargata genom hela Ängs samhälle och fungerar som en ryggrad i samhällets infrastruktur går det att anta att en stor del av den trafiken inte kommer att använda den föreslagna vägen i samma utsträckning som Fågelvägen. Alltså kommer trafiken på den föreslagna vägen vara betydligt mindre.

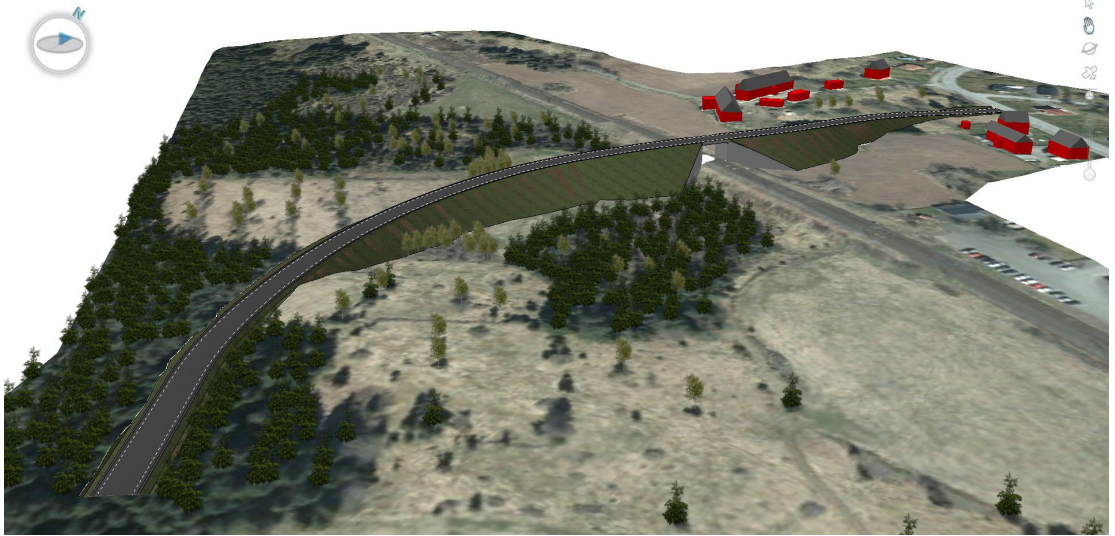


Illustration över vägbro. Från sydöst.



Illustration över vägbro. Från påfart nord

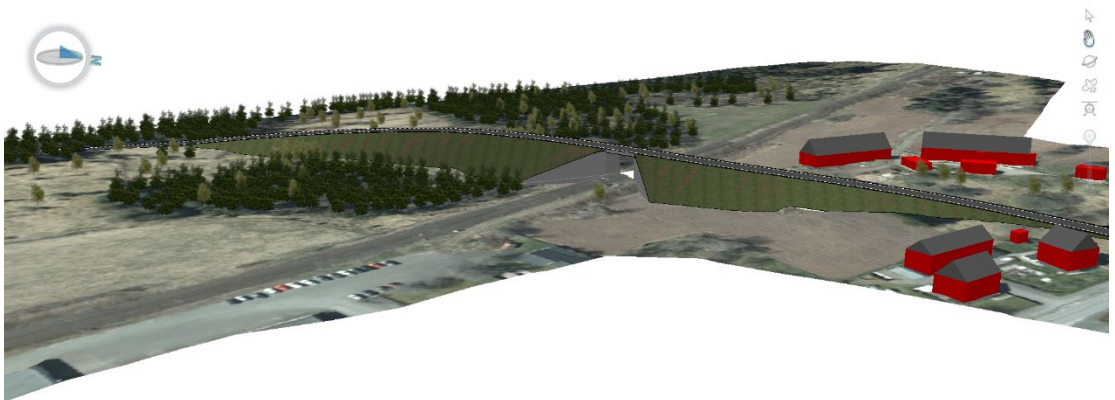


Illustration över vägbro. Från nordväst. Observera att ingen av illustrationerna ovan är bindande.

Barnperspektivet

Barn påverkas på flera sätt av den föreslagna planläggningen. Fågelvägens passage av järnvägen kommer stängas och en ny väg med planskild korsning byggs för att nå fotbollsplanen och bebyggelsen söder om järnvägen. I och med fotbollsplanens placering söder om järnvägen kommer många barn och unga använda vägen för att ta sig till planen. Detta innebär för vissa en längre väg men korsningen av järnvägen blir betydligt säkrare och risken för olyckor minskar.

Separat gång- och cykelväg kommer inte anläggas utmed den nya vägen då den är så lågt trafikerad. Större delen av framtida väg söder om järnvägen ingår inte i detaljplanen och sträckningen är ännu inte bestämd, det görs i kommande lantmäteriförrättning. Mer eller mindre lång sträcka kommer gå genom skogsmark varför det är viktigt med trygghetsökande faktorer som belysning till fotbollsplanen.

Teknisk försörjning

Vägens/gatans behov av teknisk försörjning begränsar sig till el och dagvatten. El finns utbyggt i samhället och delvis dagvatten. Eventuellt behov av kompletterande utbyggnad bedöms kunna göras inom den planlagda allmänna platsen i samhället.

Upphävande av del av gällande detaljplan

Som framgår av plankartan upphävs ett område om cirka 5000 m² av gällande byggnadsplan, lagakraftvunnen den 16 juni 1965. Upphävandet innebär att det område som utpekats, inte längre omfattas av byggnadsplanen för Ängs stations-samhälle.

I gällande byggnadsplan anges ”Område för bostads- och handelsändamål” för området som upphävs i planförslaget. I och med det aktuella planförslaget som anger en ny vägsträckning är det inte längre möjligt att använda området som tänkt. Därför upphävs den del av gällande byggnadsplan. Någon ny planlagd mark föreslås inte då området består av jordbruksmark som används idag.

Byggnadsplaner användes under mitten av 1900-talet och reglerade bebyggelse utanför staden. I dessa äldre planer fanns ingen genomförandetid utan fastighetsägarna såg själva till att genomförandet skedde under en ”rimlig” tid.

Genomförande

Konsekvenser av planens genomförande

Markanvändning

Detaljplanens genomförande innebär att obebyggd mark kommer tas i anspråk av till största del väg. I norra delen berörs till stor del jordbruksmark som alltid om möjligt ska undvikas. Någon bättre placering i närområdet bedöms dock inte finnas. Ett område om cirka 5000m² av gällande detaljplan upphävs enligt

förslaget då förutsättningarna för vidare bebyggelse enligt byggnadsplanen inte längre är möjlig.

Vattentäkt

Risker och oro för vattentäkten har varit en dominerande fråga under tidigare möten och samråd och vid valet mellan bro och tunnelalternativen. Brolösningen över järnvägen som nu föreslås kommer minska riskerna för befintlig vattentäkt, framförallt genom att plankorsningen vid vattentäkten stängs. Bron bedöms inte kunna påverka vattenkvalité eller vattenmängd för täkten.

Trafik genom samhället

Vägrafiken på Fågelvägen är relativt begränsad. Den som är påverkar dock närliggande fastigheter och samhället och kan upplevas besvärande, särskilt på vissa avsnitt. På tidigare möten har det framkommit att vägen bland annat används för förbindelsen mellan samhället och Rv 40 samt återkommande transporter av tunga fordon. Vid trånga vägsektioner som södra delen av Fågelvägen finns det problem idag särskilt vid passage med tunga/breda transporter. Detta problem avhjälpas med föreslagen bro.

Brolösningen förändrar trafikens rörelser genom samhället. Vissa delar som södra delen av Fågelvägen kommer då få betydligt mindre trafik, genomfartstrafiken upphör och en vändplats byggs. Norra delen av samhället kan istället få viss ökad trafik om fordon som idag använder vägen mot Bästhult istället tar vägen mot Björnholmen.

Samhällets uppbyggnad/rörelsemönster/trygghet

Nuvarande vägsträckning följer i allt väsentligt samhället och den öppna odlade marken och kantas av bebyggelse utmed huvuddelen av sträckan upp till fotbollsplanen. Sträckan utgör invanda och gena rörelsemönster mellan fastigheter och mellan samhället och fotbollsplanen. Stängningen av Fågelvägens passage av järnvägen och byggnation av ny väg kommer att innebära generellt ökade avstånd mellan samhället och fotbollsplanen/bebyggelse söder om järnvägen. Räknat från centrum av samhället så blir skillnaden ca 400 meter. Stora delar av samhället får genom åtgärden inledningsvis röra sig i motsatt riktning i förhållande till fotbollsplanen/bebyggelsen söder om järnvägen vilket påverkar den upplevda omvägen. Dessa faktorer gör att den nya lösningen innebär ökad risk för spårspring vid rörelser mellan fastigheter och målpunkter på olika sidor av järnvägen. En längre väg söder om järnvägen till stor del omgiven av skog bedöms också kunna upplevas som en mindre trygg. Själva passagen av järnvägen blir dock mycket tryggare.

Påverkan på enskilda fastigheter

Planförslaget får tydlig påverkan på vissa enskilda fastigheter genom relativt långa nya vägsträckningar som påverkar jord- och skogsbruksverksamheten på flera platser. Södra delen av Fågelvägen får en bättre situation med minskad trafik. Fastigheterna som ligger mellan fotbollsplanen och Fågelvägen får längre väg till huvuddelen av samhället.

Fastighetskonsekvenser

För allmän plats/väg inom Ängs samhälle råder idag enskilt huvudmannaskap genom Ängs vägförening. För den praktiska skötseln ansvarar Nässjö kommun genom Nässjö Affärsverk AB.

Det västra planområdet berör några jord- och skogsbruksfastigheter (Äng 1:7, Äng 1:5 och Äng 1:6), samfälligheten S:1 och järnvägsfastigheten Barkeryd 4:1. Områden planlagda som väg avses överföras från berörda fastigheter till en närliggande kommunal fastighet, preliminärt Äng 1:67. Den nya vägen kommer sedan ingå i Ängs vägförening. Den nya vägen inklusive bron är tänkt att ingå i Äng ga:1 som formellt förvaltas av Ängs vägförening. Ombildningen av Äng ga:1 hanteras av Lantmäteriet i en förrättning enligt anläggningslagen. I samband med detta kommer även vissa vägdelar utgå ur Äng ga:1, bl.a. den nuvarande järnvägsövergången. Mark planlagd som T ligger kvar inom fastigheten Barkeryd 4:1.

I det östra planområdet berörs mark huvudsakligen tillhörande järnvägsfastigheten Barkeryd 4:1 men även samfälligheten Äng S:1 och bostadsfastigheten Äng 1:105. Mark planlagd som GATA överförs till Äng 1:67.

Vägområdet på andra sidan järnvägen omfattar slänt för ombyggnad av vägen. Området kan ligga kvar inom Barkeryd 4:1 men omfattas av gemensamhetsanläggning.

Nuvarande plangräns mellan Fågelvägen och bostadsfastigheten Äng 1:105 överensstämmer inte med verkligheten och det som bedöms lämpligast eftersom en liten del av gatan är planlagd som bostadsmark. Detta justeras i planförslaget så att plangränsen anpassas till verkligheten.

Genomförandetid

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

Ansvars- och kostnadsfördelning

Trafikverket tar initiativ till, ansvarar för och bekostar plangenomförandet. Trafikverket bekostar lantmåteriförrättning, markköp samt byggnation av väg/gata och bro. Ett särskilt avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket gällande genomförandet. Detaljplanen bekostas av Trafikverket enligt särskilt avtal.

Efter plangenomförandet övertar vägföreningen områdena planlagda som Väg/Gata och ansvarar för drift och underhåll. Nässjö kommun genom Nässjö Affärsverk AB sköter idag drift och underhåll inom vägföreningens ansvarsområde. För områden planlagda som T ansvarar i övrigt Trafikverket för drift och underhåll.

Tidplan

Detaljplanen har skickats ut för samråd under januari/februari 2019, antas i maj 2019 och antas vinna laga kraft i juni 2019. Därefter kan fastighetsbildning ske och åtgärder vidtas för att genomföra planen.

Medverkan

Handlingarna har upprättats av samhällsplaneringskontoret i samråd med tekniska serviceförvaltningen och Trafikverket.

I tjänsten

Fredrik Rendahl
Planarkitekt