

Planprogram för västra Stockaryd

Sävsjö kommun, Jönköpings län



Diarienummer: KS 2024/202
Samrådshandling, datum för beslut

Innehållsförteckning

Planprogram för västra Stockaryd.....	1
Syfte och mål.....	4
Utgångspunkter och riktlinjer.....	4
Styrande dokument.....	4
Planeringsunderlag.....	5
Genomförande.....	6
Vad är ett planprogram?.....	6
Samråd och medborgardialog.....	6
Tidplan för planprogrammet.....	6
Etappindelning.....	6
Tidplan för detaljplaner.....	6
Förslag till utveckling för Stockarydsterminalen.....	8
Läge och markägoförhållande.....	8
Etapp Norra A – Industribyar med spårpotential.....	10
Etapp Norra B – Utökad industriby.....	10
Ny genomfartsväg för väg 761.....	11
Etapp Stockarydsterminalen – Kombiterminal och industriområden.....	11
Etapp Södra – Storskaliga etableringar med spårpotential.....	12
Etapp Spåranslutning – Infrastruktur för terminal och södra området.....	13
Etapp Unionsområdet – Befintlig industri i strategiskt läge.....	13
Planeringsförutsättningar.....	14
Kommunala.....	14
Planuppdrag.....	14
Detaljplan.....	14
Översiktsplan 2024.....	14
Stockarydsterminalen (etapp II).....	14
Stockarydsterminalen väster (lång sikt).....	14
Stockarydsterminalen söder (lång sikt).....	15
Hänsyn och konsekvenser.....	15
Riksintressen.....	15
Trafikkommunikation.....	15
Totalförsvaret och civilt flyg.....	15
Geotekniska förhållanden.....	16
Etapp Norra A, B och Unionsområdet.....	16
Etapp Stockarydsterminalen och Spåranslutning.....	16
Etapp Södra och Spåranslutning.....	17
Hydrologiska förhållanden.....	19
Markavvattningsföretag.....	19
Dagvatten.....	20
Strandskydd.....	24
Miljökvalitetsnormer.....	24
Luft.....	24
Vatten.....	24
Bäck från Ärnanäsasjön.....	24
Hägneån: Ljungaån - Bäck från Ärnanäsasjön.....	25
Fysiska miljön och platsen historia.....	25
Potentiellt förorenade områden.....	30
Naturvärdesinventering.....	32
Rekommenderade hänsyn och åtgärder.....	32

Kulturmiljö.....	32
Arkeologisk utredning, etapp 1, av område för planerad omlastningsterminal	33
Arkeologisk utredning, etapp 1 inför ny dragning av väg 761, sträckan Gamla Hjälmseryd - Stockaryd.	33
Fornlämnings- och Kulturmiljö	33
Ortnamn och Landskap	33
Fornlämningar Id 19 och 20; L1970:3216 område med fossil åkermark.....	33
Sociala aspekter	34
Barnperspektiv	34
Arbetsförsörjning och sysselsättning.....	34
Konsekvenser och åtgärder	34
Trafik	35
Vägar och anslutningar	35
Årsdygnstrafik	35
Beräknad trafikallstring	35
Etapp Norra A och B	35
Etapp Stockarydsterminalen	35
Etapp Södra	36
Stockarydsterminalen	36
Södra stambanan.....	37
Gång- och cykelvägar	37
Teknik	38

Syfte och mål

Syftet med planprogrammet är att visa hur västra Stockaryd ska utvecklas för industriändamål. Detta inkluderar utveckling baserat på den marknadsanalys och utvecklingsskiss som ett konsultbolag tog fram under 2023 och 2024 på uppdrag från kommunstyrelsen. Utvecklingsskissen är baserad på de verksamhets- och terminalytor som framgår av översiktsplanen från 2024.

Planprogrammet ska vägleda en etappvis detaljplaneläggningen för att säkerställa att områdets strukturer och funktioner samspelar logiskt. Det handlar om att få en övergripande bild på infrastruktur i området för dagvatten, spill- och dricksvattenledningar, energibehov, vägar och anslutningar.

Genom planprogrammet kan kommunen skapa en tydligare bild på vilka framtida investeringar som krävs. Allt från att köpa in fastigheter, kostnader för utredningar/detaljplaneläggning samt exploateringskostnader för iordningställande av ny infrastruktur. Det kommer bidra till en bättre bild när saker och ting kan förväntas ske, vilket underlättar kommunens budgetplanering i ett längre perspektiv på 10 år.

Utgångspunkter och riktlinjer

Planprogrammet är vägledande för efterkommande detaljplanering och är inte juridiskt gällande. De utgångspunkter och riktlinjer som efterkommande detaljplanering ska följa är:

- Planläggning görs på kommunägdmark i första hand.
- Helhetsbild för den samlade exploatering kring dagvattenhanteringen.
 - Hantera förorenat dagvatten
 - Hantera släckvatten vid släckarbeten
 - Dagvattenanläggningen bör bidra och gynnar biologisk mångfald
- Planprogrammet ska ligga till grund för kommunens budgetplanering för detaljplaneläggning.
- Möjliggöra en södergående växel på Södra stambanan för Stockarydsterminalen.
- Möjliggöra att Stockarydsterminalen kan utvecklas till att bli en kombiterminal.
- Skapa en ny koppling mellan väg 761 och 763.
- Att industrimark håller sig på ett avstånd på 100 meter från bostäder.
- Dikesföretag och vattenverksamhet kan kräva tillstånd eller omprövning.
- Räddningstjänsten krav på släckvattenhantering och brandvattenförsörjning.
- Möjliggöra etableringar med järnvägsanslutning.

Styrande dokument

I kommunen finns följande styrande dokument som påverkar detaljplanering samt efterföljande projektering och investeringsprojekt.

- Översiktsplan 2024
- Utvecklingsstrategi 2020-2026 för Sävsjö kommun med sikte på 2030
- Gång- och cykelplan 2019-10-21
- Sävsjö gröna hållbarhetsprogram – 8 mål för ett grönare Sävsjö, 2023-06-19 § 71
- Vattentjänstplan för Sävsjö kommun 2023 - 2026, KS 2023/161 § 125
- Regler vid försäljning och upplåtelse av detaljplanelagd kvartersmark 2024-10-14 § 123

Planeringsunderlag

- Jönköpings läns museum, 2007. *Arkeologisk utredning, etapp 1: Stockaryd 3:77 m.fl. – Område för planerad omlastningsterminal i Stockaryds socken, Sävsjö kommun*. Rapport 2007:35.
- Jönköpings läns museum, 2011. *Arkeologisk utredning, etapp 1: Ny sträckning av väg 761, sträckan Gamla Hjälmseryd – Stockaryd, Hjälmseryd och Stockaryds socknar, Sävsjö kommun*. Rapport 2011:70.
- Trafikverket, 2012. *Funktionsutredning: Stockarydsterminalen – Anslutning i söder*. TRV 2012/57111. Version 1.0, 20 september 2012.
- WSP Samhällsbyggnad, 2024. *Förslag till utveckling för Stockarydsterminalen*. Sävsjö kommun.
- WSP Samhällsbyggnad, 2023. *PM Marknadsanalys – Slutrapport 230918: Behovs- och marknadsanalys för utveckling av Stockarydsterminalen*. Sävsjö kommun.
- WSP Samhällsbyggnad, 2012. *Förstudie väg 761: Delen G:a Hjälmseryd – Stockaryd, Sävsjö kommun, Jönköpings län*. Samrådshandling. Sävsjö kommun & Vägverket Region Sydöst.
- ÅF Infrastructure AB, 2018. *Slutrapport MIFO fas 2 med bilagor – Miljöteknisk markundersökning, del av Stockaryd 3:132 m.fl. i Stockaryd*. Sävsjö kommun.
- Vägledning för planering intill transportleder med farligt gods Länsstyrelsen i Jönköpings län, Meddelande nr 2024:22
- Vatten och Samhällsteknik AB, 2025. *Dagvattenutredning Västra Stockaryd*. Sävsjö kommun, 9 april 2025.
- Vatten och Samhällsteknik AB, 2025. *Plansch 1: Utjämnings – Västra Stockaryd*. Sävsjö kommun.
- Vatten och Samhällsteknik AB, 2025. *Plansch 2: Skyfall – Västra Stockaryd*. Sävsjö kommun.
- Nässjö kommun, 2025. *Naturvärdesinventering inför planprogram för västra Stockaryd, Sävsjö kommun*. Sävsjö kommun, 25 maj 2025.

Genomförande

Vad är ett planprogram?

Ett planprogram enligt 5 kap 10§ (Plan- och bygglagen 2010:900) är ett dokument som tas fram innan arbetet med juridiskt bindande detaljplaner påbörjas. Planprogrammet utgår från kommunens översiktsplan och andra övergripande strategiska dokument. Planprogrammet ska ange kommunens samlade viljeinriktning för området.

Arbetet med att fram ett planprogram ska kommunen samråda enligt 5 kap 11§ (Plan- och bygglagen 2010:900). Kommunen ska samtidigt undersöka om genomförandet av planen kan antas medföra till betydande miljöpåverkan enligt 5 kap 11 a§ (Plan- och bygglagen 2010:900).

Syftet med programmet är att i tidigt skede av planarbete få till stånd en dialog mellan kommunen och de som kan beröras av planen. Tanken är att kommunens beslutsunderlag ska breddas med fler erfarenheter och synpunkter, och att sakägare med flera ska få möjligheter till insyn och påverkan innan planen har fått ett alltför konkret innehåll och kommunens ställningstaganden är låsta. Ett planprogram görs ofta över ett större område och ger struktur för bebyggelse, vägnät och grönytor.

Samråd och medborgardialog

Information om hur samråd och dialog med medborgare och andra intressenter har genomförts och vilka synpunkter som har kommit fram. Tillkommer efter samrådstiden.

Tidplan för planprogrammet

- Samråd juli-september 2025
- Samrådsmöte med allmänheten i Stockaryd (Tallåsen)
- Fysiskt samråd med kommunala förvaltningar/bolag på Tillväxthuset
- Granskning hösten 2025
- Beslut av kommunfullmäktige 2026 första kvartalet

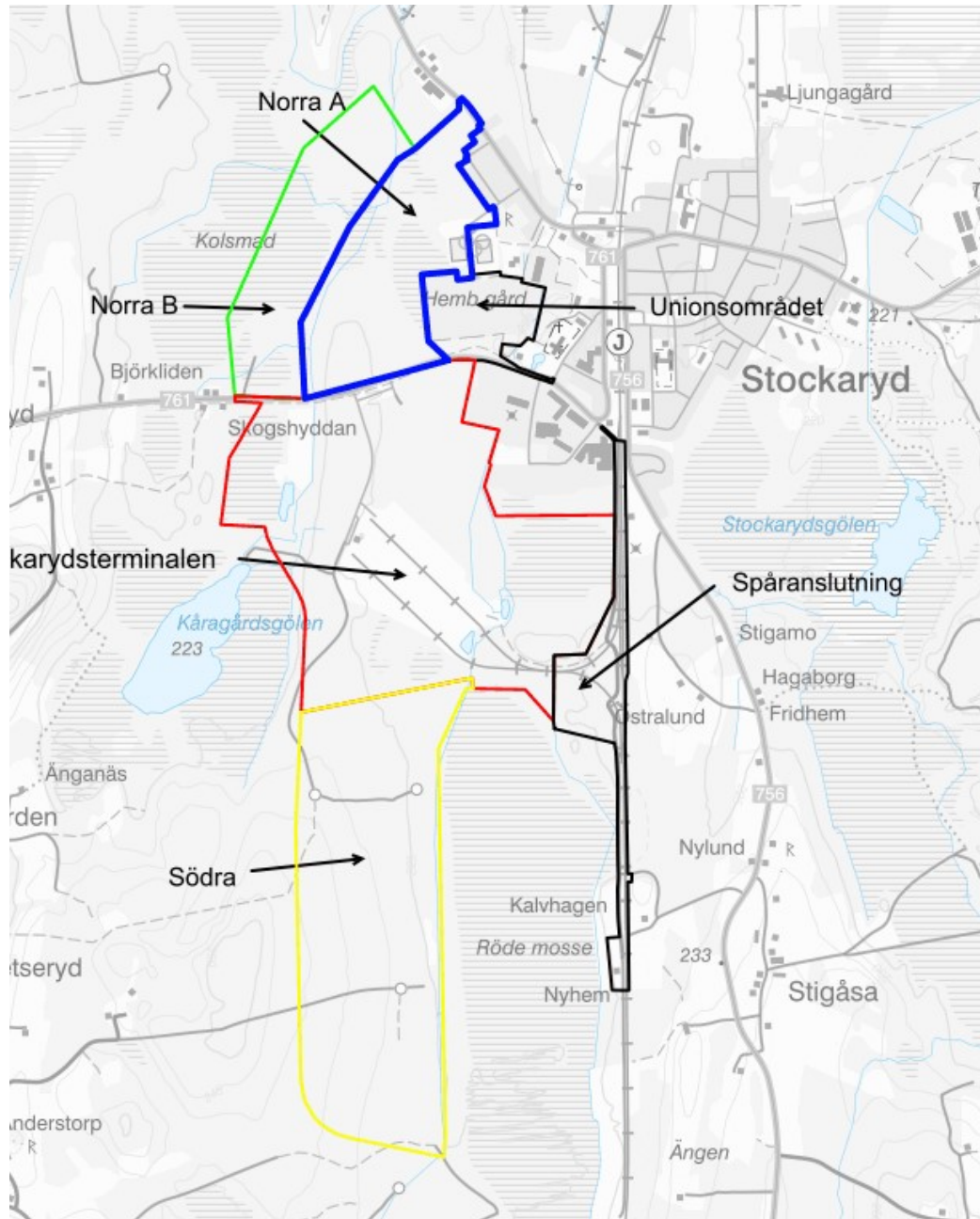
Etappindelning

Föreslagen etappindelning för utveckling av området gällande den efterkommande detaljplaneringen är följande. Etappernas avgränsning är ungefärliga och studeras och fastställs i kommande detaljpaneläggningen.

Tidplan för detaljplaner

En preliminär tidsplan för den fortsatta planeringsprocessen med detaljpaneläggning.

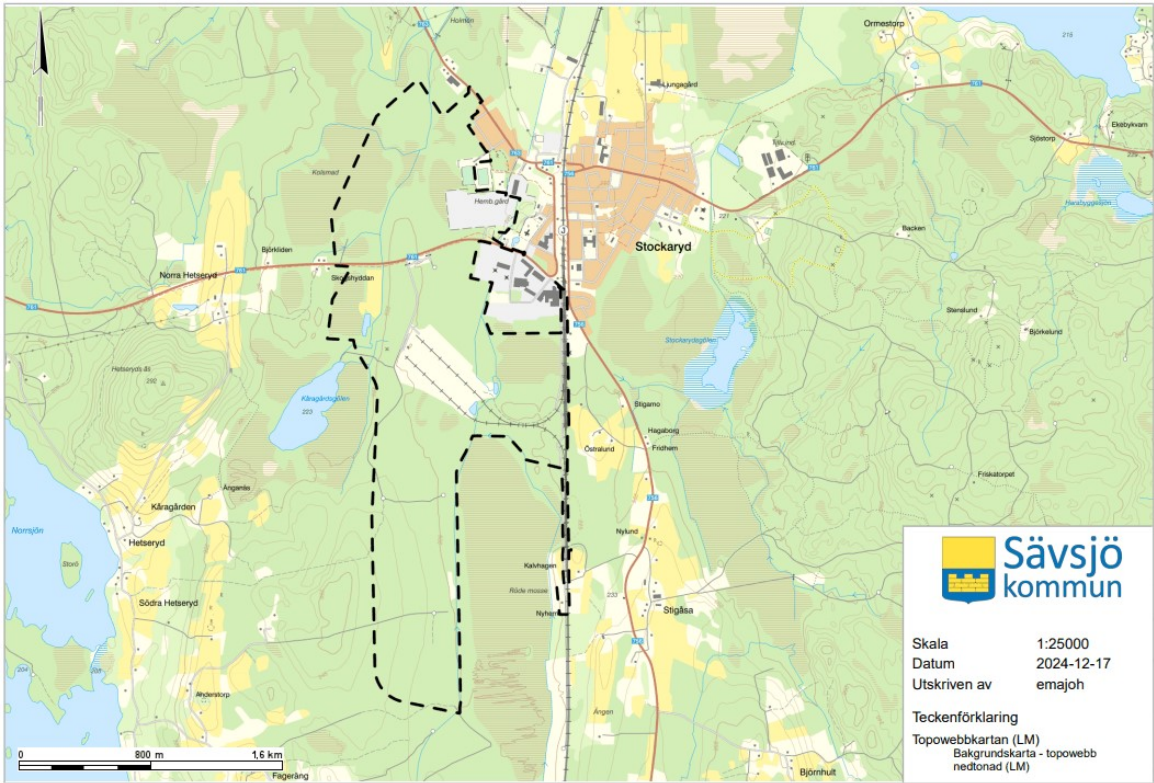
Namn på etapp	Påbörjas (förarbete)	Samrådsbeslut	Antagandebeslut
Norra A	2026	2026	2027
Stockarydsterminalen	2027	2027	2028
Norra B	2028	2028	2029
Spåranslutning	2029	2029	2030
Unionsområdet	2030	2030	2031
Södra	2031	2031	2032



Figur 1 Karta som visar planprogrammet uppdelning i etappområden.

Förslag till utveckling för Stockarydsterminalen

Planprogrammets område omfattar cirka 280 hektar och sträcker sig från den västra delen av Stockaryd ner till Stockarydsterminalen. Området fortsätter sedan söder om terminalen och västerut längs med Röde mosse. Avgränsningen av planprogrammet är utformad för att tydligt visa inom vilket område utvecklingen är tänkt att ske och utvecklingen beskrivs utifrån sju huvudetapper. Det underlättar att läsa avsnittet tillsammans med underlagen ”WSP Samhällsbyggnad, 2024. Förslag till utveckling för Stockarydsterminalen. Sävsjö kommun” och ”Vatten och Samhällsteknik AB, 2025. Plansch 1: Utjämning – Västra Stockaryd. Sävsjö kommun.”



Figur 2 Karta som visar planprogrammets geografiska avgränsning.

Läge och markägoförhållande

Geografiska avgränsningen för planprogrammet är indelat i etapper vilket beskrivs under avsnittet *Genomförande* under rubrik *Etappindelning*. Berörda fastigheter beskrivs efter etappindelningen.

Etapp	Fastigheter	Markägare
Norra A	Stockaryd 3:132	kommunägd
	Hetseryd 1:8	privatägd
	Hällaryd 4:2	privatägd
	Hällaryd 4:10	privatägd
Norra B	Hällaryd 4:8	privatägd
	Hällaryd 4:10	privatägd

	Hällaryd 4:2	privatägd
	Hetseryd 1:8	privatägd
Stockarydsterminalen	Stockaryd 3:132	kommunägd
	Hetseryd 1:21	privatägd
	Hetseryd 2:7	kommunägd
	Stockaryd 2:9	Stora Enso Skog AB
	Stockaryd 3:148	Lättbalken Aktiebolag
Spåranslutning	Stockaryd 4:227	kommunägd
	Stockaryd 24:1	Staten Trafikverket
	Stockaryd 3:132	kommunägd
	Stigåsa 1:24	kommunägd
	Stigåsa 1:16	privatägd
	Hällaryd 2:5	privatägd
Södra	Hetseryd 2:8	privatägd
	Hetseryd 2:5	privatägd
	Hetseryd 4:2	privatägd
	Hetseryd 4:8	privatägd
	Hetseryd 4:7	privatägd
	Hetseryd 3:2	privatägd
	Hetseryd 3:4	privatägd
	Hjälmseryd anderstorp 1:2	privatägd
	Hjälmseryd anderstorp 1:4	privatägd
	Hjälmseryd anderstorp 1:3	privatägd
	Hanaryd 1:1	privatägd
	Fageräng 1:4	privatägd
	Fageräng 1:3	privatägd
	Fageräng 1:2	privatägd
	Fageräng 1:6	privatägd
Unionsområdet	Stockaryd 3:158	kommunägd

	Stockaryd 3:132	kommunägd
	Stockaryd 27:1	privatägd

Etapp Norra A – Industribyar med spårpotential

Omfattning och syfte:

Etappen Norra A omfattar ett område på cirka 20 hektar, där det föreslås etablering av industribyar. Området är strategiskt placerat med möjlighet till spåranslutning, vilket skapar goda förutsättningar för verksamheter med behov av järnvägstransporter. Denna koppling till järnvägsinfrastruktur stärker områdets attraktivitet för logistikintensiva företag och bidrar till målet om hållbara transportlösningar.

Infrastruktur och hänsyn:

- Omfattar flytt av väg 761 och anläggning av en ny cirkulationsplats, vilket skapar en tydlig struktur för väghållarskap och förbättrar tillgängligheten till området.
- Integrerar blå-gröna stråk där dagvattenhantering samspelar med gång- och cykelvägar – både vatten och människor rör sig längs de mest effektiva stråken.
- Ligger inom avrinningsområde väst utifrån dagvattenutredningen.
- Området omfattas delvis av en äldre detaljplan från 1970 för industri och gata, vilket kan kräva omprövning för att möta dagens krav och förslaget på ny vägdragning.

Naturvärden:

Inom etapp Norra A förekommer endast begränsad påverkan från identifierade naturvärdesbiotoper. Däremot sträcker sig delar av tre naturvärdesobjekt – NVB1 (tallmosse), NVB2 (tallskog) och NVB3 (vattendrag). Dessa biotoper är dock huvudsakligen belägna inom etapp Norra B, där deras ekologiska värden är mer framträdande. I Norra A bör särskild hänsyn tas till eventuella kantzoner och spridningskorridorer som kan påverkas av exploatering, särskilt i anslutning till dagvattenhantering och infrastrukturutbyggnad.

Etapp Norra B – Utökad industriby

Omfattning och syfte:

Direkt väster om Norra A ligger Norra B, ett område på cirka 29 hektar som också planeras för industribyar. Tillsammans med Norra A skapar dessa två etapper en sammanhängande industrizon med stor utvecklingspotential.

Infrastruktur och hänsyn:

- Fortsatt utbyggnad med att integrerar blå-gröna stråk där dagvattenhantering samspelar med gång- och cykelvägar – både vatten och människor rör sig längs de mest effektiva stråken.
- Ligger inom samma avrinningsområde väst, vilket kräver samordning med Norra A för att säkerställa effektiv vattenavledning och undvika översvämningsrisker.

Naturvärden:

Etappen omfattar huvuddelen av de tre naturvärdesobjekten NVB1–NVB3, vilka tillsammans utgör viktiga ekologiska miljöer i området.

- NVB1 är en fuktpåverkad tallmosse med inslag av stående död ved, hålträd och typiska mossmarksarter. Här förekommer fridlysta arter som trana, tofsmes och entita.
- NVB2 består av fuktig tallskog med enstaka hålträd och viss förekomst av naturvårdsarter.
- NVB3 utgör en bäckmiljö med stabil hydrologi och noterad förekomst av utter och vanlig groda.

Dessa biotoper är klassade som naturvärdesklass 4 (visst naturvärde) och bör beaktas i planeringen genom att undvika direkt exploatering, bevara gröna korridorer och säkerställa att dagvattenlösningar inte påverkar hydrologin negativt.

Ny genomfartsväg för väg 761

En viktig del i planeringen är den nya genomfartsvägen för väg 761, som föreslås löpa igenom både Norra A och Norra B. Denna vägförbindelse förbättrar tillgängligheten till området och möjliggör effektiv trafikförsörjning för både gods- och persontransporter. Vägen är en nyckelkomponent för att avlasta befintlig trafik igenom Stockaryds tätort och skapa en robust infrastruktur för framtida expansion.

Etapp Stockarydsterminalen – Kombiterminal och industriområden**Befintlig terminal och föreslagen utbyggnad**

I dagsläget omfattar Stockarydsterminalen en yta på cirka 25 hektar, med två befintliga järnvägsspår. Planprogrammet föreslår en betydande utökning av terminalområdet med ytterligare järnvägsspår på 750 meter och 500 meter, vilket möjliggör hantering av längre godståg och ökad kapacitet.

Utbyggnaden inkluderar en ny yta på 24 hektar som reserveras för utveckling av en kombiterminal, vilket skapar förutsättningar för intermodala transporter och stärker Stockaryds roll som logistiknod i regionen.

Utöver kombiterminalen föreslås flera kompletterande verksamhetsytor inom etappen:

- 12 hektar för industriändamål, lämpad för större verksamheter med behov av närhet till terminal och infrastruktur.
- En mindre industriby på 7 hektar, avsedd för små och medelstora företag.
- En yta på 14 hektar för industri/energiproduktion, vilket möjliggör etablering av verksamheter med energibehov eller energirelaterad produktion.

Ny infrastruktur – cirkulationsplats och industrigata

I anslutning till den nya genomfartsvägen för väg 761 föreslås en cirkulationsplats som knutpunkt för trafikflöden inom området. Från denna leds en ny lokal industrigata söderut, vilket förbättrar tillgängligheten till både terminalområdet och de södra delarna av planområdet.

Miljö, hänsyn och tillstånd:

- Möjliggör utökning till kombiterminal, vilket är en central del i kommunens mål att stärka järnvägsanslutna verksamheter.
- Ny industrigata planeras söderut från cirkulationsplatsen, med separerad GC-väg för ökad trafiksäkerhet.
- Området ligger inom avrinningsområde öst och omfattas av markavvattningsföretag, vilket möjligtvis kräver tillstånd eller omprövning.
- Potentiellt förorenad mark kräver miljötekniska undersökningar innan exploatering.
- Servicevägar och GC-vägar planeras för att säkerställa tillgänglighet och funktionalitet

Naturvärden:

Inom denna etapp finns två tydligt avgränsade naturvärdesbiotoper som kräver särskild hänsyn vid fortsatt utveckling.

- NVB4 utgör en fuktpåverkad tallmosse med inslag av stående död ved, hålträd och typiska mossmarksarter. Här förekommer flera fridlysta och prioriterade arter, såsom trana och tofsmes.
- NVB5 är en barrblandskog med hög strukturell variation, inklusive rikligt med död ved, hålträd och mossbekladda block. Området hyser arter som revlummer, tofsmes och grönfink, vilket ger det ett påtagligt naturvärde (klass 3).

Båda biotoperna bidrar till områdets ekologiska funktion och bör i möjligaste mån undantas från exploatering eller kompenseras genom restaurering av liknande miljöer i närheten.

Ettapp Södra – Storskaliga etableringar med spårpotential

Omfattning och syfte:

Direkt söder om Stockarydsterminalen ligger ettapp Södra, som omfattar en yta på 68 hektar. Området är avsett för större etableringar, exempelvis logistik- eller industriverksamheter med behov av stora sammanhängande ytor. Det finns även möjlighet till järnvägsspårsanslutning, vilket gör området attraktivt för verksamheter med höga krav på godstransporter.

Infrastruktur och hänsyn:

- Området är avsett för större verksamheter med direkt koppling till järnväg.
- Ligger i närheten av Röde mosse, vilket kräver särskild hänsyn till naturvärden och vattenverksamhet samt pågående torvtäkt.
- Inom avrinningsområde öst, vilket innebär att dagvattenlösningar måste samordnas med markavvattningsföretag.
- Servicevägar och GC-vägar planeras för att stödja både verksamhet och tillgänglighet.

Naturvärden:

Etappen omfattar två naturvärdesobjekt med tydliga ekologiska kvaliteter.

- NVB6 är en lövsumpskog med död ved, trädslagsblandning och viss artdiversitet. Området har ett visst naturvärde (klass 4) och fungerar som en viktig fuktig livsmiljö.
- NVB7 är en välutvecklad källmiljö med stabil hydrologi och förekomst av typiska källarter som gullpudra och kärrviol. Här finns även fridlysta arter som vanlig groda. Biotopen är klassad som påtagligt naturvärde (klass 3).

Dessa miljöer är känsliga för förändringar i vattenbalans och bör skyddas från direkt påverkan. Dagvattenlösningar och markarbeten bör utformas med stor försiktighet.

Etapp Spåranslutning – Infrastrukturstöd för terminal och södra området

Omfattning och syfte:

Öster om etapperna Stockarydsterminalen och Södra föreslås en särskild etapp för spåranslutning, där en serviceväg planeras. Denna väg ska möjliggöra intern logistik och teknisk tillgänglighet mellan terminalområdet och de södra etableringsytorna, vilket stärker områdets funktionalitet och samordning. Möjliggöra en södergående växel på Södra stambanan för Stockarydsterminalen.

Infrastruktur och miljöhänsyn:

- En viktig förutsättning för att Stockarydsterminalen ska kunna utvecklas till en kombiterminal.
- Det kan vara möjligt att genomföra denna åtgärd utan ny detaljplan, beroende på omfattning och påverkan.
- Serviceväg och GC-väg planeras för att möjliggöra drift och underhåll.

Naturvärden:

Denna etapp berörs av utbredningen av NVB4 och NVB5, som även återfinns inom Stockarydsterminalens område. Dessa biotoper har betydande ekologiska värden och innehåller strukturella element som död ved, hålträd och hydrologiskt känsliga markförhållanden. Vid anläggning av servicevägar och teknisk infrastruktur bör särskild hänsyn tas till att minimera påverkan på dessa naturmiljöer.

Etapp Unionsområdet – Befintlig industri i strategiskt läge

Omfattning och syfte:

Unionsområdet omfattar idag en yta på cirka 9 hektar och utgör ett område med befintlig industriell verksamhet. Det är strategiskt beläget mellan Stockaryds tätort och de nya föreslagna utvecklingsområdena väster om tätorten, och gränsar direkt till etapp Norra A.

I planprogrammet fungerar Unionsområdet som en övergångszon mellan den befintliga bebyggelsen och de planerade expansionsområdena. Dess placering gör det till en viktig

del i den övergripande strukturen, både som en etablerad verksamhetsmiljö och som en potentiell länk i framtida samordning av infrastruktur, logistik och näringslivsutveckling.

Funktion och utvecklingspotential:

- Övergångszon mellan befintlig bebyggelse och nya områden.

Miljöaspekter:

- Ligger inom avrinningsområde öst.

Naturvärden:

Inga naturvärdesobjekt har identifierats inom Unionsområdet enligt den genomförda naturvärdesinventeringen. Området består av redan detaljplanerad industrimark och bedöms sakna ekologiska strukturer eller arter som motiverar särskilt skydd. Detta gör området lämpligt för tidig utveckling utan behov av ytterligare naturvårdshänsyn.

Planeringsförutsättningar

Kommunala

Planuppdrag

Kommunstyrelsen beslutade den 3 september 2024 § 121 att uppdra Utvecklingsavdelningen ta fram ett planförslag för industriändamål i västra Stockaryd, med Stockarydsterminalen som utgångspunkt för utveckling av planområdet.

Detaljplan

Gällande detaljplaner inom delar av området är Omlastningsterminal m. m I Stockaryds samhälle (Laga kraft 2007-07-12), Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplanen för del av Stockaryd stom 3:77 m.fl. (Laga kraft 1970-12-21), Förslag till ändring av byggnadsplanen för Stockaryds Samhälle Stockaryd 3:132 m fl (1974-12-19).

Översiktsplan 2024

I kommunens översiktsplan beskrivs områdets utveckling i tre delområden.

Stockarydsterminalen (etapp II)

- **Terminalens framtid:** Kommunen vill utveckla terminalen till en kombiterminal och avsätter därför större markområden för detta.
- **Spårutveckling:** Söderut finns potential för tre till fyra lastspår med längder upp till 700 meter. Ett stamspår kan dras norrut över väg 761 och övergå i flera lastspår.

Stockarydsterminalen väster (lång sikt)

- **Område:** Väster om den tänkta anslutningsvägen mellan väg 761 och 763. Området ska tillsammans med Stockarydsterminalen söder utredas för kommande utveckling av Stockarydsterminalen.

Stockarydsterminalen söder (lång sikt)

- **Område:** Stort område söder om Stockaryd. Utvecklingen är eventuellt lämplig på lång sikt och för verksamheter som drar nytta av närheten till Stockarydsterminalen. Området ska tillsammans med Stockarydsterminalen väster utredas för kommande utveckling av Stockarydsterminalen.

Hänsyn och konsekvenser

- **Naturvärden:** Området runt terminalen och väster om anslutningsvägen består till stora delar av våtmarker och sumpskogar med höga naturvärden som måste hanteras varsamt.
- **Översvämningrisk:** Höga grundvattennivåer och många våtmarker innebär risk för översvämningar vid kraftigt regn. Utvecklingen kan öka dessa risker.
- **Dagvattenutredning:** En grundlig dagvattenutredning behövs tidigt för att hantera stora mängder dag- och dräneringsvatten, troligen lokalt på fastigheten.
- **Gröna korridorer:** Stora markanspråk kan kräva gröna korridorer för att undvika fragmentering av naturområden.
- **Arkeologiska utredningar:** En fornåker norr om väg 761 behöver ytterligare utredning.
- **Förorenade områden:** Det finns potentiellt förorenade områden inom terminalområdet.
- **Strandskydd:** Delar av området ligger inom strandskyddsområde från en mindre göl, vilket kan påverka framtida detaljplaner.
- **Naturvärdesutredning:** Innan området väster om anslutningsvägen kan utvecklas ska eventuella naturvärden utredas.
- **Vattenhantering:** Området söder om Stockaryd ligger på en höjd och är troligen inte lika blött som andra marker runt Stockaryd, men exploatering kan ändå öka trycket på omkringliggande mossar. Vattenfrågor måste behandlas med stor försiktighet.
- **Fastighetsägande:** Området söder om Stockaryd består av många olika fastigheter ägda av privatpersoner, vilket kräver att kommunen eller Stockarydsterminalen köper in fastigheterna för framtida exploatering.

Riksintressen

Trafikkommunikation

I Sävsjö kommun finns Södra stambanan som är ett riksintresse för trafikkommunikationer nationellt och internationellt, och ingår i det utpekade TEN-T nätet och är viktigt för person- och godstrafik. Stambanan sträcker sig mellan Malmö och Stockholm och passerar igenom kommunens följande orter: Sävsjö, Stockaryd och Rörvik. För järnvägen inom Sävsjö kommun gäller ett rekommenderat avstånd om upp till 30-50 meter för ny bebyggelse (Länsstyrelsen i Jönköpings län, 2022:12).

Totalförsvaret och civilt flyg

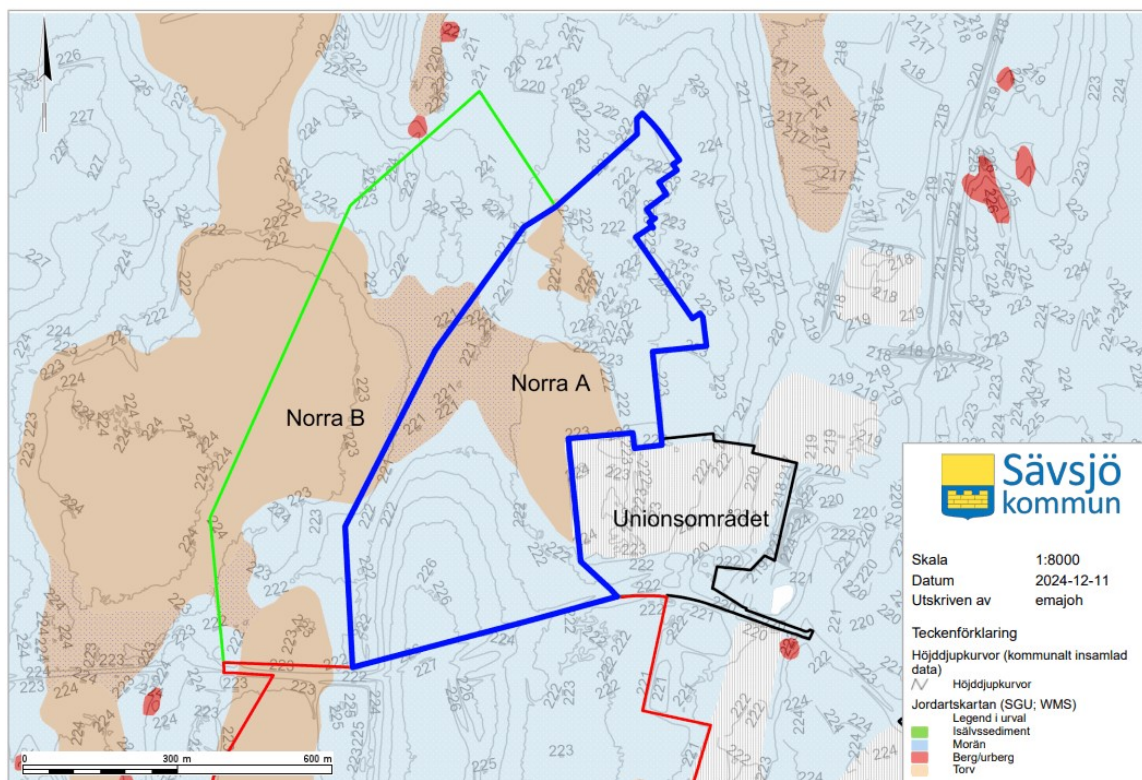
Hela kommunen täcks av MSA-område för civilt flyg från Växjö och Jönköpings flygplats och totalförsvaret Hagshults övningsflygplats. Vid planläggning av höga byggnader och anläggningar, krävs samråd med Luftfartsverket, Försvarsmakten och den berörda flygplatsen. Höga byggnader och anläggningar styrs enligt 6 kap 25§ i Luftfartsförordningen (2010:770), där föremål högre än 20 meter utanför och 45 meter inom sammanhållen bebyggelse.

Geotekniska förhållanden

Etapp Norra A, B och Unionsområdet

Inom etapperna består området ungefär till hälften av sandig morän och områden med mossetorv och kärvtorv, enligt SGU:s kartvisningstjänst (Jordarter 1:25 000-1:50 000). Sandig morän är vanligt förekommande i Sverige och kännetecknas av sin goda dräneringsförmåga, vilket gör den lämplig för jordbruk och byggnation. Mossetorv är en typ av organisk jordart som bildas i våtmarker och består av delvis nedbrutna växtdelar. Kärvtorv är en annan typ av torv som också bildas i våtmarker men har en högre grad av nedbrytning jämfört med mossetorv.

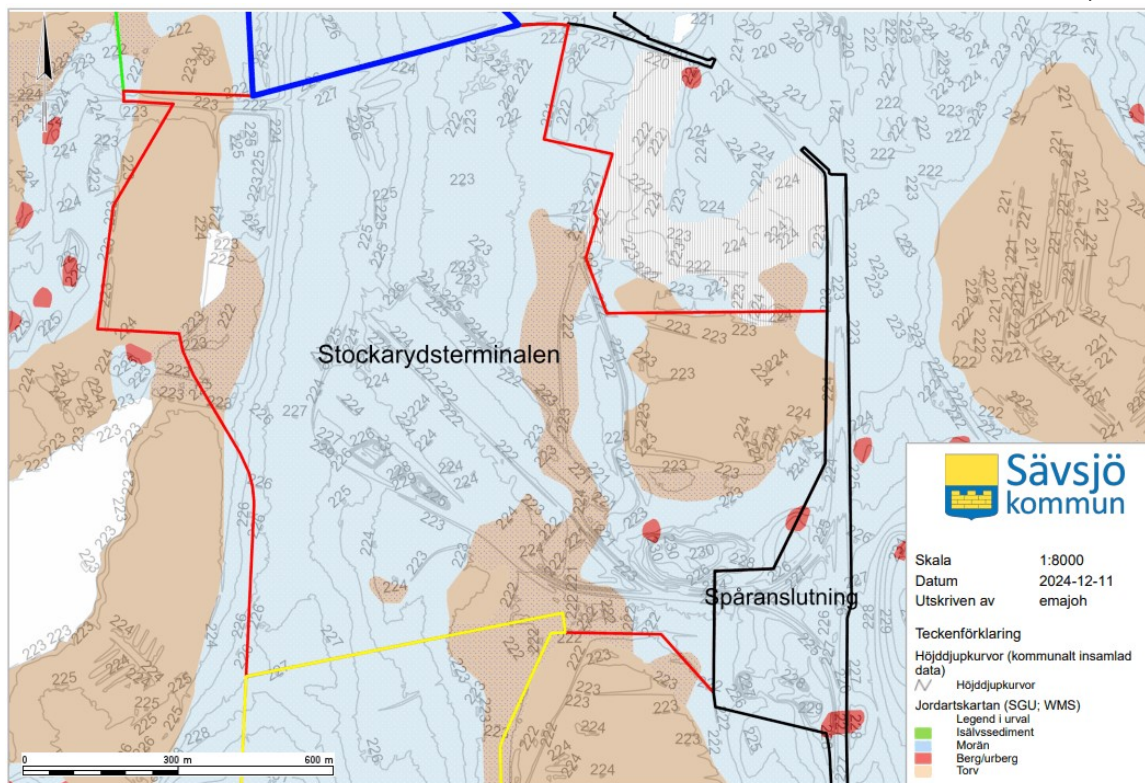
Landskapet i området är mestadels flackt utan större höjdskillnader, vilket innebär att det inte finns några betydande topografiska variationer som kan bidra till instabilitet i marken. Detta gör området stabilt och lämpligt för olika typer av markanvändning.



Figur 3 Karta som visar etapperna Norra A, Norra B och unionsområde med bakgrundsinformation från SGU kartvisningstjänst.

Etapp Stockarydsterminalen och Spåranslutning

inom etappen domineras området av jordarten sandig morän, vilket innebär att marken huvudsakligen består av en blandning av sand och moränmaterial (SGU jordarter 1:25 000-1:50 000). Det finns vissa områden med inslag av mossetorv och kärrtorv. I området finns också markberedmark från byggnationen av Stockarydsterminalen och järnvägsanslutningen till Södra stambanan.

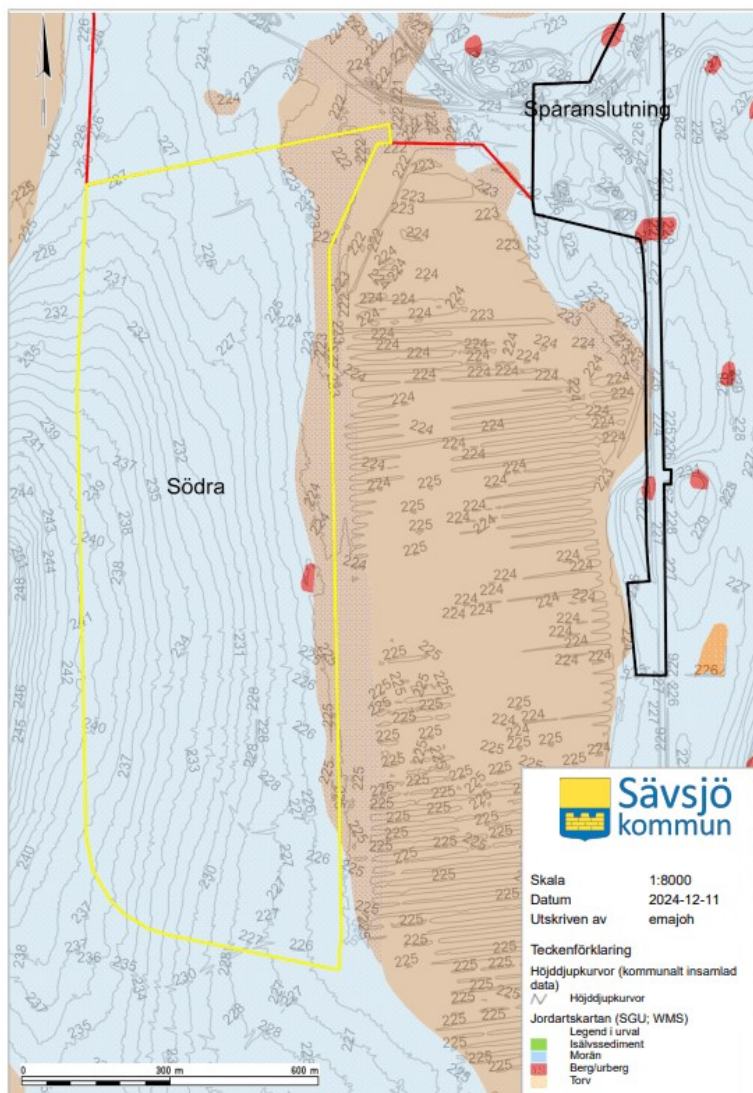


Figur 4 Karta som visar etapperna Stockarydsterminalen och Spåranslutning med bakgrundsinformation från SGU kartvisningstjänst.

Etapp Södra och Spåranslutning

Inom etappen Södra domineras området av jordarten sandig morän, vilket innebär att marken huvudsakligen består av en blandning av sand och moränmaterial (SGU jordarter 1:25 000-1:50 000). Området är 500 meter brett. Vid den västra sidan är markhöjden 240 meter över havet och vid den östra sidan är markhöjden 224 meter över havet. Det innebär att marken lutar från väst till öst. Områdets lutning är 1,83 grader. Detta innebär att markhöjden minskar med en viss grad för varje meter du rör dig österut. I den södra etappen är lutningen begränsad och utgör ingen ökad risk för jordskred i sitt naturliga och obebyggda tillstånd. Vid framtida projektering av vägar och höjdsättning av industrimarken finns det dock en risk att slänterna blir branta, vilket kan göra området mer instabilt.

Mellan etappen Södra och Södra stambanan finns Röde mosse som idag bedriver torvbrytning.



Figur 5 Karta som visar etapperna Stockarydsterminalen och Södra med bakgrundsinformation från SGU kartvisningstjänst.

För hela planprogrammets avgränsningsområde finns följande förutsättningar inför kommande projektering:

Dränering: Eftersom sandig morän har god dräneringsförmåga, är det viktigt att planera för effektiv dränering för att undvika vattenansamlingar som kan påverka byggnader och infrastruktur.

Grundläggning: Sandig morän är generellt stabil, men det är viktigt att utföra detaljerade geotekniska undersökningar för att bestämma bärförmågan och säkerställa att grundläggningen är tillräckligt dimensionerad.

Torvområden: Om det finns områden med mossetorv och kärvtorv, bör dessa undersökas noggrant eftersom torv kan ha låg bärförmåga och hög kompressibilitet. Det kan krävas speciella grundläggningsmetoder eller markförstärkning i dessa områden.

Miljöpåverkan: Vid byggnation i områden med organisk jord, som torv, bör man också beakta miljöpåverkan, särskilt om det finns våtmarker som kan påverkas.

Topografi: Även om området är flackt, är det viktigt att beakta eventuella små höjdskillnader som kan påverka vattenflöden och dränering.

Hydrologiska förhållanden

Områdets delavrinning för ytvatten rör sig norrut mot vattenförekommsterna *Hägneån: Ljungaån – Bäck från Ärnäsasjön* och *Bäck från Ärnäsasjön*, som tillhör huvudavrinningsområdet Lagan.

Hägneån, på sträckan mellan Ljungaån och Bäck från Ärnäsasjön, är cirka 2,7 kilometer lång och har ett avrinningsområde på 96 kvadratkilometer, huvudsakligen bestående av skogsmark. Området runt ån domineras av åkermark, och 73 procent av strandlängden som är starkt påverkad. Hela sträckan av ån är rätad eller omgrävd. Den ekologiska statusen är klassad som måttlig, medan den kemiska statusen inte uppnår god standard.

Bäcken från Ärnäsasjön är cirka 2,8 kilometer lång och har ett avrinningsområde på 32 kvadratkilometer, mestadels bestående av skogsmark. Närmiljön domineras av barr- och blandskog samt våtmark, och 16 procent av strandlängden som är starkt påverkad. 91 procent av bäcken är rätad eller omgrävd. Den ekologiska statusen är måttlig och den kemiska statusen uppnår inte god standard.

Markavvattningsföretag

Översikt: Markavvattningsföretag används för att varaktigt göra mark mer lämplig för olika typer av markanvändning, såsom skogsbruk, jordbruk, torvbrytning eller bebyggelse. I området kring Västra Stockaryd finns flera markavvattningsföretag som påverkas av den planerade exploateringen.

Berörda markavvattningsföretag:

Nr:	Diarienummer:	Användningsområde:
1	2327-10401-89	Skogsdike för markavvattning.
2	531-9617-03	Avvattning skogsmark
3	F_0718	
4	F_0134	Avvattning mossmark
5	F_0566	
6	F_1141	
7	F_0863	
8	2327-7890-89	
9	2327-12491-97	

Påverkan och åtgärder:

- **Kapacitet:** Många av dessa företag har begränsad kapacitet och är dimensionerade för att hantera flöden från naturmarksavrinning, typiskt 2-5 l/s per hektar.
- **Omprovning och avveckling:** För vissa markavvattningsföretag kan omprovning och eventuell avveckling vara aktuellt på grund av förändrad markanvändning.
- **Underhåll:** Det är oklart hur underhåll av befintliga anläggningar sköts och bekostas. Med ökad vattenvolym som passerar genom anläggningarna bör kostnads- och ansvarsfördelningen för underhåll ses över.

Rekommendationer:

- **Återställande och återvätning:** Möjligheterna till återställande och återvätning av utdikad mark bör studeras, särskilt inom mossar som kan utjämna och rena dagvatten effektivt.
- **Samordning:** En genomtänkt dagvattenhantering för hela planområdet är avgörande för att undvika problem vid senare exploateringsfaser.

Dagvatten

Bakgrund och syfte: Sävsjö kommun har genom Vatten och Samhällsteknik AB (2025) utfört en dagvattenutredning för planerad expansion av Stockarydsterminalen och nya industrietableringar väster om Stockaryd. Utredningen syftar till att beskriva nuvarande dagvattenhantering, förändringar vid ökad hårdgörandegrad, och framtida hantering för att minimera föroreningsbelastningen och säkerställa att infrastrukturen kan hantera nederbörd.

Förutsättningar: Planområdet består huvudsakligen av skogsmark och en mindre del befintlig industrimark. En vattendelare delar området i två delavrinningsområden, öst och väst, med ytvatten som avrinner norrut genom dikessystem. Området planeras att hårdgöras, vilket ökar dagvattenuppkomsten markant. Dikessystemen har begränsad kapacitet, vilket kräver stora utjämningsvolymmer för att undvika översvämningar nedströms.

Befintlig dagvattenhantering: Stora delar av planområdet saknar ledningssystem för dagvattenhantering och avvattnas genom två större dikessystem. Befintliga trummor och kulvertar har begränsad kapacitet, vilket kan leda till översvämningar vid kraftig nederbörd.

Analys: Exploateringen medför en betydande ökning av hårdgjorda ytor, vilket förändrar flödesförloppet och ökar dagvattenflödena. Klimatförändringar förväntas intensifiera regn, vilket ytterligare ökar behovet av effektiv dagvattenhantering. Beräkningar visar att utjämningsvolymerna är stora, och att rening krävs för att begränsa föroreningsbelastningen.

Föreslagen dagvattenhantering: För att hantera ökade flöden och föroreningshalter föreslås en kombination av utjämning och rening via sedimentationsdammar och torra dammar/svackdiken. Takdagvatten kan ledas förbi reningsanläggningar för att endast utjämnas. En genomtänkt dagvattenhantering för hela planområdet är avgörande för att undvika problem vid senare exploateringsfaser.

Krav på Dagvattenlösningen:

1. **Utgjämning och rening:** Dagvattenlösningen måste inkludera både utjämning och rening för att hantera ökade flöden och föroreningshalter. Detta innebär att sedimentationsdammar och torra dammar/svackdiken ska användas.
2. **Klimatanpassning:** Lösningen måste ta hänsyn till framtida klimatförändringar, inklusive ökade nederbördsmängder och intensiva regn. En klimatkfaktor på 1,4 för extrema regn och 1,2 för korttidsnederbörd ska användas.
3. **Helhetslösning:** En övergripande dagvattenhantering för hela planområdet är nödvändig. Det är viktigt att inte lösa dagvattenhanteringen fastighet för fastighet, utan att ha en samlad strategi för hela området.

4. **Skyfallsanalys:** Skyfall och översvämningsrisker måste beaktas. Vatten ska kunna avledas kontrollerat ytledes och tillfälligt ansamlas inom områden där risk för skador på byggnader eller samhällsviktiga funktioner inte föreligger.
5. **Markavvattningsföretag:** Hänsyn måste tas till befintliga markavvattningsföretag inom och nedströms området. Omprövning och eventuell avveckling av vissa företag kan vara nödvändig.
6. **Framtida infrastruktur:** Dagvattenlösningen måste säkerställa att framtida infrastruktur kan hantera ökade dagvattenflöden utan att orsaka översvämningar eller andra problem.

Omgivningspåverkan: Exploateringen kommer att påverka nedströms vattenförekomster både gällande ökade flöden och föroreningsbelastning. Rätt typ av rening och utjämning kan dock begränsa denna påverkan. Markavvattningsföretag inom området kan behöva omprövas och avvecklas.

Skyfallsanalys: Skyfallsanalysen visar potentiella översvämningsområden och kritiska strukturer. För att undvika översvämningar vid kraftiga skyfall är det viktigt att hålla vatten i lågområden inom planområdet och säkerställa att avrinning kan ske längs säkra stråk.

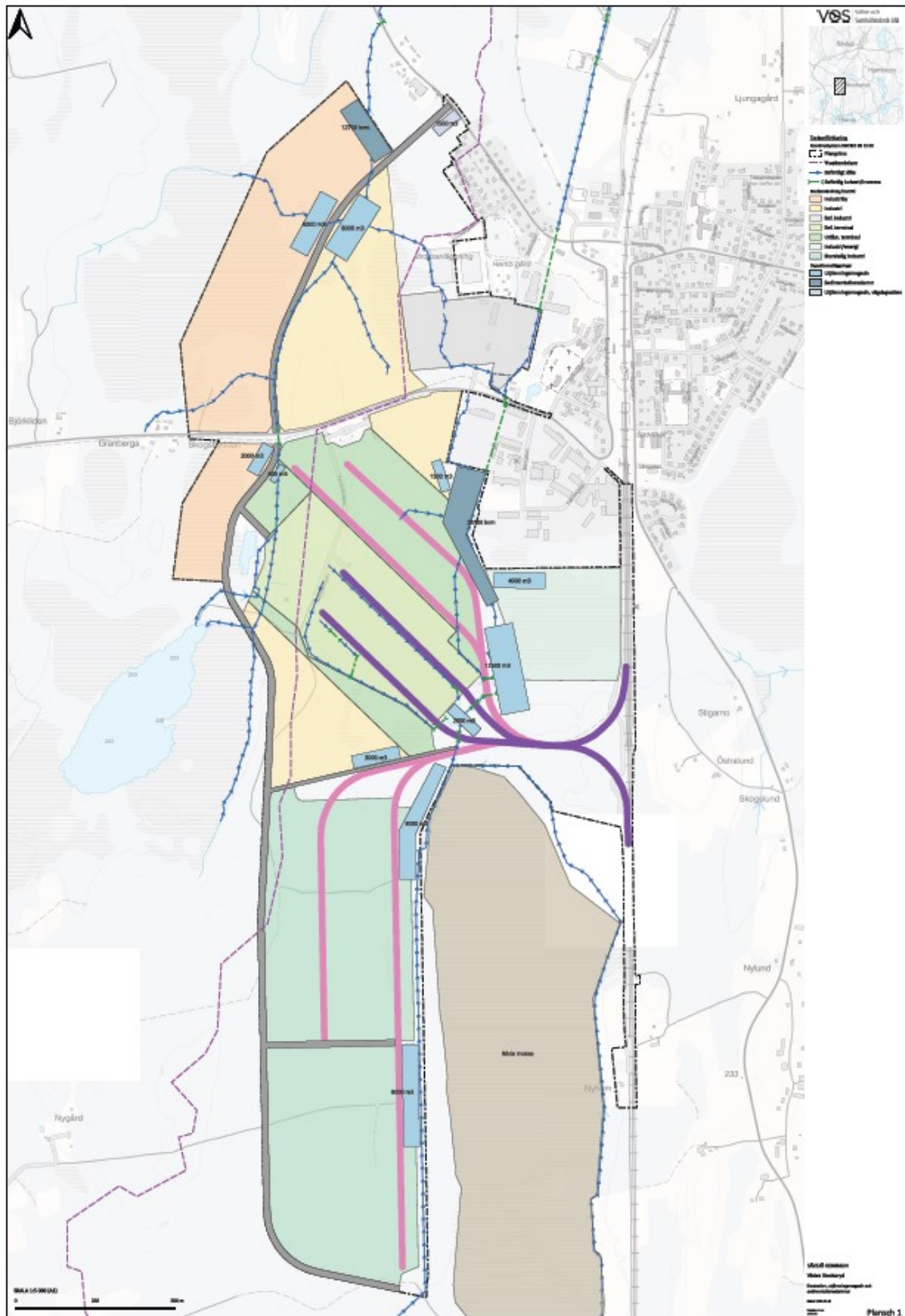


Figur 6 Urklipp från Plansch 2_Skyfall_A1 tillhörande dagvattenutredningen.

Slutsats: Genomförandet av planprogrammet riskerar att kraftigt påverka både flödesmönster och föroreningsinnehåll i dagvatten från området. För att dämpa toppflöden behöver dessa utjämnas, och för att begränsa påverkan av ett ökat föroreningsinnehåll på nedströms vattenförekomster behöver dagvattnet också renas.

En samlad dagvattenanläggning för utjämning och rening medför flera utmaningar såsom mycket stora inflöden och samordning och ansvarsfördelning mellan verksamhetsutövare och VA-huvudman. Därför förespråkas en dagvattenhantering med mindre enheter istället för en centrerad dagvattenhantering. Genom att fördela

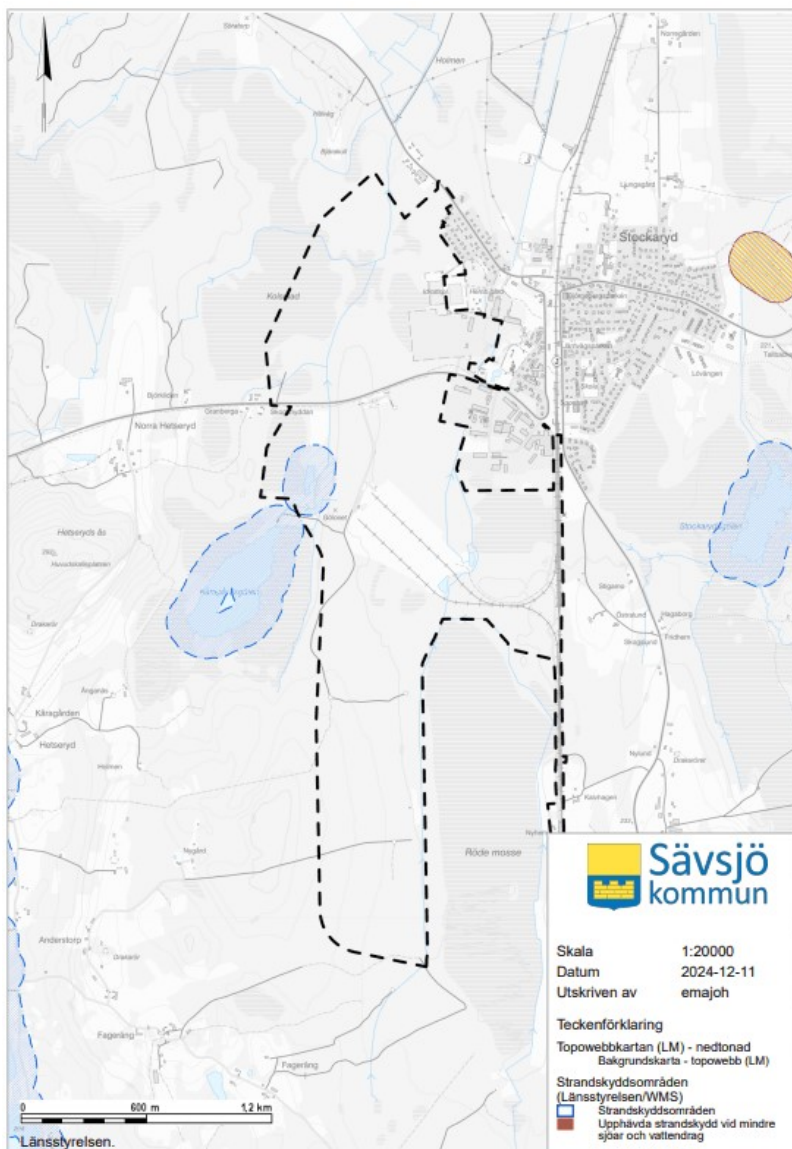
utjämningsbehovet på flera mindre utjämningsmagasin kan dagvatten fördelas på ett mer rationellt sätt, anpassas efter lokala förhållanden och minska dimensionerna på avvattningsvägarna. Detta tillvägagångssätt säkerställer att dagvattenhanteringen är effektiv och hållbar, samtidigt som det minskar risken för översvämningar och föroreningsbelastning.



Figur 7 Urklipp från Plansch 1_Utjämnning_A1 tillhörande dagvattenutredningen.

Strandskydd

Kåragårdsgölen och en mindre göl norr om innehar strandskyddsbestämmelse idag på 100 meter.



Miljökvalitetsnormer

Luft

Luftkvaliteten i Sävsjö kommun under 2023 är generellt god enligt Luftkvalitetskontroll Jönköpings län 2024 (Jönköpings läns Luftvårdsförbund). Partikelhalterna (PM₁₀ och PM_{2,5}) ligger oftast under de nationella gränsvärdena, men kan vara högre under vintern på grund av vedeldning. Kvävedioxidhalterna (NO₂) är låga, vilket tyder på begränsad trafikpåverkan. Marknära ozon (O₃) varierar med väderförhållanden och kan ibland överstiga rekommenderade nivåer på sommaren. Sotnivåerna är låga, vilket är positivt för hälsan.

Vatten

Bäck från Ärnanäsasjön

Den ekologiska statusen för bäcken från Ärnanäsasjön är klassad som måttlig. Den kemiska statusen uppnår inte god standard, vilket innebär att det finns betydande

föroreningar som påverkar vattenkvaliteten negativt. Bäckens är naturlig i sin tillkomst och härkomst.

Målet för denna vattenförekomst är att uppnå god ekologisk status till år 2027. För den kemiska ytvattenstatusen är målet att uppnå god status, vilket innebär att halterna av föroreningar ska ligga inom acceptabla gränsvärden.

För vissa föroreningar har undantag gjorts på grund av tekniska svårigheter att uppnå de önskade nivåerna. Bromerade difenyletrar (PBDE) och kvicksilver är två sådana föroreningar. Halterna av dessa ämnen överskrider gränsvärdena i fisk i samtliga vattenförekomster, och det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. Problemet beror främst på långväga atmosfärisk deposition.

Trots de mindre stränga kraven för atmosfärisk deposition, ska lokala påverkanskällor som bidrar till sänkt status för PBDE och kvicksilver åtgärdas. Detta innebär att även om det är svårt att påverka de långväga föroreningarna, ska lokala källor minimeras för att förbättra vattenkvaliteten så mycket som möjligt.

Hägneån: Ljungaån - Bäck från Ärnanäsasjön

Den ekologiska statusen för denna del av Hägneån är klassad som måttlig. Den kemiska statusen uppnår inte god standard, vilket innebär att det finns betydande föroreningar som påverkar vattenkvaliteten negativt. Vattendraget är naturligt i sin tillkomst och härkomst.

Målet för denna vattenförekomst är att uppnå god ekologisk status till år 2033. För den kemiska ytvattenstatusen är målet att uppnå god status, vilket innebär att halterna av föroreningar ska ligga inom acceptabla gränsvärden.

För vissa föroreningar har undantag gjorts på grund av tekniska svårigheter att uppnå de önskade nivåerna. Bromerade difenyletrar (PBDE) och kvicksilver är två sådana föroreningar. Halterna av dessa ämnen överskrider gränsvärdena i fisk i samtliga vattenförekomster, och det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. Problemet beror främst på långväga atmosfärisk deposition.

Trots de mindre stränga kraven för atmosfärisk deposition, ska lokala påverkanskällor som bidrar till sänkt status för PBDE och kvicksilver åtgärdas. Detta innebär att även om det är svårt att påverka de långväga föroreningarna, ska lokala källor minimeras för att förbättra vattenkvaliteten så mycket som möjligt.

Fysiska miljön och platsen historia

Enligt ekonomiska kartor från 1955 bestod området mestadels av skogsmark och torvmark, särskilt på platsen Kolsmad och Rödemosse som angränsar till området. Det fanns även inslag av mindre åkermark utspritt inom hela området.

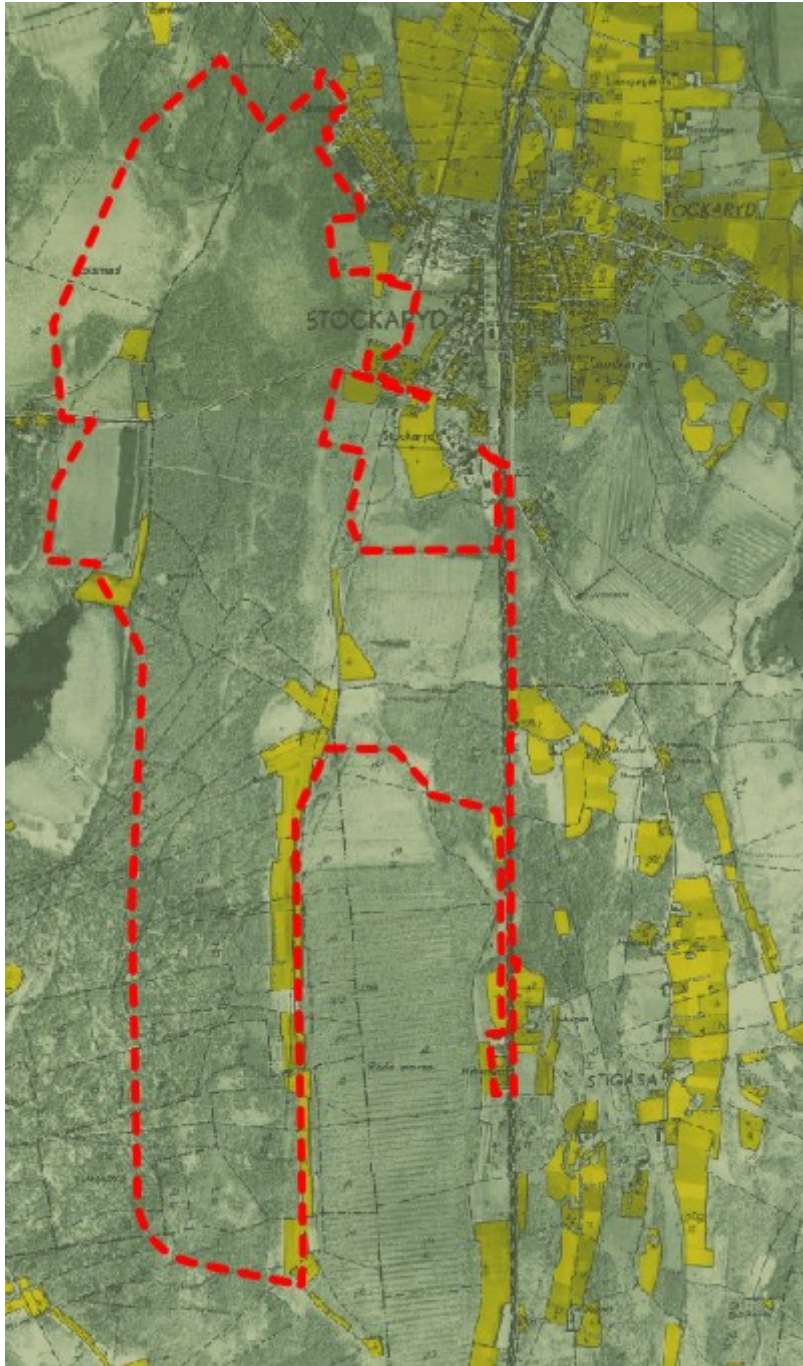
På ortofoton från 1960 syns det att området fortfarande domineras av skogsmark med torvmarksområden och små åkerbitar. Vid denna tidpunkt hade Union Stockarydsverken (sågverk) etablerat sig som en aktiv verksamhet inom planprogrammets geografiska område.

Ortofoton från 1975 visar inga större förändringar i området, förutom att Union Stockarydsverken har utökat sin verksamhetsyta och att fler verksamheter etablerat sig i sydvästra delen av Stockaryds tätort. Dessutom växte tätorten med bostadsbebyggelse i den östra delen.

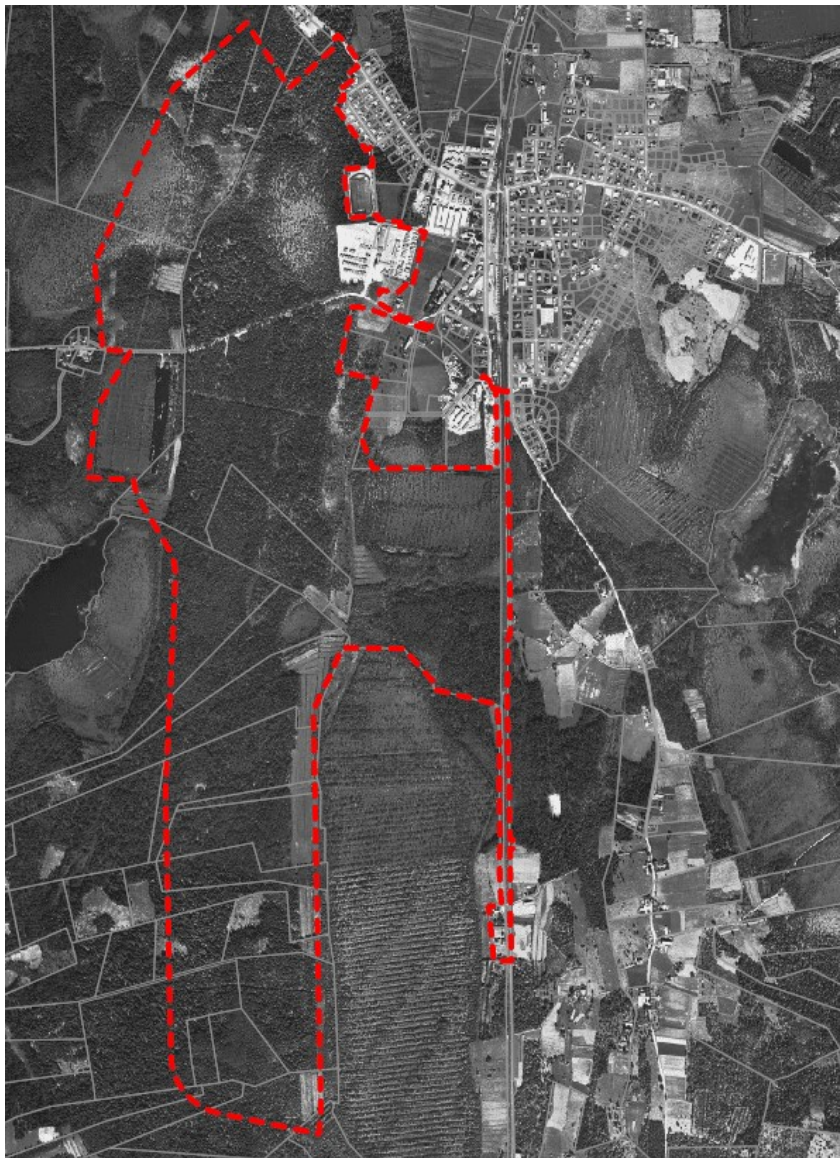
År 2008 byggdes Stockarydsterminalen för att hantera den stora mängden stormfälld skog från stormen Gudrun 2005.

Sävsjö kommun genomförde en förstudie om en trafiksäker vägförbindelse mellan riksväg 30 och Stockarydsterminalen år 2010.

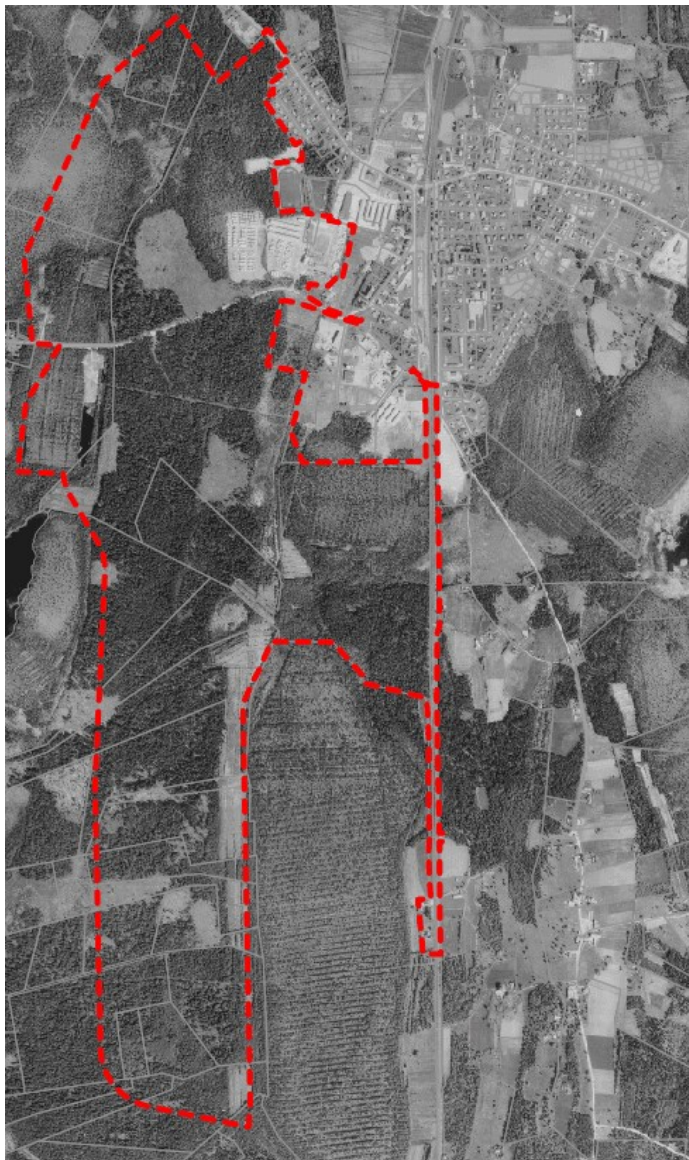
År 2012 slöts ett genomförandeavtal mellan Trafikverket och Sävsjö kommun om en ny väg 761. Den nya vägen 761 slutfördes och togs i drift i november 2014. I samband med vägbygget bekostade Sävsjö kommun en separerad gång och cykelväg från Stockaryd utmed väg 761. Utvecklingen med Stockarydsterminalen och väg 761 syns tydligt på de nyare ortofotona från 2011 och 2023.



Figur 8 Ekonomiska karta 1955



Figur 9: Ortofoto 1960



Figur 10: Ortofoto 1975



Figur 11: Ortofoto 2011



Figur 12: Ortofoto 2023

Potentiellt förorenade områden

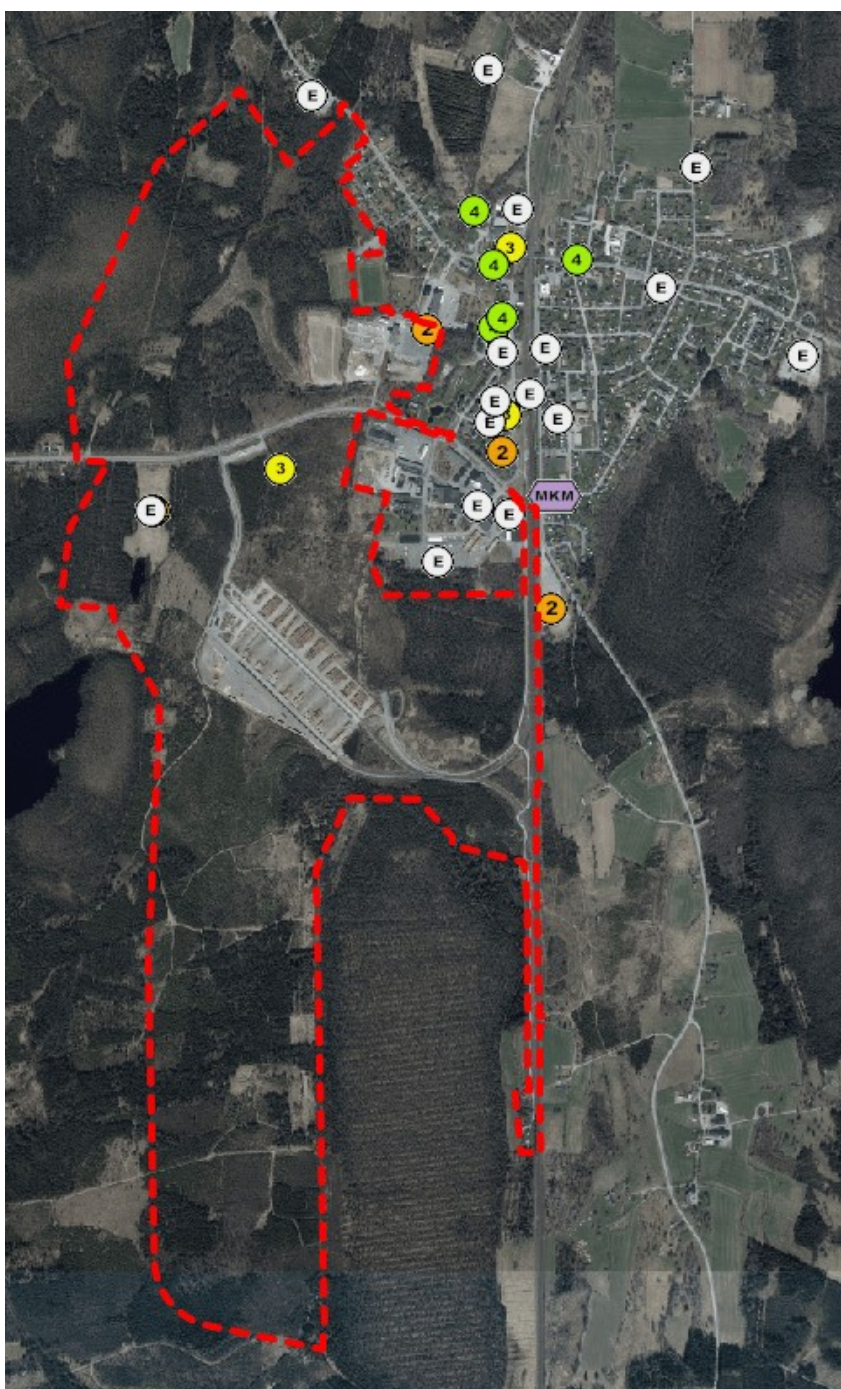
Inom planprogrammets område, som är beläget väster och sydväst om Stockaryds tätort, finns flera registrerade objekt i Länsstyrelsens EBH-stöd (Efterbehandling av Förorenade Områden). Dessa objekt indikerar potentiella markföroreningar som kan påverka framtida markanvändning och planering. Planområdet omfattar även Stockarydsterminalen och är hydrologiskt beläget uppströms från tätorten, vilket innebär att ytvattenavrinning sker från planområdet genom en kanal som passerar genom Stockaryd, samt delvis norrut utanför centrala tätorten.

Följande EBH-objekt är registrerade inom planområdet:

- ID 153 729 – Union Stockarydsverkens barkdeponi
Tidigare deponi för barkavfall från träindustriell verksamhet. Barkdeponier kan innehålla organiska föroreningar och metaller.
- ID 188 406 – F.d. barkdeponi (Union Stockarydsverken)
Ytterligare en tidigare barkdeponi kopplad till Union Stockarydsverken, med liknande potentiella föroreningsrisker.

- ID 153 720 – Union Stockarydsverken
Område där industriell verksamhet har bedrivits, vilket kan ha gett upphov till föroreningar i mark och eventuellt grundvatten.
- ID 153 680 – Lorentoft Rena Bilskrot
Tidigare bilskrot med risk för föroreningar från oljor, metaller och andra miljöfarliga ämnen.

Dessa objekt bör beaktas i den fortsatta planeringen, särskilt vid etablering av verksamheter som kan påverkas av eller påverka befintliga markföroreningar. Även om området inte är avsett för känslig markanvändning såsom bostäder eller skolor, kan miljötekniska markundersökningar ändå vara nödvändiga för att säkerställa att markförhållandena är lämpliga för den planerade verksamhetsutvecklingen. Detta är särskilt viktigt vid markarbeten, dagvattenhantering eller etablering av verksamheter med miljöpåverkan.



Figur 13 Översiktlig karta som visar var EBH-objekten finns markerad i området.

Naturvärdesinventering

Till planprogrammet har en naturvärdesinventering (NVI) genomförts av Nässjö kommun på uppdrag av Sävsjö kommun. Inventeringen, som följer svensk standard SS 199000:2023, omfattar området väster och sydväst om Stockaryd och syftar till att identifiera och bedöma naturvärden inom det planerade exploateringsområdet.

Inventeringen visar att området hyser flera biotoper med ekologiska värden. Totalt identifierades sju naturvärdesbiotoper (NVB1–NVB7), varav två klassades som naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) och fyra som klass 4 (visst naturvärde). Dessa omfattar tallmossar, fuktpåverkad barrskog, bäckmiljöer, lövsumpskog samt en källmiljö. Flera av dessa hyser fridlysta eller nationellt prioriterade arter såsom trana, utter, tofsmes, entita, grönfink, revlummer och vanlig groda.

Biotoperna är geografiskt fördelade enligt följande etapper i planprogrammet:

- Etapp Norra A och Norra B: NVB1 (tallmosse), NVB2 (tallskog) och NVB3 (bäckmiljö)
- Etapp Stockarydsterminalen: NVB4 (tallmosse) och NVB5 (barrblandskog)
- Etapp Södra: NVB6 (lövsumpskog) och NVB7 (källmiljö)

Planprogrammets mål att utveckla området för industriändamål innebär att stora delar av dessa naturmiljöer riskerar att försvinna, då området i stort sett planeras att hårdgöras. Detta medför en betydande påverkan på biologisk mångfald, särskilt i de fuktiga och hydrologiskt känsliga miljöerna som tallmossar och källmiljöer. Dessa biotoper är viktiga för ekologisk funktion, artmångfald och som spridningskorridorer i landskapet.

Rekommenderade hänsyn och åtgärder

För att minska negativ påverkan på naturvärden föreslås följande:

- Undanta eller minimera exploatering i områden med naturvärdesklass 3, särskilt NVB5 (barrblandskog) och NVB7 (källmiljö), då dessa har påtagligt naturvärde.
- Bevara och förstärka gröna korridorer mellan kvarvarande naturmiljöer för att motverka fragmentering och bibehålla ekologiska spridningsvägar.
- Särskild hänsyn till fuktiga miljöer som tallmossar (NVB1 och NVB4), då dessa är känsliga för förändringar i hydrologi och viktiga för många arter.
- Planera för kompensationsåtgärder, exempelvis genom att restaurera eller skapa nya våtmarker eller sumpskogar i närliggande områden.
- Samråd med Länsstyrelsen krävs för eventuella dispensärenden där fridlysta arter eller skyddade biotoper påverkas.

Kulturmiljö

I och utanför aktuellt område för planprogrammet har det gjorts två arkeologiska utredningen. En gjorde 2007 när Stockarydsterminalen skulle byggas. Den andra utredningen gjordes i samband när nya vägdragningen av 761 undersöktes.

Arkeologisk utredning, etapp 1, av område för planerad omlastningsterminal

I juni 2007 genomförde Jönköpings läns museum en arkeologisk utredning, etapp 1, av ett område för en planerad omlastningscentral inom fastigheterna Hetseryd 2:3, Stigåsa 1:2 och Stockaryd 3:77. Området låg i anslutning till flera kända fasta fornlämningar, men inga nya fornlämningar eller kulturhistoriska lämningar påträffades. Området bestod mestadels av moss- och torvmarker samt "skräpmark". En arkeologisk förundersökning genomfördes också intill gravfältet RAÄ nr 22 i Stockaryds socken, men inga ytterligare fornlämningar kunde konstateras.

Arkeologisk utredning, etapp 1 inför ny dragning av väg 761, sträckan Gamla Hjälmteryd - Stockaryd.

Under september och oktober 2011 genomförde Jönköpings läns museum en arkeologisk utredning, etapp 1, inför den planerade nya sträckningen av väg 761 mellan Gamla Hjälmteryd och Stockaryd. Utredningen omfattade både en byråmässig granskning av ett större område (ca 335 ha) och en fältinventering av ett mindre område (ca 100 ha). Syftet var att fastställa förekomsten av fasta fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar.

Fornlämnings- och Kulturmiljö

Inom utredningsområdet fanns endast ett fåtal registrerade fasta fornlämningar och kulturhistoriska lämningar. Området är annars rikt på gravar från bronsålder och yngre järnålder. Den topografiska genomgången visade att området har karaktär av en gräns mellan två bygder, vilket förklarar avsaknaden av fornlämningar. Några av de identifierade lämningarna inkluderar:

- **Gamla Hjälmteryd:** Ett röse (raä nr 59) och ett gravfält (raä nr 57).
- **Stockaryd:** Fossil åkermark (raä nr 316) och en torplämning (raä nr 142).
- **Västerkvarn:** Ett röse (raä nr 48) och fossil åkermark (raä nr 317).

Ortnamn och Landskap

Förstudie- och utredningsområdet ligger i en medeltida centralbygd, vilket framgår av diplomaterialet. Exempelvis omnämns Stockaryd redan på 1200-talet. Hjälmteryd omnämns i ett diplom från 1312 där Ragnhild Hemmingsdotter skänker 80 mark till Nydala kloster. Namnet Hjälmteryd går tillbaka på ordet "hjälm" i betydelsen skyddstak eller lada utan väggar, vilket kan referera till torklador för hö. Kyrkan i Stockaryd omnämns redan 1282 och sockennamnet har övertagits från den bebyggelse som redan fanns på platsen. Gravfält nära kyrkan (RAÄ 22) vittnar om att platsen varit bebodd under lång tid.

Mellan Hjälmteryd och Stockaryd ligger byn Hetseryd, som omnämns som "curia" i ett diplom från 1340, vilket betyder att det var en huvudgård i ett godskomplex. Namnet Hetseryd går tillbaka på "hedhe" i betydelsen torr, näringsfattig slättmark. Västerkvarn omnämns för första gången 1495 och troligen ingick kvarnen under medeltiden i några av de godskomplex som fanns i området.

Fornlämningar Id 19 och 20; L1970:3216 område med fossil åkermark

Id 19: Fossil Åkermark

- **Beskrivning:** Den fossila åkermarken består mestadels av röjningsrösen, 5-9 meter i diameter och 0,1-0,4 meter höga. Området har blivit kraftigt omrört av markberedning inför plantering av björk- och tallskog för cirka 20 år sedan. Detta har gjort det svårt att avgränsa området och bestämma röjningsrösenas karaktär.

- Antikvarisk Bedömning: Området är svårbestämt och kräver vidare undersökning (FU).

Id 20: Möjligt Boplatsläge

- Beskrivning: Området har bedömts som ett möjligt boplatsläge baserat på topografi och närhet till andra fornlämningar kring Stockaryds sockencentrum.
- Antikvarisk Bedömning: Området bevakas och kan vara aktuellt för vidare utredning, etapp 2 (AU 2).

Sociala aspekter

Barnperspektiv

Utvecklingen av industriområden i Stockaryd, särskilt kring Stockarydsterminalen, innebär flera sociala aspekter att beakta, särskilt när det gäller barnperspektivet och förlusten av naturliga miljöer.

- Förlust av naturmiljöer: Skogar och naturliga områden erbjuder barn möjligheter att leka, utforska och utveckla sin fantasi. Förlusten av dessa områden kan minska barns tillgång till naturliga lekplatser och påverka deras fysiska och mentala hälsa negativt. Skogar bidrar också till ren luft och vatten, vilket är viktigt för barns hälsa. Förlusten av dessa områden kan leda till en försämring av dessa ekosystemtjänster.
- Sociala mötesplatser: Utan anlagda stigar, promenadstråk eller mötesplatser kan det bli svårare för människor att träffas och umgås, vilket kan påverka den sociala sammanhållningen i området. Mötesplatser är viktiga för barns sociala utveckling, där de kan interagera med andra barn och vuxna i en trygg miljö.
- Trafiksäkerhet: Utveckling av industriområden medför ofta ökad trafik, vilket kan utgöra en risk för barns säkerhet. Det är viktigt att planera för säkra gång- och cykelvägar för att skydda barnen.

Arbetsförsörjning och sysselsättning

Utvecklingen av industriområden kan också ha positiva sociala aspekter, särskilt när det gäller arbetsförsörjning och sysselsättning.

- Nya jobb: Utvecklingen av industriområden kan skapa nya arbetstillfällen, vilket kan vara positivt för den lokala ekonomin och minska arbetslösheten i området.
- Ekonomisk tillväxt: Nya industrier kan bidra till ekonomisk tillväxt och utveckling, vilket kan förbättra levnadsstandarden för invånarna i Stockaryd.

Konsekvenser och åtgärder

Förlusten av skogen i västra Stockaryd kan ha flera konsekvenser, men det finns också åtgärder som kan vidtas för att kompensera för dessa förluster.

Konsekvenser:

- Minskad tillgång till naturliga lekplatser och rekreationsområden för barn.
- Försämring av ekosystemtjänster som ren luft och vatten.
- Ökad trafik och potentiella säkerhetsrisker för barn.

Åtgärder:

- Skapa nya grönområden: Planera för nya parker och grönområden som kan ersätta de förlorade skogsområdena.
- Anlägg mötesplatser: Bygg promenadstråk, lekplatser och andra mötesplatser för att främja social interaktion.
- Säker trafikplanering: Implementera säkra gång- och cykelvägar för att skydda barn och andra fotgängare.

- Utnyttja östra Stockaryd: Eftersom östra Stockaryd har elljusspår och mer tillgång till skog, kan dessa områden utvecklas ytterligare för att kompensera för förlusten i västra Stockaryd.

Trafik

Vägar och anslutningar

I planområdet berörs främst väg 763 och väg 761. Väg 763 är en viktig förbindelseväg som går till Vrigstad och ansluter till väg 127 och väg 30. Väg 761 är en annan central väg som sträcker sig från centrala Stockaryd västerut, förbi Norra Hetseryd, och ansluter till väg 30. Väg 761 går även igenom centrala Stockaryd och fortsätter norrut till Sävsjö. Dessa vägar är särskilt viktiga för lokaltrafiken och för att förbättra tillgängligheten till olika delar av området.

Årsdygnstrafik

- Väg 763 och väg 761 har en årsdygnstrafik för tunga fordon mellan 51–100.
- Väg 761 genom centrala Stockaryd har en årsdygnstrafik för tunga fordon mellan 101–200.
- För samtliga fordon är årsdygnstrafiken:
- väg 763 mellan 501–1000 fordon.
- väg 761 centralt mellan 501–1000 fordon.
- väg 761 förbi Stockarydsterminalen västerut mot väg 30 mellan 251–500 fordon.

Beräknad trafikstring

Beräkningen av trafikstringen för västra Stockaryd har utförts med hjälp av Trafikverkets Trafikalstringsverktyg. Detta verktyg används för att uppskatta trafikstringen vid planering av nya eller befintliga områden och inkluderar resor med bil, kollektivtrafik, gång och cykel. Verket bygger på aktuell kunskap om persontransporter beroende på lokalisering och markanvändning. Det är viktigt att notera att verktyget inte är ett prognosverktyg, utan ett planeringsstöd som ger riktvärden som bör granskas kritiskt utifrån den specifika planeringssituationen. Nyttotrafik har räknats upp med 10% för varje etapp.

Etapp Norra A och B

Totalt antal resor per färdmedel (exklusive nyttotrafik): 78 773 resor/dygn

- Bil: 52 889 resor
- Kollektivtrafik: 1 685 resor
- Cykel: 2 400 resor
- Till fots: 1 819 resor
- Annat: 493 resor

Uppdelat efter markanvändning:

- Kontor: Totalt 6 831 resor per dygn
- Små industri/hantverkare: Totalt 43 473 resor per dygn
- Större industri: Totalt 9 280 resor per dygn

Med nyttotrafik:

- Kontor: 4 269 fordon per dygn
- Små industri/hantverkare: 32 409 fordon per dygn
- Större industri: 6 584 fordon per dygn

Etapp Stockarydsterminalen

Totalt antal resor per färdmedel (exklusive nyttotrafik): 34 821 resor/dygn

- Bil: 70 808 resor
- Kollektivtrafik: 2 059 resor
- Cykel: 3 132 resor
- Till fots: 2 157 resor
- Annat: 618 resor

Uppdelat efter markanvändning:

- Kontor: Totalt 4 799 resor per dygn
- Små industri/hantverkare: Totalt 63 874 resor per dygn
- Större industri: Totalt 10 101 resor per dygn

Med nyttotrafik:

- Kontor: 3 137 fordon per dygn
- Små industri/hantverkare: 47 617 fordon per dygn
- Större industri: 7 167 fordon per dygn

Ettapp Södra

Totalt antal resor per färdmedel (exklusive nyttotrafik): 34 821 resor/dygn

- Bil: 29 584 resor
- Kollektivtrafik: 1 685 resor
- Cykel: 1 281 resor
- Till fots: 1 911 resor
- Annat: 347 resor

Uppdelat efter markanvändning:

- Kontor: Totalt 9 064 resor per dygn
- Större industri: Totalt 25 757 resor per dygn

Med nyttotrafik:

- Kontor: 5 924 fordon per dygn
- Större industri: 18 276 fordon per dygn

Stockarydsterminalen

En betydande del av trafikinfrastrukturen i området är Stockarydsterminalen, en skogsvaruterminal som är ansluten till Södra stambanan. Terminalen spelar en avgörande roll för transport av skogsprodukter och bidrar till att effektivisera logistiken i regionen. Anslutningen till Södra stambanan möjliggör smidiga och hållbara transporter till och från området.

Stockarydsterminalen hade 2024 ett av sina bästa år i närtid gällande mängden ved som transporterades via terminalen. Från terminalens räkning av volymen och att varje tungt fordon transporterar cirka 38 kubikmeter, hamnade årets totala trafik på 15 000 lastbilar. Vilket ger en årsdygnstrafik på 41 fordon per dygn, om det antas att all trafik fördelas jämnt under hela året.

Potential för Kombiterminal från WSP marknadsanalys **Marknadspotential och behov:**

- Godsunderlag: Rapporten bedömer att det nuvarande godsunderlaget inte motiverar fler kombiterminaler i regionen. Det finns dock en långsiktig potential för överflyttning av gods från väg till järnväg, vilket kan skapa ett större godsunderlag som skulle kunna motivera en kombiterminal på sikt (uppskattningsvis bortåt år 2050).
- Flexibilitet: En flexibel terminalstruktur som kan anpassas efter framtida behov rekommenderas. Detta inkluderar möjligheten att utveckla en frilastyta som kan omvandlas till en kombiterminal vid ökat behov.

Infrastrukturella förutsättningar:

- Spåranslutning: Stockarydsterminalen har en stark fördel med sin spåranslutning och tillgång till stor markyta. En södergående anslutning och möjligheten att hantera längre godståg (740 meter till år 2030) är identifierade som viktiga infrastrukturella förbättringar.
- Elektrifiering: Elektrifiering av spår och laddinfrastruktur för tunga transporter är pågående och planeras vara klar hösten 2023, vilket kan öka terminalens attraktivitet.

Konkurrens och Samarbete:

- Konkurrens: Det finns flera andra terminaler i regionen (Nässjö, Torsvik, Båramo) som kan konkurrera med Stockaryd. Framtida utveckling av dessa terminaler kan påverka Stockarydsterminalens potential.
- Samarbete: Ett samarbete med aktörer som ScandFibre (SFL) kan vara intressant för att utreda möjligheten att erbjuda terminalhantering för import av insatsprodukter.

Trafikmängd med Lastbilstransporter HCT (High Capacity Transport):

- Längre och tyngre fordon: Det finns en trend mot användning av längre och tyngre fordon för att effektivisera transportkostnader och tider. Detta kräver att infrastrukturen stödjer sådana transporter.
- Föreslagna vägar: Trafikverket har föreslagit vägar för långa lastbilar, men väg 30 förbi Stockarydsterminalen omfattas inte i nuläget. Det kan vara intressant att studera och främja ökade möjligheter för HCT i området.
- Volym och frekvenser: För att en kombiterminal ska vara ekonomiskt hållbar krävs det att volymerna är tillräckligt stora. Ett riktmärke är minst ett heltåg med containers (40 fot) eller cirka 36 trailers per dygn.
- Intermodala transporter: För att minska långväga vägtransporter och främja hållbarhet är intermodala transporter viktiga. Detta kräver god hanteringskapacitet vid kombiterminalen och tillgänglighet på kringliggande järnvägsnät.

Rekommendationer

- Marknadsföring och dialog: Satsa på marknadsföring och bred dialog inför potentiella etableringar. Förbered mark för nya etableringar och säkerställ el- och energiförsörjning.
- Flexibel utveckling: Utveckla ett flexibelt terminalområde som kan anpassas efter framtida behov och nya branscher.
- Infrastrukturella förbättringar: Utred vidare behovet av en södergående anslutning, ankomst-/avgångsspår och möjligheten att hantera längre godståg.

Sammanfattningsvis har Stockarydsterminalen potential att utvecklas till en kombiterminal på lång sikt, förutsatt att godsunderlaget ökar och att nödvändiga infrastrukturella förbättringar genomförs. På kort sikt rekommenderas att fokusera på flexibilitet och marknadsföring för att attrahera nya etableringar.

Södra stambanan

Stockarydsterminalen har idag endast en norrgående växel, som skapar ett extra moment för tåg att köra söderut. Det som krävs idag är att tågen kör norrut för att sen vända och köra söderut. En framtida utveckling är att bygga ut en södergående växel och det har gjorts en funktionsutredning för det 2012 (Trafikverket, 2012).

Gång- och cykelvägar

För att främja hållbara transportalternativ finns en kommunal gång- och cykelväg utmed väg 761. Denna väg sträcker sig från centrala Stockaryd och går västerut förbi Norra Hetseryd. Gång- och cykelvägen är en viktig del av infrastrukturen då den

uppmuntrar till miljövänliga transportmedel och förbättrar säkerheten för fotgängare och cyklister.

Teknik

Vid infarten till Stockarydsterminalen finns en välutvecklad teknisk infrastruktur som stödjer både hållbarhet och effektivitet. För eldrivna fordon finns det laddinfrastruktur tillgänglig för både ellastbilar och elbilar. Dessutom finns det en tankstation för gasdrivna fordon, vilket erbjuder ett alternativ för fordon som drivs med biogas.

Kommunikationsinfrastrukturen är också väl utbyggd, med nedgrävd fiber från SavMan som säkerställer snabb och pålitlig internetuppkoppling till terminalen. Detta är avgörande för moderna logistik- och transporttjänster som är beroende av realtidsdata och kommunikation.

Njudung Energi har dragit fram både dricksvatten- och spillvattenledningar till Stockarydsterminalen.

E:On Energidistribution AB har koncessionsområde för el i området, vilket innebär att de ansvarar för eldistributionen.