

§ 97

Detaljplan för Flahult 19:8 (Målöns verksamhetsområde) Beslut om granskning

Stbn/2021:411 214

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att planlägga mark för i huvudsak industriändamål och medge plats för en ny kombiterminal. En ny huvudgata planläggs, i enlighet med gällande översiktsplan, med utrymme för flera trafikslag samt ny trädallé. Skyddsvärd naturmark undantas från exploatering eller kompenseras med en rad kompensationsåtgärder. Nya dagvattendiken och dammar tar höjd för ett förändrat klimat och nya ledstrukturer för groddjur skapar nya habitat för befintliga groddjur.

Beslutsunderlag

Planbeskrivning 2026-03-11

Plankarta del 1 av 2 2026-03-11

Plankarta del 2 av 2 2026-03-11

Granskningsutlåtande 1 2026-03-11

Tjänsteutlåtande 2026-03-11

Undersökning av betydande miljöpåverkan 2026-03-11

Stadsbyggnadskontorets förslag

Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut:

- Detaljplanen för Flahult 19:8 m.fl., godkänns för ny granskning
- Stadsbyggnadsnämnden finner, utifrån dagens kännedom av projektets omfattning, att genomförandet av detaljplanen inte kommer att medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 5-7 och 11-18 miljöbalken (1998:808)

Stadsbyggnadsnämndens behandling 2026-03-19

Yrkanden

Ordförande Ann-Marie Hedlund (L) yrkar för samverkanspartierna enligt förvaltningens förslag till beslut.

Hanns Boris yrkar för Kristdemokraterna bifall till Ann-Marie Hedlunds yrkande.

Bengt Regné yrkar för Moderaterna i första hand på återremiss för omarbetning. Om yrkandet på återremiss faller yrkar Tomas Arvidsson för Moderaterna på ett negativt beslut om granskning.

Fredrik Sandberg yrkar för Sverigedemokraterna bifall till Moderaternas yrkanden.

Ordföranden ställer proposition på yrkandet om återremiss respektive om ärendet ska avgöras på dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar enligt Ann-Marie Hedlunds yrkande.

Därefter ställer ordföranden proposition på yrkandena om positivt respektive negativt beslut och finner att nämnden beslutar enligt Ann-Marie Hedlunds yrkande.

Fredrik Sandberg (SD) begär votering.

Beslutsordning

En ja-röst innebär bifall till Ann-Marie Hedlunds yrkande och en nej-röst innebär bifall till Tomas Arvidssons yrkande.

Omröstning

	Ja	Nej
Marianne Johansson (S)	x	
Bayda Aldoori (S)	x	
Melisa Alijevskå (S)	x	
Agneta Sundgren (C)	x	
Bengt-Åke Berg (V)	x	
Tomas Arvidsson (M)		x
Fredrik Sandberg (SD)		x
Ulf Ivarsson (SD)		x
Hanns Boris (KD)	x	
Thomas Olofsson (KD)	x	
Bengt Regné (M) 2:e vice ordförande		x
Martin Karlsson (S) 1:e vice ordförande	x	
Ann-Marie Hedlund (L) ordförande	x	
Summa	9	4

Nämnden beslutar med nio nej-röster mot fyra ja-röster enligt Ann-Marie Hedlunds yrkande.

Stadsbyggnadsnämndens beslut

- Detaljplanen för Flahult 19:8 m.fl., godkänns för ny granskning
- Stadsbyggnadsnämnden finner, utifrån dagens kännedom av projektets omfattning, att genomförandet av detaljplanen inte kommer att medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 5-7 och 11-18 miljöbalken (1998:808)

Reservationer

Moderaterna och Sverigedemokraterna reserverar sig mot beslutet.

FÖLJEBREV

Detaljplan för Flahult 19:8 mfl., i Målön och Torsvik, Jönköpings kommun

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag för Flahult 19:8 m.fl.

Syftet med detaljplanen är dels att planlägga mark för industriändamål med yta för nya industrietableringar och pröva möjligheten att anlägga en större kombiterminal. Planen syftar även till att planlägga mark för en ny huvudgata tänkt att avlasta Möbelvägen på Torsvik, bevarande av skyddsvärd naturmark och tillskapande av nya natur- och dagvattenområden.

Stadsbyggnadsnämnden finner att utifrån dagens kännedom av projektets omfattning så kommer genomförandet av detaljplanen inte att medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap§ 5-7 och 11-18 miljöbalken (1998:808).

Förslaget avviker inte från gällande översiktsplan.

Planhandlingarna finns tillgängliga för granskning från och med 2026-05-20 fram till 2026-06-17, i kommunens utställningslokal, Juneporten, Västra Storgatan 16 Jönköping, öppet på vardagar 8 – 17:00 (fredag till 16:00). Samtliga planhandlingar samt utredningar finns också att ta del av på kommunens hemsida www.jonkoping.se/kombiterminal.

Synpunkter lämnas skriftligen till Stadsbyggnadsnämnden **senast 2026-06-17. Ange diarienummer: Stbn/2021:411.** För att få återkoppling på ditt yttrande behöver du ange ditt namn och din adress.

Den som inte har framfört sina skriftliga synpunkter, före angivet datum, kan förlora rätten att senare överklaga beslutet att anta detaljplanen.

Digitalt formulär: www.jonkoping.se/kombiterminal

E-post: stadsbyggnad@jonkoping.se

Adress: Jönköpings kommun
Stadsbyggnadsnämnden
551 89 Jönköping.

Du kan också lämna dina synpunkter på hemsidan via digitalt formulär.

Fastighetsägare som är berörda av detaljplaneförslaget ombeds underrätta och förmedla denna information till övriga boende, hyresgäster, bostadsrättsinnehavare och arrendatorer. Om Er fastighet överlåtits till ny ägare, ombeds Ni förmedla denna information till den nya ägaren.

För eventuella frågor och beställning av fysiska handlingar kontakta Mattias Bustos, planarkitekt, tel. 036-10 51 12 eller e-post: mattias.bustos@jonkoping.se.

STADSBYGGNADSNÄMNDEN

Behandling av personuppgifter då du lämnar synpunkter

För att kunna behandla dina synpunkter enligt plan och bygglag (2010:900) behöver vi spara och behandla dina personuppgifter såsom namn och fastighetsförteckning om du anger detta i ditt yttrande. Det är frivilligt att lämna dina personuppgifter när du lämnar din synpunkt, men om du väljer att inte ange någon kontaktuppgift, så kan vi inte avgöra om du är berörd sakägare och inte heller återkoppla till dig.

Den rättsliga grunden för behandlingen är nödvändigt allmänt intresse och som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning enligt lag eller annan författning. Vi tillämpar vid var tid gällande integritetslagstiftning vid all behandling av personuppgifter. Dina uppgifter kommer att sparas i vårt verksamhets- och diariesystem och gallras enligt fastställd dokumenthanteringsplan.

De personuppgifter vi behandlar om dig delas med Länsstyrelsen, Kommunstyrelsen, Lantmäterimyndigheten, Tekniska nämnden samt övriga nämnder, sakägare eller övriga som haft synpunkter i ärendet. Vid ett eventuellt överklagande av stadsbyggnadsnämndens beslut om att anta detaljplanen delas dina personuppgifter med prövande instans. Vi kan även komma att dela dina personuppgifter med en tredje part, förutsatt att vi är skyldiga att göra så enligt lag. Däremot kommer vi aldrig att överföra dina uppgifter till ett land utanför EU.

Personuppgiftsansvarig är Stadsbyggnadsnämnden, diariet.

Du har rätt att kontakta oss om du vill ha ut information om de uppgifter vi har om dig, för att begära rättelse, överföring eller för att begära att vi begränsar behandlingen, för att göra invändningar eller begära radering av dina uppgifter. Detta gör du enklast genom att kontakta oss på stadsbyggnad@jonkoping.se eller på telefon 036-10 50 00.

Du når vårt dataskyddsombud Nicklas Nordström via stk-dataskyddsombud@jonkoping.se eller på telefon 036-10 28 02

Klagomål på vår behandling av dina personuppgifter lämnas till Integritetsskyddsmyndigheten som är tillsynsmyndighet. Om du vill veta mer om dataskyddsförordningen, gå till www.imy.se eller [Dataskyddsförordningen, gdpr - Jönköpings kommun \(jonkoping.se\)](http://Dataskyddsförordningen.gdpr-Jönköpingskommun.jonkoping.se) och läs mer om dina rättigheter.

Granskningsutlåtande 1

► **Detaljplan: Flahult 19:8 m.fl.
(Målöns verksamhetsområde)**

Stadsdel: Målön och Torsvik

Granskningshandling
Upprättad: 2026-03-11
Diarienummer: Stbn/2021:411
Utökat förfarande (PBL 2010:900)

Planguiden

Vad är granskning?

När ett förslag till detaljplan har varit på samråd och kommunen bearbetat det utifrån information och synpunkter som framkommit ska planförslaget göras tillgängligt för granskning inför beslut om antagande. Granskningens syfte är att visa det bearbetade planförslag som kommunen har för avsikt att anta och samtidigt ge berörda intressenter en sista möjlighet att lämna synpunkter.



Vad är ett granskningsutlåtande?

När granskningen är klar sammanställs de skriftliga synpunkter som har inkommit i ett granskningsutlåtande. Granskningsutlåtandet ska innehålla en redovisning av kommunens ställningstaganden och förslag med anledning av synpunkterna. I de fall kommunen inte tillgodosett inkomna synpunkter bör det ges en tydlig motivering.



Vad händer med mina ej tillgodosedda synpunkter?

Efter att förslaget har antagits i stadsbyggnads-nämnden skickas granskningsutlåtandet till de som inte fått sina synpunkter tillgodosedda endast för kännedom. Efter beslut om antagande i stadsbyggnadsnämnden får de som kommunen bedömt som kända sakägare beslutet skickat till sig samt upplysning om hur man gör för att överklaga beslutet. De som kommunen inte bedömt vara sakägare får endast beslutet.



Oavsett om du får information om hur du överklagar eller ej är det i slutändan mark- och miljödomstolen (Växjö tingsrätt) som avgör vem som anses vara berörd av beslutet och ha klagorätt. Detta utifrån reglering i 13 kap. 8 och 11§§ plan- och bygglagen.

Hur har samråd bedrivits?

Stadsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna ärendets planhandlingar (samrådsversion) för samråd 20 januari 2022. Under samrådstiden 2 februari - 16 mars 2022 har planhandlingarna skickats till bl.a. Länsstyrelsen, kommunstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. En kungörelse har publicerats i Jönköpings-Posten den 2 februari 2022.

Ett samrådsmöte har genomförts via en webbsänd presentation som ägde rum 1 mars 2022. Planhandlingarna fanns tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten och även i digital form på kommunens hemsida. Information om ärendet har även informerats via sociala medier samt med skyltar på plats inom planområdet.

Hur har granskning bedrivits?

Efter samrådet justerades planhandlingarna. Stadsbyggnadsnämnden informerades i ärendet och beslutade att godkänna ärendets planhandlingar (granskningsversion) 22 augusti 2024. Under granskningstiden 6 september - 1 november 2024 har planhandlingar skickats ut på nytt till de myndigheter, organisationer eller berörda fastighetsägare som har lämnat synpunkter under samrådstiden samt till kommunstyrelsen. Under granskningstiden har även övriga som inte lämnat synpunkter under samrådstiden getts en ny möjlighet att lämna in ett yttrande. Planhandlingarna fanns även tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten och på kommunens hemsida.

Efter förra granskningstillfället har planförslaget justerats på ett sådant sätt att planförslaget kräver ett nytt granskningstillfälle.

Inkomna skriftliga yttranden

Under granskningstiden har ett flertal skriftliga yttranden inkommit och i förteckningen på nästa sida visas samtliga yttranden fördelat i olika kategorier följt med det datum ärendet har registrerats som inlämnad till kommunen. Om avsändaren har skickat in ett yttrande men framfört att man inte har någon erinran (invändning) mot planförslaget framgår det i förteckningen med "ingen erinran". Om avsändaren har skickat in efter tidsfristen för granskningstiden så anges datum följt av "sen inlämning".

Förteckning

Myndigheter och regionala organisationer

	Polisen	2024-10-01, ingen erinran
	Försvarmakten	2024-10-09, ingen erinran
1.	Trafikverket	2024-10-25
2.	Länsstyrelsen	2024-10-29
3.	Lantmäteriet	2024-11-01

Kommunala bolag, nämnder och förvaltningar

3.	Räddningstjänsten	2024-09-12
4.	Kultur- och fritidsnämnden	2024-09-23
5.	Kommunstyrelsen	2024-09-27
	June Avfall	2024-10-08, ingen erinran
6.	Jönköpings Länstrafik	2024-10-10
7.	Jönköping Energi AB	2024-10-11
8.	Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2024-10-16
9.	Tekniska nämnden	2024-11-01

Föreningar, företag och ledningsägare

10.	Moderaterna	2024-09-24
11.	Nobia AB	2024-10-25

Privatpersoner

12.	Staffan Eklöf	2024-09-27
13.	Kristian Aronsson	2024-11-01
14.	Marcus Aronsson mfl.	2024-11-01

1. Trafikverket

Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är dels att planlägga mark för industriändamål med yta för nya industrietableringar samt pröva möjligheten att anlägga en större kombiterminal. Planen syftar även till att planlägga mark för en matargata tänkt att avlasta övriga huvudleder på Torsvik, bevarande av skyddsvärd naturmark och tillskapande av nya natur- och dagvattenområden. Vidare anges att ”Med pågående expansion inom LogPoint-området förväntas antalet godstransporter öka. Befintlig kombiterminal (Jönköpings kombiterminal) förväntas på sikt ha en övermättad kapacitet vilket förväntas medföra fler lastbilstransporter vilket medför större påfrestning på det lokala trafikinätet och ökade växthusgasutsläpp. Med en moderniserad och större kombiterminal kan fler och längre tågset hanteras vilket förstärker godstransportkapaciteten i området och på sikt minimera behovet av lastbilstransporter. Med en ny kombiterminal kan LogPoint områdets fortsatta expansion ske i linje med det nationella transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning”. Ovanstående är i linje med den avsiktsförklaring som framarbetas mellan Jönköpings kommun och Trafikverket. Avsiktsförklaringens syfte är en stegvis process till förändringar av infrastrukturen för att nå målsättningen om ett statligt övertagande av Torsviksbanan i samband med anläggandet av en ny kombiterminal i Torsvik med den standard som krävs för att uppfylla Förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Se beskrivning nedan. Trafikverket anser att plankartans bestämmelser ska säkerställa detaljplans syfte att möjliggöra kombiterminal med TEN-T standard. Det innebär att plankartan såväl som planbeskrivning behöver revideras så att denna användning framgår.

Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

I juni 2024 antogs en reviderad förordning Förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Jönköping är i förordningen dels utpekad som en urban nod och dels utpekad som multimodal terminal järnväg-väg terminal Torsvik. I förordningen finns bland annat krav på infrastrukturkomponenter som ska ingå i en multimodal godsterminal samt krav på transportinfrastruktur i anslutning till terminalen. Exempelvis ställs krav på sammanlänkande infrastruktur mellan olika transportsätt, utrustning inom terminalen samt områden för in- och utfart. Krav kopplade till multimodala godsterminaler återfinns i avsnitt 6, artikel 36-39 i förordningen.

Riksintresse för kommunikationer

Sammanfattningsvis anser Trafikverket att det inte går att utesluta att riksintresset för kommunikationer enligt 3 kap. 8§ MB riskerar att påtagligt skadas vid ett genomförande av detaljplanen. Underlaget som presenteras i planhandlingarna är inte tillräckligt för att bedöma påverkan på riksintresset och Trafikverket anser att planhandlingarna ska kompletteras med detaljplanens konsekvenser avseende påverkan på riksintresse för kommunikationer, både vad gäller väg och järnväg.

Detaljplanen omfattar del av järnvägen Månsarp – Jönköping som utgör riksintresse för kommunikationer och som även omfattar godsterminal Torsvik.

Funktionsbeskrivningen är järnväg som trafikeras av godstrafik samt järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse. Utpekandet av riksintresse sker för att långsiktigt säkerställa att anläggningarna ska kunna finnas och där depåer och kombiterminaler är en förutsättning för att trafikeringen av järnvägen ska kunna fungera samt att överförflyttning från och till andra trafikslag ska kunna ske.

Plankartan medger en förlängning av befintligt spårområde söderut. Vid eventuellt kommande riksintresse för kommunikationer för denna sträckning anser Trafikverket att plankartan ska beakta de rekommenderade skyddsavstånden för att säkerställa att nyttjandet av riksintresset inte försvåras.

Statlig väg, E4, ligger cirka 650 meter från planområdet och vägen är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Under samrådet framförde Trafikverket att trafikalstringen vid ett genomförande av detaljplanen är så omfattande att den riskerar att påtagligt försvåra nyttjandet av riksintresse för kommunikationer vad gäller E4. Trafikverket ansåg därför att ett avtal ska upprättas mellan parterna för att reglera kostnader för åtgärder till följd av exploateringen med innebörden att motverka att skada uppstår på riksintresset. Kommunen bemöter yttrandet med att avtalet är en genomförandefråga och inte hanteras i detaljplanen. Trafikverket vidhåller att ett finansieringsavtal ska tecknas mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplanen går till antagande. När detaljplaner genererar sådana trafikmängder och typ av trafik att det krävs åtgärder i den statliga infrastrukturen, behöver ansvar för finansiering och genomförande av nödvändiga åtgärder regleras mellan Trafikverket och kommunen. Avtalet syftar till att bestämma omfattning av åtgärden som behöver genomföras som en följd av exploateringen för att undvika påverkan på E4.

Det framgår inte heller av planhandlingarna vilken påverkan detaljplanens genomförande har på riksintresset för kommunikationer vad gäller E4. Innan dess att åtgärdsförslag har analyserats djupare går det inte att utesluta att riksintresset för kommunikationer inte tillgodoses vid ett genomförande av detaljplanen. Se motivering nedan under rubriken Trafikanalys.

Hälsa, säkerhet och risk för olyckor

Det höga trafikflödet orsakar redan idag köuppbyggnad som växer bakåt ut på E4an vilket kan orsaka upphinnandeolyckor med allvarliga konsekvenser. Vid högre exploatering av området finns en stor risk att flera korsningspunkter inklusive trafikplats Torsvik blir högt belastade och ännu mer olycksdrabbade. Trafikverket anser därmed att det inte går att utesluta att ett genomförande av detaljplanen riskerar att bli olämplig med hänsyn till risken för olyckor enligt 5 kap. 22§ plan- och bygglagen (2010:900). Detta behöver klargöras innan detaljplanen antas.

Trafikanalys

Under samrådet krävde Trafikverket att trafikanalysen från 2021 behövde kompletteras med noggrannare trafikflödessimuleringar i syfte att föreslå åtgärder med tillräcklig kapacitet och bedöma när dessa åtgärder behöver vara på plats. Kommunen har därefter tagit fram ytterligare en trafikanalys, daterad 2023. I den nu reviderade trafikanalysen framgår inte vilken effekt de föreslagna åtgärderna ger på framkomligheten/trafiksituationen utan en djupare analys rekommenderas. Vidare beskrivs i trafikanalysen att det krävs ytterligare

åtgärder för att minska problematiken på Thorsviksvägen/Tahevägen.

Av de åtgärdsförslag som föreslås i trafikanalysen från 2023 är det endast en åtgärd, att styra trafik till trafikplats Hyltena, som Trafikverket bedömer har viss effekt på framkomligheten/trafiksituationen. Övriga åtgärder har ingen eller endast blygsam effekt. Trafikverket anser därför inte att den reviderade trafikanalysen tydligt redovisar påverkan på riksintresset för kommunikationer vad gäller E4. Inte heller redovisas en helhetssyn på de åtgärder som kan krävas, vilket omfattar såväl kommunal som statlig väg, både på lång och kort sikt.

Idag är det stora problem med köer på södergående avfartsrampen i västra droppen och som växer ut på E4an, vilket kan orsaka upphinnandeolyckor med allvarliga konsekvenser. Det bedöms bero på trafiksituationen på Thorsviksvägen mellan trafikplats Torsvik och cirkulationsplatsen i korsningen Möbelsvägen/Alfavägen. Några av de problem som Trafikverket har noterat är att denna sträcka har många in-och utfarter, en längsgående gång-och cykelbana som korsas av anslutningar, gångpassager samt en busshållplats vilket medför att flera fordon kör på ett felaktigt sätt i den komplexa miljön. Detta har inte uppmärksammats i trafikanalysen.

Just nu pågår en trafikutredning på Trafikverkets initiativ och där kommunen deltar. Nästa steg är att identifiera åtgärdsförslag som kan avhjälpa de redan uppkomna problemen med köer på avfartsrampen av nuvarande trafikflöden. Utredningen bedöms vara klar till årsskiftet. Trafikutredningen visar på högre framtida trafikflöden än kommunens prognos. Det är därför lämpligt att detaljplanen avvaktar antagande till dess att åtgärderna har utretts vidare.

I kommunens trafikanalys har Visum-simuleringar gjorts utifrån trafikflöden från kommunens Visummodell. Förutsättningen för dessa är en målstyrd trafikprognos. Trafikverket vill uppmärksamma om inte dessa mål uppnås kommer trafikflödena att öka och problemen uppstå tidigare. Därmed behöver åtgärder genomföras i trafikplatsen tidigare än vad prognoserna visar.

Järnväg

Innan frågan om ägandeskap av järnvägen är beslutad anser Trafikverket att det nedersta järnvägsområdet på plankarta 1, som omfattar trespårsområdet, bör utgå från plankartan. Detta för att Trafikverket vid ett eventuellt övertagande av Torsviksbanan önskar ha rådighet över marken, bland annat för att säkerställa utrymme för serviceväg. Nuvarande yta, T1, (mark för järnvägsändamål) bedöms inte medge det i nuvarande utformning. Trafikverket tar gärna en fortsatt dialog med kommunen om planens utformning innan antagandet.

Kommentar

I samband med detaljplanearbetet utreds markens lämplighet för ett eller flera ändamål. I tidigare versioner av planförslaget har det norra området pekats ut som lämpligt för industriändamål (J - Industri), en användning som inrymmer ett flertal etableringar varav kombiterminal är en av dessa. Trafikverket anser i sitt yttrande samt vid möten mellan Trafikverket och kommun inom ramen för pågående detaljplanearbete att en del av planområdets norra del bör begränsas mer specifikt så att det

enbart är möjligt att nyttja marken för en kombiterminal samt styra att kombiterminal ska utföras i TEN-T standard.

Om en viss användning bedöms medföra en stor omgivningspåverkan, eller om det finns en vilja att begränsa utredningsbehovet på bekostnad på en mindre flexibel detaljplan kan det vara skäligt att begränsa användningen med precisering, vilket på plankartan anges med en bokstav för användningen (Industri anges med J) följt av en nedsänkt indexsiffra. Med vad Trafikverket föreslår skulle planområdets norra del och yta avsedd för industriändamål begränsas för att enbart medge plats för kombiterminal, exempelvis; "J1 - Kombiterminal". Under detaljplaneprocessen har markens lämplighet prövats utifrån ett antagande att all industrimark planläggs utan precisering, detta för att verka för en så flexibel detaljplan som möjligt. Efter förra granskningstillfället har utredningar kompletterats och planförslaget justerats med utfall att användningen "J - Industri" behöver preciseras, men för det omvända av det Trafikverket föreslår. Istället för att begränsa användningen för ett delområde för enbart kombiterminal syftar planförslaget till att begränsa vart kombiterminal inte får byggas. I tidigare planförslag fanns ingen begränsning i kombiterminalens utbredning västerut och närmre bostadsbebyggelsen kring Flahults försöksgård. Genom att specificera vart kombiterminal inte får byggas begränsas läget till vart kombiterminal får byggas och därmed dess omgivningspåverkan. En sådan reglering innebär att enbart funktionen kombiterminal begränsas, istället för att begränsa användningen industri för ett större delområde.

Stadsbyggnadskontoret vill även framföra att detaljplaneinstrumentet reglerar vad och hur något ska byggas, men inte när. Det åligger den enskilde markägaren att välja när den vill utnyttja bygggrätten detaljplanen medger. Markägare och exploatör är det kommunägda bolaget SMUAB, som genom beslut i kommunfullmäktige 2022-09-01 §207 fått i uppdrag att verka för en ny kombiterminal. Kommunen har ingen möjlighet att styra att en kombiterminal ska utföras i en viss standard genom detaljplaneinstrumentet eftersom det saknar stöd i 4 kap. plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Efter att planförslaget var ute på granskning har kommunen och Trafikverket arbetat med att nå en överenskommelse i en avsiktsförklaring som just nu inväntar beslut från kommunfullmäktige. I denna ställs krav på att kombiterminal ska utföras i en TEN-T standard.

Vad gäller behov av kompletterande trafikutredning har Swecos trafikutredning, beställd på Trafikverkets begäran, lagts till som bilaga till planhandlingen. I utredningen har en trafikprognos genomförts för år 2050 där ett av ingångsvärden i beräkningen är översiktsplanens markanvändningskarta. I översiktsplanen föreslås mer mark att planläggas för industriändamål än vad detta detaljplaneförslag medger. I utredningen föreslås ett flertal trafikåtgärder kring Trafikplats Torsvik varav ett visst antal behöver utföras innan detaljplanen antas, vilket regleras i avsiktsförklaringen. Kommunen för en pågående dialog med Trafikverket under detaljplaneprocessen för att säkerställa att trafikåtgärderna är genomförs innan det blir aktuellt med att ärendet går upp för ett antagandebeslut.

Den del av yttrandet som avser förlängning av befintligt spårområde söderut har prövats i en separat detaljplan; "Flahult 19:12 och Barnarps-Kråkebo 1:6", Stbn/2025:72 som fick laga kraft 2025-07-04. I det ärendet

bemöttes Trafikverkets synpunkt. Trafikverket har inte lämnat någon ytterligare synpunkt vid det andra granskningstillfället i det separata detaljplaneärendet.

2. Länsstyrelsen

Övergripande

Föreslagen detaljplan omfattar ca 112 hektar mark varav stora delar planläggs för industriändamål. Planens syfte anger att planen utöver att möjliggöra industri även möjliggör för en större kombiterminal. Det är kommunens bedömning att denna användning ryms inom användning Industri. Eftersom planens syfte ska användas för att tolka planen utgår Länsstyrelsens bedömning av föreslagen detaljplan utifrån markens lämplighet för industriändamål samt större kombiterminal, även om lämpligheten för kombiterminal normalt sett inte beaktas vid markanvändning Industri.

Planen och tillhörande utredningar är framtagna utifrån en illustration av området där kombiterminal är placerad i den östra delen av planområdet. Eftersom planen inte reglerar placeringen av kombiterminal utan hela området möjliggörs för industri och kombiterminal anser Länsstyrelsen att utredningarna behöver utgå ifrån att kombiterminalen kan placeras inom hela området. Alternativet är att lokaliseringen av kombiterminalen regleras i detaljplanen.

Flertalet av utredningarna som hör till planen är komplexa och Länsstyrelsen kan inte bedöma om dessa är tillförlitliga eller gjorda utifrån rätt indata. Exempelvis anges i trafikflödesanalyser att trafikflöden kommer från kommunens Visum-modell med prognosscenario 2050 färdmedelsmål. För att såväl Länsstyrelsen som allmänhet ska kunna utläsa konsekvenser och effekter av planens genomförande är det viktigt att planbeskrivningen har icke-tekniska sammanfattningar av utredningar där så behövs. Länsstyrelsens uppfattning av planbeskrivningen är att denna i sig själv ska innehålla tillräckligt med information för att förstå planen och dess konsekvenser. Bilagorna behöver finnas tillgängliga för den som vill fördjupa sig men slutsatserna från utredningar behöver tydligt framgå av planbeskrivningen.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/säkerhet, riksintresse kommunikationer, risk för översvämning samt miljökvalitetsnormer behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av detaljplanen inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Riksintresse kommunikationer

Efter samråd med Trafikverket gör Länsstyrelsen bedömningen att föreslagen detaljplan är av sådan omfattning till ytan och med sådan markanvändning att det inte kan uteslutas att ett genomförande av planen kan komma att innebära påtaglig skada på riksintresset E4an.

Det underlag som presenteras är inte tillräckligt för att kunna bedöma att

ett genomförande av planen inte innebär påtaglig skada och det behöver tydliggöras och motiveras i planhandlingarna vilken påverkan på riksintresset ett genomförande av detaljplanen kan komma att få. I en sådan bedömning är det viktigt att samtliga möjliga användningar som planen medger utreds.

Järnväg och kombiterminaler är generellt anläggningar av riksintresse för kommunikationer. I och med att kommande anläggningar kan komma att klassas som riksintresse bör hänsyn tas till detta avseende intilliggande byggrätter så att tillräckliga avstånd säkerställs.

Risk för olyckor

Kommunen anger att identifierade risker inom området avser:

1. Transport av farligt gods utmed ny matargata (huvudgata) och planerad industribyggelse samt
2. Befintlig industribyggelse öster om planerat spårområde inom planområdets södra del.

Planhandlingarna nämner eller utreder inte eventuella risker kopplat till möjliggörandet av en kombiterminal inom området. Riskbedömningen hänvisar till att ”hantering av farligt gods inom kombiterminalen förutsätts ske i enlighet med verksamhetens miljötillstånd och eventuella krav på säkerhetshöjande åtgärder bör ske inom ramen för den tillståndsprocessen”.

Vad Länsstyrelsen känner till finns inget generellt krav på anmälan/tillståndsprövning av miljöfarlig verksamhet för kombiterminaler. Generellt finns inga restriktioner för hantering av farligt gods på kombiterminaler i Sverige och därför anser Länsstyrelsen att det inte är möjligt att hänvisa riskbedömningen kopplat till markens lämplighet för kombiterminal till ett senare skede vid ansökan om eventuella miljötillstånd och krav på det sätt som kommunen anger. Som Länsstyrelsen påpekade i samrådet är det en förutsättning att det inom ramen för planprocessen görs en riskbedömning av kombiterminal inom planområdet för att det ska gå att bedöma planens lämplighet. Genom att utreda och ta ställning till riskerna kopplat till en kombiterminal gällande olyckor samt hantering och transport av farligt gods i planprocessen har kommunen möjlighet att reglera marken på ett sådant sätt att det blir tydligt för efterföljande laggivning och prövning hur områdets risker ska beaktas. Att hänskjuta bedömningarna gör det oförutsägbart avseende vilka krav som kan komma att ställas på verksamheterna som ska etableras på platsen och det är heller inte klarlagt att det är möjligt att uppfylla de krav som kan komma att ställas.

Länsstyrelsen påtalade även i samrådet att det behöver framgå att andra risker än buller beaktats kopplat till närheten mellan industriområde/kombiterminal och bostäder. Länsstyrelsen kan inte av handlingarna utläsa att en sådan bedömning gjorts.

Avseende de åtgärder som riskbedömningen och kommunen föreslår har Länsstyrelsen följande synpunkter; Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur detaljplanen utformats med hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand. Det behöver också beskrivas om en kombiterminal kan komma att påverka industrier eller verksamheter utanför området. Erforderliga säkerhetsavstånd till befintliga verksamheter behöver framgå. Till detta behöver

även risken för farligt gods beaktas på den tilltänkta järnvägen som löper till och från kombiterminalen både inom och utanför planområdet. Gällande transporter på väg bör detaljplanen, med anledning av att avståndet till byggrätter är relativt kort, kompletteras med att minst en utrymningsväg ska finnas på motsatt sida från transportled med farligt gods. Det är en effektiv åtgärd som möjliggör en skyndsam och säker utrymning vid olycka.

Gällande transporter via järnväg medger planen bebyggelse på ett avstånd om 15 m från spår. Det nämns också att kortare avstånd än 15 m skulle kunna tillåtas. Länsstyrelsens uppfattning är att det skulle kunna vara förenligt med hög risk för brandspridning till omkringliggande byggnader vid urspårning med efterföljande brand och bedöms därför inte lämpligt. Detta med tanke på verksamhetsområdet storlek och de tillåtna höjderna inom området.

I riskbedömningen nämns att basavstånden i Hallands läns riskanalys varierar mellan 30–100 m beroende på bebyggelsestyp. Detta stämmer inte, det finns skyddsåtgärder förutom baskraven som behöver beaktas upp till 50 meter vid väg-låg och industri. Det är oklart om det felaktiga antagandet påverkat resultatet i bedömningen vilket behöver klargöras.

Vidare anger riskbedömningen att det bör säkerställas i planen att utrymme för släckvattendamm erhålls. Länsstyrelsen kan inte utläsa av planhandlingarna att någon släckvattendamm är säkerställd vilket innebär att riskbedömningen inte går att tillämpa då den anger att baserat på genomförd riskbedömning och föreslagna riskreducerande åtgärder bedöms kraven på lämplig markanvändning med hänsyn till risk enligt Plan- och bygglagen vara uppfyllda. Om kommunen väljer att inte genomföra delar av åtgärderna faller således bedömningen.

Hälsa säkerhet, omgivningsbuller

Föreslagen detaljplan innebär stora ytor för industrier, nya matargator och möjliggörande av en kombiterminal på mark som idag utgörs av jordbruksmark och skog. Tillkomsten av omgivningsbuller för intilliggande bostäder kommer i och med detaljplanens genomförande att bli påtaglig. I samrådet föreslogs en bullervall i den västra delen av planområdet mellan bostäderna väster om planområdet och det nya industriområdet. Det angavs att syftet var att förhindra störningar från planerat industriområde och utgöra dels ett akustiskt skydd men även visuellt. Det angavs att utformningen av bullervallen med fördel görs så att vallen i sig blir en konstruerad topografisk avgränsning mellan försöksgården i väst och industriområdet i öst. Länsstyrelsen kan inte ur planhandlingarna utläsa varför man till granskningen valt att ta bort den skyddsvall som föreslogs i samrådet och istället lägga en vall i mitten av industriområdet som endast anläggs vid en fullt utbyggd kombiterminal. Oavsett om planområdet byggs ut i sin helhet uteblir den visuella barriären gentemot bostäderna i alla lägen.

Bullerutredning och konsult konstaterar att sammantaget bedöms ny matargata inte medföra olägenhet med avseende på trafikbuller då fastigheterna redan idag är utsatta för buller från Tahevägen och i kombination med den föreslagna matargatan överstiger inte bullernivåerna 55 dBA. I sammanhanget anser Länsstyrelsen att kommunen bör ta hänsyn till det faktum att matargatan genererar buller från ytterligare en sida vilket påverkar bostädernas möjlighet att ha en uteplats som inte är bullerstörd. I Naturvårdsverkets vägledning Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga

bostäder anges att varken propositionen eller praxis har någon tydlig angivelse för vägbuller vid uteplats. Enligt Naturvårdsverket är en tänkbar nivå för att nå en god miljö kvalitet 55 dBA Leq24h (samma som för spår samt ambitionsnivå enligt anknytande dokument från centrala myndigheter). Vägledningen poängterar även att det kan noteras att 50 dBA Leq bör underskridas vid en uteplats vid nya bostadsbyggnader för att undvika olägenhet för människors hälsa enligt trafikbullerförordningen.

Med föreslagna planbestämmelser och utformning av planen kan Länsstyrelsen inte avgöra om befintliga bostäder får en lämplig boendemiljö vid en fullt utbyggd detaljplan eller vid en delvis utbyggd detaljplan. Vid planer av den här omfattningen bör kommunen tillämpa marginaler för att säkerställa att befintliga bostäder inte drabbas av olägenheter.

Länsstyrelsen bedömer att planbestämmelser som syftar till att säkerställa lämpliga bullernivåer inom och utanför området är för otydliga för att det ska vara säkerställt att de uppfylls. Det avser exempelvis bestämmelse m4. Det framgår inte av planen var detta skydd ska placeras och inte heller vilken omfattning det ska ha. Det är också oklart vilka konsekvenser vissa planbestämmelser har på bullernivåerna. In-och utfarter regleras men det går inte att utläsa vilken påverkan detta får på bullernivåerna. Åtgärdsförslagen i bullerutredningen anger även att byggnader ska förskjutas åt väster. Länsstyrelsen kan inte se att detta regleras i detaljplanen och det framgår inte heller på vilket sätt det skulle påverka bullernivåerna.

När det gäller buller som en eventuell kombiterminal genererar så utgår bullerutredningen från en fast placering men inget i planen säkerställer att det är där en eventuell kombiterminal kommer att placeras. Hela planområdet medger användning och det är inte klarlagt att det är lämpligt eller att tillräckliga skyddsåtgärder är säkerställda i planen.

Miljö kvalitetsnormer

Enligt plan- och bygglagen ska miljö kvalitetsnormer följas vid planläggning. Enligt Boverket är detaljplaneringens huvudsakliga syften när det kommer till att följa MKN att pröva om den markanvändning som föreslås överhuvudtaget är lämplig och att marken har naturliga förutsättningar för att planen ska kunna genomföras så att MKN i berörda vattenförekomster kan följas samt att skapa de fysiska förutsättningar som krävs för att MKN ska kunna följas.

Eftersom planhandlingarna inte redovisar vilka föroreningsnivåer som ett genomförande av föreslagen detaljplan innebär för MKN för vatten i berörda ytvattenförekomster (Tabergså: Lillån vid Råslätt – Vederydssjön samt Lillån vid Råslätt) kan Länsstyrelsen inte bedöma om föreslagna åtgärder är tillräckliga för att MKN inte ska försämrats. Det saknas uppgifter om vilka mängder av bland annat totalfosfor, benso(a)pyrene, antracen och andra PAH:er, PFAS samt ämnesgruppen metaller som kommer att släppas ut till ytvattenförekomsterna. Det behöver också tydliggöras om det krävs några åtgärder för att miljö kvalitetsnormerna ska följas och hur dessa i så fall säkerställs.

Dagvatten, risk för översvämning

Då aktuell plan omfattar stora arealer som till stor del kommer att

hårdgöras påtalade Länsstyrelsen i samrådet vikten av att utifrån länets regionala förutsättningar använda klimatfaktor 1,4 vid beräkningar av nederbördsvolymer. Länsstyrelsen påtalade även att landskapets nuvarande vattenhållande förmåga bör utredas och jämföras med framtida tänkt markanvändning inklusive dagvattenåtgärder, då det vatten som landskapet idag kan hålla riskerar att belasta systemen nedströms. Det är oklart om dagvattenutredningen tagit hänsyn till detta. I dagvattenutredningen som tagits fram anges att klimatfaktorn för planerad markanvändning satts till 1,2 i enlighet med Svenskt Vattens publikation P110. Klimatfaktor 1,2 gäller oavsett område i Sverige och tar därmed inte höjd för regionala skillnader varför Länsstyrelsen fortsatt rekommenderar att klimatfaktor 1,4 används. Boverket och Länsstyrelsen rekommenderar att vid planläggning av samhällsviktig verksamhet (som en kombiterminal bedöms utgöra) gäller som minimum att den årliga sannolikheten för att bebyggelse tar skada vid översvämning är mindre än 1/100. Det framgår inte av handlingarna om kommunen beaktat och omhändertagit risken för hundraårsregn. Det är också viktigt att effekten av ett förändrat klimat under bebyggelsens förväntade livslängd beaktas.

Med anledning av ovan samt det faktum att planen avser stora markområden som potentiellt kan få stora konsekvenser ställer det höga krav på tydlighet i planhandlingarna. Det behöver tydliggöras hur dagvatten och risk för översvämning inom och utanför området kommer att hanteras vid ett genomförande av detaljplanen och hur relevanta delar är säkerställda. Länsstyrelsen kan inte utifrån aktuella handlingar bedöma om exempelvis de planbestämmelser som avser att reglera avskärande diken är tillräckliga som åtgärd för att säkerställa en lämplig dagvattenhanteringen inom planområdet och på så sätt säkerställa att ett genomförande av detaljplanen inte innebär risk för översvämning.

Trafik

Planbeskrivningen anger att en trafikanalys tagits fram i syfte att utreda planens påverkan på det övergripande trafiksystemet. Utöver att planförslaget inte bedöms medföra några kapacitetsproblem för trafikplats Hyltena saknar planhandlingarna en tydlig redogörelse av planens påverkan på trafiksystemet. Det anges att trafiksituationen i stort är svår att avgöra utan djupare analysarbete och att det krävs ytterligare åtgärder för att minska problematiken på Thorsviksvägen/Tahevägen.

Länsstyrelsens uppfattning är att de utredningar och åtgärder kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet behöver vara utredda och hanterade innan planen antas för att det ska vara möjligt att bedöma planens konsekvenser och därmed dess lämplighet med anledning av exempelvis risk för olyckor.

Det behöver exempelvis redovisas vilka sannolika trafikmängder en fullt utbyggd/genomförd detaljplan genererar utifrån olika scenarier samt vilken påverkan detta får på befintliga miljöer. Det behöver tydligt framgå vilka trafikprognoser som ligger till grund för utredningarna så att simuleringar som ligger till grund för analyser stämmer överens med en förväntad prognos. Det saknas tydlighet kring vilka åtgärder som kommunen bedömer är nödvändiga för att hantera de trafikproblem som konstateras liksom att det behöver förtydligas vilka åtgärder som planen möjliggör respektive reglerar/säkerställer. Exempelvis anges att "Simuleringar visar en ohållbar trafiksituation på avfartsrampen från E4 med medelköer på 265 m som ibland växer ut på E4, vilket utgör en trafiksäkerhetsrisk" samt att "Under eftermiddagen uppstår

stora köer längs Thorsviksvägen/Tahevägen, vilket hindrar trafikflödet från Möbelvägen att nå cirkulationsplatsen”. Planbeskrivningen anger att för att minska problematiken på Thorsviksvägen/Tahevägen under eftermiddagen krävs ytterligare åtgärder. Planbeskrivningen anger att ”för att säkerställa en god framkomlighet behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Hur dessa åtgärder genomförs behöver ytterligare utredas vidare i det fortsatta planarbetet inför kommande antagandeskede.”

Markförutsättningar, planens genomförande

Länsstyrelsen bedömer att markförutsättningarna behöver utredas och beskrivas tydligare i planhandlingarna för att säkerställa planens genomförande och vilka konsekvenser ett genomförande av planen får. Planhandlingarna bör till exempel kompletteras med utredningar avseende markens beskaffenhet kopplat till mängd torv och jordlagrens relativa fasthet.

Den senast daterade översiktliga beskrivning av de geotekniska förutsättningarna (daterad 2022-03-01) är endast baserad på kartstudier, flygbildstolkning, platsbesök samt okulär bedömning av markytor. Det anges även att för industrimarken i norra delen har ett stort antal geotekniska undersökningar legat till grund för framtagna beskrivningar. Vad Länsstyrelsen kan utläsa av handlingarna har inte några heltäckande undersökningar gjorts i området utan prover har enbart tagits i vissa delar av området och vid enstaka punkter. Sammanfattningen i den översiktliga beskrivningen anger bl.a. att markförhållandena domineras av fast lagrad jord av sand eller morän, ställvis överlagrade av lösa torvlager med en bedömd mäktighet upp till 2 m. Beskrivningen konstaterar att det inte föreligger någon oacceptabel risk inom området och föreslår bland annat att kompletterande undersökningar görs gällande sticksondering i torvpartier för bestämning av torvdjup (=erforderliga schaktdjup) och för jordlagrens relativa fasthet (industrimark) med hejare eller viktsondering.

Planhandlingarna uppger att torvens mäktighet utifrån tidigare utförda undersökningar i närheten kan bedömas variera mellan 0,5-2 m. Det är oklart varifrån denna siffra är tagen då den översiktliga utredningen från 2003 anger att mull- och torvlager har en varierande mäktighet på 0,3-6 meter. Samma utredning anger att Granarpsmossen helt bör undantas från planläggning på grund av att torvlaget är så mäktigt och att mossmarker ur miljösynpunkt har ett högt skyddsvärde. Vad länsstyrelsen kan utläsa så är stora delar av den mark som i utredningen klassas som Granarpsmossen planlagd för industriändamål.

Den geotekniska utredningen och planbeskrivningen anger att all torv eller organisk jord ska avlägsnas innan grundläggning. Med anledning av planområdets storlek kan Länsstyrelsen konstatera att om torvdjupet är ett par meter så innebär exploateringen potentiellt stora uttag av torv. För att planens genomförande ska gå att förstå och för att det ska vara möjligt att bedöma genomförandets konsekvenser bör det vara utrett vilka nivåer av torv som faktiskt finns i området samt beskriva hur detta ska hanteras vid en exploatering av området. Normalt sett krävs tillstånd för att bryta torv men i och med att planen medger en exploatering krävs inget tillstånd vilket innebär att frågan bör hanteras inom planprocessen istället.

Länsstyrelsen anser därför att planhandlingarna bör redovisa om torven kommer att hanteras som avfall eller en biprodukt. Det är ur ett

resursperspektiv bättre att torven kan hanteras som en biprodukt men det ställer krav på hanteringen enligt 1 § 15 kapitlet Miljöbalken. För att kunna sälja torven som biprodukt kan köparen ha krav på hur brytningen sker. Om torven istället klassas som avfall behöver kommunen redogöra för hur man avser att ta hand om avfallet. Torv får inte läggas på deponi och värmeverken har begränsningar i vad de kan och får elda. Planhandlingarna bör kompletteras med en redogörelse av vilka massor som genereras till följd av planens exploatering (morän, matjord, berg med mera) samt hur dessa kommer att hanteras. Planförslaget har en genomförandetid på 5 år och hur marken inom området förväntas beredas bör redovisas i planhandlingarna.

Övriga synpunkter

Länsstyrelsen noterar att de synpunkter som länsstyrelsen lämnade in i samrådet under rubriken "Allmänna råd" inte finns med i samrådsredogörelsen. Detta gällde synpunkter kopplat till naturmiljö, jordbruksmark, arkeologi, brand och säkerhetsavstånd, hållbar utveckling och hållbart resande samt planbestämmelser och bedömning om betydande miljöpåverkan.

Handläggning pågår avseende artskyddssamråd gällande åkergröda och biotopskyddsdispens för alléer och diken inom området. Innan beslut i dessa är fattade går det inte att säkerställa planens genomförbarhet varför Länsstyrelsens rekommendation är att invänta dessa beslut innan planen antas.

Länsstyrelsens tolkning är att planbestämmelsen som anger Högsta totalhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan, ska anges utifrån aktuell marknivå. Annars ska bestämmelsen anges som Högsta totalhöjd i meter.

Planen anger att "Om medlemmar i någon av markavvattningsföreningarna finner att förändringar inom planområdet riskerar markavvattningens syfte har de rätt att kräva vidare utredning". Länsstyrelsen anser att eventuell påverkan på markavvattningsföretag inom planområdet bör vara utredda innan planen antas för att säkerställa planens genomförbarhet. Det är kommunens ansvar att utreda vilka konsekvenser genomförandet av detaljplanen innebära för de som berörs av några förändringar.

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och Länsstyrelsen delade den bedömningen i samrådet. Länsstyrelsen uttryckte dock i samrådet att planförslaget omfattar ett stort område och att eftersom flera av de utredningar som är nödvändiga för att kunna bedöma markens lämplighet saknades var det inte möjligt för Länsstyrelsen att bedöma och ta ställning till hur planen kan komma att påverka de överprövningsgrunder Länsstyrelsen har att beakta. På senare tid har Länsstyrelsen blivit uppmärksam på ett antal domar där domstolarna ansett att utredning om betydande miljöpåverkan varit otillräcklig med hänsyn till att planen medger ett så kallat MKB-projekt enligt 4 kap. 34 § andra stycket PBL. Om kommunen bedömer att detaljplanen omfattar ett så kallat MKB-projekt enligt 4 kap. 34 § PBL ska undersökningen om betydande miljöpåverkan även utgå från miljöbedömningsförordningens 10-13 §§, vilket innebär att fler frågor behöver utredas i undersökningen om

betydande miljöpåverkan.

Övriga synpunkter (från samrådsyttrande 2022-03-04, under rubriken "Råd enligt 2 kap. PBL")

Naturmiljö

Inom planområdet finns naturmiljöer och arter som omfattas av biotop- och artskyddsbestämmelserna. Planbeskrivningen uppger att dispens från dessa ska sökas mellan samråds- och granskningsskedet samt att det ska tas fram en ekologisk kompensationsplan. Eftersom kommunen inte redovisat ett tillräckligt underlag kan Länsstyrelsen inte bedöma vad planens genomförande kan få för konsekvenser på naturvärdena i området. Länsstyrelsen vill dock skicka med att det även verkar finnas särskilt skyddsvärda träd inom området som kan komma att kräva samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Generellt anser Länsstyrelsen att det i samrådet bör framgå vilka naturvärden som kan påverkas av föreslagen plan och vad dispens behöver sökas för. Det behöver också förtydligas att det inte är givet att Länsstyrelsen kan ge dispens bara för att kommunen ansöker om det eftersom det förutsätter att det finns särskilda skäl. Eventuella dispenser från biotopskyddsbestämmelserna och artskyddsförordningen samt samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken som är nödvändiga för planens genomförande bör sökas och vara beviljade/godkända innan planen antas för att säkerställa planens genomförbarhet. Planbeskrivningen bör även förtydliga hur den gröna infrastrukturen kommer påverkas ur ett landskapsperspektiv, framförallt kopplat till de värdekärnor för gräsmarker och våtmarker som finns i närheten av området. De stödhabitat som finns inom planen kan möjligtvis agera viktiga spridningskorridorer för de arter som finns i värdekärnorna ur ett större landskapsperspektiv.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen vill förtydliga att jordbruksmark inte bara är ett nationellt intresse utan även en begränsad resurs med avgörande betydelse för att trygga livsmedelsförsörjningen. Detta kan med fördel förtydligas i planhandlingarna. Med tanke på att många aktuella ärenden berör exploatering av jordbruksmark i olika omfattning är det lämpligt att kommunen i planhandlingarna redovisar hur stor areal jordbruksmark som försvinner i samband med genomförandet av detaljplanen. Det bör även i avvägningarna framgå vilka eventuella konsekvenser detta får för exempelvis biologisk mångfald och livsmedelsförsörjning både lokalt och gärna i ett större perspektiv kopplat till exempelvis nationella och regionala mål för självförsörjningsgrad och livsmedelsförsörjning.

Arkeologi

Liksom kommunen anger så krävs en vidare arkeologisk utredning (steg 2) inom delar av området innan detaljplanen kan antas.

Brand, säkerhetsavstånd

Planbeskrivningen anger att "för att förbättra tillgången till vatten i händelse av brand, ska särskilda brandvattendammar/reservoarer anläggas på kvartersmark.". Om särskilda brandvattendammar/reservoarer är nödvändiga för att marken ska vara lämplig för industriändamål behöver dessa områden säkerställas i plan genom att exempelvis förläggas inom allmän platsmark, då

detta är ett krav som inte kan ställas på den enskilda fastighetsägaren. Planbeskrivningen uppger vidare att "industribyggnader ska placeras på tomten på ett sådant sätt att byggnaden vid en brand faller ihop på egna tomten, detta ska beaktas vid bedömning av vilket avstånd från gata och kvartersmark som är lämpligt att hålla i de olika fallen. Detaljplanen gör en generell bedömning om att byggnader ska stå minst sex meter från gräns för kvartersmark.". Lämpligt avstånd till gata/fastighetsgräns samt lämplig högsta tillåten höjd på byggnad är något som bör prövas i detaljplanen och inte i ett senare bygglovsskede. Om byggnadernas placeringar kan påverka lämpligheten av marken så behöver detta säkerställas i planen.

Hållbar utveckling, hållbart resande

Som kommunen själv beskriver på sin hemsida under Hållbar utveckling - Agenda 2030, så påverkar en kommun utvecklingen i nästan allt som görs – varför det är viktigt att arbeta medvetet med hållbarhet. Aktuell detaljplan omfattar ett stort oexploaterat område i ett befintligt industri/arbetsplatsområde och förutsättningarna för att tillkommande verksamheter kan försörjas med arbetskraft som tar sig till och från arbetet med hållbara transportsätt bör beskrivas tydligare. Planbeskrivningen uppger visserligen att det finns busshållplatser och cykelvägar i närheten men det kan med fördel utvecklas samt beskrivas vilka åtgärder kommunen i aktuellt område/närområde kan göra för att förbättra och stärka förutsättningarna för att resa hållbart till och från planområdet och därmed bidra till att öka andelen resor som sker till och från området med hållbara färdmedel. Planbeskrivningen anger under motiveringen till att ianspråkta jordbruksmark utifrån väsentligt samhällsintresse att närheten till planområdet och övriga stadsdelar med bostadsbebyggelse är god och att området är beläget på ett bra arbetspendlingsavstånd från den centrala tätortens olika delar. Länsstyrelsen saknar en utförligare beskrivning av detta genom exempelvis restids- och genhetskvoter som kommunens cykelprogram förordar. Att fullt ut lösa övergripande utmaningar om hållbart resande är visserligen inte möjligt eller rimligt i en enskild detaljplan – men problematiken bör ändå beaktas vid utbyggnationen av ett stort arbetsplatsområde.

Planbestämmelser

Plankartan saknar reglering avseende höjd och placering i stora delar vilket behöver justeras.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret hänvisar Länsstyrelsen till det svar som har lämnats till Trafikverket vad gäller planens påverkan på riksintresset kommunikationer och trafikrelaterade frågor.

Efter senaste granskningstillfället har framtagna riskbedömningar kompletterats. I ny version daterad 2025-09-12 redovisas tänkbara omgivningspåverkan en möjlig kombiterminal kan generera samt förslag till riskreducerande åtgärder. Riskbedömningen har även kompletterats med att

utreda risk för uppkomst och spridning av brand samt tågurspårning med förslag om rekommenderade skyddsavstånd mellan järnväg och bebyggelse. Planhandlingarna har kompletterats för att redovisa en sammanfattning av riskbedömningen med föreslagna skyddsåtgärder samt nödvändiga skyddsbestämmelser i plankartan (m). Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen medger tillräckligt stora ytor för att den enskilde kan vid genomförandeskedet anlägga släckvattendammar på kvartersmark om så krävs.

Bullerutredningen har efter senaste granskningstillfället kompletterats med nya bullerberäkningar och förslag på bullerdämpande åtgärder. Planhandlingarna har kompletterats och i plankartan ställs krav på placering av byggnader, byggnaders minsta höjd utmed gatan samt vart funktioner får placeras som har en omgivningspåverkan.

Efter senaste granskningstillfället har dagvattenutredningen kompletterats med att även utreda planens påverkan på berörda vattenförekomster beträffande miljö kvalitetsnormer vatten, samt prognosticera tänkbar föroreningsbelastning med förslag på åtgärder. I plankartan upplåts allmän platsmark reserverat för dagvattenhantering.

Efter granskning har en kompletterad geoteknisk undersökning med understöd av ett flertal marktekniska undersökningsrapporter utförts där utredningsområdet nu omfattar hela planområdet. I geoteknisk undersökning har konsult lämnat ett sakkunnigt utlåtande om att det inte föreligger någon risk för människors hälsa och säkerhet, vilket kommunen genom sakkunnig miljöingenjör delar. Planbeskrivningen har därefter kompletterats utefter denna kompletterade utredning. Geoteknisk utredning har även kompletterats med en kartbilaga över torvdjupet kring Granarps mosse. I den kompletterade geotekniska utredningen tas enbart ställning till de tekniska möjligheterna att bygga på torv och gör ingen värdering huruvida det är lämpligt eller inte utifrån ett miljöperspektiv. När det gäller kvartersmarken så kommer den sannolikt till största delen säljas som oterrasserad. Det kommer bli de blivande fastighetsägarna som kommer välja grundläggningsmetod beroende av vilka typer av anläggningar och krav de har behov av. Beroende av vilken grundläggningsmetod som väljs så kommer mängden torv som behöver skiftas ut att variera. När det gäller byggandet av allmän plats inom detaljplanen så beräknas det behövas skiftas ut ca. 60 000 m³ torv, största delen av denna torv kommer att läggas upp som en bullervall väster om den nya matargatan. Det finns även ett krav i detaljplanen att anlägga en bullervall på kvartersmark väster om kombiterminalen, denna bullervall kommer utföras av torv och beräknas ta i anspråk merparten av den torv som behöver skiftas ut på kvartersmarken. Resterande torv kommer att behandlas som fall B-massor och bortforslas från området.

I detta granskningsutlåtande har delar av Länsstyrelsens allmänna råd från samrådet lagts in i granskningsyttrandet och under rubriken: "Övriga synpunkter (från samrådsyttrande 2022-03-04, under rubriken "Råd enligt 2 kap. PBL"). Notera att det som framgår i texten är text som inte medföljdes i samband med samrådsredogörelsen och att det kan ha skett förändringar efter att planförslaget har bearbetats.

Övriga synpunkter

(synpunkter från samrådsyttrande 2022-03-04)

Efter samrådet har SMUAB ansökt om dispens från biotopskydd. Länsstyrelsen har därefter krävt att ansökan behöver kompletteras med mer underlag för att påvisa att planförslagets konsekvenser inte utlöser ett förbud mot artskyddsförordningen. Till planförslaget har en artskyddsutredning tagits fram och kompletterats i flera omgångar efter samråd med berörda sakkunniga inom kommunen och Länsstyrelsen.

Planbestämmelsen om högsta totalhöjd nu justerats så att byggrätten och höjdbestämmelsen refererar till omkringliggande marknivå och inte meter över havet.

I planbeskrivningen redovisas att området omfattas av ett flertal markavvattningsföretag och att det kan bli aktuellt med att avveckla dessa om ett sådant behov finns. Stadsbyggnadskontoret bedömer däremot att det inte finns något särskilt utredningskrav i detaljplanearbetet att behöva redovisa vad konsekvenserna blir för de som berörs av en sådan avveckling, utan att det är en fråga som berör markägaren och delägare av markavvattningsföretaget till genomförandeskedet.

Efter granskning har undersökning av betydande miljöpåverkan kompletterats för att även omfatta miljöbedömningsförordningens 10-13 §§.

Övriga synpunkter (från samrådsyttrande 2022-03-04, under rubriken ”Råd enligt 2 kap. PBL”)

I det senaste planförslaget har omfattningen av arter som omfattas av biotop- och artskyddsbestämmelserna redan beskrivits där planens konsekvenser och förslag till åtgärder avvägts och motiverats. Efter samrådet och till det tidigare granskningstillfället under hösten 2024 kompletterades planbeskrivningen med en redogörelse över påverkan på landskapsbilden.

Planbeskrivningen har efter samrådet kompletterats med att redovisa planens konsekvenser på jordbruksmark inom planområdet och motiverat ett ianspråktagande med att det är ett väsentligt samhällsintresse att lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra, vilket framgår i propositionen till lag om hushållning med naturresurser (prop. 1985/86, s. 53).

Efter samrådet har planen kompletterats med en del som i planbeskrivningen benämns som område 2 i avsnittet ”Utredningar och dispenser” och rubrik ”Arkeologisk utredning”. Länsstyrelsen har för detta område bedömt i ärende med ärendebeteckning: 431-5723-2022 att området inte påverkar forn- eller kulturlämningar negativt och att ingen arkeologisk utredning krävs.

Efter samrådet har riskbedömning genomförts och utgör bilaga till planhandlingarna behandlat ett flertal tänkbara riskfaktorer, varav en är risk för spridning av brand till följd av en olycka. Frågan om brandvattendamm/reservoarer är inget krav som ställs genom detaljplan

och är en genomförandefråga. Skrivelsen har därför tagits bort från planbeskrivningen. Efter samråd har planbeskrivningen kompletterats med en motivering till skyddsavstånd mellan byggrätt inom kvartersmark och allmän plats, där avståndet mellan fasad och användningsgräns motsvarar totalhöjd i ett 1:1 förhållande. På så sätt finns det tillräckliga avstånd för att en byggnad, vid olycka/brand kollapsar utan att skada allmän eller privat egendom bortom egen fastighet. Detta säkerställs med prickmark mellan allmän platsmark och kvartersmark samt placeringsbestämmelser för huvudbyggnader inom kvartersmarken.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte krävs några ytterligare utredningar i detaljplanearbetet för att besvara hur planförslaget verkar för ett hållbart resande. I planbeskrivningen redovisas en trafikarta följt av en beskrivning hur planområdet är tillgängligt med olika färdslag och bl.a. kollektivtrafik med snabblinjebuss 37 (Centrum-Torsvik-Taberg) från Tahevägen. Förutsättningarna är därför redan goda genom att närliggande infrastruktur redan inrymmer gång- och cykelvägar utmed Tahevägen i norr och Granarpsvägen i söder. I planförslaget föreslås en ny matargata, vilket i översiktsplanen är tänkt att vängsluta Tahevägen i norr vidare söderut till Trafikplats Hyltena i söder och därmed avlasta Möbelvägen. Denna matargata är en bredare gatusektion som utöver trädrader och diken medger plats för gång- och cykelbanor. Gatusektionen är utformad så att det på längre sikt kan inrymma plats för busshållplatser, vilket skapar alternativ till att välja mer hållbara resevanor än att vara beroende att resa med bil till och från arbetsplatsområdet. När och hur nya busshållplatser byggs är ingen planfråga utan en genomförandefråga som bevakas av kommunens utveckling- och trafikavdelningen (U&T). U&T har regelbundna möten med Jönköpings Länstrafik. När resunderlaget bedöms vara tillräckligt stort kommer samtal att föras om vart och när det kan bli aktuellt med nya busshållplatser inom planområdet.

3. Lantmäteriet

Detaljplanens syfte

Gränserna som är redovisade som egenskapsgräns respektive egenskapsgräns och administrativ gräns ser ut att ha ritats för långt in på några av egenskapsområdena med prickmark.

Kommentar

Efter granskning har plangränser justerats och en ny teknisk plangranskning har genomförts.

4. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten saknar skrivning om tillgång till brandposter i planbeskrivningen. Avståndet mellan brandposter bör understiga 150 meter i enlighet med deloperativa handlingsprogrammet och gällande VAV-norm.

Avståndet mellan brandpost och angreppspunkt bör understiga 100 meter. Då fastigheterna är stora kan det innebära att brandposter behöver anordnas på enskild fastighet.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att frågan om att ordna brandposter inte är en planfråga och har fått bekräftat av räddningstjänsten att frågan lyfts upp i samband med bygglovsskedet. Räddningstjänst har även framfört att de inte kan ställa krav vid bygglov på utförande av brandposter, men däremot uppmärksamma den sökande/exploatör att det kan kostsamt att kräva det i efterhand om ett sådant behov uppstår.

5. Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden vill betona vikten av offentlig konst även vid industrimiljöer.

Kommentar

Frågan om offentlig konst inte har utretts i planarbetet och har heller inte varit något uttalat som ska utredas under planarbetet för att pröva markens lämplighet. Det finns inget som hindrar kultur- och fritidsnämnden att ge kultur- och fritidsförvaltningen i uppdrag att utreda hur offentlig konst kan ges utrymme inom allmän platsmark efter att planförslaget har fått laga kraft.

6. Jönköpings Länstrafik

Industriområde och trafikplats Torsvik har stundvis mycket trafik med köbildning och ligger till risk för överbelastning, särskilt vid ytterligare exploatering. Vi vill därför skicka med önskemål om att se över möjligheter som kan ge kollektivtrafiken en bättre funktion vid dessa tidpunkter, istället för att påverkas kraftigt precis som situationen redan är idag. Framkomlighetsåtgärder dedikerat till kollektivtrafiken såsom busskörfält eller andra främjande åtgärder på behövliga platser hade bidragit till funktionella trafikflöden på Tahe- och Thorsviksvägen. Viktigt för trygghet och pålitlighet för medborgare i kollektivtrafiksystemet. I övrigt så står vi fast vid tidigare uttalande i ärendet om att kollektivtrafikförsörjning igenom området inte är möjligt utan koppling till Möbelvägen.

Vi är fortsatt öppna i nästa skede när mer detaljer klarnat för en dialog om hur en eventuell trafikering av kollektivtrafik igenom området skulle kunna se ut och vidare angående övriga detaljer om utformning av infrastrukturen kopplat till kollektivtrafiken eller om förberedelser inför hur den skall planeras.

Kommentar

Detaljplanen utgör den första utbyggnadsetappen av planprogramområdet Målö ängar och Målön. Planprogrammet är till skillnad från en detaljplan inget juridiskt bindande dokument. En förutsättning för en vidareutveckling av planprogramområdet är därför ett flertal detaljplaner. I kommande detaljplaneprocesser kommer länstrafiken ges möjlighet att lämna yttranden i samband med att planerna går ut på samråd och granskning. Utöver det mer formella tillvägagångssättet kommer även länstrafiken ges möjlighet att resonera genom de löpande dialogsamtal som sker mellan företrädande för länstrafiken och tjänstepersoner från utvecklings- och trafikavdelningen på stadsbyggnadskontoret.

7. Jönköping Energi AB

Förändra prickmärken som omringar J-områden inom detaljplanen till U-områden för att möjliggöra underjordiska starkströmsledningar till och från transformatorstationen inom detaljplanen. Förändring av prickmark till att även inrymma U-områden bör ske i plankartans del 1 och del 2.

Förändra E1 för att kunna ansluta starkströmkablage från sydost till allmänplatsmark.

Möjliggör förläggning av underjordiska starkströmsledningar söder om planerad återställd våtmark. Före detta ledningsgata går i gränsen och skulle kunna användas till förläggning av underjordiska starkströmsledningar från fördelningsstation på Flahult 19:8.

Undersök möjligt att vid m2 avskärande dike förlägga underjordiska starkströms kablar enligt röda pilar för att knyta ihop transformatorstationer och fördelningsstationer i detaljplanelagt området. Rättigheterna för kablagen hanteras senare med markupplåtelseavtal med fastighetsägare.

Utvidga prickmarken och förlägg ett u-område i den östra delen av detaljplan för att möjliggöra förläggning av underjordiska starkströmsledningar.

Eventuell flytt av ledning ska bekostas av byggherre. Jönköping Energi Nät AB behöver kontaktas i god tid innan önskad leverans av el.

Kommentar

Efter det förra granskningstillfället har kommunen haft möten med företrädande för Jönköping Energi AB om vilka ytor som är lämpliga för planläggning av ett u-område. I aktuellt planförslag och plankarta har nya u-områden tillkommit för att kunna strömförsörja det norra planområdet från befintlig fördelningsstation beläget utanför planområdet och inom fastighet Flahult 19:14. Stadsbyggnadskontoret har gett Jönköping Energi AB möjlighet att lämna synpunkter på utkastet på plankartorna under början av februari 2026.

8. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Det planerade industriområdet genererar trafikbuller längs med matargatan. Eftersom ingen annan trafik är aktuell på matargatan för närvarande, bör trafikbullret från matargatan bedömas som industri- och verksamhetsbuller precis som trafiken inom industriområdet.

Dagvattenutredningarna bör kompletteras med beräknade föroreningshalter för att möjliggöra bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer för nedströmsliggande vattenförekomster

Utifrån planbeskrivningen går det inte att på ett tydligt sätt urskilja vilka dagvattenlösningar som planeras och hur de ska dimensioneras vid genomförande av planen.

Restaurering av Granarpsmossen kan kräva en tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen för utrivning av vattenanläggning på grund av dess storlek.

Dagvattenkonstruktioner på allmän platsmark omfattas av anmälningsplikt enligt 9 kap 6 §, miljöbalken.

Tjänstepersoner vid miljö- och hälsoskyddsnämnden önskar vara fortsatt involverade i arbetet med dagvattenhantering, för att säkerställa att dagvattenlösningar uppfyller miljöbalkens bestämmelser.

Kommentar

Föreslagen huvudgata/matargata inom planområdets norra del utgör en deletapp av en huvudgata utpekad i kommunens gällande översiktsplan tänkt att ansluta Tahevägen i norr till Trafikplats Hyltena utmed E4:an i söder. Huvudgatan har två syften; dels avser den att ansluta planerade industriområden inom planprogramområdet samt tillåta genomfartstrafik och avlasta Möbelsvägen som idag utgör den enda nord-sydliga huvudgata igenom Torsviks industriområde. Stadsbyggnadskontoret har haft möten med tjänstepersoner från miljö- och hälsoskyddsförvaltningen angående bedömningen om huvudgatan bör räknas som industri- eller trafikbuller. Boverket har publicerat en vägledning för beräkning av omgivningsbuller (Omgivningsbuller från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär - en vägledning, Rapport 2020:8). På sida 12 står följande:

”Buller från trafiken inom verksamhetsområdet bör som huvudprincip bedömas som industribuller då fordonsrörelserna har en tydlig anknytning till verksamheten. I vissa fall kan det dock vara rimligt att istället använda bedömningsgrunderna för trafikbuller. Det kan till exempel gälla om verksamhetens område är stort och verksamheten bedrivs i en begränsad del av området.

För trafik till och från verksamhetsområdet på angränsande vägar och järnvägar bör som huvudprincip riktvärden för trafik vara vägledande. Utifrån en sammanvägd bild av bullersituationen kan dock andra bedömningar i särskilda fall behöva göras. Det gäller vid vägtrafik, exempelvis vid tillfartsvägar till grustäkter, där sträckan närmast tåkten

helt domineras av transporterna till och från den aktuella verksamheten.” I rapporten saknas en definition om vad som är att betrakta som ett verksamhetsområde, men enligt praxis vid detaljplanläggning appliceras industribuller på mark för industriändamål och trafikbuller för järnväg och vägtrafik som har start- eller målpunkter utanför planområdet. Stadsbyggnadskontoret hänvisar till ett prejudicerande rättsfall från Lilla Edets kommun (M 4908-17). Domen avser en överklagan av en bergtäktverksamhet. I domen fastslår mark- och miljööverdomstolen vilka bullerriktvärden som ska gälla för två vägar; en tillfartsväg mellan bergtäkten och länsväg 167 där industribullerriktvärden ska gälla samt för länsväg 167 trafikbullerriktvärden. Stadsbyggnadskontoret bedömer att syftet och funktionen med den nya huvudgatan är mer lik länsväg 167 enligt rättsfallet än den tillfartsvägen till bergtäktverksamheten. Utifrån rättsfallet, Boverkets vägledning samt ovannämnd praxis bedömer stadsbyggnadskontoret att huvudgatan i bullerutredningen ska utredas utifrån trafikbullerriktvärden. Denna bedömning delas av bullerkonsult som genomfört bullerutredningen.

Efter genomförd granskning har dagvattenutredningen kompletterats för att redovisa vilken föroreningsbelastning planförslaget har på vattenrecipient och miljö kvalitetsnormer. Frågor som berör restaurering av Granarps mossen samt anmälningsplikt är inga planfrågor utan genomförandefrågor, men noteras och vidarebefordras till tekniska kontoret.

9. Tekniska nämnden

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag för Flahult 19:8 m.fl. Granskning för detaljplanen pågår från den 6 september till och med den 1 november 2024. Detaljplanen syftar till att planlägga mark för industriändamål med yta för nya industrietableringar samt pröva möjligheten att anlägga en större kombiterminal. Dock möjliggör planen även för andra typer av industrietableringar, även om möjliggörande för en större kombiterminal är det huvudsakliga ändamålet. Planen syftar även till att planlägga mark för en matargata tänkt att avlasta övriga huvudleder i Torsvik, bevarande av skyddsvärd naturmark samt tillskapande av nya gator och dagvattenområden.

Området för detaljplanen ligger inom utveckling av LogPoint som SMUAB driver, och det är även de som är beställare av framtagande av detaljplanen.

Planförslaget i samrådet var ca 93 hektar (ha) stort och omfattade ca 28 ha allmän plats och ca 65 ha kvartersmark. I granskningsförslaget planläggs ca 114 ha, och av dessa är ca 34 ha allmän plats och ca 80 ha kvartersmark som kan säljas vidare för industrietableringar.

Planområdet omfattar totalt 34 ha jordbruksmark (ca 29 ha åkermark och 5 ha betesmark). Av den totala mängden jordbruksmark planläggs ca 12% som naturmark varav resterande andel ianspråkats för gatu- och industrimark.

Den sammanvägda bedömningen är att förslag om att ianspråkta befintlig jordbruksmark inom planområdet för i huvudsak industriändamål är

på en översiktlig nivå en god hushållning med kommunens mark- och vattenområden. Torsviks industriområde utgörs redan idag av större ytkrävande och störande verksamheter med transport som nyttjar utbyggd infrastruktur i form av järnväg och större trafikleder. Områdets läge i kommunen tillåter goda arbetspendlingsmöjligheter från flera stadsdelar inom och utanför kommunen med bil. I samband med att Torsviks industriområde expanderar förväntas persontransportbehovet öka vilket stärker reseunderlaget för kollektivtrafik. Att samlokalisera verksamhets- och industriområden till Torsviks industriområde bidrar även till att verksamhets- och industriområden i centrala lägen kan frigöras för blandstadsändamål.

Investeringskostnader

Spång (3-plankspång) på Granarps mosse	2,5 mkr
Trädplantering längs med huvudgatan (ca 120 träd)	3,6 mkr
Gata	60 mkr

Drift- och underhållskostnader

Gatuträd	330 000 kr/år i 5 år
Naturmark, inkl. spång	140 000 kr/år
Naturmark innehållande fördröjningsdammar	220 000 kr/år
Gatemark, huvudgata	140 000 kr/år
Gatemark, lokalgata	86 000 kr/år
Gång- och cykelväg	40 000 kr/år
Slåtterytor, ängsmark	370 000 kr/år
Dikesslänter, dagvattendike	170 000 kr/år

Det tillkommer även investeringskostnader för restaurering av Granarps mosse och anläggande av groddammar. Kostnaderna hanteras i exploateringsavtalet. VA-kollektivet kommer att ha investeringskostnader för nedläggning av ledningar, pumpstation och fördröjningsdammar om ca 18 mkr.

Exploateringsavtal

Inför antagande av detaljplanen behöver ett exploateringsavtal tecknas med exploatören (SMUAB). Avtalet kommer bland annat att reglera ansvar och genomförandefrågor, kostnadsansvar, anläggningsavgift för VA med mera.

SMUAB har ansvaret för utbyggnad av allmän plats, men tekniska kontoret, genom sina kvalitetsansvariga, ska vara delaktiga i såväl projektering som i utbyggnadsskedet. SMUAB förväntas ta merparten av de investeringar i allmän plats som krävs för genomförandet av detaljplanen. Beroende på hur stor andel av matargatan som kan kopplas till en övergripande trafiknyttja, kan eventuellt ett mindre bidrag från kommunen bli aktuellt till investeringen av anläggningen. Ett sådant bidrag kommer i så fall att regleras i exploateringsavtalet.

I övrigt hänvisas till planhandlingarna, och tekniska kontoret har inga ytterligare synpunkter på upprättat förslag till granskningshandling för Detaljplan för Flahult 19:8 m.fl.

I arbetet med framtagandet av detaljplanen har personal från tekniska kontorets VA- och gata/park-avdelning medverkat och synpunkter har arbetats in i det förslag som nu är på granskning.

Kommentar

Ingen kommentar.

10. Moderaterna

Detaljplanen reglerar användningen av mark och vatten i ett avgränsat område. Vidare så regleras användningsområde och i grova drag hur byggnaderna på platsen får se ut. Det kan vara byggnaders storlek och höjd samt avstånd till andra byggnader och tomtgränser. Det kan även finnas tydliga anvisningar om det ska kunna dras ledningar över marken. En detaljplan gäller tills vidare.

När en detaljplan går in mer på detaljer så hamnar vi snett. Risken finns att byggnationen inte blir av och att planen helt behöver göras om eftersom den är styrd att gälla för specifika byggnader eller användning. Det finns också risk att exploatören fortsätter utformningen av byggnaderna vilket gör att bygglov sedan kan avvika från plan. Detaljplanerna i Jönköpings kommun har under de senaste åren varit allt för detaljerade vilket gör att det många gånger saknas utrymme för bygglov och arkitekter att jobba vidare med detaljerna.

Vad gäller Flahult 19:8 så rör det sig om en relativt stor plan för industriändamål och eventuell kombiterminal. Däremot är det viktigt att planen inte görs utifrån att det måste bli en kombiterminal på platsen. Förutsättningarna för en kombiterminal har förändrats och innan en sådan investering verkligen görs är det viktigt att göra en marknadsanalys och ny kapacitetsanalys av nuvarande kombiterminaler i närområdet.

För att inte minska manöverutrymmet i planen så anser Moderaterna att det inte ska läggas in prickmark, finnas exakta angivelser om vilka vägar som ska anläggas eller att användning specificeras till järnväg. Vidare ska inte avstånden mellan byggnader och tomtgräns vara specificerade. Det är bra att nockhöjd inte finns angiven eftersom det skapar viss flexibilitet gällande byggnadshöjd även om det finns en maximal totalhöjd.

Moderaterna anser att planområdet skulle kunna exploateras hårdare och ändå möjliggöra avrinningszoner med naturmark. Då en detaljplan ska leva under en längre tid är det viktigt att inte ange specifika befintliga byggnader eller företag. I förslaget finns exempelvis "Nobia" angivet 32 gånger inklusive i förklaringen g1. Slutligen önskas att nämnden tar till sig om att minska planens detaljnivå för att skapa en större flexibilitet och inte låsa fast användningen för hårt.

Kommentar

I plan- och bygglagens (SFS 2010:900) andra kapitel anges ett flertal allmänna intressen som ska beaktas vid planläggning. Ett allmänt intresse är att säkerställa att ny bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpat

för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet 2 kap. 5 §. Vid planläggning av ett större industriområde är det av stor vikt att undersöka att planerad användning inte sker på bekostnad på de allmänna intressen som återfinns i lagstiftningen men heller inte reglerar mer än nödvändigt. Till planförslaget har ett flertal utredningar tagits fram vilket rekommenderar ett flertal åtgärder för att ex. inte överskrida bullerriktvärden eller medföra en oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet. Dessa åtgärder verkställs genom planbestämmelser i plankartan vilket motiveras, beskrivs och avvägs i planbeskrivningen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att framtaget planförslag har eftersträvat en så flexibel detaljplan som möjligt utan att den gör avkall på de krav som återfinns i gällande lagstiftning, vägledningar och riktlinjer. Planförslaget föreslår ett större sammanhängande industriområde, vilket frångår tidigare framtagna industriplaner där industriområdets utbredning begränsas av gatumark (allmän platsmark). Med ett större sammanhängande industriområde skapas en större flexibilitet vid genomförandeskedet, en flexibilitet som saknas när industrimark delas in i mindre industrikvarter. Ett exempel är behovet av en ändring av detaljplan för Hyltena 1:98. Detaljplanen fick laga kraft 2018 utgjordes av en planstruktur med ett industriområde indelat av lokalgator och en huvudgata. Syftet med ändringen som fick laga kraft 2023 var i huvudsak att planlägga bort gatumarken för att medge plats för Elgigantens utbyggnad på andra sidan E4:an. Utöver detaljplanens reglering över markplan tillåter planförslaget en högre byggrätt än angränsande detaljplaner i närområdet. I takt med att logistik- och tillverkningsindustrin automatiseras förväntas efterfrågan på höglager öka. Istället för att reglera byggrätten till en totalhöjd motsvarande 12 meter i likhet med angränsande detaljplaner på Torsvik föreslås en högre byggrätt i likhet med angränsande detaljplan för Ikeas distributionscentral Flahult 21:37 motsvarande 30 meter totalhöjd.

Planbeskrivningen är en planhandling som inte bara riktar sig åt enskilda exploatörer eller beslutsfattare utan ska även vara tillgänglig för andra intressenter: privatpersoner, sakägare, föreningar, organisationer och myndigheter. För att kunna förstå planförslagets huvuddrag och konsekvenser behöver planförslaget sättas i en relation till platsens förutsättningar och de verksamheter som finns i området idag. Alternativet vore att enbart benämna fastighetsbeteckningar, vilket för allmänheten vore att försvåra läsningen av planbeskrivningen.

11. Nobia AB

m3: Se över meningsbyggnad för att tydliggöra bestämmelsen att avrinning ska ske till befintliga dagvattendammar norrut.

Höjdangivelser: Förtydligande av byggnadshöjder. Angivna höjder antas utgå från markens höjd och inte från angivet nollplan (RH2000). Nobia vill säkerställa att angivna byggnadshöjder är kopplade till marknivån och att markhöjden i sig inte är reglerad i planen. Detta för att inte förhindra att planområdet anpassas till markhöjder för bebyggelse utförd med stöd av

angränsade detaljplan ”Flahult 19:12 m.fl, del av, industriområde Torsvik”.

Kommentar

Efter granskning har planförslaget justerats så att planbestämmelse m₃ specificerar att avrinningen ska avledas norrut mot befintliga dagvattendammar. Höjdregreringen på plankartan har justerats så att den avser totalhöjd över marknivå och inte meter över havet.

12. Staffan Eklöf

I planområdets norra del finns en liten torräng med höga naturvärden som är beroende av fortsatt beteshävd (område 1901). Marktypen är allt ovanligare i det svenska odlingslandskapet och hotas av exploatering, intensifierat jordbruk, igenväxning till följd av upphört jordbruk och invasiva arter. I områdets västra del finns också en liten betesmark med höga naturvärden, som likaledes är beroende av fortsatt hävd (område 2013). Jordbrukslandskapets arter är generellt mer hotade än skogslandskapets.

1. Torrängen i område 1901 kommer att delvis exploateras av matargatan. Det anser jag inte bör göras.

2. Naturvärdena i de båda nämnda ängsområdena är beroende av fortsatt beteshävd. Enligt min tidigare inlaga kommer det inte att vara rationellt för lantbrukare att låta beta endast små betesområden. Djuren har skjutsats till planområdet från Vaggeryd tidigare till de sammantaget stora betesmarkerna. Ingen gård ligger nära. Genom att exploatera större delen av jordbruksmarken omöjliggör kommunen en rationell betesdrift. Jag frågade i min förra inlaga om kommunen kommer att se till att de värdefulla betesmarkerna betas om de inte går att arrendera ut, men fick inget svar. Jag anser därför att kommunen inte alls bör exploatera jordbruksmarken i planområdet, i andra hand ingå långa avtal för att ersätta en eller flera lantbrukare så att denne/dessa får incitament att låta beteshävd de skyddsvärda områdena.

3. Enligt miljöbalken 3 kap. 4§ får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Som jag förstår kommunens svar på min tidigare inlaga, sker prövningen av om alternativ mark finns som inte medför exploatering av jordbruksmark inte i detaljplan utan i kommunens översiktsplan, vilket medför att alternativmark endast kan sökas inom det aktuella detaljplaneområdet. Jag vill peka på att miljöbalkens regler föranstaltar en avvägning men inte var i processen det ska ske. Det torde inte finnas ett förbud mot att göra en förnyad avvägning inbegripande även mark utanför det detaljplanerade området i detaljplaneskedet, trots att en avvägning redan har gjorts i översiktsplanen. Jag anser att det till och med är lämpligt eftersom man då har mer fakta och kan göra en bättre avvägning och en bättre konsekvensanalys. I plan- och bygglagen 3 kap. 2§ står om översiktsplanens syfte att den ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas. Ordvalet ”ge

vägledning” och inte ”besluta” bör betyda att det finns ett utrymme för förändring. Där står även uttryckligen att översiktsplanen inte är bindande. Om kommunen gör en förnyad avvägning i detaljplanen och finner att en annan markanvändning än den som översiktsplanen säger är den bästa, kan den göra ett förnyat översiktsplansbeslut med lämpliga justeringar om så behövs.

Jag anser att kommunen visst ska pröva i detta detaljplanearbete om alternativ mark finns innanför och utanför detaljplaneområdet som inte innebär exploatering av jordbruksmark.

Kommentar

Till detaljplanen har ett flertal naturvärdesinventeringar genomförts, vilka har utgjort planeringsunderlag under planprocessen och utgör bilagor till planhandlingarna. Inom naturvärdesinventeringarna förekommer områden 1901 och 2013, men enbart område 1901 är inom planområdet. Område 2013 är beläget ca 800 meter utanför planområdet åt sydväst. Område 1901 är beläget inom planområdets norra del kring trädkullens västra slänt, med förekomst av gamla och grova träd, smalbladiga gräs med inslag av örter samt ett flertal ängssvampar. I all detaljplanläggning sker en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Ett allmänt intresse är att bevara biologisk mångfald och värdefulla naturmiljöer, men också att bevara brukningsvärd jordbruksmark. Dessa intressen har behövt avvägas gentemot intresset att upplåta mark för industriändamål och de samhällsekonomiska vinsterna av att samlokalisera industriområden intill varandra.

Vad gäller avvägning mellan intresset att exploatera mark för industriändamål kontra intresset att bevara biologisk mångfald och värdefulla naturmiljöer har skadelindringshierarkin applicerats under planprocessen. Det förutsätter att i första hand verka för att undvika att exploatera mark med höga naturvärden och i andra hand minimera exploaterings påverkan med kompensationsåtgärder som sista utväg. Dagvattenområdet i norr är beläget på en lägre marknivå än resterande del av planområdets norra del och behövs för att kunna fördröja de större mängder dagvatten som kommer uppstå vid regn. Efter granskningen har naturmarken kring trädkullen i norr utökats och dagvattenområdet förskjutits västerut, vilket tillåter att fler träd inom område 1901 kan bevaras. Förekomsten av örter och ängssvampar inom samma område hör ihop med att området är en del av ett större sammanhängande jordbrukslandskap. Även om området lokalt skulle undantas från ett ianspråktagande för dagvattenområde förväntas ändå örterna och ängssvamparnas långsiktiga fortlevnad på sikt att försämrats när en större andel av jordbrukslandskapet exploateras. En oundviklig konsekvens av planförslaget är därför att dessa arter förloras till följd av exploateringen.

Sedan år 2023 har kommunen riktlinjer för kompensation av ianspråktagande av jordbruksmark, (Riktlinjer för arbete med kompensation vid exploatering av brukningsvärd jordbruksmark, antaget av Tekniska nämnden 2023-11-22 § 136) och tillgänglig på kommunens hemsida www.jonkoping.se med sökord: markanvisningar. I dokumentet framgår att kravställandet på kompensationsåtgärder är enbart genomförbar om kommunen är markägare. Privata aktörer uppmanas

att själva ombesörja kompensationsåtgärder som en del i sin planerade exploateringsprocess. I detta ärende är det kommunala bolaget Smuab markägare och omfattas därför inte av samma skyldighet, utan eventuella kompensationsåtgärder kopplat till ianspråktagande av jordbruksmark är därför att betrakta som en frivillig åtgärd. Tekniska kontoret har under planarbetet framfört att ytor planlagda som naturmark kommer att få en skötselplan som bestäms utifrån miljöns natur-, kultur- och rekreationsvärden med grund i kommunens skogs- och naturvårdsprogram. Platsens förutsättningar för olika typer av drift behöver också vägas in. I fråga om ytor med höga naturvärden planeras skötsel i samråd mellan park- och skogsingenjören på tekniska kontoret och kommunekolog. Potentiella skötselåtgärder för hävdgynnade miljöer omfattar återkommande slyröjning, ängsskötsel eller fortsatt bete via arrendator.

I frågan kring intresset att bevara brukningsvärd jordbruksmark kontra intresset att upplåta mark för industriändamål redogörs och motiveras ett ianspråktagande av jordbruksmark i planbeskrivningen. I förarbetet till miljöbalken ger lagstiftaren exempel på typer av exploateringar som är att betrakta som väsentliga samhällsintressen, varav ett är att lokalisera arbetsplatser och bostäder nära varandra. Avsändaren till yttrandet hänvisar till att det också krävs en alternativ lokaliseringsprövning eftersom översiktsplanen är vägledande. Om detaljplaneförslaget skulle gå emot översiktsplanens intentioner och exempelvis föreslå planläggning av mark på befintlig jordbruksmark som i översiktsplanen föreslås bevaras skulle det kräva en alternativ lokaliseringsprövning i detaljplaneprocessen. I detta fall följer detaljplanen översiktsplanens intentioner om att marken ska i huvudsak planläggas för industriändamål, vilket framgår i planbeskrivningens förutsättningsavsnitt där utdrag ur översiktsplanens markanvändningskarta redovisas. Om samma karta jämförs med detaljplanekartan går det att tyda att den långsträckt naturmarken har i detaljplaneförslaget fått en bättre lägesanpassning till befintlig dikesstruktur samt att en större andel av Granarps mosse har undantagits från exploatering och istället planlagts som naturmark. Väster om planerad matargata undantas exploatering av industrimark till förmån för groddjursdammar söder om tilltänkt bullervall. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att det saknas skäl att genomföra en ny lokaliseringsprövning som omfattar mark utanför planområdet då detaljplanen är förenlig med översiktsplanens intentioner.

13. Kristian Aronsson

Ursprungligen var huvudsyftet med denna plan att kunna anlägga en kombiterminal (vilket kan vara logiskt om man rustar upp befintlig järnväg Jönköping-Vaggeryd och inte bygger nytt Byarum-Tenhult). Nu förefaller det istället som huvudsyfte är att få fram mark för nya enorma logistiklokaler och att eventuellt möjliggöra en större kombiterminal.

Om man läser i förslaget på sid. 11 under rubriken: Mark och vegetation, Geotekniska förhållanden, så framgår det att största delen av området består av torv och gyttejordar (mossetorv) vilket är problematiskt att bygga vägar och stora fastigheter på. Däremot tenderar denna jordart till att inneha höga

naturvärden och goda rekreativvärden och kan också fungera som aktiva kolsänkor. Vidare så har stora delar av området mycket högt grundvatten (mindre än 1 meter under markytan) vilket gör markarbeten extra kostsamma. Att ta denna jordbruksmark (33,78 hektar) i anspråk trots markens olämplighet för byggnation och sedan genom nyodling ta fram kompensationsmark, förefaller vara helt orationellt.

Det område som benämns ”trädbeklädd kulle med högsta naturvärdesklass (klass 2), har till stor del dessa naturvärden tack vare att det idag sammanhänger med större betesmarker, och således betas av nötboskap. I föreslagen plan omöjliggörs fortsatt bete av kullen, och således försvinner de flesta av naturvärdena.

Trafiksituationen på Tahevägen från den tilltänkta nya rondellen fram till trafikplats Torsvik-norra är redan idag problematisk under ett antal timmar per dygn. En större ökning av trafiken på denna sträcka skulle avsevärt försämra pendlingsmöjligheten för boende i Taberg och Månsarp både med bil och buss. Trafikverket ser redan idag problem med kapaciteten för trafikplats Torsvik-norra då det blir köer på avfarterna från E4:an som sträcker sig ut på motorvägen, vilket skapar stora olycksrisker och trafikstörningar. Denna plan innebär att problemen ökar väsentligt och det kommer att kräva omfattande kostsamma åtgärder för att öka kapaciteten på trafikplatsen och dess anslutningar.

Om man ska fullfölja denna plan är det ett helt nödvändigt krav att den nya matargatan byggs i sin helhet med anslutning till Granarpsvägen innan byggnation av verksamheter och eller kombiterminal påbörjas. Att leda all denna trafik ut på Tahevägen utgör ett stort hinder för Taberg/Måsarps framtida utveckling och attraktivitet både avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Trailertransport med terminaltruckar bör endast ske inom industriområden och där gärna på särskilt anpassade vägar så att kontakt med personbils och kollektivtrafik undviks.

I samrådsförslaget fanns en 6 meter hög bullervall vid matargatans västra sida, denna hade inte enbart tjänat som bullerskydd utan även minskat ljusföroreningar och framförallt utgjort en visuell avskärmning mellan Flahults försöksgård och industriområdet. Då det påstådda ökade behovet av en större kombiterminal visat sig vara falskt då man nyligen gått ner till 50% nyttjande av befintlig terminals kapacitet, kan man fundera på om ny kombiterminal är det egentliga syftet med denna plan. En ny paketterminal för Post Nord kanske är huvudsyftet, och då blir det tung trafik på matargatan hela nätterna och behovet av bullervallen blir ändå större.

De lokaliseringsprovningar som gjorts förefaller inte särskilt övertygande, ej heller de avvägningar som gör att man tror att ianspråktagande av över 30 hektar jordbruksmark är något som Mark och Miljödomstolen skulle ställa sig bakom vid en provning. Torsvik och Stigamo industriområden har hittills etablerats på annan mark än jordbruksmark, med undantag för Nobia. Att detaljplanen för Nobia inte överklagades berodde helt på att den mesta jordbruksmarken redan var förstörd när planen antogs.

Något avtal med trafikverket om framtida drift och kostnader finns ännu ej på plats för industrispår till Torsvik. Detta utgör ytterligare ett väsentligt skäl till att avvakta med denna detaljplan då totala kostnaden för att öka

godstransporten på järnväg kanske blir så hög att lönsamhet saknas för hela projektet. Att SMUAB betalat ett kraftigt överpris för denna jordbruksmark ska inte medföra att man tvingar igenom denna plan på oklara grunder.

Kommentar

Syftet med detaljplanen är och har varit i huvudsak att planlägga mark för industriändamål. Under planarbetet har markägare och tillika exploatör Smuab parallellt med planarbetet prövat möjligheten att inrymma och anlägga en kombiterminal. Kombiterminal som funktion inryms inom markanvändningen ”J - Industri”. Det har aldrig varit aktuellt att enbart planlägga mark för kombiterminal, utan utgångspunkten har varit att pröva markens lämplighet för i huvudsak industri, där kombiterminal är en av flera tänkbara etableringar.

Till detaljplanen finns ett flertal geotekniska utredningar som sammantaget beskriver och redogör för markens beskaffenhet. Efter första granskningstillfället har en ny geoteknisk utredning tagits fram daterad 2025-03-28, tänkt att ersätta tidigare utredningar. I den nya versionen sammanställs tidigare genomförda utredningar i en rapport för att få en bättre överblickbarhet över frågan. I rapporten klargörs markens förutsättningar samt konsultens rekommendation på mark- och grundläggningsåtgärder med en sammanvägd bedömning att marken är lämplig för planerat ändamål. I planbeskrivningens genomförandeavsnitt redovisas en ekonomisk kalkyl med en sammanvägd ekonomisk bedömning. Vilka intäkter och utgifter ett planförslag medför är ingen planfråga utan en genomförande fråga som regleras mellan kommunens mark- och exploateringsavdelning och markägare/exploatör (parterna). Innan detaljplanen kan antas av stadsbyggnadsnämnden ska parterna, enligt praxis, ingå i ett exploateringsavtal och som därefter godkännas av tekniska nämnden.

Tidigare förslag om bullervall utmed Tahevägens västra sida har efter genomförda bullerutredningar visat sig nödvändig för att säkerställa att riktvärden för trafikbuller inte överskrids. Till det nya granskningsförslaget tillkommer detta som ett krav och är planlagt i plankartan som ett avlångt markområde betecknat som ”skydd”.

Efter att planförslaget har varit ute på granskning har kommunen och Trafikverket verkat för att ingå i en avsiktsförklaring för Torsviksbanan vilket ska fastställas i kommunfullmäktige.

Frågor som berör påverkan på naturvärden kring trädkullen i norr samt alternativ lokaliseringsprövning (jordbruksmark) hänvisas avsändaren till stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 12 Staffan Eklöf. För frågor om planens påverkan på trafiksystemet, se kommentar till Trafikverket.

14. Marcus Aronsson mfl.

När arbetet började på denna detaljplan, så var huvudsyfte att anlägga en ny kombiterminal. Men vad man nu kan konstatera när att läser i dessa nya handlingar, är att det nu är viktigare med mer mark för ytterligare nya logistikcentraler och det nu bara handlar om att möjliggöra en plats till en framtida kombiterminal.

Nuvarande kombiterminal har minskats och används idag bara på ca 50% kapacitet. Kommunen har inte redovisat att föreslagen plats för ny kombiterminal är den enda plats som är möjlig. Man hänvisar till att Torsvik är den enda lämpliga plats i kommunen för en ny kombi terminal. Men denna plats består till allra största delen av jordbruksmark. Annan mark/placering är ej redovisat/prövad.

Ca 34 hektar sammanhållen jordbruksmark försvinner, för att kommunen inte utrett andra alternativa platser på Torsviks industriområde. Genom en rätt så liten insats av att kolla på karta och sedan besöka på plats. Så har jag insett att det finns annan mark som borde gå att bygga på. Givetvis kräver även den marken en del markarbeten precis som föreslagen lokalisering, men det är mark som inte tar mer än max ett par hektar jordbruksmark i anspråk. Befintlig jordbruksmark på Flahult 19:8 och Granarp 1:12 är klassad med produktionsförmåga klass 4 enligt lantmäteriet. Detta kan anses vara helt normal produktionsförmåga för småländska högländet. Jordbruksmark av den kvalitet som finns i Kaxholmen, Gränna och runt Vättern, får anses vara ett fantastiskt undantag jämfört med normal Smålands kvalitet.

Nuvarande arrendator på Granarp 1:12 har uppgivet för mig att han har haft flera fantastiska år med god skörd, Vall, Vete, ärtor/havre har såtts med både bra och fantastiska skördar. Dock var 2018 ett riktigt tork år, med låga grundvattenförekomster i större delen av landet, detta år blev skörden dålig på grund av torkan, liksom på många andra ställen i vår kommun och övriga riket.

Arrendatorn har även kvigor och andra ungdjur gående på sommarbete. Han har vid flera tillfällen uttryckt uppskattning för att det är otroligt stora hagar med rikligt och bra bete för djuren.

Betande djur är viktigt för den biologiska mångfalden och har i i norra delen skapat ett värdefullt område med höga naturvärden.

I den detaljplan som nu är ute på granskning, så är man fullt medveten om att detta område med höga naturvärden kommer att försvinna på sikt då tilltänkt matargata skär rätt igenom området och omöjliggör alla incitament för att kunna ha betande djur där i framtiden.

På sida 14, figur 9 finns en bild över Nyedals gård. Där kan man tydligt se hur man schaktat bort jordbruksmark för att istället anlägga stenkross i kopiösa mängder. Man ser hur vattnet rör sig bredvid kross massorna, tydligt tecken på att mark avvattnings pågår från omgivande marker.

Tillstånd för denna åtgärd har ej kunnat hittas på miljö och hälsoskydds förvaltningen i Jönköping eller på länsstyrelsen.

Försöksgården i Flahult undantogs från planprogrammet för den historiska kopplingen till Svenska mosskulturföreningen och dess verksamhet. I norr/södergående riktning finns en del jordbruksmark undantaget sedan planprogrammet. Men för att få till rätt atmosfär till gårdens historia bör mer mark mellan gården och föreslagen väg etableras. Den 6 meter höga bullervallen som fanns föreslagen i samrådet är nu borttagen? Varför kan man fråga sig, då den dämpar både ljud och ljus föroreningar från väg och industri. Den vore också ett bra visuell avskärmning som ramar in Sveriges första försöksgård från vägar och övriga byggnader.

”Omlokalisering av befintliga industriverksamheter i centrala lägen (ex Södra munksjö omvandlingsområde”. Denna formulering har varit med på i princip varje detaljplan för nytt verksamhetsområde i över 8 år. Den användes t.ex. för Hedenstorp:s södra industriområde, Hedenstorp 1:4 m.fl., Skogslund. Stigamo. SMUAB köpte hela Tekniska kontorets tomt och mark innehav på Torsvik/Stigamo med motiveringen att de bland annat skulle ha marken för att omlokalisera befintliga industrier/företag från Södra Munksjö området som skulle bli en ny bland stad. Bevisligen används inte dessa nya tomter för att omlokalisera verksamheter från Södra Munksjö området, för då hade behovet varit uppfyllt. Många etableringar är rena nyetableringar av företag från andra kommuner eller från andra områden inom kommunen.

Trafik situationen på Torsvik är kraftigt ansträngd och har förvärrats de senaste åren. Den stora ökningen av nyetablering av företag och snabbmats restauranger är orsaken.

Under flera tillfällen under dygnet är det kraftiga köer, med köer från den tilltänkta rondellen på Tahevägen mot E4 Torsvik. Från Energivägen ut på Barnarpsvägen mot Tahevägen. Från Ikea på Möbelvägen till Thorsviksvägen. Avfarterna från E4 till Torsvik är drabbade. Det blir ofta köer långt ut på E4an innan södergående avfart från Jönköping till Torsvik på E4an. Detta bekräftar trafikutredningarna som är gjorda och presenteras i handlingarna. Att då bara anlägga en väg som ansluter till Tahevägen är ren galenskap. Vägen måste byggas i sin helhet från Tahevägen till Granarp (Nobia) för att avlasta trafikplats Torsvik.

Jag har svårt att se hur man skulle kunna bygga om och lösa trafikproblematiken på Torsvik, då plats saknas idag för att konstruera en ny trafikplats. Trafikplats Hyltena är ännu inte så inbyggd som trafikplats Torsvik. Då planer finns att utöka Torsviks industriområde söder ut. Så vore en ny väg från Nobia söderut till trafikplats Hyltena att föredra för framtida etableringar.

I inget av dokumenten nämns någon inventering av djurlivet, förutom groddjur. Älg, Rådjur, Räv, Vessla, Hare, Ödlor, mindre vattensalamander och andra groddjur. Sångsvan, Trana, Ormvråk, Tornfalk, Duvhök, Berguv, Mindre Hackspett, Gröngöling, Korp, Björktrast, Skogs duva, Kråka. Nattskärpa, Hornuggla, svart rödstjärt Kungs örn och Röd Glada kan ses relativt ofta över fälten emellanåt.

Kommentar

För svar gällande detaljplanens syfte samt bullervallen utmed Tahevägens västra sida så hänvisas avsändaren till stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 13 Kristian Aronsson.

För svar kring frågan om ianspråktagande av jordbruksmark, höga naturvärden kring planområdets norra del samt alternativ lokaliseringsprövning så hänvisas avsändaren till stadsbyggnadskontorets kommentar till yttrande nummer 11 Staffan Eklöf.

Under planarbetets gång har markägare och tillika exploatör Smuab nyttjat del av planområdets norra del som tillfälligt upplag av stenkross. Under planprocessen prövas lämpligheten för nytt ändamål, men inte hur marken ska/får användas under planprocessen. Det innebär att om markägaren väljer att genomföra åtgärder på sin egen mark åligger ansvaret på den enskilde att säkerställa att åtgärden inte är lov- eller anmälningspliktig, alternativt en tillsynsfråga. Avsändaren hänvisas därför till att ta i kontakt med kommunens bygglovsavdelning för att få mer information i frågan.

För svar om planförslagets påverkan på trafiksystemet så hänvisas avsändaren till stadsbyggnadskontorets kommentar till Trafikverket.

Till detaljplanen har naturvärdesinventeringar tagits fram vilka utgör planeringsunderlag. Naturvärdesinventeringar genomförs i första hand för att kunna bedöma och beskriva naturmiljöns värde för biologisk mångfald, detta utifrån bedömningsgrunderna "biotopvärde" och "artvärde". Enligt den svenska standarden för naturvärdesinventeringar fokuserar inventeringarna på naturvårdsarter såsom rödlistade- och fridlysta arter, typiska arter för Natura 2000-naturtyper, ansvarsarter och arter upptagna i Artskyddsförordningen vilka kan indikera högre naturvärden. Älg, rådjur, räv, vessla och hare är mer vanligt förekommande arter och de är inte indikatorarter för områden med högre naturvärden varför de inte utretts i någon riktad inventering. Fynd av både mindre vattensalamander och andra groddjur finns redovisade i planförslagets bilagor.

I samband med genomförande av planförslaget kommer potentiella habitat för fåglar i jordbruks- och skogsmark att tas i anspråk. Olika värden för fågellivet kan dock bevaras och främjas inom planområdet genom kommunal skötsel av den naturmark som sparas. Planförslaget inkluderar även flertalet åtgärder med positiva effekter för fågellivet såsom uppförande av en allé med ängsväxter, återvätning av Granarps mosse samt anläggande av diken och nya vattenförekomster i form av dammar. Alternativa och kompletterande födosöks- och häckningsmiljöer har även identifierats i det omgivande landskapet vilket gynnar arters fortsatta förekomst i området.

Ändringar efter granskning 1

Efter granskning 1 har planförslaget ändrats med komplettering av nytt planeringsunderlag. Ändringarna är sammantaget att betrakta som en väsentlig ändring av planförslaget vilket föranleder krav om ny granskning enligt 5 kap 18 § i plan- och bygglagen (SFS 2010:900).

Planbeskrivning

- En utökad beskrivning om planens konsekvenser för riksintresse kommunikationer (väg och järnväg)
- Ändring av textinnehållet i rubriken "Trafikanalys" med hänvisning till Swecos trafikutredning framtagen på begäran av Trafikverket samt att ett flertal åtgärder behöver genomföras innan detaljplanen får antas vilket regleras i avsiktsförklaring mellan kommun och Trafikverket
- Uppdatering av rubriken "Hälsa och säkerhet" med nya uppgifter kring risker kring farligt gods järnväg
- Tillägg av textinnehållet under "Dagvattenutredning" med en beskrivning om ev. föroreningsbelastning och påverkan på recipient samt miljökvalitetsnormer
- Tillägg och ändringar i innehållet "Artskyddsutredning" efter att utredningen har kompletterats med ändringar av föreslagna kompensationsåtgärder
- Ändring i textinnehållet under rubriken "Bullerutredning" baserat på kompletterad bullerutredning samt tillägg av bullerutredning för planområdets södra del

Plankarta

- Planområdesgränsen har justerats så att den undantar en mindre naturyta i nordost kring Tahevägen samt planlagt delar av grannfastighet i öst (Flahult 21:37)
- Precisering av planbestämmelser för industriändamål för att reglera vart kombiterminal inte får byggas med hänsyn till dess omgivningspåverkan
- Tillägg av bullervall utmed den västra sektionen av ny matargata
- Ändrade egenskapsbestämmelser kopplat till krav om bullerskydd, höjddreglering, markreservat för underjordiska ledningar, nytt läge för pumpstation
- Skyddsbestämmelse kopplat till risk för urspårning utmed det norra planområdesdelens östra sida

Underlag

- Kompletterad riskbedömning
- Kompletterad bullerutredning (norra delen av planområdet)
- Tillägg av ny bullerutredning (södra delen av planområdet)
- Kompletterad geoteknisk undersökning
- Kompletterad dagvattenutredning
- Kompletterad artskyddsutredning
- Ny trafikutredning

STADSBYGGNADSKONTORET

Mattias Bustos
Planarkitekt

Jenny Larsson
T.f. planchef

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00

Planbeskrivning

► **Detaljplan: Flahult 19:8 m.fl.**
Stadsdel: Målön och Torsvik

Granskningshandling
Upprättad: 2026-03-11
Laga kraft: -
Diarienummer: Stbn/2021:411
Standardförfarande (PBL 2010:900)



Medverkande tjänstepersoner

Planavdelningen har fått i uppdrag av stadsbyggnadsnämnden genom beslutat planprogram för Målö ängar och Målön 2022-01-20 att ta fram en detaljplan. Följande tjänstepersoner har medverkat i framtagandet av detaljplanen:

Räddningstjänsten

Erik Holgersson brandingenjör

Stadsbyggnadskontoret

Anette Grandstedt	förrättningslantmätare
Kajsa Starck	verksamhetschef bygglov
Mattias Bustos	planarkitekt
Mats Ruderfors	trafikingenjör
Sandra Broström	kommunekolog
Elin Berg	kommunekolog

Tekniska kontoret

Anna Eckerstig	mark- och exploateringsingenjör
Annica Magnusson	dagvattensamordnare
Emma Medvegy	landskapsarkitekt
Fredrik Svärd	miljöingenjör
Helez Barwari	projekteringsingenjör (VA)
Lars Wärn	projekteringsingenjör (gata)

Mattias Bustos	Jenny Larsson
Planarkitekt	T.f. planchef

Handlingar

Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser
Grundkarta
Granskningsutlåtande 1

Samtliga handlingar och bilagor finns tillgängliga via:
www.jonkoping.se/kombiterminal

Bilagor:

Bilaga A - Geoteknisk undersökning 2025
Mitta AB

Bilaga B - Markundersökningsrapporter

Bilaga C - Miljöteknisk M.U. 2019
Orbicon AB

Bilaga D - Miljöteknisk M.U. 2018
Orbicon AB

Bilaga E - Arkeologisk undersökning
Jönköpings Läns Museum

Bilaga F - Naturvärdesinventering 2022
Fennicus Natur AB

Bilaga G - Naturvärdesinventering 2023
Fennicus Natur AB

Bilaga H - Dagvattenutredning
Geosigma AB

Bilaga I - Underlag till ansökan om
biotopskyddsdispens
Sweco Sverige AB

Bilaga J - Artskyddsutredning
Sweco Sverige AB

Bilaga K - Groddjursinventering
Sweco Sverige AB

Bilaga L - Trafikutredning
Sweco Sverige AB

Bilaga M - Bullerutredning
WSP Sverige AB

Bilaga N - Industribullerutredning
Efterklang, part of AFRY Infrastructure AB

Bilaga O - Riskbedömning
WSP Sverige AB

Bilaga P - Ekosystemtjänstanalys
Jönköpings kommun

Bilaga Q - Undersökning av BMP
Jönköpings kommun

Innehållsförteckning

Inledning

Detaljplanens syfte	6
Ärendeinformation	6

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare	7
Riksintressen	8
Kommunala planeringsunderlag	9
Mark och vegetation	14
Bebyggelse	17
Hälsa och säkerhet	19
Infrastruktur	20

Planförslag

Allmän platsmark	24
Kvartersmark	29

Utredningar och dispenser

Geoteknisk utredning	31
Miljöteknisk markundersökning	31
Arkeologisk utredning	32
Naturvärdesinventering	32
Dagvattenutredning	35
Markavvattningsföretag	37
Dispens från biotopskydd	38
Artskyddsutredning	41
Anspråktagande av jordbruksmark	44
Trafikutredning	46
Bullerutredning	48
Riskbedömning	50
Ekosystemtjänstanalys	52

Plankarta och bestämmelser

Användningsbestämmelser	57
Egenskapsbestämmelser	59
Administrativa bestämmelser	63

Genomförande

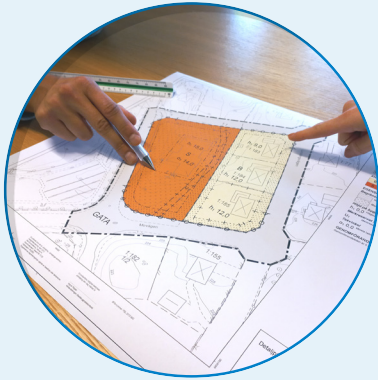
Mark- och utrymmesförvärv	65
Fastighetsrättsliga frågor	65
Tekniska frågor	70
Ekonomiska frågor	70
Organisatoriska frågor	71

Konsekvenser

Riksintresse	74
Kommunala planeringsunderlag	74
Hälsa och säkerhet	75
Miljö	77
Infrastruktur	81
Tekniska frågor	81
Undersökning av betydande miljöpåverkan	82
Omgivningspåverkan	83
Allmänna och enskilda intressen	83

Planguiden

Vad är en detaljplan?



En detaljplan bestämmer vilken användning av mark- och vatten områden som är tillåten. Detaljplaneprocessen syftar till att pröva om föreslagen användning inom ett planområde är lämplig utifrån ett antal olika lagstiftningar och kommunala styrdokument. Detaljplanens bestämmelser utgör grund vid prövning i kommande bygglovsskede.

En detaljplan utgörs av ett antal dokument. Plankartan reglerar olika markanvändningar inom ett planområde och är det juridiskt bindande dokumentet. Planbeskrivningen kompletterar plankartan och beskriver planens syfte och innehåll med ett antal olika bilagor som stöd för beslut (samtliga bilagor anges på s. 2).



Hur går detaljplaneprocessen till?

Detaljplaneprocessen är en snårig och lagstyrd process som regleras i plan- och bygglagens femte kapitel. Tidsåtgången för genomförandet av en detaljplan är beroende av planens komplexitet och är indelat i ett antal olika planskeden. Under samrådsskedet ges sakägare (ex. närboende) och övriga kommuninvånare tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget och även medverka på ett samrådsmöte. Om du önskar att veta mer om en specifik detaljplan eller vill veta mer om hur detaljplaneprocessen går till och vad de olika skedena innebär för dig som enskild besök vår hemsida www.jonkoping.se.

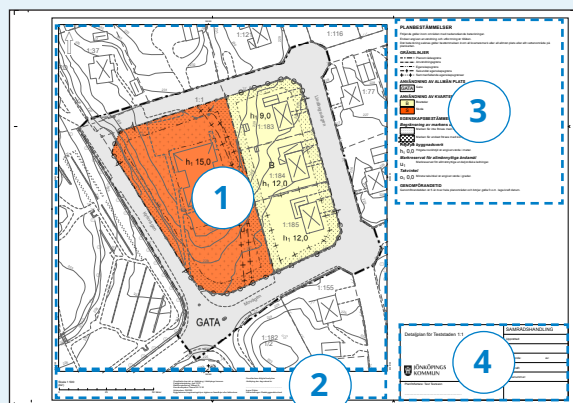


Hur läser man en plankarta?

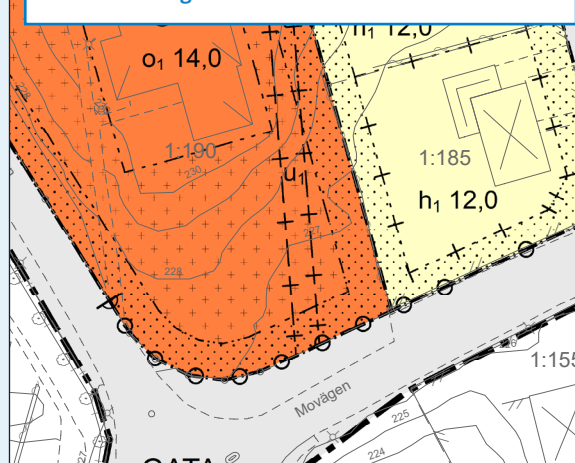
En plankarta består av fyra delar; kartram, kartinformation, teckenförklaring och ärendeinformation.

1. Kartram

Inrymmer tre lager; grundkarta, plangränser och ev. illustrationslinjer. Grundkartan innehåller information om platsens förutsättningar till exempel; vägar, bebyggelse, vegetation, höjdkurvor men även befintliga fastighetsförhållanden. Inom kartramen redovisas även ett antal olika plangränser och planbestämmelser. Grundkartan inklusive teckenförklaring finns som bilaga till detaljplanen.



I detta fiktiva scenario av en ej gällande detaljplan ändras markanvändning av en befintlig fastighet från kontor till skola (S) som i kartan anges som röd yta med bostäder (B) i gult och allmän platsmark GATA i grått.



2. Kartinformation

Uppgifter om grundkartans aktualitet, skalstock, skala och annan motsvarande information som underlättar läsning av plankartan.

3. Teckenförklaring

En lista med de planbestämmelser detaljplanen omfattas av. Bestämmelserna inom kartramen kan utgöras av bokstäver, siffror, symboler, färglagda eller mönstrade ytor.

4. Ärendeinformation

Innehåller uppgifter som diarienummer, planskede, datum för framtagande av handling samt beslutande nämnd och datum för nämndsammanträde.

Planområdesgräns

Detaljplanens områdesavgränsning inom kartramen. Planområdesgräns är även synonymt med planområdet i planhandlingarna.



Överordnar

Användningsgräns

Anger områdesavgränsning för olika användningar inom planområdet. Inom ett användningsområde kan flera användningar kombineras.



Överordnar

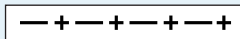
Egenskapsgräns

Anger områdesavgränsning för en eller flera egenskapsbestämmelser. En egenskapsgräns inryms inom ett användningsområde.



Sekundär egenskapsgräns

Kan korsa den vanliga egenskapsgränsen utan inverkan på de bestämmelser som egenskapsgränsen avgränsar. Kan behövas när ett egenskapsområde skär igenom ett annat för att undvika upprepning av bestämmelser.



I de fall flera gränstyper sammanfaller är det endast den högsta i hierarkin som ritas ut på kartan. Egenskapsgränser och sekundära egenskapsgränser ritas dock ovanpå varandra om de sammanfaller. Se figur till höger.



Inledning

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är dels att planlägga mark för industriändamål med yta för nya industrietableringar samt pröva möjligheten att anlägga en större kombiterminal. Planen syftar även till att planlägga mark för en matargata tänkt att avlasta övriga huvudleder på Torsvik, bevarande av skyddsvärd naturmark och tillskapande av nya natur- och dagvattenområden.

Ärendeinformation

Jönköpings kommun

Flahult 19:8 m.fl.

Stbn/2021:411

Godkännande av planprogram: Stbn 2022-01-20 §46

Planstart: 2021-03-31

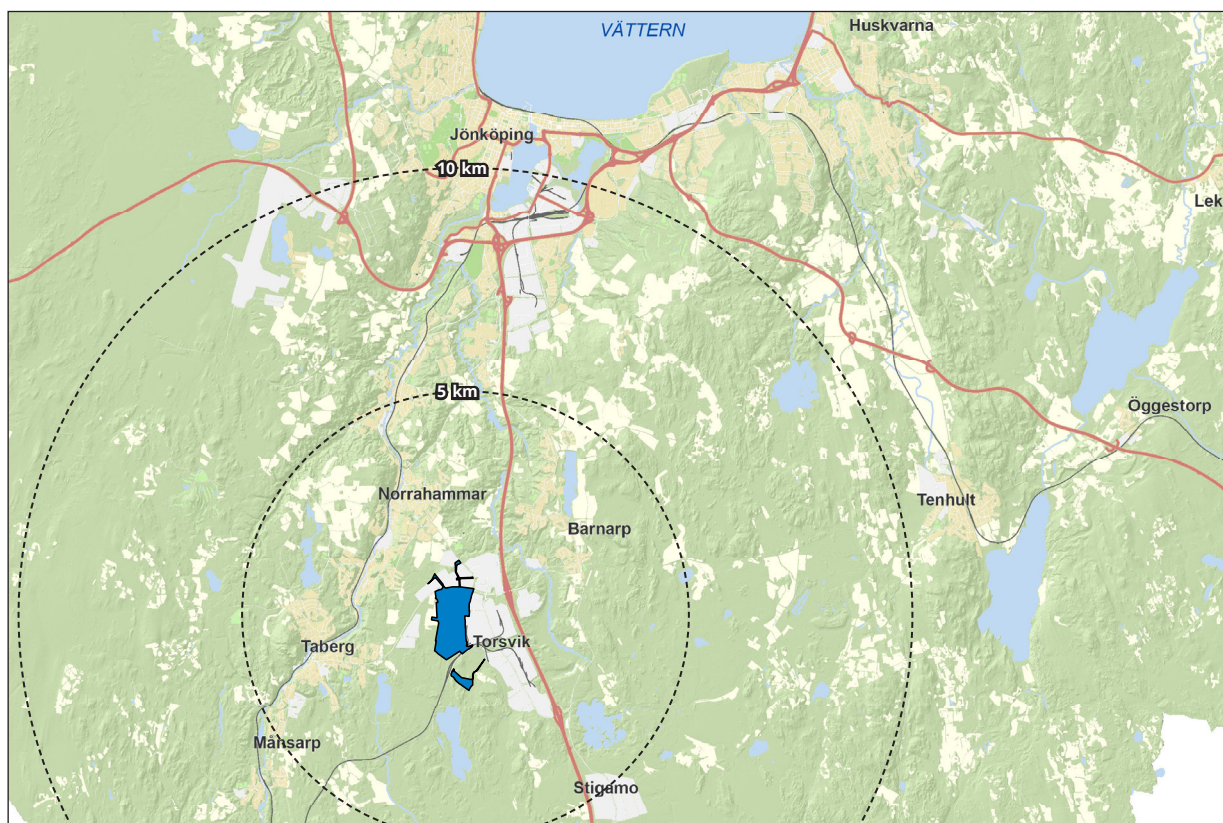
Beslut om samråd: Stbn 2022-01-20 §47

Beslut om granskning 1: Stbn 2024-08-22 §272

I denna detaljplan används standardförfarande, enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900).

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare



Planområdet är 112,9 hektar och beläget cirka 1 mil söder om Jönköping och angränsar inom 3-4 kilometer från Taberg i sydväst, Norrahammar i norr. Markarealerna inom planområdet utgörs till stora delar av kommunägd mark samt det kommunala bolaget Södra Munksjön Utvecklings AB (SMUAB). Fastigheten Granarp 1:1 ägs av Prästlönetillgångar i Växjö stift. Flahult 21:21 ägs av Industriglas Fastighet i Jönköping AB och Flahult 21:37 ägs av Ingka AB.

Figur 1

Kartan visar planområdets läge i förhållande till övriga delar av kommunen. Cirklarna indikerar på ett avstånd från planområdesmitt; 5 kilometer och 10 kilometer

Riksintressen



Figur 2

Planområdets
läge i förhållande
till närliggande
riksintressen

Luftfart

Planområdet omfattas i sin helhet av Totalförsvarets influensområde för lufterum och specifikt MSA-område för Hagshults övningsflygplats samt Jönköpings flygplats. Högre byggnader och master utgöra en påtaglig skada för riksintresset. Jönköping Airport och Försvarsmakten kommer därför ges tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Järnväg

På Torsvik finns idag en befintlig kombiterminal där terminalen och tillhörande järnvägsspår på området är utpekade som ett riksintresse för järnväg. I funktionsbeskrivningen för kombiterminalen anges att ett nytt läge utreds. Vid samhällsplanering behöver placering av störningskänslig bebyggelse utmed järnvägar som omfattas av riksintresse undvikas, för att förhindra begränsningar i nyttjandet av järnvägen. Trafikverket kommer därför ges tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Väg

Utanför planområdet i öst sträcker sig motorvägen E4:an vilket utgör ett riksintresse. Med ett nytt industriområde förväntas trafiken att öka vilket kan medföra en överbelastning på vägsträckor som ansluter till motorvägen. Trafikverket kommer därför ges tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för centrala tätorten

Översiktsplanen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras men är inte bindande.



Figur 3

Kartan visar ett utsnitt ur översiktsplanen kombinerat med föreslagen planområdesgräns

-  Sammanhängande bostadsbebyggelse
-  Verksamheter och industri
-  Transportinfrastruktur
-  Väg pågående
-  Huvudgata utvecklad
-  Areell näring
-  Grönområde och park
-  Natur och friluftsliv
-  Vatten

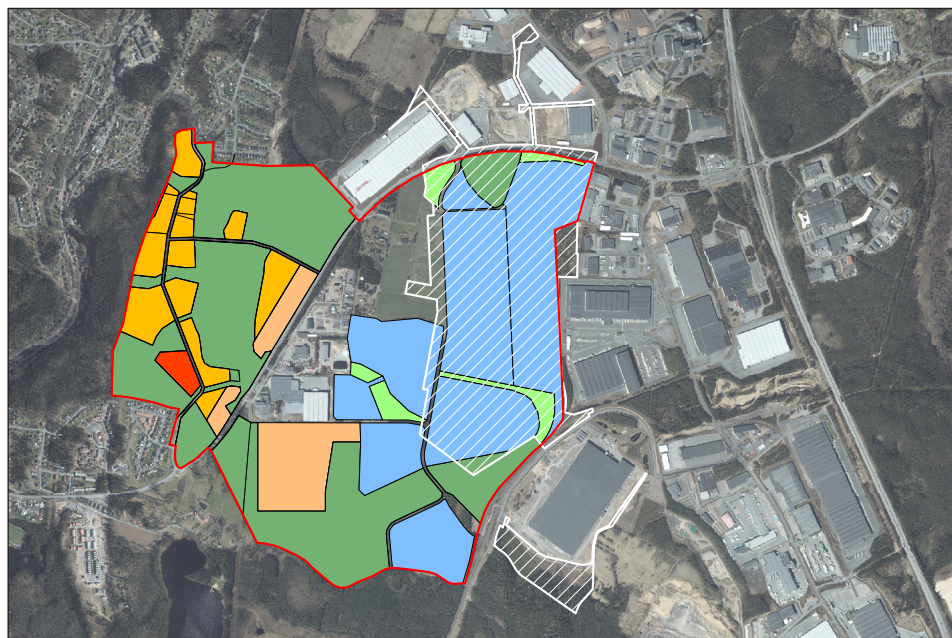
I kartbilden ovan redovisas planerad markanvändning enligt gällande översiktsplan tillsammans med aktuellt detaljplaneområde i vitskratterat fält. I huvudsak omfattas aktuellt detaljplaneområde av område avsedd för verksamheter och industri. Inom detaljplaneområdets norra del föreslås befintlig trädskulle i norr att bevaras genom att det i översiktsplanen är utpekad som ett område för natur och friluftsliv. I planområdets södra del föreslås i översiktsplanen att mark ska nyttjas för verksamheter och industri. I översiktsplanen föreslås en ny huvudgata att förbinda Tahevägen i norr, igenom detaljplaneområdet och vidare söderut bortom planområdet till Trafikplats Hyltena. Planläggning av denna huvudgata sker genom ett flertal detaljplaner, varav den första delsträckan planläggs i denna detaljplan.

Planprogram

Föreslaget detaljplaneområde är delvis upptaget i planprogram Målö ängar och Målön som godkändes 20 januari 2022. Planprogram är ett av flera kommunala planverktyg som ger möjligheten att tidigt utreda förutsättningar och olika utvecklingsalternativ inför en kommande detaljplaner. Det ger en samlad bild av exempelvis markanvändning, bebyggelsestruktur och trafiklösningar, och gör det möjligt att få in synpunkter från berörda i ett tidigt skede. På så sätt minskar risken för konflikter och detaljplanarbetet kan bli både snabbare och mer väl underbyggt.

Till skillnad från översiktsplanen, som anger kommunens långsiktiga och övergripande inriktning, är planprogrammet mer områdesspecifikt och

fördjupat men fortfarande inte juridiskt bindande. Detaljplanen är däremot bindande och reglerar exakt hur mark och byggnader får användas och utformas. Planprogrammet fungerar därför som ett mellansteg mellan översiktsplanens strategier och detaljplanens konkreta reglering.



Figur 4

Planprogramkarta för planprogram Målö ängar och Målön. Röd linje planprogrammets områdesgräns. Nedan anges förslag till markanvändningar:

- Bostäder
- Skola
- Verksamheter
- Industri
- Natur/grön-område
- Natur med dagvattenanläggning



Figur 5

Etappindelning av planprogrammet Målö ängar och Målön. Planprogrammet är fördelat i två områden med olika är beställare/exploatörer för respektive del

- SMUAB
- Jönköpings kommun

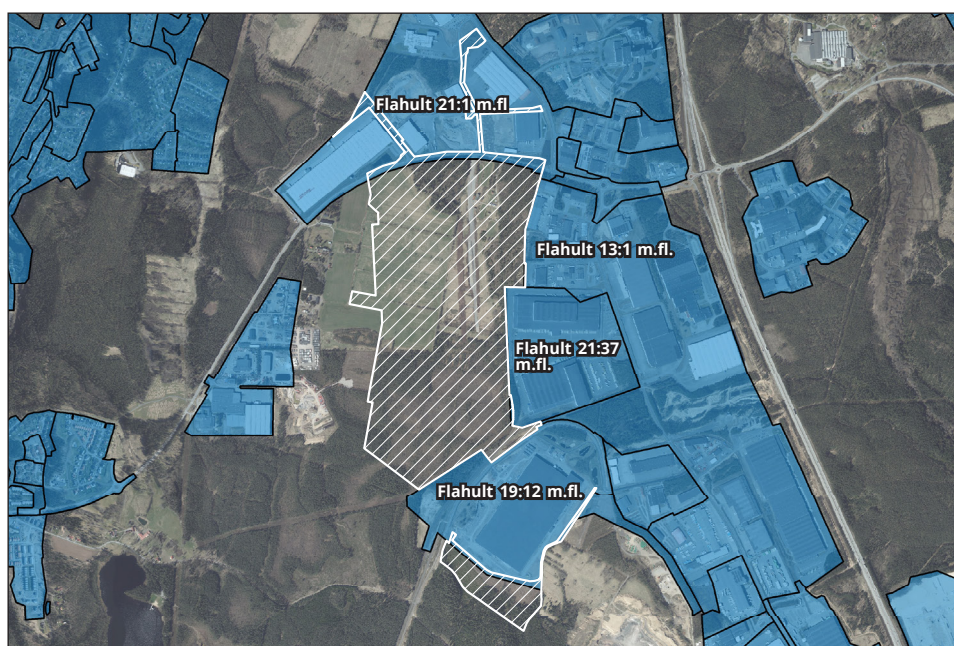
Ovan visas markanvändningskartan från planprogrammet för Målö ängar och Målön. Inom planprogramområdets västra del föreslås mark för i huvudsak bostäder i omkringliggande naturmark med en yta reserverad för en treparallellig F-6 skola tänkt att täcka upp för områdets framtida elever. Inom planprogrammets östra del möjliggörs en expansion av Logpoint/Torsviks industriområde, där dess utbredning begränsas av Flahults försöksgård i väst. Det nya industriområdet tillåts samnyttja redan utbyggd infrastruktur; el,

vatten, väg och järnväg samt ta tillvara till en större markareal med relativt få markhöjdskillnader, vilket sammantaget saknar motstycke inom kommunen. Planprogrammet prioriterar att bevara viktiga gröna och blå strukturer. Två centrala gröna stråk föreslås som naturområden för att stärka biologiska korridorer, särskilt för barrskogsnätverket. Skogen väster om Tahevägen har begränsade naturvärden men är värdefull för friluftslivet. Utdikade torvområden föreslås bevaras och delvis återställas, vilket kan bidra till minskade växthusgasutsläpp, förbättrad dagvattenhantering och ökad biologisk mångfald. Med bättre tillgänglighet, exempelvis genom spänger, kan även idag svåråtkomliga områden nyttjas för friluftsliv.

Genomförandet av planprogrammets intentioner är tänkt att utföras i ett flertal detaljplanetapper, varav denna detaljplan utgör den första. I figur 5 på föregående sida redovisas etappindelningen följt av en uppskattning på tider för genomförande. Dessa tider ska förstås som prognosticerade tider uppskattade i samband med genomförandet av planprogrammet.

Detaljplaner

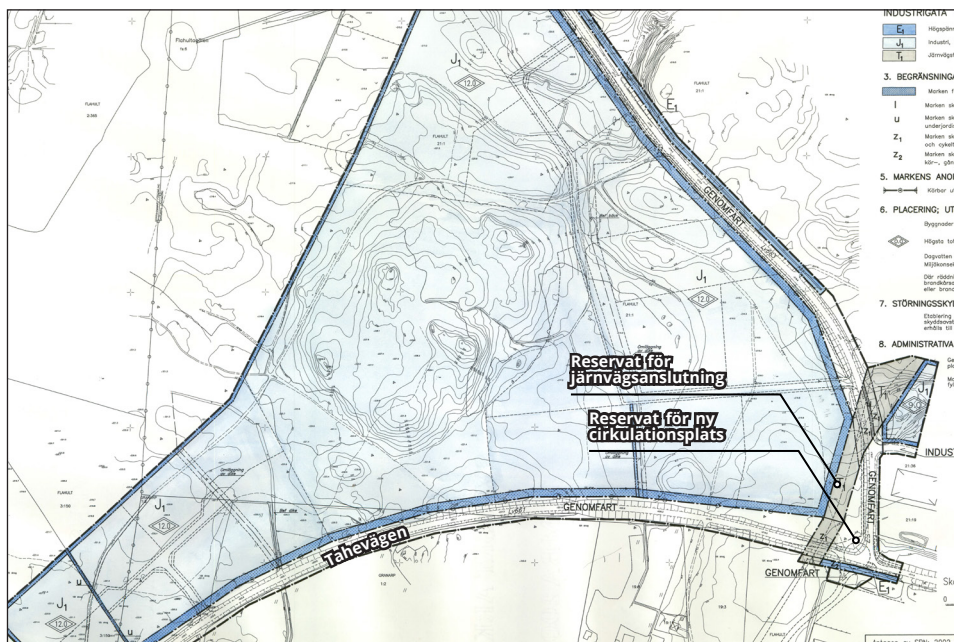
Planområdet omfattas av fyra gällande detaljplaner: Flahult 21:1 m.fl. (dnr: 2000-0094), Flahult 13:1 m.fl. (dnr: BN-880811), Flahult 21:37 m.fl. (dnr: 2000-0781) samt Flahult 19:12 m.fl. (dnr: STBN/2014:85).



Figur 6

Översiktskarta som visar gällande detaljplaner i området där planområdet överlappar fyra detaljplaner.

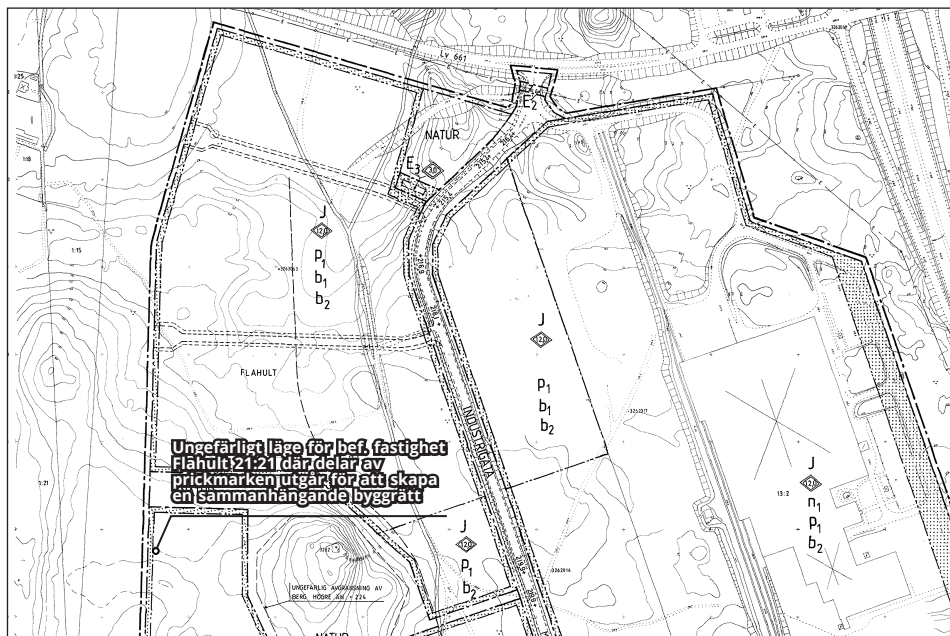
Detaljplan för del av Flahult 21:1 från år 2000 omfattar ett större industriområde norr om Tahevägen. I gällande plankarta har detaljplanen avsatt ett järnvägsreservat för att möjliggöra en framtida järnvägsanslutning till kraftvärmeverket i norr vilket i plankartan är betecknad med preciserad användning T1 - Järnvägstrafik kombinerat med J - Industri. I planförslaget avsattes även plats för en ny cirkulationsplats med genomfart som markanvändning med illustrationslinjer i plankartan som visar en intention att anlägga en väg vidare söderut. Idag har området söder om denna planerade cirkulationsplats bebyggts och utgörs idag av industrifastigheter.



Figur 7

Utsnitt ur gällande detaljplan Flahult 21:1 m.fl. (dnr: 2000-0094)

Flahult 13:1 m.fl. från år 1988 (se figur 8) är en av de äldre planerna på Torsvik och planlade en större del av det som idag utgör Torsviks industriområde som under årens gång har ersatts av andra detaljplaner. Industrimarken omfattas av 6 meter prickmark utmed användningsgräns. Fastighet Flahult 21:21 omfattas delvis av denna detaljplan, men har en oplanlagd del utmed dess västra del. Med detta planförslag föreslås 6 meter prickmark att tas bort och ersättas med placeringsbestämmelse och att icke-planlagd mark planläggs för industriändamål.



Figur 8

Utsnitt ur gällande detaljplan Flahult 13:1 m.fl. (dnr: BN 88-08-11)

I planområdets östra delar påverkas gällande detaljplan Flahult 21:37 m.fl. I förprojektering till ny kombiterminal föreslås ett spår att anläggas som delvis sträcker sig inom planområdet för den gällande detaljplanen. Byggrätten i gällande detaljplan och inom fastigheten Flahult 21:37 påverkas genom att

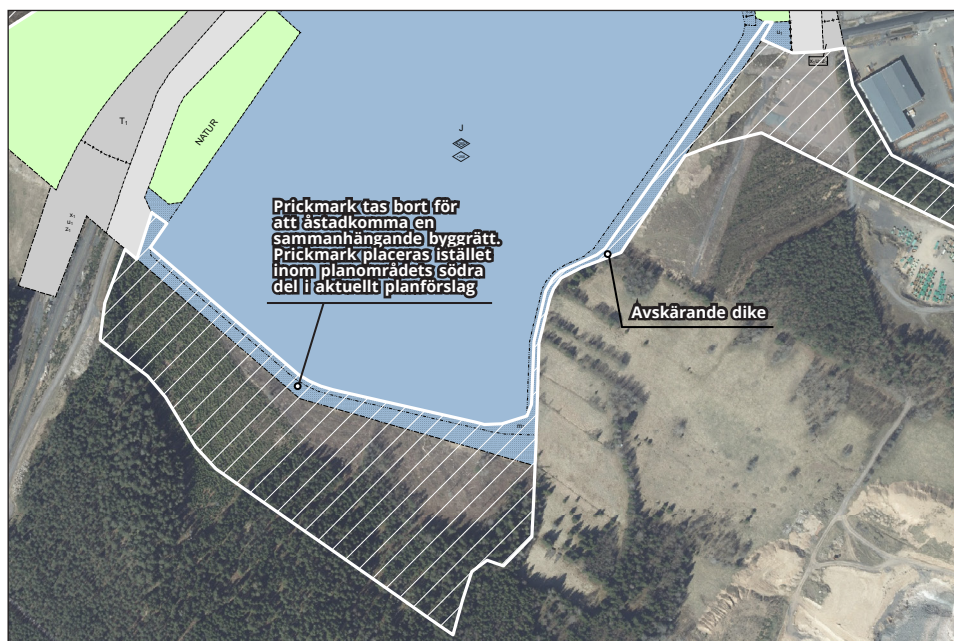
prickmarken förskjuts österut så avståndet mellan spår och byggrätt kan erhållas i enlighet med framtagna riskutredning och krav om skyddsavstånd.



Figur 9

Utsnitt ur gällande detaljplan Flahult 21:37 m.fl. (dnr: 2000-0781)

Delar av planområdets södra del överlappar eller angränsar till gällande detaljplan Flahult 19:12 mfl. I gällande detaljplan avsattes en yta avsedd för ett avskärande dike söderut. Denna bestämmelse utgår då industrimarken föreslås utökas söderut med ett förslag om ett ny motsvarande planbestämmelse söder om den utökade delen.



Figur 10

Utsnitt ur gällande detaljplan Flahult 19:12 (dnr: STBN/2014:85).

Planområdet omfattar redan planlagd prickmark. Syftet är att planlägga bort prickmark för att skapa en sammanhängande byggrätt. I planförslaget föreslås istället att prickmarken placeras utmed planområdets södra del

Mark och vegetation

Geotekniska förhållanden



Figur 11

Jordartskarta som visar planområdesgräns (svartskrafferad yta) och olika jordarter inom planområdet

-  Torv och gyttejordar (mossetorv)
-  Fyllning
-  Isälvsediment
-  Morän
-  Berg

Markens egenskaper och dess jordarter påverkar genomförandeskedet för detaljplaner vad gäller grundläggningskostnader, byggbarhet och potentiella risker för ras, skred och erosion. I figur 11 ovan visas en jordartskarta med aktuell planområdesgräns. Torv och gyttejordar utgör en större andel av planområdets norra del och är en jordart som kräver geotekniska undersökningar då jordarten kan medföra sättningar och tjälskador vid senare skeden. Isälvsediment är till skillnad från torv och gyttejordar mer stabil men kräver ofta särskilda undersöknings- och byggmetoder för att säkerställa att bebyggelsen inte påverkar grundvattnet negativt.

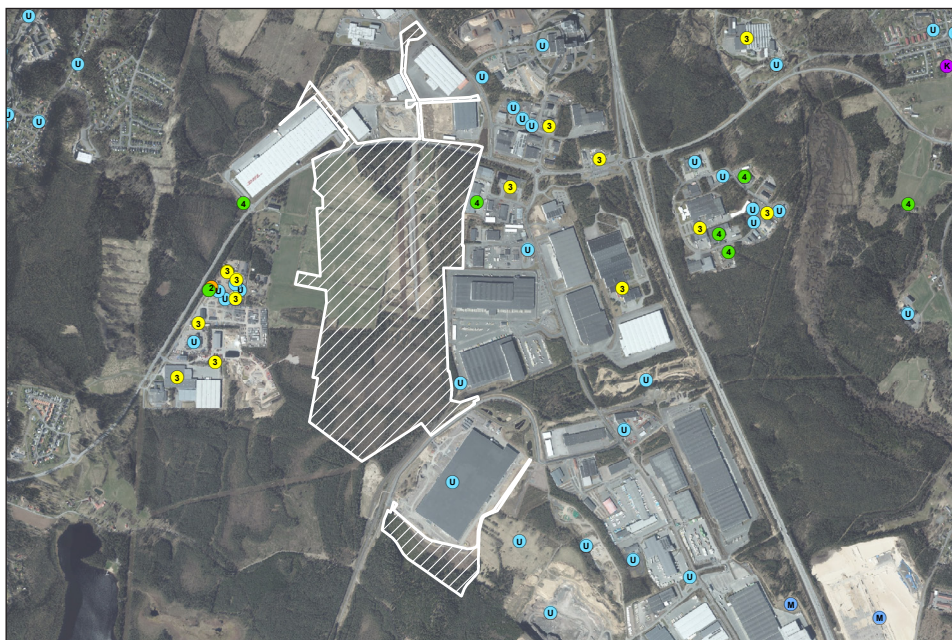
I planområdets södra del utgörs marken till stora delar av morän och berg. Morän och specifikt grovkorniga moräner medför oftast mindre kostnader kopplat till stabilitet, sättningar och tjälskador och eventuella överskottsmassor kan ofta återanvändas som fyllnadsmassor. Inom området förekommer även berg vilket är mest stabil utifrån ett grundläggningsperspektiv men medför ofta kostnader för sprängarbeten vilket i sig kan medföra miljöskador och sprida sulfid och uran i lakvatten. I avsnittet *Utredningar och dispenser* redovisas genomförda geotekniska undersökningar med förslag på åtgärder att vidta till kommande genomförandeskede.

Markavvattningsföretag

Planområdet omfattas av flera markavvattningsföretag. Enligt miljöbalken (SFS 1998:808) 11 kap. 2 § definieras markavvattning vara "en åtgärd som utförs för att avvatta mark, när det inte är fråga om avledande av avloppsvatten, eller som utförs för att sänka eller tappa ur ett vattenområde eller för att skydda mot vatten, när syftet med åtgärden är att varaktigt öka en fastighets lämplighet för något visst ändamål". För att en åtgärd ska vara

markavvattning krävs enligt lagens definition att syftet med åtgärden är att varaktigt öka fastighetens lämplighet. Underhåll av ett dike är därmed inte markavvattning eftersom syftet inte är att öka, utan behålla, fastighetens lämplighet för exempelvis odling. I avsnittet *Utredningar och dispenser* och under rubriken *Markavvattningsföretag* redovisas förekomsten av markavvattningsföretag samt en bedömning om planens påverkan på dessa.

Markföroreningar



Figur 12

EBH-kartan som visar misstänkta och konstaterade förorenade områden planområdesgräns (heldragen svart linje) fördelat i olika riskklasser

- Klass 1 (Mycket stor risk)
- Klass 2 (Stor risk)
- Klass 3 (Måttlig risk)
- Klass 4 (Låg risk)
- Känslig markanvändning
- Mindre känslig markanvändning
- Uppgift saknas

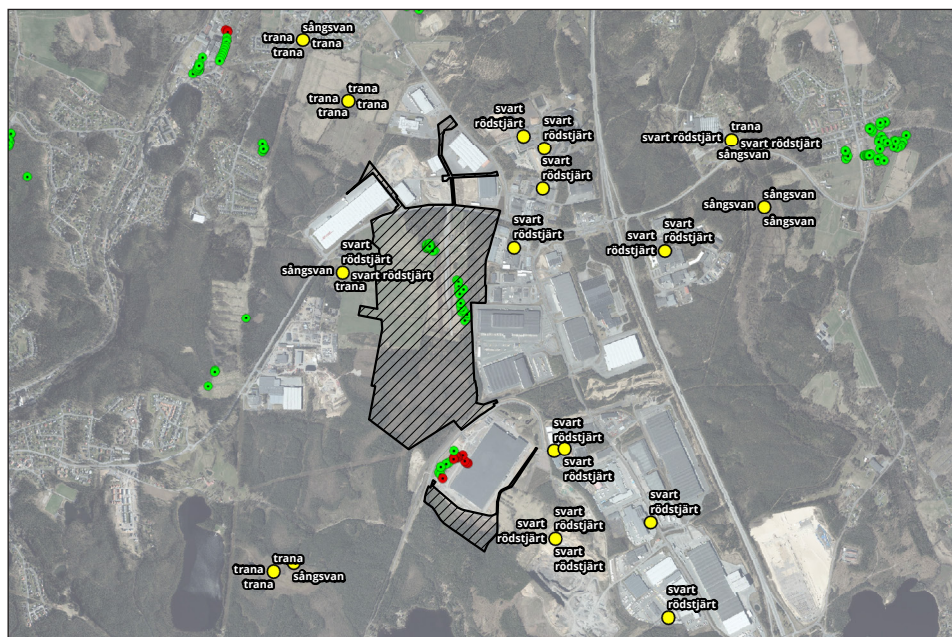
I EBH-kartan visas potentiellt förorenade områden och är ett kartunderlag som ajourhålls av länsstyrelserna som publicerar information om de misstänkt eller konstaterat förorenade områden. De objekt som finns med i EBH-kartan har identifierats som potentiellt förorenade områden. Identifierade områden ska sedan inventeras och riskklassas. Enligt kartbilden ovan förekommer det inga potentiellt förorenade områden inom planområdet.

Artobservationer

Artportalen är ett system för inrapportering och sökning av artobservationer i Sverige. Artportalen är ett öppet system och används av myndigheter, forskare och naturvårdare såväl som privatpersoner. På nästa sida visas en karta (figur 13) med påträffade arter upptagna i artdataportalen. I kartbilden visas även fynd av skyddsvärda träd.

En övervägande del av alla inrapporterade fågelobservationer (2000–2026) i det omgivande landskapet har gjorts kring Flahultagölen i nordväst, Tabergsområdet i sydväst och Suttersjöarna i syd-sydväst. Enligt inrapporterade fynd till Artportalen år 2016–2026 har enbart ett fåtal observationer i planområdets direkta närhet berört möjlig-, trolig- eller säker häckning för rödlistade arter eller arter upptagna i Artskyddsförordningens Bilaga 1, arter som prioriteras för skydd. De nämnda arterna trana, sångsvan och svart rödstjärt observerades utifrån dessa kriterier. Det finns desto fler rapporteringar av förbiflygande och rastande fåglar. I avsnittet *Utredningar och dispenser*

redovisas genomförda naturvärdesinventeringar och artskyddsutredning med förslag på åtgärder bevarande- och kompensationsåtgärder till följd av föreslagen exploatering.

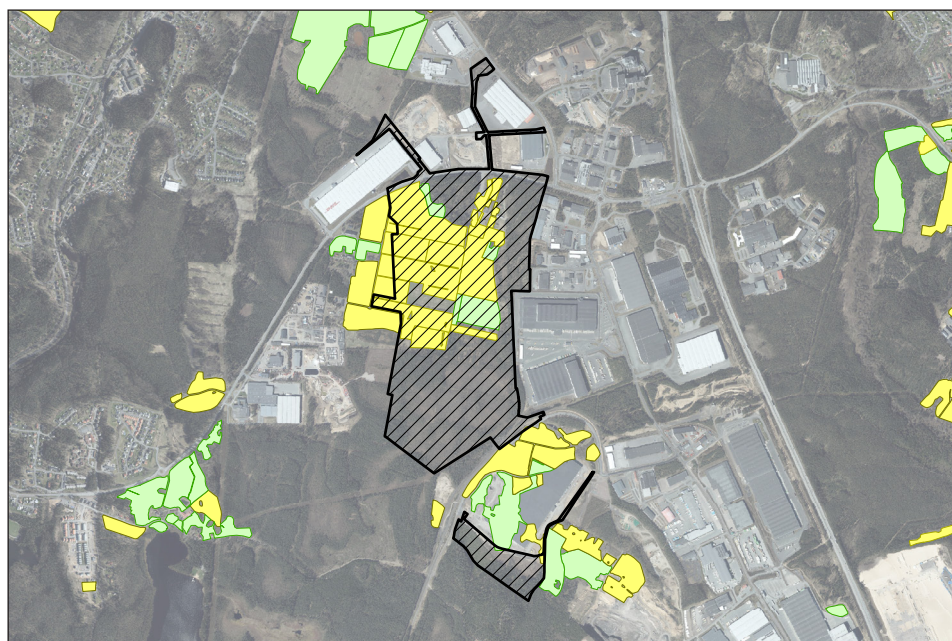


Figur 13

Karta som visar inrapporterade fågelobservationer 2000-2026 med kartuppgifter från Artportalen

- Artfynd (fåglar)
- Skyddsvärda träd
- Borttagna skyddsvärda träd

Jordbruksmark



Figur 14

Karta som visar inrapporterade artfynd inom och utanför planområdet från Artdataportalen, skyddsvärda träd samt ytor utpekade som jordbruksmark inom planområdet

- Åkermark
- Betesmark

Jordbruksmarken är av nationell betydelse och det finns därav ett allmänt intresse av att bevara jordbruksmarken. Brukningsvärd jordbruksmark är mark som utifrån läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar lämpar sig för jordbruksproduktion. Marken förlorar inte sitt brukningsvärde om den inte brukas aktivt. I kartbilden ovan figur 14 visas planområdets norra del som omfattas av områden utpekade som brukningsvärd jordbruksmark. Planområdet omfattar totalt 33,78 hektar jordbruksmark varav 28,97 hektar åkermark och 4,81 betesmark. Av den totala mängden jordbruksmark

planläggas 4,09 hektar (12,1 %) som naturmark varav resterande andel ianspråkats för gatu- och industrimark. I avsnittet *Utredningar och dispenser* och rubriken *Ianspråktagande av jordbruksmark* motiveras av vilka skäl berörd jordbruksmark bedöms lämplig att ianspråka.

Bebyggelse

Inom planområdet

I planområdets norra del har det tidigare bedrivits jordbruksverksamhet inom och kring Nyedals gård. Idag är bebyggelsen vakant och nuvarande markägare använt ytan som en plats för upplag av överskottsmassor från andra exploateringsprojekt.

Utanför planområdet

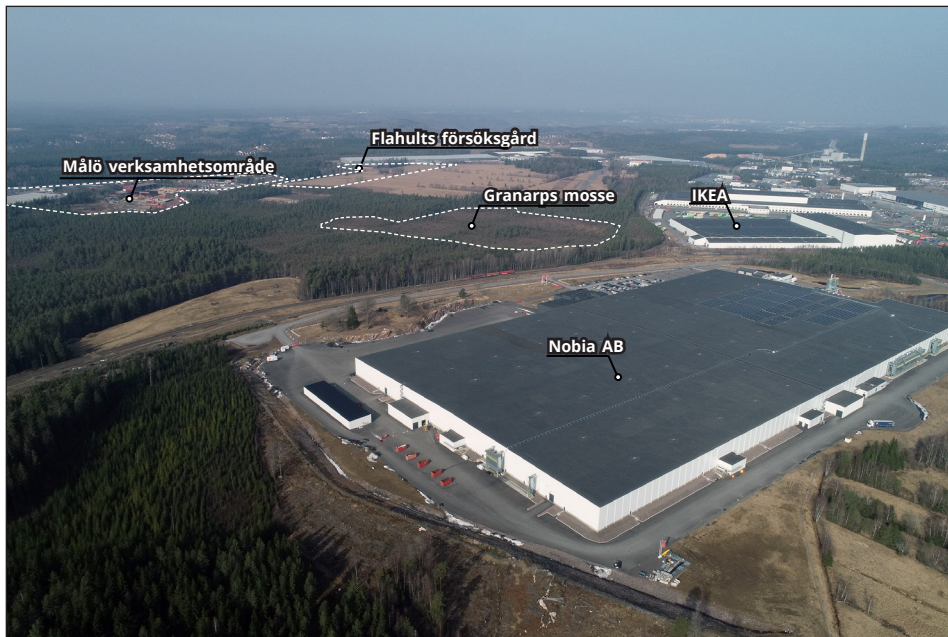
Figur 15

Drönbild över planområdet med vy mot norr



I huvudsak omgärdas planområdet av logistik- och industrilokaler och bostäder i mindre omfattning. Väster om planområdets nordvästra del inom det område benämnt som Flahults försöksgård finns fem friliggande småbostadshus, ett hus avsedd för verksamhet och resterande är ekonomibyggnader relaterade till den tidigare jordbruksverksamhet som har bedrivits i området. Området kring Flahults försöksgård är ej planlagd sedan tidigare. Söder om försöksgården utgörs bebyggelsen till stora delar av industrilokaler inom gällande detaljplan från 1986. Planområdets norra och östra del omgärdas av ett flertal olika logistik- och industrilokaler med varierande storlek med kortsidor inom intervallet 30 till 150 meter varav en större ansamling av mindre logistik- och

industrilokaler ansamlas norr om Frysvägen med en högsta totalhöjd av 12 meter.



Figur 16

Drönarbild över planområdet med vy mot nordväst

Inom Flahult 21:37 som inrymmer IKEA:s distributionscentral medges i gällande detaljplan enbart en bestämmelse om högsta totalhöjd på 30 meter. I kartbilden ovan anges nockhöjder räknat från markplan som ett exempel på hur byggrätten kan nyttjas. Längre söderut på Torsvik har Elgiganten även ett höglager som tydligt syns för förbipasserande utmed E4:an. Höglagret har en nockhöjd motsvarande 30 meter räknat från markplan.



Figur 17

Drönarbild över planområdet med vy mot sydost

Söder om planområdets södra del och norr om Granarpssjön finns ett tiotal friliggande småbostadshus med en variation av fritidshus och åretombostäder. Avståndet är mer än 300 meter de närmsta husen och den nytillkomna industrietableringen i norr (Nobia). Förutom avståndet så avskärmas området

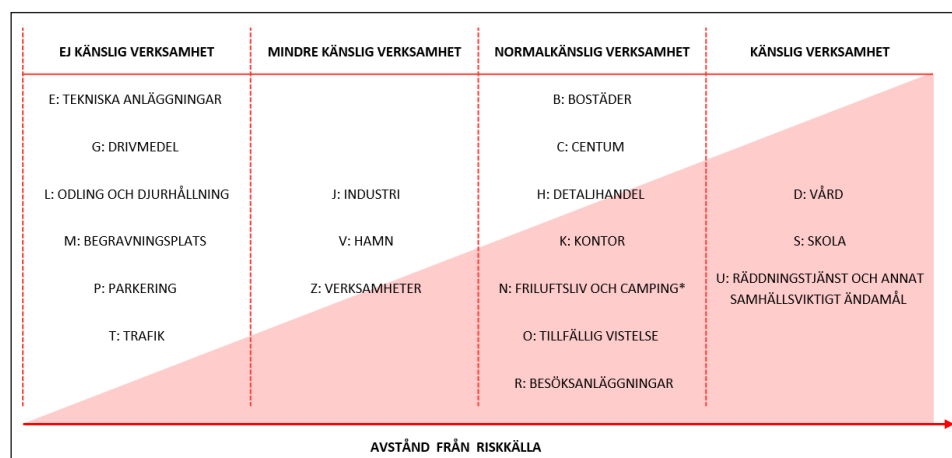
mot övriga industriområden med en högre trädbeklädd höjdrygg med 10-15 meters höjdskillnad mellan marknivå för bostäder och krönhöjd.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

I anslutning till planområdet finns ett järnvägsområde där spåren förgrenas vidare till flera industriverksamheter på Torsvik. Vid detaljplanering förutsätts att samtliga järnvägar kan utgöra transportleder för farligt gods. Farligt gods omfattar ämnen och produkter som vid transport kan orsaka skada på människor, miljö eller egendom, exempelvis brandfarliga, explosiva, giftiga, frätande, smittförande eller miljöfarliga ämnen.

Räddningstjänsten i Jönköpings kommun har tagit fram riktlinjer för samhällsplanering i närheten av transportleder för farligt gods; *"Övergripande riskbedömning: Riktlinjer för samhällsplanering intill farligt godsleder i Jönköping"*. Riktlinjerna är baserade på en kvantitativ analys av väg- och järnvägstransporter inom kommunen och en värdering av tolerabla risknivåer som ska beaktas i samhällsplanering utmed transportleder med farligt gods för olika typer av bebyggelse samt rekommenderade skyddsavstånd från järnväg (spårmit).



Figur 18 & 19

Figur 18 (ovan) visar en indelning av olika typer av bebyggelse och lämpligt skyddsavstånd mellan dessa och riskkällan. I figur 19 (nedan) visas en tabell med rekommenderade skyddsavstånd från järnväg

Vaggerydsbanan:			
Markanvändning	Skyddsavstånd (meter) för norra respektive södra delsträckan	Skyddsavstånd givet byggnadstekniska åtgärder (meter)	Skyddsavstånd givet barriär och byggnadstekniska åtgärder (meter)
Ej känslig verksamhet	40/15	15	0
Mindre känslig verksamhet	40/15	15	15
Normalkänslig verksamhet	40/30	15	15
Känslig verksamhet	40/30	30	30

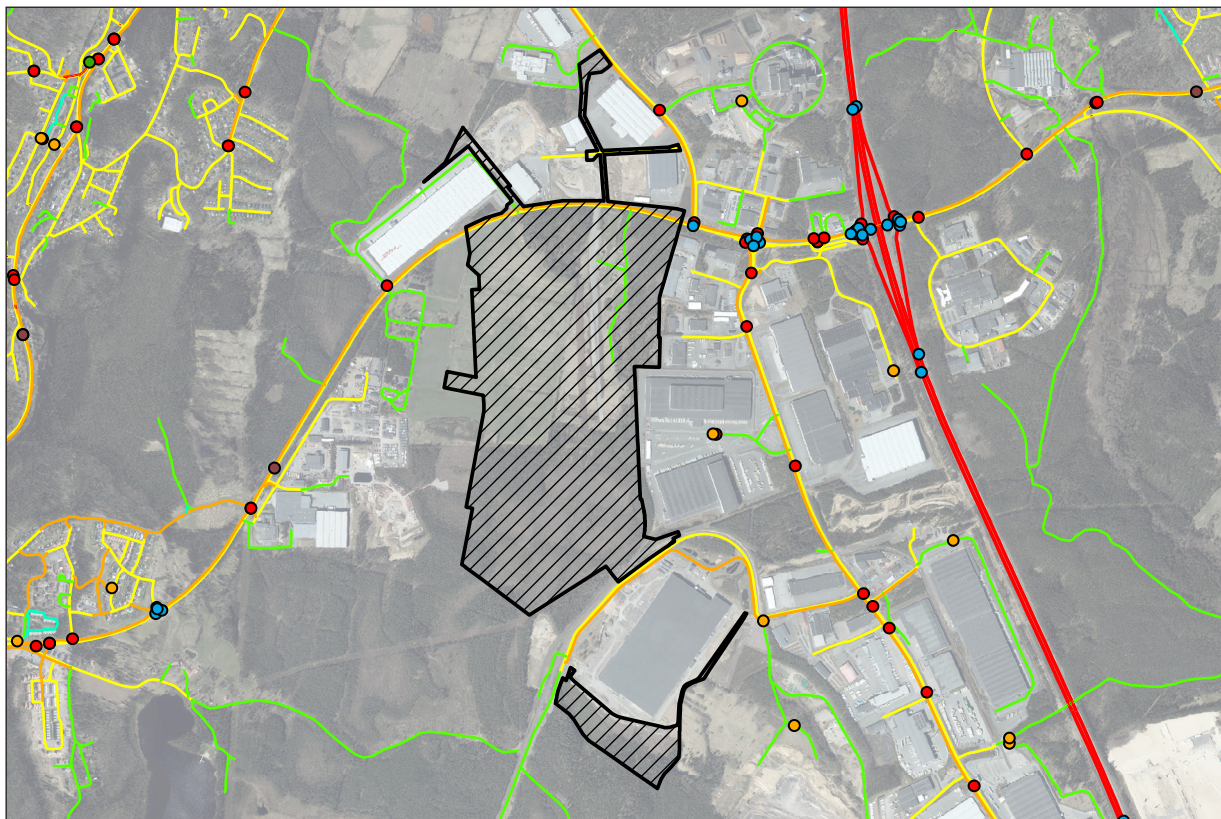
Skyddsavstånd för Vaggerydsbanan är generella avstånd som kan tillämpas inom hela kommunen vid planläggning intill järnväg. Planområdet angränsar till befintlig järnväg. Av detta skäl bedöms det nödvändigt att genomföra en riskbedömning där lämpligheten av planerad markanvändning utreds samt

eventuella krav på skyddsåtgärder. En riskbedömning har genomförts och utgör planunderlag till detaljplanen. För mer information, se avsnittet *Utredningar och dispenser* och underrubrik *Riskbedömning*.

Figur 20

Trafikkarta.
Översiktsbild med
ortofoto från 2023
med vägnät från
Trafikverket (NVDB-
kartan)

Infrastruktur



Bil

Inom planområdets norra delar sträcker sig Tahevägen vilket österut ansluter till övriga Torsvik, Trafikplats Torsvik (E4:an) och därefter Barnarp och Tenhult via Thorsviksvägen. Österut sträcker sig Tahevägen till Taberg. Granarpsvägen ansluter planområdets södra del med vidare anslutning till Möbelvägen vilket utgör huvudled igenom Torsvik med väganslutning till Trafikplats Hyltena söderut och Trafikplats Torsvik norrut. Inom planområdet finns ett fåtal enskilda vägar kring Nyedals gård i norr och i söder en grusad väg som ansluter Granarpsvägen till befintlig bergtäkt.

Kollektivtrafik

Utmed Tahevägen i norr finns busshållplats Torsvik Flahults försöksgård belägen utmed Tahevägen i norr och trafikeras med snabbuss 37 (Centrum-Torsvik-Taberg). Närmsta busshållplats inom planområdets södra del är Torsvik Postterminalen med som trafikeras av stadslinje buss 24 (Centrum-Råslätt-Barnarp-Torsvik-Hyltena) samt regionbuss 133 (Torsvik-Vaggeryd-Värnamo). Det finns inga busshållplatser inom planområdet.

- Vägnät, statligt
- Vägnät, kommunalt
- Vägnät, enskilt
- Cykelväg, kommunalt
- Cykelväg, enskilt
- Farthinder
- GCM-passage
- Korsning
- Vaghinder

Gång- och cykel

Utmed Tahevägens norra gatusektion finns en kombinerad gång- och cykelväg vilket möjliggör cykelpendling till och från planområdets norra del med vidare anslutning åt Taberg västerut och Norrahammar norrut via Barnarpsvägen. I samband med planläggning av detaljplan Flahult 19:12 ersattes Granarpsvägens dåvarande vägsträckning med en körslinga runt det som senare kom att bli Nobias fabriksanläggning med en bredare gatusektion med kombinerad gång- och cykelväg som tidigare saknades. GC-vägen har delvis fått en sträckning igenom de nyanlagda dagvattendammarna norr om fabriken. GC-vägen ansluter vidare mot Möbelvägen som möjliggör cykelpendling österut via Trafikplats Torsvik.

Parkering



Figur 21

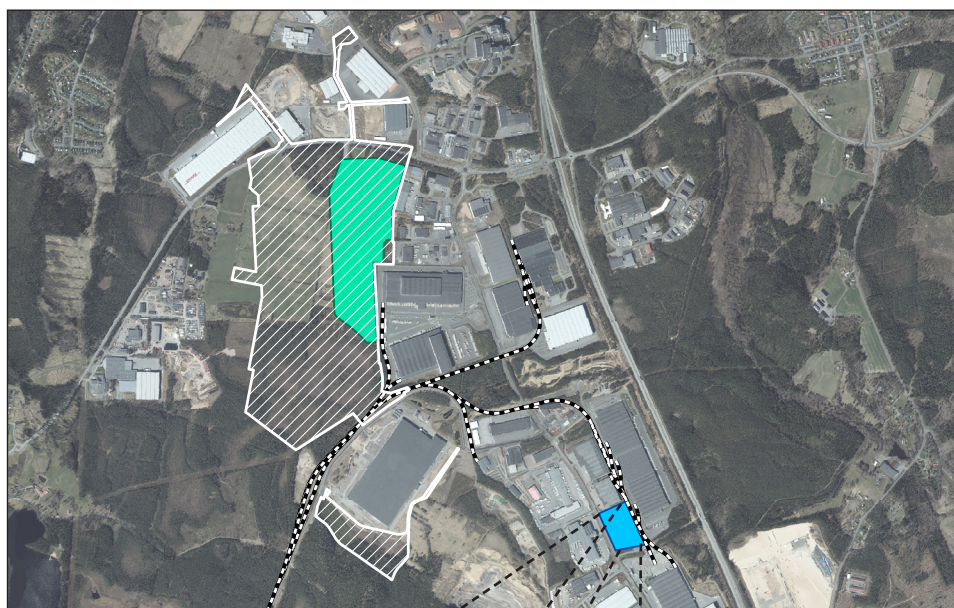
Flygfoto över utanför planområdet längre åt nordost. Infartsparkering finns utmed Thorsviksvägen och möjliggör för byte av transportslag inom Torsviks industriområde

Det finns inga parkeringar inom föreslaget detaljplaneområde. Närmsta belägna parkeringsplats utanför planområdet är infart- och pendelparkeringen Thorsviksvägen och lokaliserad i närhet till trafikplats Torsvik och E4:an.

Järnväg och kombiterminal

Torsviks industriområde är tillgängligt för godstransporter via motorvägen (E4:an) samt järnvägen Månsarp-Torsvik. Järnvägen förgrenas från Vaggerydsbanan öster om Röshult cirka 4 kilometer söder om Månsarp och nyttjas enbart för godstrafik. Inom industriområdet förgrenas järnvägen vid ett antal spärväxlar med stickspår in till närliggande industrifastigheter. Utmed Möbelvägen finns Jönköpings kombiterminal. En kombiterminal är en terminal där olika lastbärare (ex. container) byter transportsätt (ex. lastbilar, godståg m.m.) utan att godset behöver hanteras. Befintlig kombiterminal möjliggör att fler industrifastigheter inom Torsvik kan transportera gods via järnväg för längre transportsträckor och byta till exempelvis lastbil för den mindre sträckan som sker lokalt. Nyttan med att transportera gods via järnväg är att det tillåter transport av större volymer till en lägre energianvändning än ex. lastbil. Befintlig kombiterminal är för liten för att kunna ta emot hela tågset

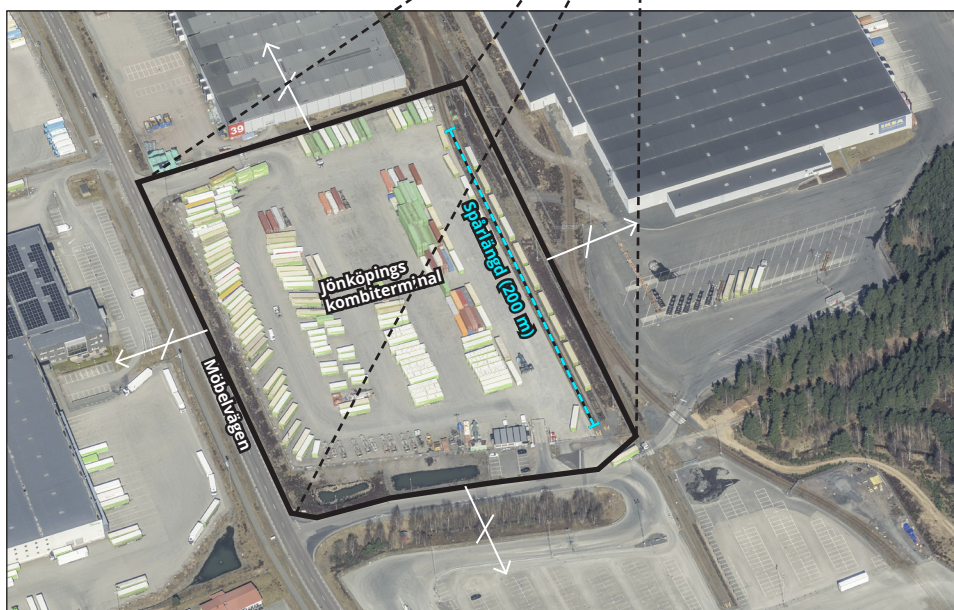
(630 meter) och expansionsmöjligheter saknas då terminalen är kringbyggd.



Figur 22

Översiktskarta över planområdets läge i relation till järnväg och kombiterminal.

- Järnväg
- Befintlig kombiterminal
- Föreslaget läge för ny kombiterminal



Figur 23

Flygfoto över Jönköpings kombiterminal, befintlig kombiterminal på Torsvik

- Järnväg
- Stickspår

Planområdet angränsar till befintliga riksintressen för järnväg och väg. För att kunna utvärdera planens påverkan på riksintressen behöver en trafikanalys genomföras. I analysen behöver tillkommande trafikmängder som planförslaget ger upphov till i kombination med prognosticerad trafikökning inom kommunen beräknas. För mer information, se avsnittet *Utredningar och dispenser* och underrubrik *Trafikanalys*.

Planförslag

LogPoint South Sweden är ett cirka 480 hektar stort logistik-, industri- och verksamhetsområde beläget cirka 11 kilometer söder om centrala Jönköping. Inom en radie på 40 mil nås cirka 80 % av Sveriges befolkning med redan befintliga kommunikationsmöjligheter via järnväg och E4an. Efterfrågan på fler och större industri- och verksamhetsområden i närområdet är alltså stor och ökar i takt med pågående stadsomvandlingsprojekt av befintliga industri- och verksamhetsfastigheter i centrumnära lägen. Med pågående expansion inom LogPoint-området förväntas antalet godstransporter öka. Befintlig kombiterminal (Jönköpings kombiterminal) förväntas på sikt ha en övermättad kapacitet vilket förväntas medföra fler lastbilstransporter vilket medför större påfrestning på det lokala trafiknätet och ökade växthusgasutsläpp. Med en moderniserad och större kombiterminal kan fler och längre tågset hanteras vilket förstärker godstransportkapaciteten i området och på sikt minimera behovet av lastbilstransporter. Med en ny kombiterminal kan LogPoint-områdets fortsatta expansion ske i linje med det nationella transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

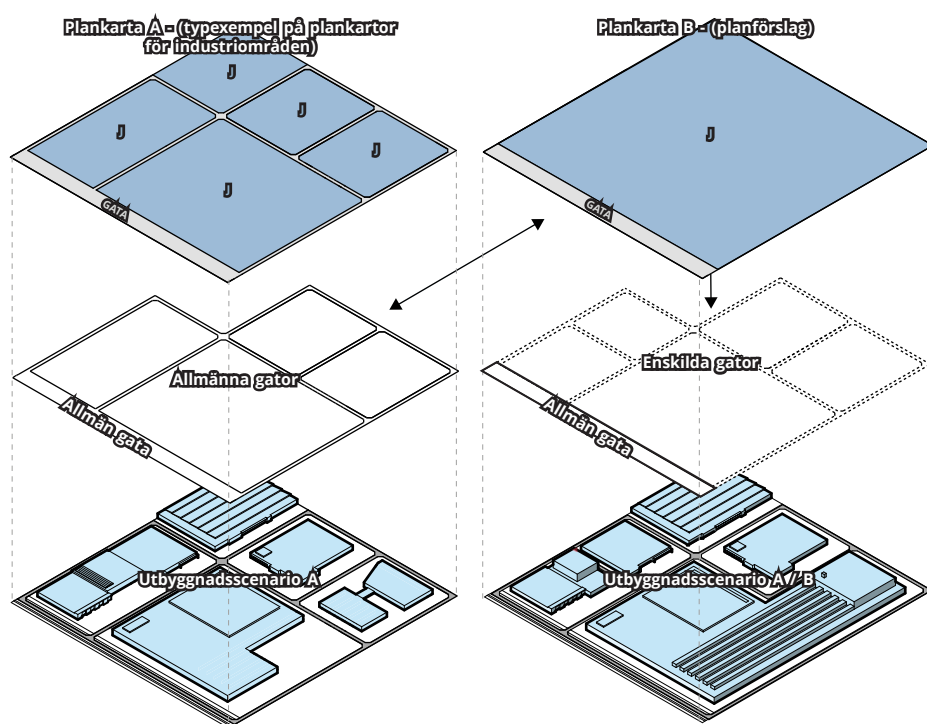
Planförslaget avser i huvudsak att planlägga större delar av ett idag öppet jordbrukslandskap inom planområdets norra del till förmån för en utökning av Torsvik västerut med ett nytt industriområde. Inom planområdets södra delar föreslås industrimark planläggas intill ett redan planlagt industriområde i närtid. Planförslaget avser att skapa plats för en ny kombiterminal som ska ersätta den nuvarande kombiterminalen på Torsvik.

Stadsbyggnadsidé

Flexibla industriområden

Planförslagets flexibla planstruktur utgår ifrån planläggning av större sammanhängande industriytor som angränsar till en huvudgata med en förhöjd byggrätt för att tillåta utförande av höglager. Planstrukturen skiljer sig från andra områden på Torsvik där industrimark är mindre sammanhängande och fördelas av ett gatunät (allmän gata) vilket begränsar etablering av mer ytkrävande verksamheter. Den flexibla planstrukturen ger utrymme för en långsiktig anpassning till yttre förändringar som tillverkningsindustrin på sikt förväntas genomgå; automatisering, digitalisering och skärpta klimat- och miljökrav. Om interna lokalgator behövs inom industriområdet, kan de utformas efter verksamheternas behov, med kostnaderna för anläggning, drift och underhåll på den enskilde.

Principen om flexibla industriytor och vald exploateringsgrad begränsas genom att i första hand bevara skyddsvärd naturmark. Mark som inte kan bevaras föreslås istället kompenseras. En befintlig trädallé inom planområdet kompenseras med nyplantering av träd utmed ny gång- och cykelväg inom planerad gatussektion för ny huvudgata. Trädallén är tänkt att placeras inom växtbädd vilket föreslås ha en ängsfröblandning, vilket skapar ett habitat för pollinerare och en naturlig vattenfiltrering. För att undvika isolering av naturmarker och populationer, skapas spridningskorridorer med diken, groddjurspassager, dammar och övervintringsplatser. På sikt förväntas klimatet bli varmare, torrare och blötare. Industrimarken höjdsätts så att yt- och



Figur 24

Plankarta (A) är ett typexempel på en plankarta för ett industriområde där fastigheternas storlek och placering begränsas av planlagd allmän gata.

(B), vilket utgör planförslaget, föreslår ett sammanhängande industriområde som angränsas av allmänna gator och överlåter ansvaret och flexibiliteten för den enskilde att ordna enskilda industrigator.

Illustrationen till vänster syftar till att visa hur plankarta B inrymmer både utbyggnadsscenario A och B i jämförelse med plankarta A som innebär en mindre grad av flexibilitet.

dagvatten avleds via diken till dagvattendammar. Dessa dagvattendammar som primärt är avsedda för att fördröja dagvatten kan även bilda ett nytt habitat för andra arter än groddjur såsom; vattenlevande fåglar och insekter. Med ett större sammanhängande industriområde förväntas andelen hårdgjord mark öka vilket skapar värmeöar. Industriområden med hårdgjorda ytor ger upphov till värmeöar vilket kan begränsas genom att bevara naturmark som har en nedkylande effekt. Granarps mosse föreslås återvätas och bilda en våtmark. Förutom att våtmarker tillhör de naturtyper med störst artrikedom bidrar återvätningen av mossmarken till att mindre torv oxideras och därmed mindre koldioxidutsläpp.

Samspel och bidrag

Planerad industriverksamhet samspekar med övriga Torsvik och befintlig infrastruktur. Planförslaget bidrar med en ny kombiterminal vilket inte bara bidrar till planerade verksamheter utan även befintliga inom Torsvik och LogPoint-området. Den nya huvudgatan avlastar trafikflödet på Möbelvägen och tillgängliggör området för såväl gående som cyklister med nya gång- och cykelvägar. Den nya våtmarken kan tillgängliggöras med spångar vilket kan skapa ett nytt rekreationsområde och gagnar såväl besökare som verksamma inom Torsvik.

Allmän platsmark

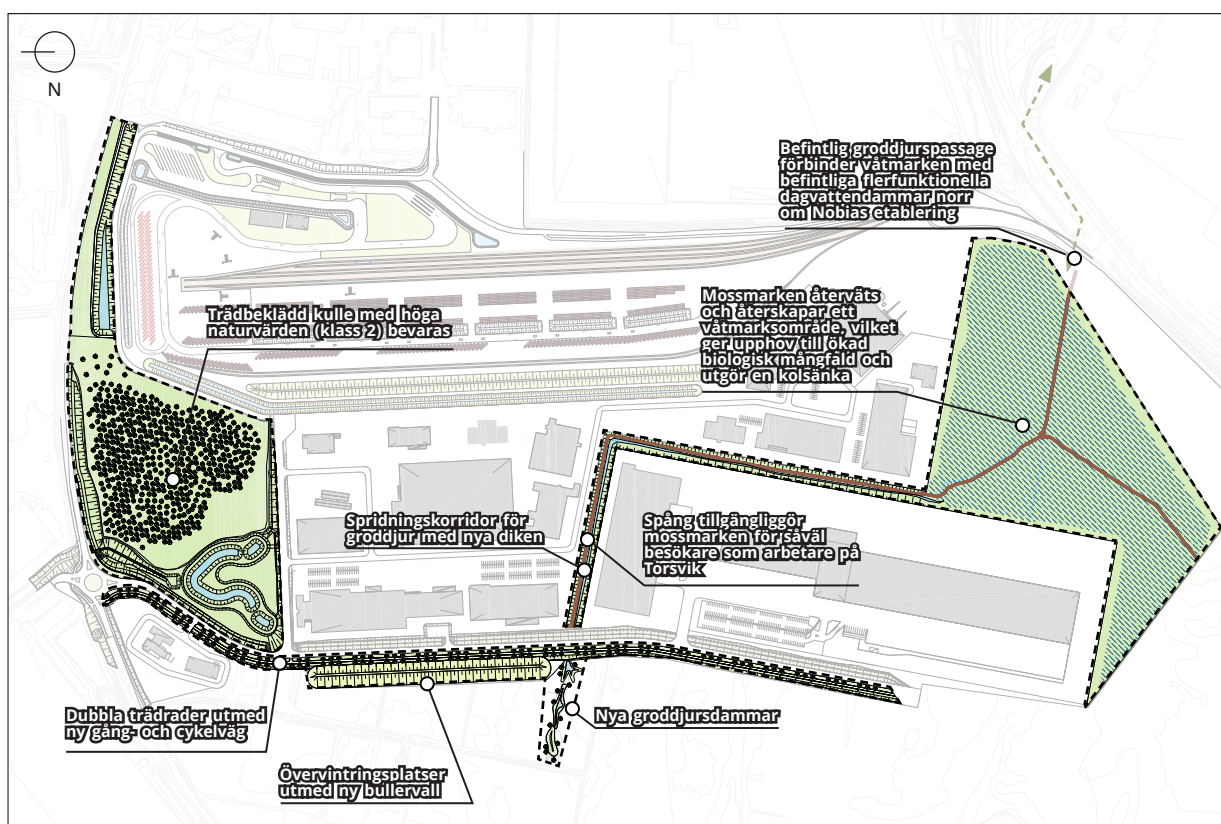
Natur

Naturområden med högsta naturvärden inom planområdet avser planförslaget att bevara och undanta från exploatering och planlägga som naturmark.

Den trädbeklädda kullen med barr- och lövblandad skog bevaras och även befintlig mager betesmark kring släntfoten planläggs som naturmark. En bredare gatusektion (se underrubrik ”Trafik”) inrymmer plats för en ny trädrad vilket dels avser att kompensera för borttagandet av en befintlig allé inom planområdet genom att tillskapa en ny och längre trädallé med fler träd. Växtbäddar med ängsfröblandning kan stärka den biologiska mångfalden utmed gatumarken och att bidra till att vägdagvattendiket får fler funktioner än enbart avledning av dag- och ytvatten. Befintliga diken inom Granarps mosse föreslås att täppas igen i syfte för att återvåta mossmarken. Återvåtning av mossmark skapar livsmiljöer för ett brett spektrum av växter och djur, inklusive många specialiserade och sällsynta arter. Mossmarker stödjer unika ekosystem som ofta är hem för arter som är anpassade till dessa fuktiga och sura miljöer. Våtmarken har även en vattenreglerande effekt och utgör en översvämningssyta vid större skyfall (100-årsregn).

Figur 25

Illustrationskarta med fokus på de grönblå sambanden inom planområdets norra del

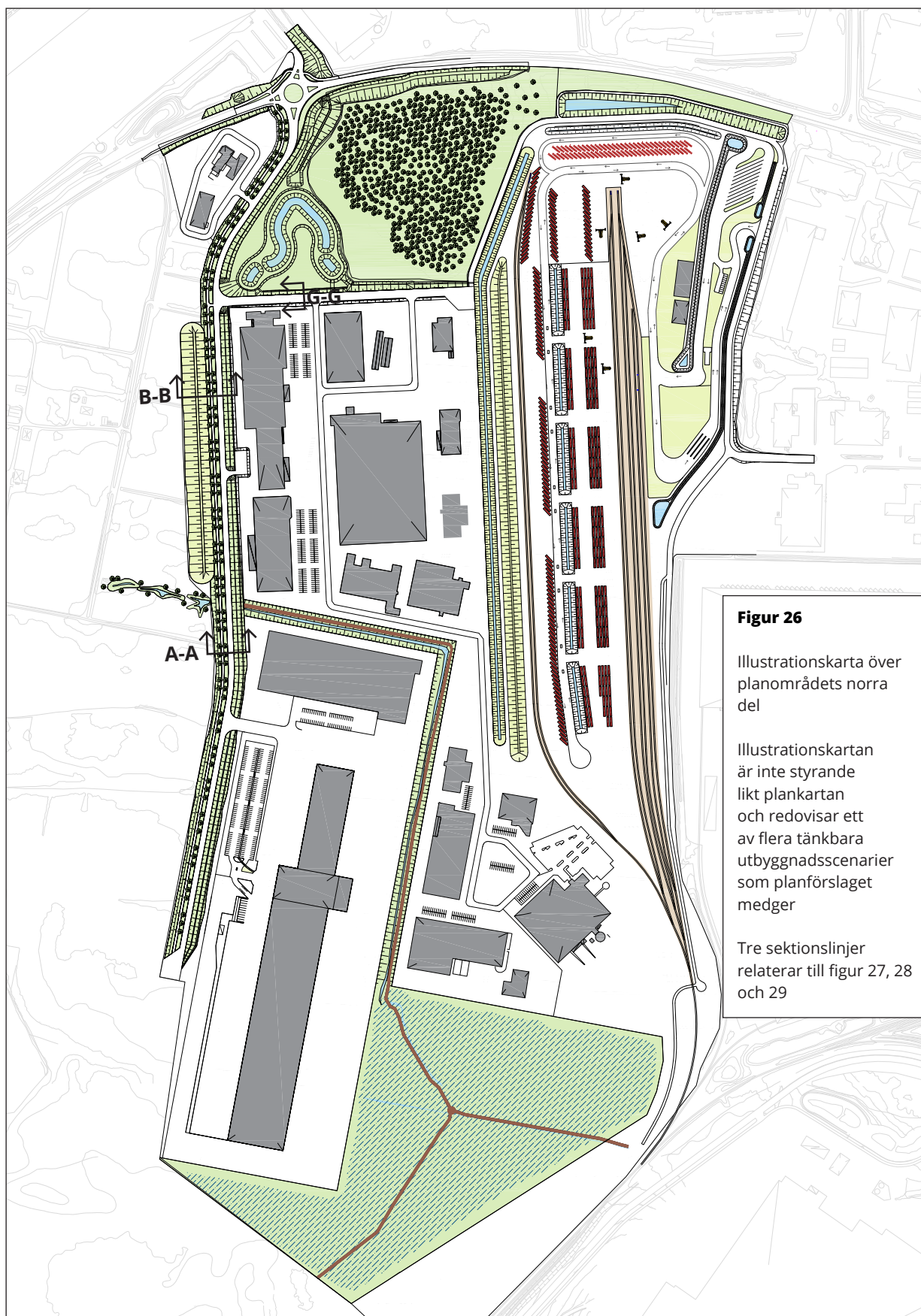


För att stärka sambandet mellan den trädbeklädda kullen i norr med våtmarken i söder planläggs gröna korridorer i form av naturmark med långsträckta ytor samt att befintlig åkermark väster om planerad bullervall lämnas oplanlagd för att fungera som en ny spridningskorridor för groddjur. Inom ytan och förslagsvis i närheten av bullervallen ska kompensationsåtgärder genomföras i form av nya övervintringsplatser och groddjursdammar.

Trafik

Norra trafikplatsen

En ny huvudgata (matargata) är tänkt att anslutas till Tahevägen i norr och befintlig trevägskorsning. Val av placering syftar till att minimera antalet korsningspunkter utmed Tahevägen vilket medför till lägre risk för



trafikkonflikter och ett bättre trafikflöde. För att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet vid specifikt den norra trafikplatsen föreslås trevägskorsningen ersättas med en cirkulationsplats i likhet med Thorsviksrondellen nordost om planområdet. Thorsviksrondellen är utformad med den dubbelfilig högersväng. Detta innebär att trafik i norrgående riktning som ska vidare österut kan välja en separat vägfil som leds utanför rondellen och har således ingen väjningsplikt. I den norra trafikplatsen förväntas en större andel av trafik i norrgående färdriktning åka österut och vidare mot Trafikplats Torsvik vilket motiverar vald form- och funktion.



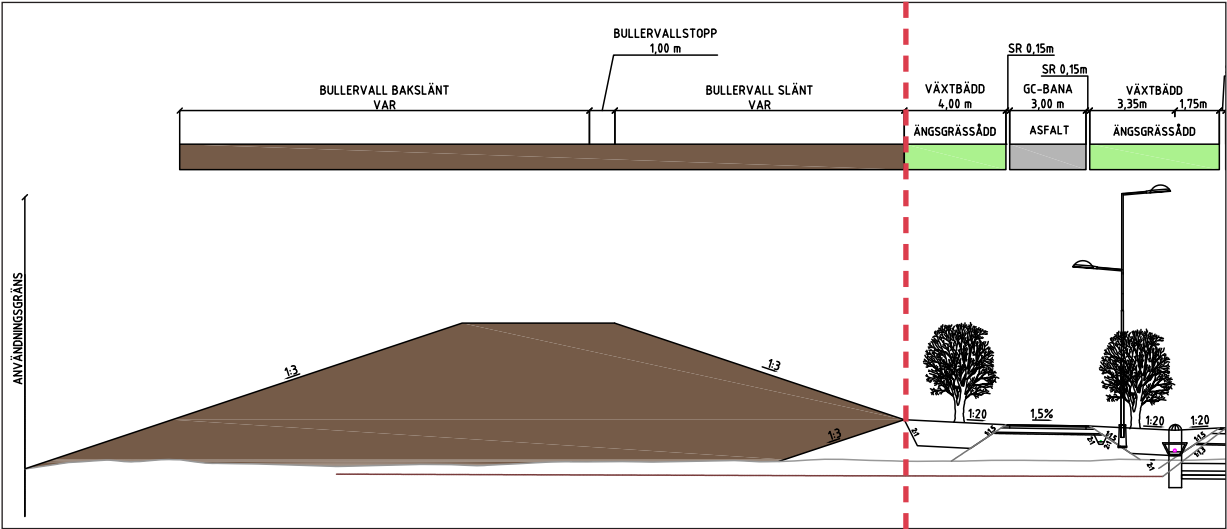
Figur 27

Föreslagen utformning av den norra trafikplatsen där trevägskorsningen ersätts med en cirkulationsplats likt Thorsviksrondellen

Huvudgatan (GATA₁)

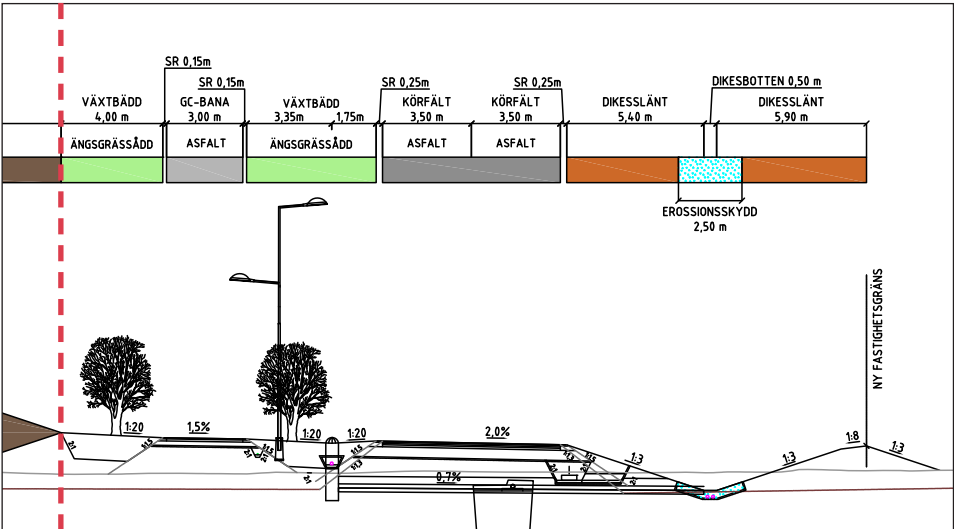
En ny huvudgata planeras att byggas med anslutning till den norra trafikplatsen med sträckning söderut. I kommande detaljplaner planläggs resterande delsträcka av huvudgatan som enligt översiktsplanen ska anslutas vidare mot Möbelvägen inom Torsviks södra del kring Trafikplats Hyltena. Huvudgatan kommer utgöras av ett antal olika gatusektioner beroende på läget intill närliggande fastigheter och behov av bullervall. I kartbilden på föregående sida visas i figur 26 ett antal sektionlinjer vilket relaterar till gatusektionerna som visas nästa sida och sida 29. Huvudgatan kommer att inrymma körbanor (3,5 + 3,5 meter) med tillhörande gång- och cykelväg (3,0 meter). Utmed huvudgatan kommer en dubbel trädallé planeras. Mellan träden anläggs äng vilket bidrar till biologisk mångfald och vilda pollinatörer. Den dubbelsidiga trädallén samt ängsytor syftar till att utgöra ett grönt stråk mellan det norra naturområdet och det södra. Träden och ängsytor utgör en viss kompensation för den påverkan planförslaget har på jordbrukslandskapet, men också de träd som behöver fällas inom planområdet till följd av planförslaget. Utmed huvudgatan kommer dubbla trädrader att planeras och därmed utgöra en viss kompensation för den påverkan planförslaget har på jordbrukslandskapet, men också de träd som behöver fällas inom planområdet till följd av planförslaget. Utmed gatusektionens östra del föreslås ett bredare vägdagvattendike tänkt att dels samla yt- och vägdagvatten från gatumark, men också vara ett avledande dike för yt- och dagvatten från planerad industrimark. På nästa sida visas sektion B-B där en bredare bullervall kommer att anläggas väster om gatusektionen. Förutom att bullervallen kommer ha

en bulleravskärmande effekt kommer även bullervallen att utgöra en visuell barriär där vissa delar av industriområdet avskämmas sett från Flahults försöksgård.

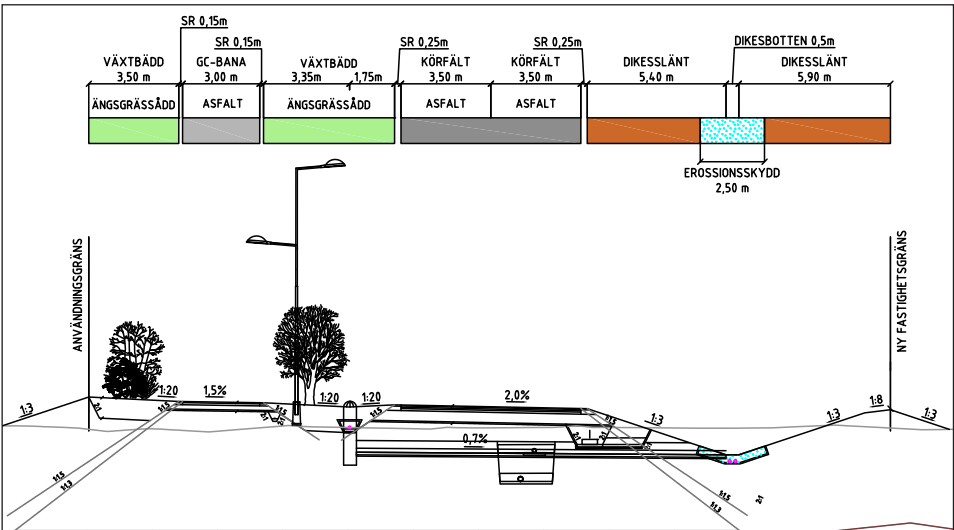


Figur 28
Föreslagen gatasektion för ny huvudgata sektionsritning B-B (se illustrationskarta och figur 25 för att tydla vart sektionen är dragen)

Röd streckad linje i gatasektionen anger brytlinje som fördelar gatasektionen i två delar

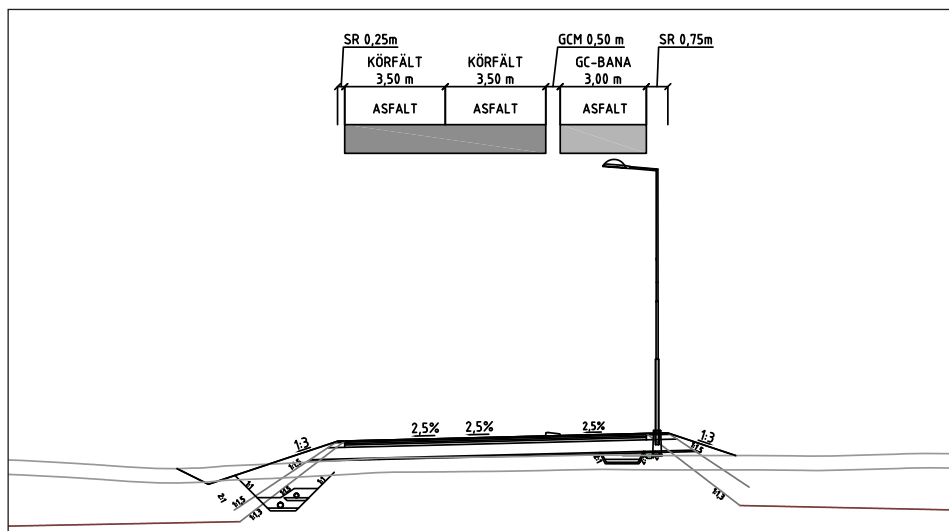


Figur 29
Föreslagen gatasektion för ny huvudgata sektionsritning A-A (se illustrationskarta och figur 25 för att tydla vart sektionen är dragen)



Tvärgatan (GATA₂)

Utmed huvudgatan planeras en ny tvärgata med väst-östlig sträckning som avslutas i en vändplan. Syftet med denna tvärgata är att ansluta till planerade dagvattendammar samt att gatan behöver vara allmänt tillgänglig för trafik som ska till och från kombiterminalen. Nedan i figur 29 visas en gatusektion för tvärgatan som planeras att inrymma körbana (3,5 + 3,5 meter).



Figur 30

Föreslagen gatusektion för ny huvudgata sektionsritning G-G (se illustrationskarta och figur 25 för att tyda vart sektionen är dragen)

Kvartersmark

Drivmedelsförsäljning och verksamheter

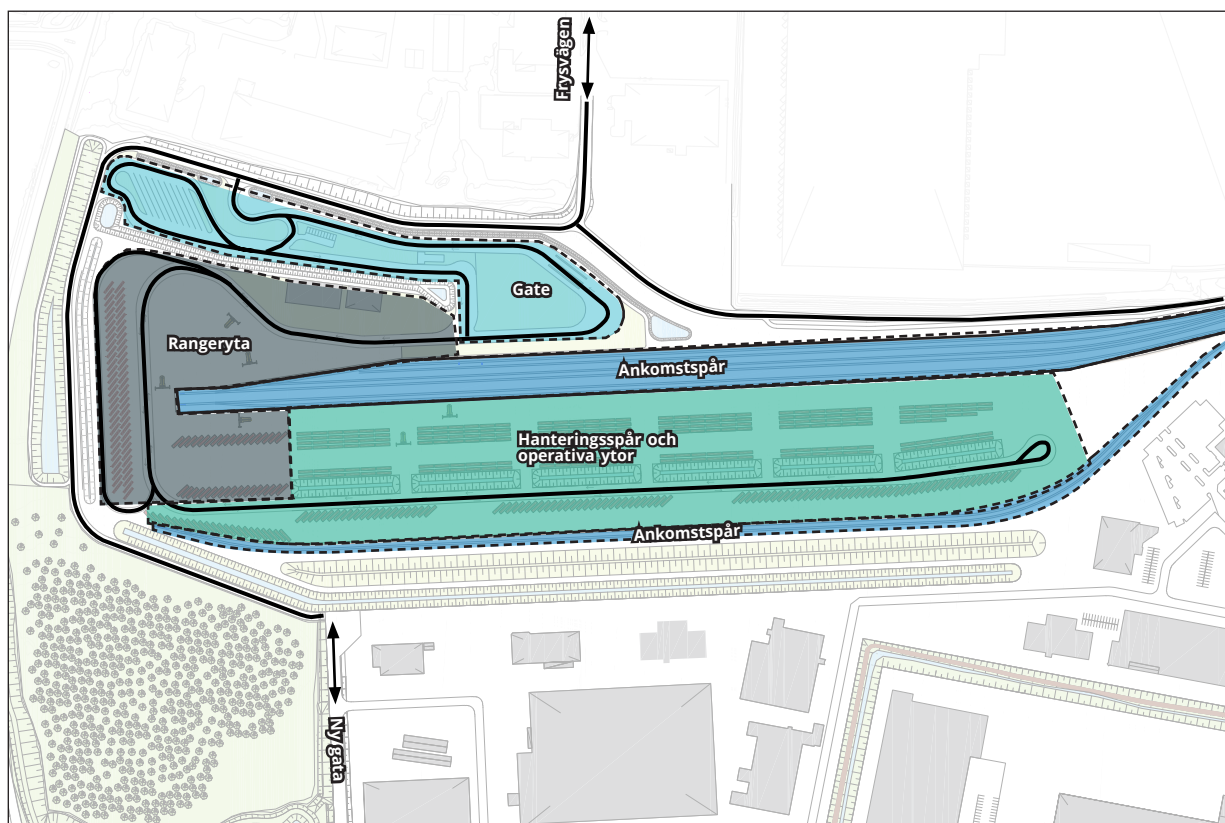
I planområdets norra del och i närhet till den norra trafikplatsen föreslås en yta planläggas för drivmedelsförsäljning (G) samt icke-störande verksamheter (Z). Byggrätten begränsas i höjddel med totalhöjd motsvarande 15 meter över angivet nollplan. För att förhindra en in- och utfart mot planerad cirkulationsplats tillkommer ett utfartsförbud inom byggrättens nordöstra del.

Tekniska anläggningar

I planområdets norra del planläggs vid två lägen två olika tekniska anläggningar; pumpstation samt telestation. Telestationens utbredning i höjddel begränsas till byggrättens placering i förhållande till Tahevägen i norr med ett 1:1 förhållande. Byggrätten för telestationen får en totalhöjd motsvarande 42 meter över marknivå.

Industri

Inom större delar av planlagt industriområde begränsas byggrätterna i höjddel till 15 eller 30 meter totalhöjd över angivet nollplan. Ett undantag gäller för ett mindre område inom planområdets norra del och specifikt för fastigheten Flahult 21:21 med dess östra hälft planlagd med 12 meter totalhöjd i gällande detaljplan. Fastighetens västra hälft planläggs i denna detaljplan och får motsvarande höjdbestämmelse (12 meter).



För att kunna medge plats för en ny kombiterminal har planförslaget utrett både form och funktion för denna etablering i en förprojektering. Efter detaljplanen ska en detaljprojektering genomföras för kombiterminalen. Den planerade kombiterminalen planeras med en kapacitet att ta emot 750 meter långa intermodala godståg och utföras etappvis baserat på efterfrågan. Kombiterminalens ytor och funktioner kan delas upp i 5 delområden: *gate, rangeryta, hanteringsspår och operativa ytor, interna vägar samt ankomstspår.*

Gate är den yta avsedd för ankommande och avgående lastbilar för redistribution inom LogPoint-området, personallokaler och väderskyddade hallar för olika fordon (reachstackers och terminaldragare). Reachstacker är det fordon som lossar och lastar enheterna (trailrar och containrar) och terminaldragare är det fordon som transporterar ovan nämnda enheter till rangerytan. Rangeryta är den yta avsedd för parkering för alla avgående trailers. Trailers är en enhet som kan lastas på tåg, dras av lastbil på landsväg och dras av terminaldragare inom terminalområdet. Syftet med rangerytan är att minimera avståndet för terminaldragaren till övriga delar inom terminalområdet. Hanteringsspår och operativa ytor är yta primärt avsedd lossning och lastning av godståg med en reachstacker. Terminaldragaren lämnar/hämtar trailers med rangerytan som andra målpunkt. Interna vägar är yta primärt avsedd för externa fordon (containerlastbilar) som ska hämta/lämna containern direkt. Om inget externt fordon är på plats vid angiven tid ställs den upp på någon av lagringsytorna längs den operativa hanteringsytan. Ankomstspår utgör yta avsedd för ankommande tåg och som möjliggör lokrundgång och anslutning till nästa tillgängliga hanteringsspår.

Figur 31

Föreslagen utformning kombiterminalen indelad i olika delområden:

- Gate
- Rangeryta
- Hanteringsspår och operativa ytor
- Interna vägar
- Ankomstspår

Utredningar och dispenser

Geoteknisk utredning

För att kunna utreda markens beskaffenhet samt ge förslag till grundläggning för anläggningar och byggnader har en geoteknisk undersökning genomförts (Bilaga A - Geoteknisk undersökning 2025) som hänvisar till andra genomförda marktekniska undersökningsrapporter (Bilaga B - Markundersökningsrapporter). Utredningen är en komplettering av en tidigare version och ersätter därför tidigare framtagna utredningar till planärendet. Undersökningen baseras på kartstudier, flygbildstolkning, fältsondering och fältbesök.

Marken inom planområdet utgörs huvudsakligen av fast lagrade jordar bestående av sand och morän. Dessa överlagras lokalt av torv med en generell mäktighet om cirka 0,5–2 meter, men större djup förekommer på vissa platser. I de mer höglänta partierna är jordtäcknet tunt och berg i dagen förekommer. Planområdet är överlag relativt plant, medan södra och östra delar uppvisar mer kuperad terräng. Grundvattennivåerna är generellt ytliga, särskilt i mossmarker. Vid exploatering rekommenderas tillfälliga grundvattensänkningar vid bygg- och schaktarbeten.

Torvjord är sättningskänslig och bör inte belastas med tyngre konstruktioner utan förstärkningsåtgärder. I områden med sand och morän bedöms bärigheten vara god och stabilitetsförhållandena tillfredsställande. Sammantaget bedöms markförhållandena inte innebära någon oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet för planerad markanvändning, under förutsättning att rekommenderade grundläggningsåtgärder följs. Kompletterande geotekniska undersökningar rekommenderas inför projektering och bygglovsskedet, bland annat avseende torvdjup, jordens fastighet, grundvattennivåer och markradon.

Miljöteknisk markundersökning

Inom planområdet har det inte genomförts någon översiktlig miljöteknisk markundersökning och bedöms heller inte behövas då nästintill hela planområdet utgörs av icke-planlagd mark undantaget för mark som planläggs för plantekniska skäl såsom Tahevägen eller ytor för att säkerställa rinnvägar för dagvatten norrut. Två miljötekniska markundersökningar har genomförts i närtid för två fastigheter utanför planområdet: Flahult 21:13 samt Tahe 1:64. För fastigheten Flahult 21:13 genomfördes år 2019 en undersökning (Bilaga C - Miljöteknisk markundersökning 2019) vilket påvisat en låg föroreningsgrad i jord, porgas och grundvatten inom fastigheten. Undantaget är en hög halt av zink i grundvattnet. Samtliga analyserade parametrar i jord underskrider Naturvårdsverkets riktvärde för MKM. I grundvattnet underskrider klorerade kolväten och alifatiska- och aromatiska kolväten tillämpade riktvärden och laboratoriets rapporteringsgräns. Metallhalterna klassas som mycket låga till höga enligt SGU:s bedömningsgrunder. I porgasen och i inomhusluften underskrider halterna av klorerade kolväten Naturvårdsverkets Rfc-riktvärden och laboratoriets rapporteringsgräns. Bedömningen görs att det inte föreligger någon risk för detaljplaneområdet kopplat till den undersökta fastigheten gällande föroreningar. Sydväst om detaljplaneområdet finns en industri som

tidigare använt klorerade lösningsmedel inom fastigheten Tahe 1:64. I (Bilaga D - Miljöteknisk markundersökning 2018) påvisat halter av klorerade kolväten i porgas eller i grundvatten inom undersökningsområdet. Halter av alifatiska- och aromatiska kolväten i jord och grundvatten underskrider laboratoriets rapporteringsgräns. Metallhalterna i grundvattnet ligger inom intervallet mycket låga till låga enligt SGU:s bedömningsgrunder. Bedömningen görs att det inte föreligger någon risk för detaljplaneområdet kopplat till den undersökta fastigheten gällande föroreningar.

Arkeologisk utredning

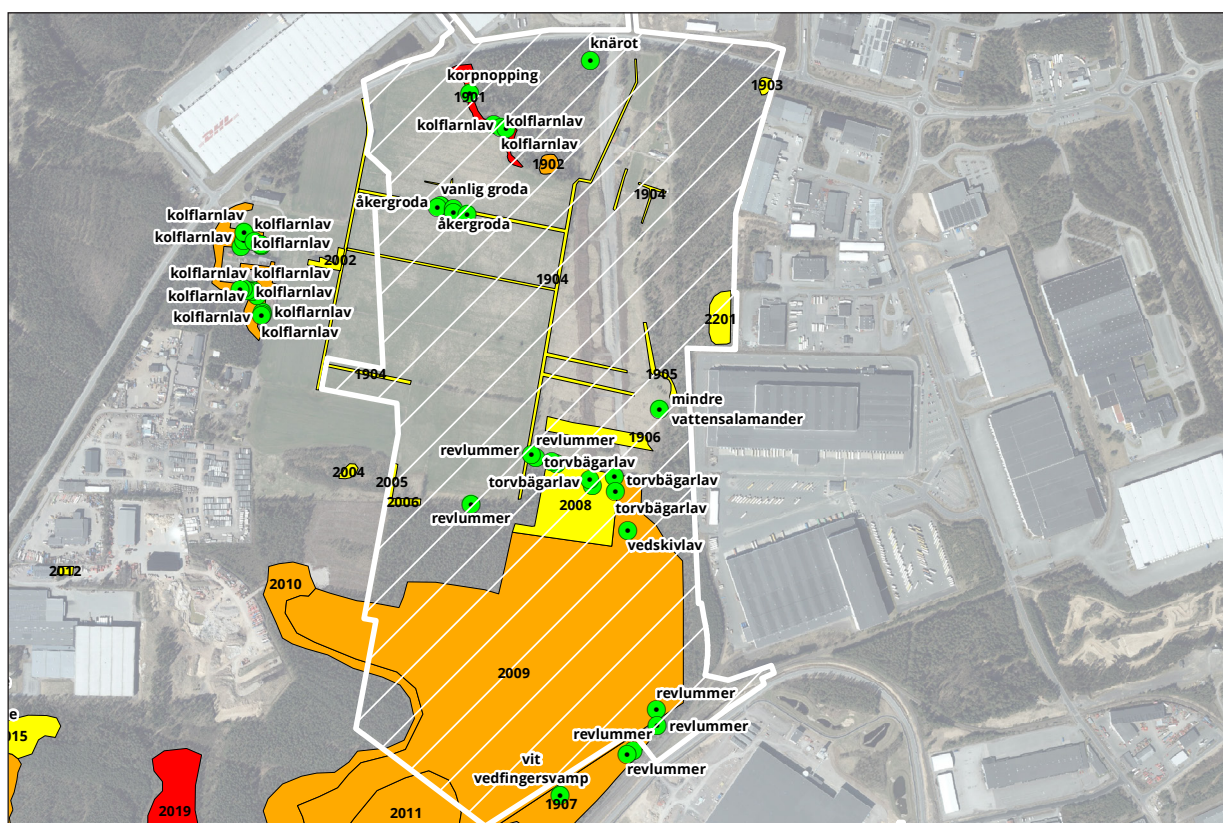
Planförslaget omfattar inga forn- eller kulturlämningar. I framtiden arkeologisk undersökning (Bilaga E - Arkeologisk utredning) har ett större område utretts som omfattar både planområdet och Målö ängar i väst. Under planprocessen har planområdet utökats och Länsstyrelsen har lämnat två separata utlåtanden i ärendebeteckning 431-5723-2022 och ärendebeteckning 431-6610-2023 att nytillkomna delar för planområdet inte påverkar forn- eller kulturlämningar negativt och att ingen arkeologisk utredning krävs.

Naturvärdesinventering

Figur 32

Översiktskarta över planområdet med objektid med blå text, påträffade arter med vit text och ytor med olika naturvärdesklassningar enligt nedan:

- NV-klass 2
- NV-klass 3
- NV-klass 4
- Artfynd
- 0000 Objektid



För att kunna utreda förekomsten av värdefulla områden för biologisk mångfald eller artförekomster har två naturvärdesinventeringar genomförts; (Bilaga F - Naturvärdesinventering 2022) och (Bilaga G - Naturvärdesinventering 2023). I kartbilden ovan visas en översiktsbild över föreslagen planområdesgräns områden som kan naturvärdesklassas.

Planområdets norra del utgörs i huvudsak av områden med visst naturvärde (naturvärdesklass 4) och påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3).

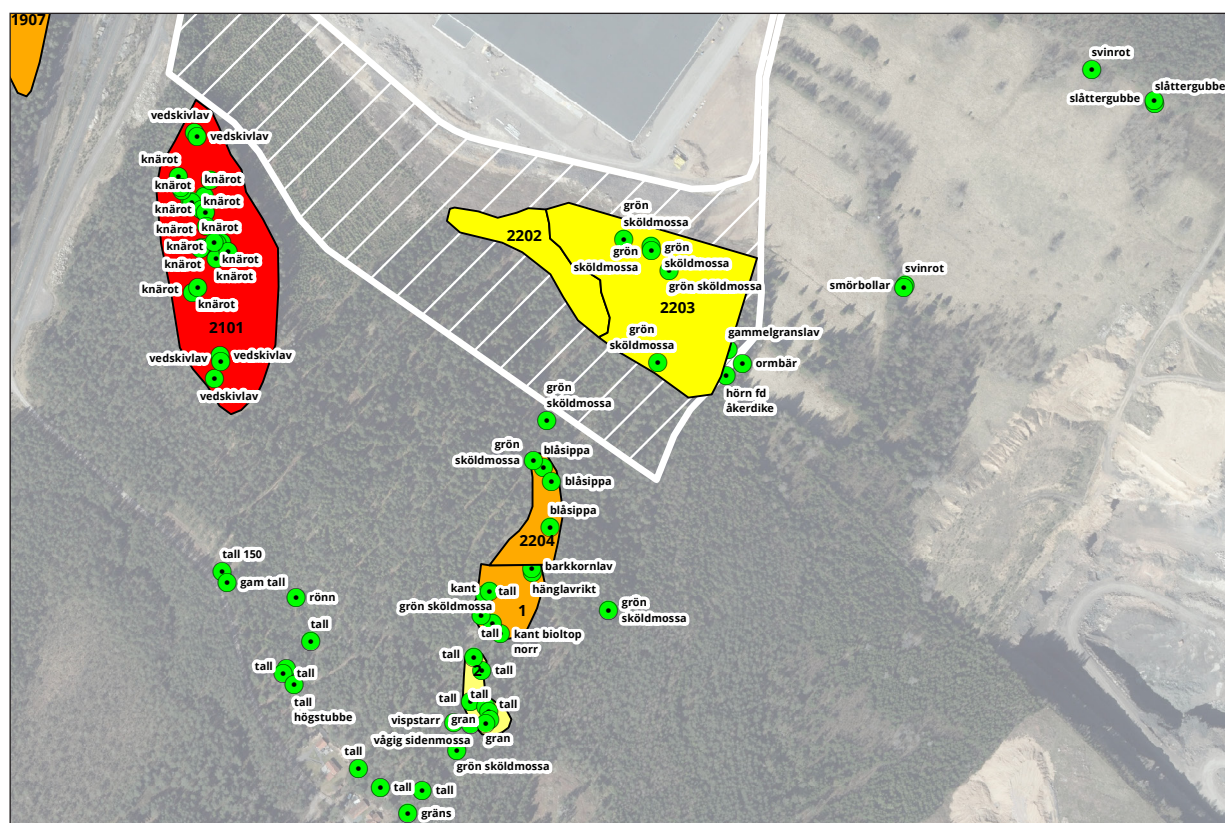
I kartbilden på föregående sida visas den norra delen av området med påträffade artförekomster. I (Bilaga F - Naturvärdesinventering 2022) redovisas förutsättningarna för samtliga delområden och benämns med ett id-nummer vilket framgår i kartbilden ovan ljusblå text. I huvudsak utgörs planområdet av naturområden med lägre naturvärdesklassningar 4 och 3. Det område inom planområdet som har högsta naturvärden är området väster om den trädbeklädda kullen. Området har ett högt biotopvärde knutet till den magra hävdade gräsmarken som utgör en generellt hotad naturtyp, samt ett visst biotopvärde knutet till ganska gamla och grova träd. Artvärdet bedöms som påtagligt då det finns en hävdgynnad flora med inslag av enstaka rödlistad art liksom enstaka rödlistad art knuten till de solbelysta träden. Området har naturvärdesklass 2 vilket föreslås med planförslaget delvis att bevaras och planläggas som naturmark varav en mindre del av området kommer att exploateras till förmån för den väst-östliga lokalgatan söder om planerad dagvattenanläggning.

Planområdets norra delar utgörs till stora delar av utdikade åkermarker. I dessa diken har ett visst biotopvärde identifierats då miljöerna utgör lek- och habitatmiljö för groddjur som vanlig groda och åkergröda. Längre söderut mot mossmarken har revlummer i brynet mot odlingslandskapet. I utkanterna till högmossen där det förekommer exponerad torv har torvbärgarlav påträffats.

Figur 33

Översiktskarta över planområdet med objektid med blå text, påträffade arter med vit text och ytor med olika naturvärdesklassningar enligt nedan:

- NV-klass 2
- NV-klass 3
- NV-klass 4
- Artfynd
- 0000 Objektid



I planområdets södra delar avskärmas småhusbebyggelsen kring Granarpssjön från Nobias fabriksanläggning i norr med en trädbeklädd höjdrygg. Västerut närmre järnvägen finns kulle med barrblandskog med ett fältskikt av

blåbärstyp. Området har ett påtagligt biotopvärde knutet till gamla träd med grov död ved i olika nedbrytningsstadier. Inom området har det påträffats rikligt med knärot (fridlyst) och även vedskivlav. Inom mark som föreslås planläggas som industrimark 2202 och 2203 utgörs marken av en sumpskog med mestadels tätt trädskikt dominerat av gran. Området är starkt påverkat av dikning och det finns äldre stubbar som indikerar att avverkning skett i område för länge sedan. Inom område 2203 förekommer grön sköldmossa (fridlyst). För att utreda förekomsten av grön sköldmossa i närområdet har en kompletterande utredning framställts (Bilaga G - Naturvärdesinventering 2023).

I samband med fältbesök i april år 2026 observerades ett bestånd av blåsippa inom planområdet. Arten är nationellt fridlyst enligt 9§ Artskyddsförordningen men är klassificerad som livskraftig. Naturvårdsverket har genomfört en översyn av vilka arter som bör vara nationellt fridlysta och blåsippan finns inte upptagen på den nu föreslagna artlistan som lämnats till regeringen för beslut. Arten är mycket vanligt förekommande inom Jönköpings kommun och flertalet inrapporterade fynd i planområdets omgivning finns registrerade på Artportalen, se kartan nedan.



Figur 33

Kartinformation från Artportalen med inrapporterade fynd av blåsippor inom och utanför planområdet

● Blåsippa

Det observerade beståndet omger en större säl och plantorna förekommer förhållandevis glest med undantag för en tydligt högre koncentration på en yta av ca 7 m². Den sistnämnda ytan innefattar närmre 350 plantor se bilderna nedan.



Figur 35 & 36

Bilder kring den större sälgen inom planområdet med förekomst av blåsippor inom planområdet

Dagvattenutredning

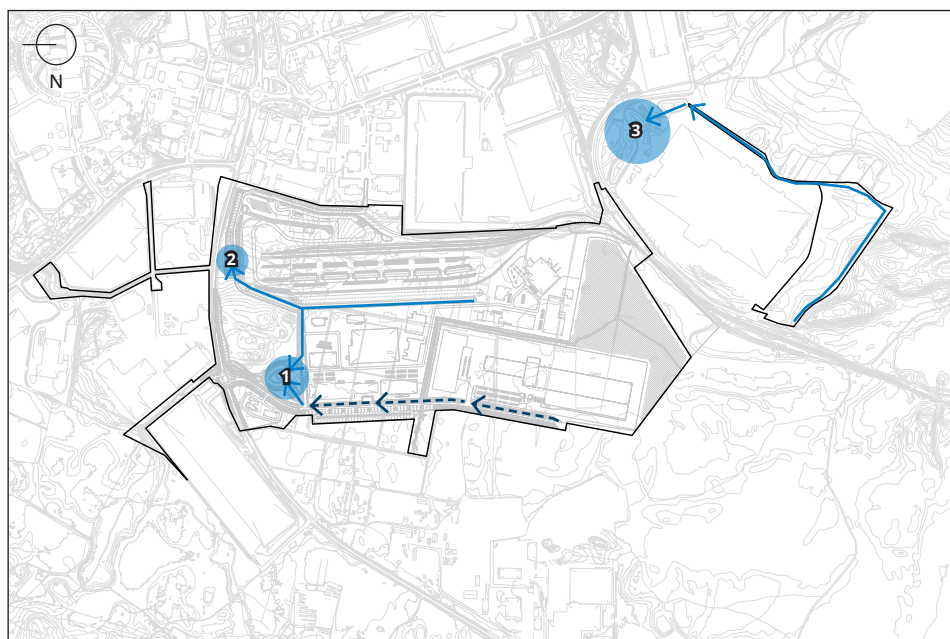
Med föreslagen exploatering förväntas större delar av planområdet att hårdgöras. Det innebär att dagvatten som idag naturligt infiltreras i jordbruks- och skogsmark kommer istället att ledas till områdets lågpunkter. För att säkerställa att dagvatten fördröjs och marknivån höjsätts på ett sätt som inte medför risker kopplat till översvämningar har en dagvattenutredning tagits fram (Bilaga H - Dagvattenutredning) vilket sammanfattas nedan.

Vattenförekomst	Ekologisk status		Kemisk status	
	Status (dagsläge)	MKN (framtida mål)	Status (dagsläge)	MKN (framtida mål)
Lillån vid Råslätt – Vederrydsjön (WA43782977)	Måttlig ekologisk status	God ekologisk status (2023)	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus (2027)
Lillån vid Råslätt (WA33226150)	Måttlig ekologisk status	God ekologisk status (2023)	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus (2027)

Figur 36

Kartan visar förslag på åtgärder enligt framtagen dagvattenutredning för att säkerställa hantering av dagvatten

Dagvattnet från området avrinner huvudsakligen norrut via två vattendrag som utgör två vattenförekomster. Vattenförekomsterna har idag måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status, vilket innebär höga krav på rening och fördröjning av dagvatten så att miljö kvalitetsnormer inte försämras. För att inte öka belastningen nedströms krävs fördröjningsåtgärder för att hantera de vattenvolymerna som uppstår vid ett 10-årsregn. Vid skyfall (100-årsregn) behöver särskilda översvämningssytor säkerställas inom området så att vatten kan avledas ytligt utan skador på byggnader och infrastruktur. I kartbilden nedan figur 37 ges förslag på hur ett dagvatten med återkomsttid 10-årsregn ska kunna avledas och fördröjas inom planområdet vid tre olika dagvattenområden. Vid ett regn kommer vatten från tak och från industrifastigheterna att avledas via svackdiken på kvarteretsmark eller via ledningar till ett öppet dike (avskärande dike), där dagvattnet kan avledas vidare till dagvattendammarna där rening och fördröjning sker.



Figur 37

Kartan visar på en schematisk nivå (ej skalenlig) hur dagvattnet är tänkt att avledas till nya/ befintliga diken och vidare till nya dagvattendammar inom planområdet

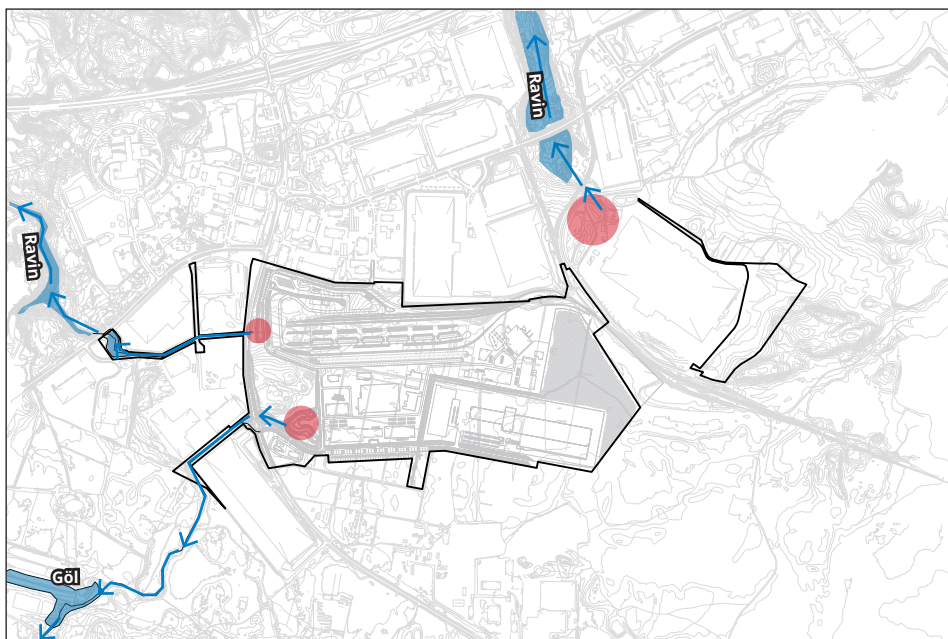
- Avrinningsdike
- Vägdagvattendike
- Dagvattenområde



Figur 38

Exempel på dagvattendammar som förutom rening kan ge upphov till ökad biologisk mångfald samt vara estetiskt tilltalande

Vid ett större skyfall (100-årsregn) kommer dagvattensystemet att bräddas eftersom dagvattensystemet är dimensionerat för ett 10-årsregn. Vid ett större skyfall är det därför viktigt att säkerställa att marken höjdsätts på ett sådant sätt att ytvatten leds till planerade lågpunkter som får översvämmas, samtidigt som ytvattnet behöver avledas bort från platser där det kan skada fastigheter och egendom. Nedan visas en karta i figur 39 med förslag på hur ytvattnet för det norra planområdet vid ett 100-årsregn behöver avledas norrut, över/under Tahevägen och vidare via två avskärande diken till kommunägd naturmark som utgör två lågpunkter. För planområdets södra del kommer dagvattenområdet att bräddas och ytvatten att avledas ned i befintlig ravin.



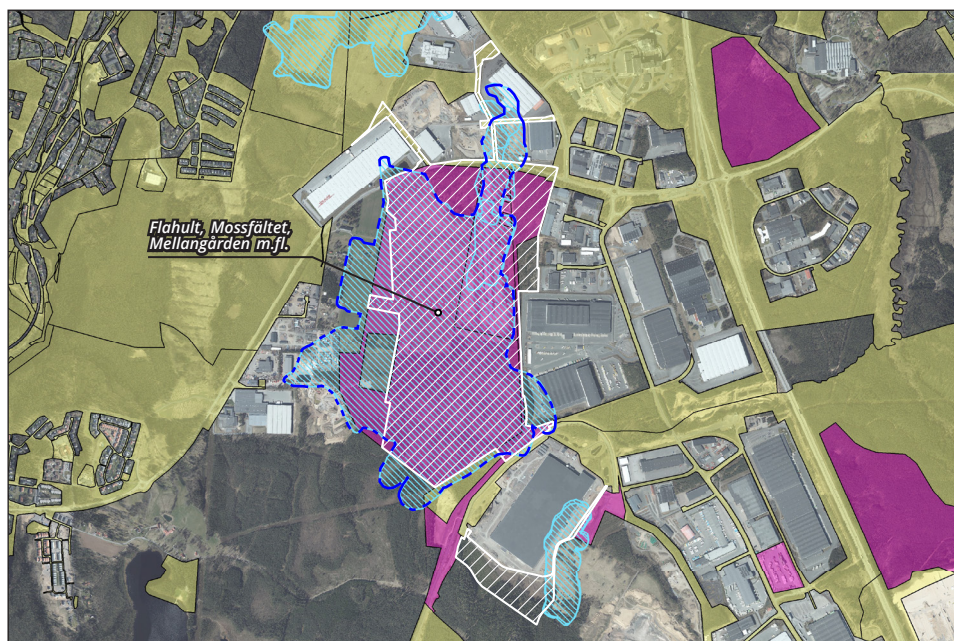
Figur 39

Kartan visar rinnvägar över hur regnvatten vid större skyfall (100-årsregn) avleds inom planområdet och vidare mot befintliga lågpunkter utanför planområdet

-  Rinnväg
-  Dagvattenområde (bräddning)
-  Lågpunkter

Markavvattningsföretag

I planområdets norra del förekommer ett flertal markavvattningsföretag kring tidigare Nyedals gård i norr, som redan delvis har exploaterats tidigare och nu utgör industrifastigheter norr om Tahevägen. I planområdets sydöstra delar finns ett markavvattningsföretag som var en del av tidigare Granarps gård som revs till förmån för Nobias fabriksetablering i detaljplan Flahult 19:12 m.fl.

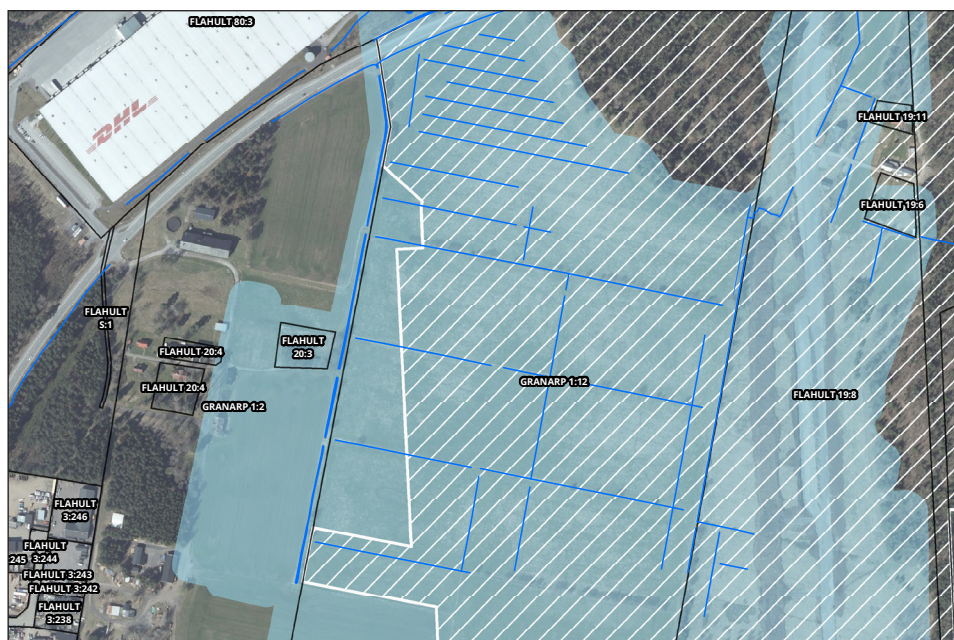


Figur 40

Kartan som visar förekomst av markavvattningsföretag inom planområdet och med omnejd samt markägförhållanden

Ett av de större företagen "Flahult, Mossfältet och Mellangården m.fl." och dess utbredning markeras med blåmarkerad ytterlinje

- Markägare Jönköpings kommun
- Markägare kommunägda bolag (Smuab)
- Markavvattningsföretag (företag)



Figur 41

Kartan visar utbredning av markavvattningsföretaget "Flahult, Mossfältet, Mellangården m.fl.", fastighetsgränser med beteckning samt befintliga diken

- Befintliga diken
- Markavvattningsföretaget Flahult, Mossfältet, Mellangården

Ett större markavvattningsföretag upptar en större del av planområdets norra del "Flahult, Mossfältet, Mellangården m.fl.". En översiktlig karta över markföretagen visas på nästa sida, där det framgår att området har ett flertal avvattningsdiken inom och utanför planområdet. Vid

genomförandeskedet behöver exploatör (Smuab) genomföra en omprövning för de markavvattningsföretag som planområdesgränsen omfattar med en ansökan som ställs till mark- och miljödomstolen. Vid omprövning kan det vara aktuellt att antingen avveckla eller omfördela markavvattningsföretaget. Vid en avveckling tas markavvattningsföretaget bort i sin helhet och är mest lämpligt för de företag där behovet av att avvatta marken har spelat ut sin roll. Det gäller exempelvis för befintliga industrifastigheter eller markområden som planeras att ianspråktagas för industriändamål.

För det större markavvattningsföretaget (Flahult, Mossfältet, Mellangården m.fl.) är det mest troligt att det krävs en omfördelning då delar av markavvattningsföretaget omfattar ett antal fastigheter inom Flahults försöksgård. I översiktsplanen är fastigheterna inom Flahults försöksgård utpekade som mark för "Areell näring". En förutsättning för att dessa fortsatt ska kunna bedriva jordbruk är att det finns avvattningsdiken inom eller invid jordbruksfastigheterna. I kartbilden på föregående sida och figur 40 går det att tyda att det finns ett nord-sydligt avvattningsdike inom Granarp 1:2, vilket är undantaget från planförslaget och planområdet. Till detta dike ansluts ett flertal väst-östliga diken som med planförslaget kommer fyllas när jordbrukslandskapet ianspråktagas för industrimark. Till detaljplanen har en dagvattenutredning tagits fram för att beräkna och ge förslag på hur mycket dagvatten som behöver omhändertas när jordbrukslandskapet hårdgörs och blir industrimark. Med planförslaget föreslås ett nytt dagvattensystem där dagvatten avleds via nya diken till nya dagvattendammar i norr, och för planområdets södra del till befintliga dagvattendammar kring Granarpsvägen (norr om Nobia-fabriken). Konsekvensen av planförslaget är att det befintliga avvattningsdiket inom Granarp 1:2 kommer att få en bättre avvattningsförmåga när de väst-östliga diken läggs igen och inget dagvatten leds ned i Granarp 1:2.

Dispens från biotopskydd

Planområdet omfattas av två biotop typer; "småvatten och våtmark i jordbruksmark" och "allé". Ett underlag till ansökan om dispens från biotopskydd har tagits fram (Bilaga I - Underlag till ansökan om biotopskyddsdispens) och syftar till att bedöma hur en exploatering av planområdet påverkar de förekommande biotoperna och vilka åtgärder som skulle kunna genomföras för att minimera påverkan på arter och biotoper.

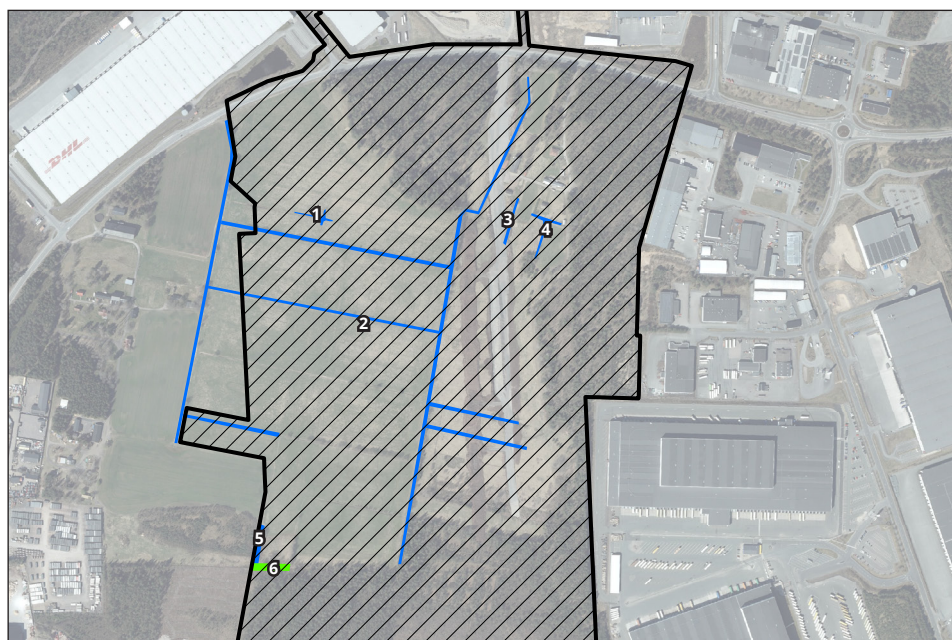
Objekt-nummer	Storlek (meter /antal)	Biotopskydd	Beskrivning
1	96 m	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Biotopskyddet utgörs av ett dike. Diket är avgränsat som ett naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 1904).
2	2870 m	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Biotopskyddet utgörs av ett större sammanhängande dikessystem och är avgränsat som ett naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 1904).
3	126 m	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Biotopskyddet utgörs av ett dike. Diket är avgränsat som ett naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 1904).

Figur 42

Tabell över biotopskyddade objekt/element inom och utanför planområdet.

Storlek över respektive objekt avser de delar som är inom föreslaget planområde

4	86 m	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Biotopskyddet utgörs av ett dike. Diket är avgränsat som ett naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 1904).
5	70 m	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Biotopskyddet utgörs av ett dike. Diket är avgränsat som ett naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 1904).
6	-	Allé	Biotopskyddet utgörs av en dubbelsidig allé utmed en övergiven väg belägen mellan betesvall och skog. Ett par av björkarna är torrträd. Naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 2006).



Figur 43

Översiktskarta över planområdets norra del som omfattas av två biotop typer betecknade med olika objektnummer som anges tabell 40 nedan

Småvatten och våtmark i jordbruksmark
Allé

Småvatten och våtmark i jordbruksmark

Inom det föreslagna detaljplanområdet finns fem utpekade biotoper som utgörs av diken, och de omfattas av skydd enligt miljöbalken. Det omfattande dikessystemet (objekt 1–6) utgörs av diken med olika längd, mäter tillsammans ca 3 300 meter. De öppna diken bedöms hysa måttliga naturvärden. De finns inga särskilt värdefulla växter knutna till dem, men däremot utgör de livsmiljö för lekande groddjur.

Allé

Norr om Granarps mosse (biotopskyddsobjekt 6) finns en dubbelsidig allé om 24 träd. Träden utgörs till största delen av björkar samt någon asp och en gran. Granen räknas inte med i allén. Allén bedöms ha ett måttligt naturvärde, eftersom en del av träden är gamla och har höga naturvärden, men en del av allén består av unga träd med låga naturvärden.

Påverkan på biotoptyperna

För att kunna ianspråkta området för i huvudsak industriändamål behöver markytan där träden står avverkas, som utgör betydande naturvärden, särskilt de äldre björkarna som är viktiga för biologisk mångfald. Detaljplaneområdet kommer bebyggas med industri, vilket påverkar dikessystemet och fuktberoende arter i våtmarker. Småbiotoper inom området har måttligt naturvärde, men effekterna av påverkan blir stora då allén avverkas och diken fylls igen. Konsekvenserna bedöms som stora och negativa om inte ersättning av biotoper sker genom skydds- och kompensationsåtgärder.

Skydds- och kompensationsåtgärder

Nedan anges ett antal olika åtgärder som behöver utföras inom detaljplaneområdet för att kunna kompensera för de värden som går förlorade till följd av planförslaget:

- Närliggande trädbeklädd kulle söder om Tahevägen undantas från exploatering
- *Multifunktionella dagvattendammar anläggs inom planområdets norra del*
- Grön korridor som löper från planområdets norra delar söderut och som utgörs av minst 23 stycken inhemska lövträd
- *Fem dammar för groddjur anläggs i grönstråket/i NATUR-mark*
- Minst 15 hektar av Granarps mosse planläggs med markanvändning "NATUR" och bör inrymma dammar för groddjur
- Faunadepåer och död ved bestående av avverkade träd placeras i områden som planläggs som med markanvändning "NATUR".
- Skötsel av dammar genom bete eller slåtter sker kontinuerligt
- Skötsel av mossen så att den inte växer igen sker kontinuerligt
- 10 holkar sätts upp på lämpliga träd inom eller intill detaljplaneområdet
- Som kompensation för avverkning av träd i allén ska 20 bärande träd och/eller buskar av inhemska arter, planteras inom området på lämplig grönyta.

Efter att underlaget har tagits fram har ovan nämnda förslag delvis justerats i samband med framtagandet av artskyddsutredningen. Vid genomförandet av gällande detaljplan Flahult 19:12 m.fl. (Nobia-planen) har det visat sig att flerfunktionella dagvattendammar med funktionerna groddjurshabitat och fördröjning av dagvatten försvårar drift- och skötselhanteringen av anläggningarna. Av detta skäl utgår förslag om att anlägga multifunktionella dagvattendammar i norr. Istället föreslås i artskyddsutredningen (Bilaga J - Artskyddsutredning) en grön korridor att bildas mellan planområdets norra del med Granarps mosse söderut. Denna gröna korridor syftar till att möjliggöra

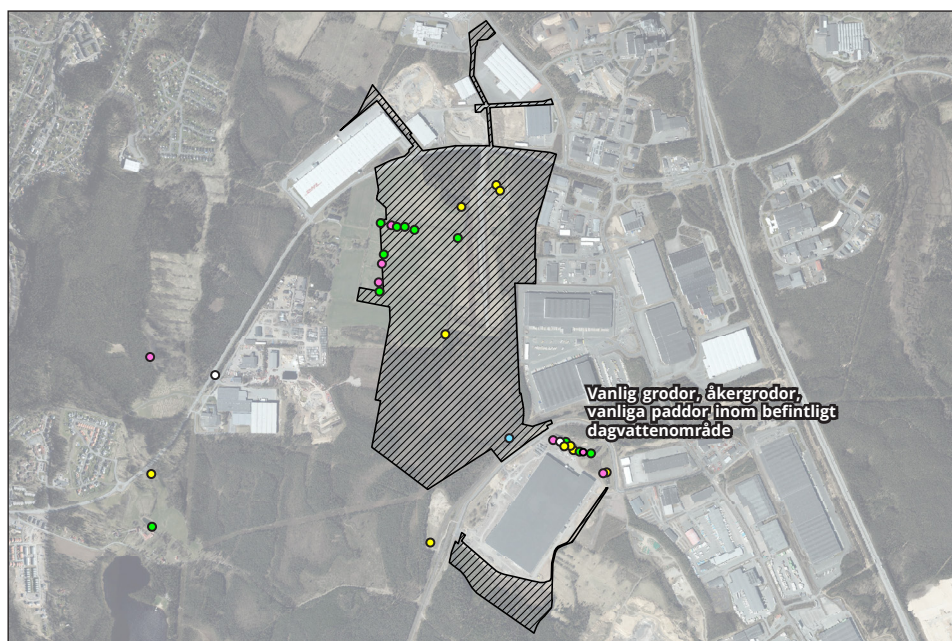
spridning av groddjur till mossmarken vilket föreslås återvätas. Genom att återväta mossmarken återställs våtmark och ersätter behovet av att anlägga särskilda groddjursdammar inom mossmarken.

Artskyddsutredning

För att kunna redovisa hur föreslagen exploatering påverkar påträffade arter och dess möjligheter att fortleva inom planområdet har en översiktlig artskyddsutredning (Bilaga J - Artskyddsutredning) tagits fram för att utreda om ett genomförande av planförslagets intentioner utlöser eller inte utlöser ett förbud mot artskyddsförordningen. Utredningen utgörs av en rad olika undvikande-, skydds-, återställnings- eller kompensationsåtgärder.

Groddjur

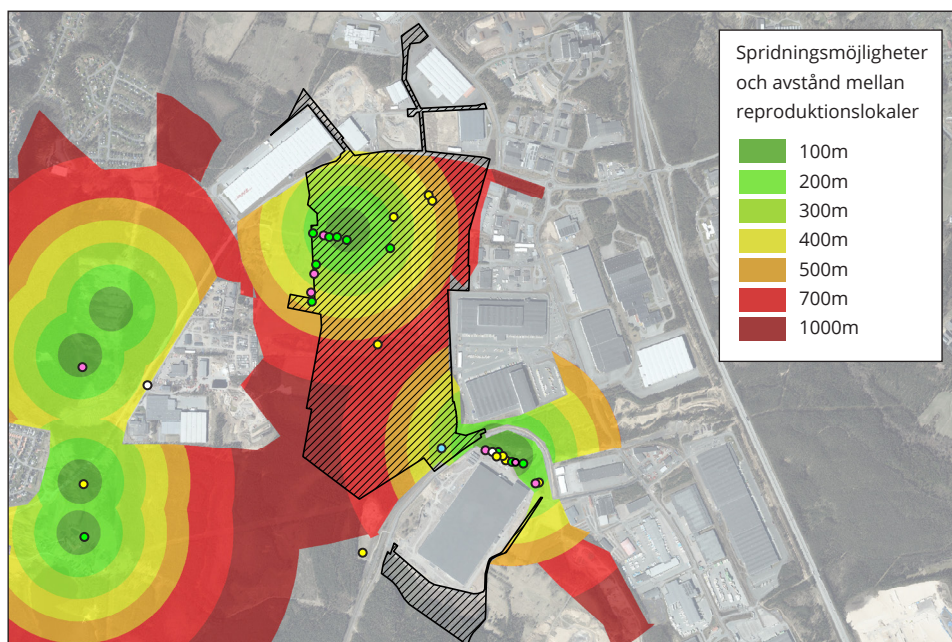
I genomförd naturvärdesinventering (Bilaga F - Naturvärdesinventering 2022) har det påträffats groddjur inom planområdets norra del. Groddjur lever oftast i metapopulationer, vilket innebär att de är uppdelade i delpopulationer med visst utbyte av individer. Delpopulationer kan dö ut och återkoloniserar, och för en gynnsam bevarandestatus krävs ett nätverk av kvalitativa lekvatten och mellanliggande landmiljöer för deras landlevande fas, övervintring och vandring. Ungefär hälften av världens groddjursarter är utrotningshotade. I Sverige är 5 av 13 arter rödlistade, varav tre är "sårbara". Huvudsakliga hot är förlust av livsmiljöer, sjukdomar, bekämpningsmedel, trafik och klimatförändringar. Utdikning, hydrologiska förändringar och habitatförstörelse är de största hoten, särskilt för småvatten och lövskog med död ved, biotoper som har minskat kraftigt under 1900-talet. Inom planområdet har det påträffats åkergroda vilket är fridlyst enligt 4§ artskyddsförordningen (SFS 2007:845). I den utförda naturvärdesinventeringen noterades också vanlig groda, vanlig padda och mindre vattensalamander. Dessa groddjur är fridlysta enligt 6§ i artskyddsförordningen (SFS 2007:845) i hela landet.



Figur 44

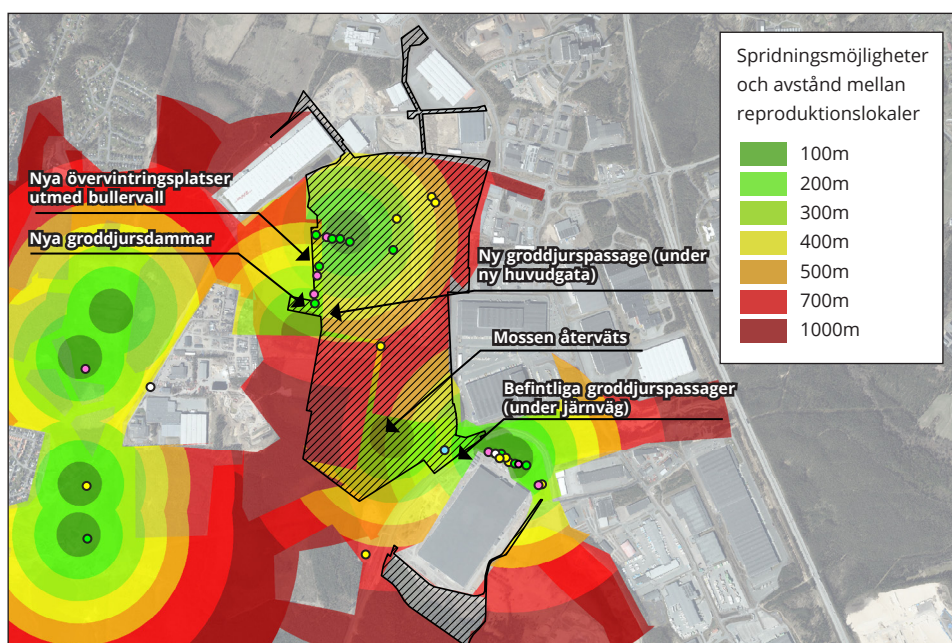
Översiktskarta över påträffade groddjur vid ny fältundersökning våren 2024

- Kopparödlor (2st)
- Vanlig groda
- Obestämd groda
- Vanlig padda
- Åkergroda



Figur 45

Spridningsanalys över planområdets norra del utan åtgärder



Figur 46

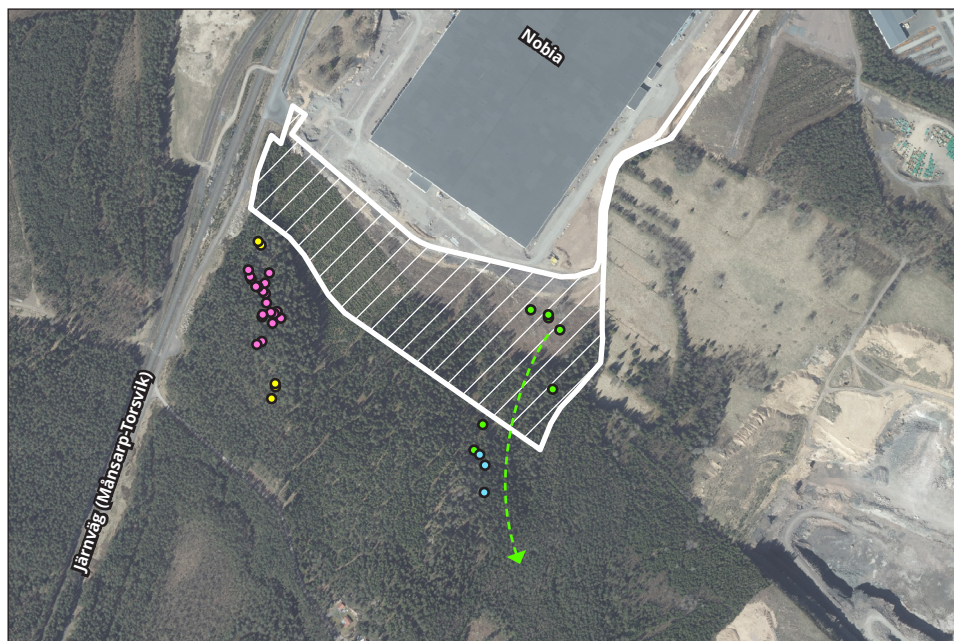
Spridningsanalys över planområdets norra del med åtgärder i form av övervintringsplatser, dammar och en planlagd groddjurspassage till mossmarksområdet i söder

Under våren 2024 genomfördes en ny fältundersökning (Bilaga K - Groddjursinventering) för specifikt groddjur för att utreda förekomsten av groddjur inom och utanför planområdet. Syftet med fältbesöket var primärt att utreda möjligheterna för påträffade groddjur att kunna sprida sig till andra delar av planområdet på längre sikt. I kartan på föregående sida (figur 44) visas förekomst av fler groddjur väster om planområdet och kopparödla inom den sydöstra delen av det norra planområdet. I området i och kring Flahult finns mycket aktivitet av såväl åkergroda som vanlig groda och vanlig padda. Det norra diket i jordbruksmarken som identifierades som lekvatten under inventeringen 2020 och 2024 är ett av de mer optimala diken eftersom det är bredare, har stillastående vatten och är mer vattenfyllt än övriga diken samt är solbelyst under en lång tid på dagen. Fler andra diken skulle också ha potential att fungera som reproduktionslokal om de höll mer stillastående

vatten. Diket utgör ett lekvattnen för en kärnpopulation i området varifrån individer kan spridas. Flera spelande hanar noterades i vattensamlingar spritt söderut i betesmarken, men att inga romklumpar kunde noteras vid andra fältbesöket. Det kan bero på att nyligen köns mogna hanar provar andra vatten än det som de föddes i och att de spridits från diket i norr. Generellt förekommer få övervintringsmiljöer i området, där många är av sämre kvalitet. Det finns mycket skogsmark både i väster och söder, men avstånden från reproduktionslokalerna är ganska långa. Skogarna är dessutom relativt unga, homogena och saknar strukturer som är bra för övervintring såsom håligheter, rotvärtor, faunadepåer/rishögar och stenrösen. De närmsta övervintringsmiljöerna för reproduktionslokalerna i norr är i skogsdungen norr om diket, men eftersom groddjur noterades även söderut på den öppna ytan, finns möjlighet att de funnit övervintringsmiljöer i södra delen av planområdet. En groda noterades hoppa över Tahevägen från söder till norr, vilket kan tyda på att de även rör sig åt nordväst. Kring befintliga dagvattendammar norr om Nobias fabrik finns många övervintringsmöjligheter och dammarna har bekräftad reproduktion. Emellertid är de inte optimala eftersom de har djupa, branta kanter.

Mossor

Enligt naturvärdesinventeringen (Bilaga F - Naturvärdesinventering 2022) har flera exemplar av de skyddade arterna grön sköldmossa hittats och rapporteras in till artportalen. Grön sköldmossa är fridlyst i hela landet. Flera fynd av arter observerades i den södra delen av planområdet samt i skogsområdet söder om dessa. Regionalt finns cirka 100 observationer på artportalen, men mörkertalet är stort, då ingen fullständig inventering har gjorts av samtliga skogar i kommunen. Med största sannolikhet finns flera fynd av grönsköldmossa i närområdet, särskilt i skogarna söderut. Antalet reproduktiva individer överstiger gränsvärdet för rödlistning.



Figur 47

Förekomst av grön sköldmossa inom och utanför planområdet söderut (grön pil).

Blåsippa, vedskevillav och knärot har identifierats men är beläget utanför planområdet

- Grön sköldmossa
- Blåsippa
- Vedskevillav
- Knärot

Skydds- och kompensationsåtgärder

I artskyddsutredningen anges förslag på skyddsåtgärder som måste genomföras för att skydda åkergrödor, groddjur och grön sköldmossa inom planområdet och i omnejd och inte utlösa ett förbud mot artskyddsförordningen. För att groddjuren ska förbli livskraftiga regionalt behöver våtmarker återställas, tillskapas och restaureras och de redan existerande våtmarkerna måste bevaras och skyddas för att inte minska förekomsten av groddjur på sikt. För grön sköldmossa föreslås flygg av lågor med grön sköldmossa till ett område utanför planområdet söderut.

År/ mån	Mar	Apr	Maj	Jun 1-5	Jun 15-30	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb
-	Lekperiod: lekatten får ej läggas igen. Undvik arbeten kring diken och vattenansamlingar												
1							Anlägg nya dammar med övervintringsmöjligheter						
2							Lägg igen diket						
2 =<X		Ta bort spridningsmöjlighet i norr (dammarna och nya övervintringsmiljöer måste finnas på plats)											

Figur 48

Tidsschema för åtgärder i lämplig ordning

Förutom att åtgärder ska genomföras enligt artskyddsutredningen är det även kritiskt vid genomförandeskedet att beakta när åtgärderna genomförs och i vilken ordning. I utredningen anges att diken med förekomst av groddjur behöver genomföras i en viss ordning vilket framgår nedan i en schematisk tidplan. Den kontinuerliga ekologiska funktionen för groddjur och för grön sköldmossa bedöms kunna bibehållas, under förutsättning att ovan nämnda skydds- och kompensationsåtgärder utförs och vid rätt tidsperiod. Förbud enligt 4, 6 eller 8 §§ artskyddsförordningen bedöms inte utlösas. Ianspråktagande av jordbruksmark

Ianspråktagande av jordbruksmark

Enligt Miljöbalk 3 kap 4 § (SFS 1998:808) är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Vidare beskrivs att mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov och företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning 3 kap § 1 (SFS 1998:808).

Väsentligt samhällsintresse

Eftersom att jordbruksmarken inom detaljplaneområdet bedöms vara brukningsvärd får jordbruksmarken ianspråktagas för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän

synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk enligt Miljöbalk 3 kap. 4 § (SFS 1998:808). I proposition med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. (prop. 1985/86:3, s. 53) ges exempel på väsentliga samhällsintressen varav ett är att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra. Närheten till planområdet och övriga stadsdelar med bostadsbyggelse är god. Med en ungefärlig restid på 15-20 minuter är planområdet tillgängligt med bil från Taberg, Tenhult, Huskvarna och centrala Jönköping. Med stads- och regionbuss är Torsviks industriområde är restiden cirka 40 minuter och med cykel är ungefärlig restid från Taberg via Tahevägen cirka 25-30 minuter. Torsviks industriområde som arbetsplatsområde är således beläget på ett bra arbetspendlingsavstånd från den centrala tätortens olika delar men på ett tillräckligt stort avstånd för att verksamhetsutövarna inom Torsvik tillåts kunna bedriva en störande verksamhet om så krävs.

Lokaliseringsprövning

Att ta jordbruksmark i anspråk kan alltså motiveras av att etableringen utgör väsentligt samhällsintresse under förutsättningen att byggnationen inte kan tillgodoses på ett från samhällets synpunkt tillfredsställande sätt på annan mark. Förutom att byggnationen ska utgöra väsentligt samhällsintresse krävs även att kommunen gör en lokaliseringsprövning. I gällande översiktsplan pekas fler platser ut som tänkbara nyexploaterings- eller expansionsområden för industriändamål. Förutom nyetableringar finns det även ett behov av att kunna möjliggöra för en omlokalisering av befintliga industriverksamheter i centrala lägen (ex. Södra Munksjö omvandlingsområde). Befintliga verksamheter inom den regionala kärnan ges möjligheter att omlokaliseras till nya industriområden och nyttja dess nära lägen till redan utbyggd infrastruktur i form av motorväg och järnväg. Genom en sådan omlokalisering frigörs mark som istället kan omvandlas för mångfunktionell bebyggelse (blandstad) och skapa förutsättningar att kunna bemöta det nuvarande och framtida bostadsbyggnadsbehovet.

Ny kombiterminal i Torsvik syftar dels till att möjliggöra byte av transportsätt mellan godståg, lastbilar och truckar men också att ersätta redan befintlig anläggning på Torsvik som har begränsad hanteringskapacitet och på grund av rådande markägförhållanden saknar expansionsmöjligheter. Att möjliggöra för byggnation av ny kombiterminal inom planområdet anses medföra en större samhällsekonomisk nytta än de alternativ som anges i yttrandet. Hedenstorp saknar järnvägsanslutning vilket förutsätter att nyttan med att ersätta nuvarande kombiterminal med en ny kräver byggnation av järnväg till Hedenstorp. Förutom kostnader med att bygga ny järnväg istället för att samnyttja redan befintlig järnväg på Torsvik krävs även utredningsarbete för att utreda om en sådan byggnation är tekniskt genomförbar eller inte. I yttrandet anges även markområden öster om Stigamo vilket har utifrån ett marknadsperspektiv ett mindre upptagningsområde norrut än förslagen placering inom planområdet. I gällande översiktsplan och vägledning om användning av mark- och vattenområden skulle kombiterminalen placeras närmre kommungräns mellan Jönköping och Vaggeryd samt i ett område med mindre andel planerad verksamhets- och industrimark enligt kommunens översiktsplan.

Konsekvenser av ianspråktagande av jordbruksmark

En konsekvens av föreslagen exploatering är att betesmarkens medverkan till biologisk mångfald försämras och att de arter som trivs bäst på magra betesmarker på sikt försvinner. Med ett ianspråktagande minskar tillgängligheten av mark för livsmedelsproduktion, vilket ur ett nationellt perspektiv kan medföra till ett ökat beroende av import. Områdets karaktär som öppet kulturlandskap påverkas till följd av att området ersätts för att exploatera området för i huvudsak industriområde.

Bedömning

Den sammanvägda bedömningen är att förslag om att ianspråkta befintlig jordbruksmark inom planområdet för i huvudsak industriändamål är på en översiktlig nivå en god hushållning med kommunens mark- och vattenområden. Torsviks industriområde utgörs redan idag av större ytkrävande och störande verksamheter med transport som nyttjar utbyggd infrastruktur i form av järnväg och större trafikleder. Områdets läge i kommunen tillåter goda arbetspendlingsmöjligheter från flera stadsdelar inom och utanför Jönköpings kommun med bil. I samband med att Torsviks industriområde expanderar förväntas persontransportbehovet öka vilket stärker reseunderlaget för kollektivtrafik. Att samlokalisera verksamhets- och industriområden till Torsviks industriområde medför även till att verksamhets- och industriområden i centrala lägen (ex. Södra Munksjö omvandlingsområde) kan frigöras för blandstadsändamål.

Trafikutredning

I kommunens trafikstrategi presenteras ett färdmedelsmål med en inriktning att hållbara färdssätt inom kommunen behöver öka med 55% och biltrafiken minska med 10% från 2024 års nivå i takt med att befolkningen inom kommunen växer till 170 000 invånare. Även om planförslaget kan möjliggöra för andra transportsätt till och från planområdet förväntas en större industrietablering inom planområdet att öka antalet trafikrörleser inom och utanför planområdet med en påverkan på angränsande trafiksystem.

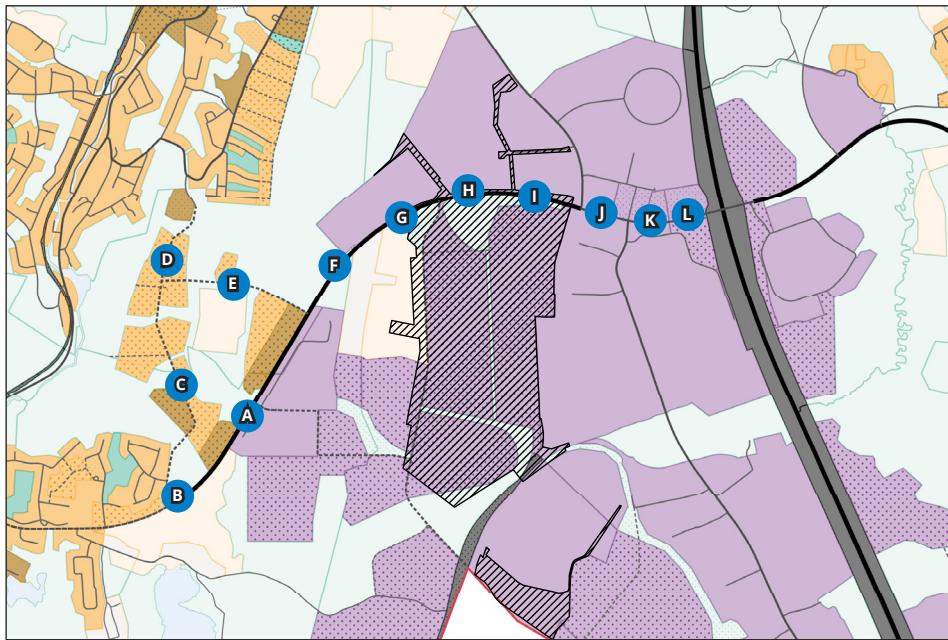
I tabellen och figur 49 nedan redovisas en trafikberäkning över årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) vilket anger det genomsnittliga antalet fordon som passerar vid en viss punkt på en väg eller gata per dygn under ett helt år. I kolumnerna presenteras nuläget och en trafikprognos uppräknat till år 2050.

Länk	Nuläge	Trafikprognos (år 2050)
A	9400	11 900
B	400	1 800
C	10	1 400
D	0	0
E	0	0
F	10 000	13 600
G	10 000	13 600
H	10 100	13 700

Figur 49

Trafikberäkning nuläge (2025) och prognos år 2050

I	10 100	13 700
J	11 600	14 500
K	7 000	8 100
L	5 800	9 700



Figur 50

Kartbild som visar länkar med trafiksiffror enligt tabell ovan A-L. Svartskrafferad yta anger planområdet.

Av framtagna trafikberäkningar går det att klarlägga att påverkan på trafiken sker kring de länkar som angränsar till de områden som enligt planprogrammet och gällande översiktsplan har pekats ut som plats för bostads- respektive industrietablering. Under planarbetet har Trafikverket lämnat yttranden över planförslaget och även avsierat ett behov av att mer noggrant undersöka påverkan kring Trafikplats Torsvik. Trafikverket har informerat om att det råder framkomlighetsproblem kring trafikplatsen. För att klarlägga rådande trafiksituation samt förslag på trafikåtgärder har Trafikverket genom Sweco genomfört en trafikutredning (Bilaga L - Trafikutredning). I dagsläget uppstår periodvis långa köer på avfartsrampen till den västra droppen i trafikplatsen, vilket medför risk för upphinnandeolyckor se bild på nästa sida och figur 51. Köerna växer sig stundtals bakåt ut på de genomgående körfälten på E4:an. Vid prognosår 2050 bedöms den västra droppen vara överbelastad. Den höga belastningsgraden medför en stor risk för köbildning ut på E4:an, vilket utgör en betydande trafiksäkerhetsrisk.

I trafikutredningen undersöks nuvarande trafiksituation utifrån aktuella trafiksiffror samt prognosticerade trafiksiffror uppräknat till år 2050. För indata till beräkning av trafiksiffror har utredningen använt kommunens Visum-modell, som omfattar i princip alla gator och vägar i kommunen. Vid uppräknat till prognosår 2050 har utredningen utgått ifrån den markanvändning som redovisas i översiktsplanen, vilket föreslår en större ytareal för verksamheter och industrietablering inom Torsviks industriområde än vad detaljplanen medger.

Trafikverkets beräkning av trafikmängder upp till prognosår 2050 skiljer sig gentemot kommunens beräkningssätt. Vid beräkning av trafikprognoser räknar kommunen med en minskning av antalet biltransporter förenligt med

kommunens trafikstrategi och färdmedelsmål (målstyrd prognos). Trafikverket har inte med kommunens färdmedelsmål i sina beräkningar, vilket innebär att Trafikverkets prognos innebär en större trafikmängd. Planförslaget utgår ifrån Trafikverkets beräkningsmetod för prognossiffror så att planförslaget höjd för ett värsta-fall-scenario där kommunen inte kan uppfylla färdmedelsmålet.



Figur 51

Drönbild över Trafikplats Torsvik i förgrunden och den sk. "Västra droppen". I bakgrunden syns E4:an och köbildning på avfarten.

Bildkälla: Sweco, ur Bilaga L - Trafikutredning

I utredningen föreslås ett flertal trafikåtgärder genomföras för att kunna förbättra framkomlighetsproblemet kring Trafikplats Torsvik samt åtgärder för att öka kapaciteten utmed vissa stråk för att mäta med den trafikökning som Trafikverket förväntar kommer ske om översiktplanens (och därmed även detaljplanens) intentioner genomförs. För att säkerställa att nödvändiga trafikåtgärder kommer kommunen och Trafikverket ingå i en avsiktsförklaring i syfte för att gemensamt verka för stegvis genomförande och uppföljning av åtgärder som kan omfatta både kommunal och statlig infrastruktur i takt med framtagandet av fler detaljplaner på Torsviksområdet. Stadsbyggnadsnämnden har godkänt avsiktsförklaringen 2026-01-29 § 19, och inväntar i skrivande stund godkännande av kommunstyrelsen. De första trafikåtgärderna ska genomföras inom sex månader efter att avsiktsförklaringen undertecknats för att hantera dagens trafiksituation. Avsiktsförklaringen innehåller uppföljningsmått som ska följas upp och fungera som underlag för när fler åtgärder behöver genomföras.

Bullerutredning

För att utreda planförslagets bullerpåverkan mot störningskänslig bebyggelse utanför planområdet har två bullerutredningar tagits fram (Bilaga M - Bullerutredning) omfattar planområdets norra del och har utrett både industri- och trafikbuller där närmsta störningskänslig bebyggelse är bostäder kring Flahults försöksgård. För den södra delen har en industribullerutredning genomförts (Bilaga N - Industribullerutredning) för att undersöka bullerpåverkan på befintlig bebyggelse kring Granarpssjön. För den norra delen har buller från kombiterminalens verksamhet, resterande planerad

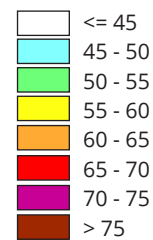
industrimark med schablonsiffror undersökts samt trafikbuller som uppstår utmed ny matargata. För trafikbuller har trafiksiffror med uppräknings för prognosår 2040 applicerats vid framtagande av bullerkartläggningar.

Resultatet av framtagna bullerkartläggningar visar att riktvärden för dag- och kvällstid innehålls i samtliga scenarier antaget att bullerdämpande åtgärder utförs enligt utredningen (se nedan). För nattetid riskerar riktvärdet för industribuller att överskridas vid närliggande bostäder om området byggs ut utan bullerskyddsåtgärder. För trafikbuller innehålls riktvärdet vid fasad, men vissa bostäder riskerar att få överskridanden vid uteplats, främst till följd av befintlig trafik på Tahevägen. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms samtliga riktvärden kunna innehållas. På nästa sida visas i figur 52 och figur 53 som i bullerutredningen anges som kartbilaga 6.3.2 och 6.4 varav förstnämnda visar beräkning av ekvivalent ljudnivå med planförslaget utan en bullervall väster om matargatan och sistnämnda med bullervall. För ett av bostadshusen närmst planområdet går det att skapa en bullerdämpad sida åt söder om en bullervall utförs.

För att säkerställa en god ljudmiljö rekommenderas följande åtgärder för planområdets norra del:

- Anläggande av bullerskyddsvall längs kombiterminalens västra sida (ca 600 meter lång och minst 6 meter hög).
- Anläggande av bullerskyddsvall längs matargatans västra sida (ca 325 meter lång och ca 4 meter hög).
- Uppförande av avskärmande byggnader i planområdets västra del med en minsta höjd om cirka 10–15 meter, placerade med långsida mot huvudgatan och med begränsat avstånd mellan byggnadernas kortsidor
- Kravställa att bullrande verksamheter på kvartermarken närmst gatumarken behöver förläggas utmed byggnadernas östra sida.
- Införande av in- och utfartsförbud längs delar av områdets västra sida

Vid genomförande av ovanstående åtgärder visar bullerkartläggningarna att gällande riktvärden kan innehållas för närliggande bostäder under dygnets samtliga tidsperioder. Vid bygglovsprövning bör verksamhetsutövare vid behov redovisa kompletterande bullerutredning som verifierar att riktvärdena uppfylls. För den södra delen har industribuller undersökts utifrån två olika scenarier. Det första scenariot undersöks vad som sker om befintlig verksamhet (Nobia AB) utökar sin verksamhet söderut och inom den mark som i detta planförslag planläggs som industrimark. I det andra scenariot undersöks vad konsekvensen blir om en alternativ etablering tillkommer. För att undersöka detta har schablonvärden för industri applicerats. Beräkningarna visar att samtliga riktvärden innehålls vid närliggande bostäder i båda scenarierna. Ekvivalenta ljudnivåer vid fasad ligger under riktvärdet 50 dBA dagtid, 45 dBA kvällstid och 40 dBA nattetid. Maximala ljudnivåer nattetid understiger riktvärdet 55 dBA. Resultaten visar därmed att planerad industrimark är förenlig med gällande bullerkrav utan behov av särskilda bullerskyddsåtgärder i detaljplan.



Figur 52

Utsnitt ur kartbilaga 6.3.2 i bullerutredningen.

Utan bullervall överskrider riktvärden för uteplats för ett av bostadshusen i nordost. Utanför kartbilden är Tahevägen (befintlig) och planerad matargata bullerkällor



Figur 53

Utsnitt ur kartbilaga 6.4 bullerutredningen.

Med bullervall utmed planerad matargata reduceras bullerspridningen och ljusblåa områden (45-50 dBA) ökar. För bostadshuset i norr går det att anordna en bullerdämpad sida mot söder

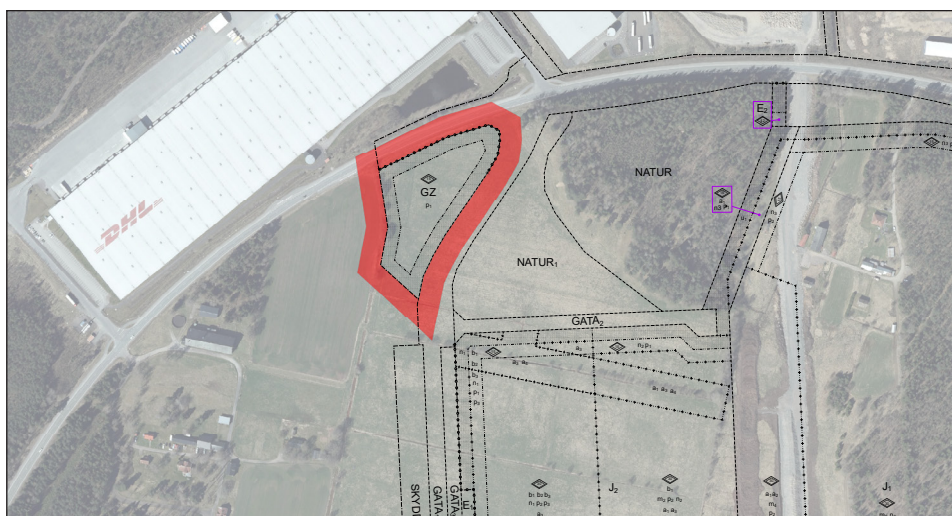
Riskbedömning

En riskbedömning har genomförts (Bilaga O - Riskbedömning) i syfte att utreda planförslagets lämplighet utifrån ett riskperspektiv och i enlighet med gällande lagstiftning och kommunens riktlinjer för bebyggelse intill transportleder för farligt gods. I utredningen har en inventering och analys av relevanta riskkällor vilket bedöms vara transporter av farligt gods på väg och järnväg, hantering av farligt gods inom planerad kombiterminal, risk för brand och explosion vid ny drivmedelsstation samt risker för urspårning av godståg. För järnvägen har en kvantitativ analys av individrisk genomförts, medan övriga riskkällor har bedömts genom kvalitativa analyser

och jämförelser med gällande riktlinjer och rekommenderade skyddsavstånd. Resultatet i utredningen visar att risknivåerna generellt är acceptabla, förutsatt att angivna skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder som redovisas nedan styrs i detaljplanen. Omkringliggande verksamheter bedöms inte medföra en omgivningspåverkan att det hindrar genomförbarheten av planerat ändamål. För järnvägsanläggningarna visar den kvantitativa analysen att individrisken ligger inom acceptabla nivåer enligt tillämpade kriterier, med beaktande av konservativa antaganden. För att säkerställa en långsiktigt acceptabel risknivå rekommenderas följande skyddsåtgärder:

- Drivmedelsstation ska ha ett minsta skyddsavstånd på 25 meter från plats där människor vanligen vistas (ex. bostäder, kontor)
- Minst 75 meter från farligt godsled till bostäder och känslig verksamhet
- Minst 40 meter från farligt godsled till handel, kontor och industribyggnader som inte uppfyller nedanstående
- Minst 30 meter från farligt godsled till industribyggnad givet att byggnaden upprättas i minst brandteknisk klass EI 30, har obrännbar fasad samt utrymningsväg som vetter bort från farligt godsleden
- Minst 40 meter från järnväg (spårmitt) till bostäder och känslig verksamhet
- Minst 30 meter från järnväg (spårmitt) till handel och kontor
- Minst 7 meter från järnväg (spårmitt) till industribyggnad
- Skyddsräll ska upprättas om byggnader återfinns närmre än 10 meter från spårmitt. Om så är fallet ska skyddsräll påbörjas 10 meter innan byggnad och avslutas 10 meter efter byggnad

I kartbilden nedan visas läget för drivmedelsstationen inom planområdets nordvästra del mot Tahevägen, med ett buffertavstånd på 25 meter. Av kartbilden framgår det att drivmedelsstationen är beläget på ett tillräckligt långt avstånd ifrån störningskänslig bebyggelse.



Figur 54

Kartbild som visar yta avsedd med markanvändning "GZ" varav G avser användning "Drivmedel". Ett rött buffertavstånd har avsatts på 25 meter. Kartbilden visar att området är beläget på ett tillräckligt långt avstånd ifrån störningskänslig bebyggelse

Ekosystemtjänstanalys

Ekosystemtjänster är så kallade gratistjänster som människan får av naturen, så som pollinering, vattenrening eller naturupplevelser. Genom att beräkna områdets nuvarande produktion av ekosystemtjänster kan påverkan av exploatering bedömas på ett standardiserat och objektivt sätt (Bilaga P - Ekosystemtjänstanalys). Det tydliggör också hur planen följer skadelindringshierarkin som Naturvårdsverket tagit fram, som syftar till att minimera den negativa påverkan genom skyddsåtgärder och i sista hand kompensera för kvarstående negativ påverkan efter skyddsåtgärder. Bedömning av påverkan av planen har gjorts vid tre tillfällen; inför samråd samt två gånger inför granskning. Därmed kan justeringar i planen till följd av ny kunskap följas. De justeringar som gjorts har lett till samma eller mindre negativa effekter som tidigare alternativ. De senare alternativens kompensationsåtgärder har också lett till i huvudsak mildrande påverkan jämfört med tidigare alternativ. Alternativ 3 representerar granskningshandlingen.

Totalt 131 frågor om detaljplanens påverkan på ekosystemtjänster (EST) har besvarats. Sammantaget innebär exploateringen som helhet en försämring av EST inom området men att kompensationsåtgärderna minskar påverkansgraden av exploateringen betydligt jämfört med ett alternativ utan kompensationsåtgärder. Vissa ekosystemtjänster upprätthålls helt och hållet, medan andra kompenseras för lite eller inte alls. På förgående sida redovisas resultatet av "Alternativ 3" vilket utgör aktuellt planförslag. Vad gäller de kulturella ekosystemtjänsterna "fysisk hälsa" och "social interaktion" tillförs värden med detaljplanen.

Stödjande ekosystemtjänster

Produktionen av stödjande ekosystemtjänster är relativt god. Negativt för dessa tjänster är att Granarps mosse är utdikad liksom åkermarken som ligger på gammal mossmark. Merparten av skogen inom planen brukas konventionellt med undantag för mossen. Ekosystemtjänsterna biologisk mångfald, ekologiskt samspel och jordmånsbildning påverkas lite negativt av planen. Livsmiljöer och naturliga kretslopp påverkas negativt. Med föreslagna kompensationsåtgärder, där undvikande av naturvärden ingår, blir påverkan på biologisk mångfald, ekologiskt samspel, livsmiljöer mycket positiv och naturliga kretslopp positiv. Jordmånsbildning blir viss positiv. Detta baseras på att planen delvis undviker de områden som har högst naturvärden kring den trädkullen i norr. Borttagna värden kopplade till värdefulla träd kompenseras genom trädplantering av inhemska trädarter utmed den nya matargatan. Diken och dammar kommer skapas för att möjliggöra vandring och livsmiljö för åkergroda från befintliga lekvatten som tas i anspråk, till Granarps mosse som kommer att restaureras i syfte att kompensera det borttagna lekvattnet. Även så kallade groddjurshotell, alltså övervintrings- och vilomiljöer, kommer att tillskapas. Analysen visar att justeringar av planen har gjort att påverkan gått från 50 % viss negativ och 50 % negativ, till 75 % viss negativ och 25 % negativ. Detta är ett resultat av att viktiga naturområden, det vill säga större delen av Granarps mosse, undantas från exploatering vilket är en förändring från Alternativ 1 och Alternativ 2 i analysen. Kompensation enligt alternativ 3 innebär också det en större andel positiv effekt.

Reglerande ekosystemtjänster

Produktionen av reglerande ekosystemtjänster är god, i synnerhet vad gäller luftrening. Samtliga reglerande ekosystemtjänster påverkas negativt eller mycket negativt av planen. Reglering av lokalklimat blir med planerade kompensationsåtgärder positiv vilket beror på kompensationsåtgärder med nyplantering av träd. En stor del av projektområdet är inte trädbärande idag, dock tas åkermark i anspråk vilken är bevuxen med framförallt gräs (vallodling) i dagsläget. Skydd mot extremväder blir mycket positiv genom dels ovanstående kompensation med träd, samt genom de dagvattenlösningar som planeras med diken och dammar för fördröjning och restaurering av Granarps mosse. Buller blir mycket positivt då befintliga trädridåer utmed Tahevägen lämnas kvar och nya träd planteras inom verksamhetsområdet. En bullervall kommer anläggas i anslutning till kombiterminalen. Rening och reglering av dagvatten blir mycket positiv till följd av de dammar som planeras och Granarps mosse restaureras. Reglering av skadedjur och insekter samt pollinering blir viss positiv genom kvarlämnande och hävd av befintlig ängsmark med höga värden.

Försörjande ekosystemtjänster

Det finns en viss produktion av mat inom planområdet med kor och relativt hög produktion av tjänsterna vattenförsörjning och råvaror. Det finns ingen produktion av energi. Planen har viss negativ effekt på matförsörjning medan råvaror ges mycket negativ påverkan och vattenförsörjning viss påverkan. Energi bedömdes ej relevant. Genom att undvika en del av åkermarken samt ängsmark blir efter kompensation påverkan på matförsörjning viss positiv. Genom kompensation blir påverkan på vattenförsörjning positiv vilket beror på restaurering av Granarps mosse. Råvaror påverkas negativt genom att det finns bruksbar skog vilken tas i anspråk av planen utan kompensation.

Kulturella ekosystemtjänster

Planområdet producerar idag mycket få kulturella ekosystemtjänster. Detta beror i huvudsak på att området är svåråtkomligt. Dels är stora delar inhägnat av stängsel som är svårforcerat, dels är Granarps mosse och järnvägen i söder en barriär. Dock förekommer jakt. Fysisk hälsa får viss positiv effekt samt efter kompensationsåtgärder också viss positiv effekt. Det skogsområde som inte är bortstängslat ges större tillgänglighet efter planens genomförande. Genom att anlägga vägar samt gång- och cykelvägar förbättras människors möjlighet till motion i området. Mentalt välbefinnande ges viss negativ påverkan men efter kompensation blir effekten positiv. Detta baseras på att området är ett relativt ostört naturområde, dock med närheten till både Torsvik och Tahevägen är området redan utsatt för buller. Tack vare topografin och befintlig skog finns relativt ostörda platser med fin utsikt men dessa är inte tillgängliga för andra än markägarna idag. Det är därför svårt att bedöma påverkan på dessa ekosystemtjänster och resultatet bör ses som osäkert. Social interaktion ges viss positiv effekt genom att området blir tillgängligt för fler personer. Kulturarv och identitet ges negativ påverkan eftersom en del av odlingarna kring Flahults försöksgård exploateras. Dock kommer inte själva gårdsmiljön och markerna närmst den påverkas negativt.

Kompletterande undersökningar

En artskyddsutredning har tagits fram med anledning av de fridlysta arter som hittats i planområdet vid inventeringar. I synnerhet har åkergroda analyserats och en kompletterande groddjursinventering har genomförts. Även grön sköldmossa har eftersökts i planområdets södra del. Med kunskap om åkergradans förekomst i och intill planområdet samt bättre kunskap om områdets betydelse för grodorna har kompensationsåtgärder utformats. Dessa åtgärder omfattar diken och dammar, groddjurshotell samt restaurering av Granarps mosse. Även för grön sköldmossa har kompensationsåtgärder utformats vilka i huvudsak innebär undvikande samt flytt av substrat till annan lämplig livsmiljö som sparas som natur i detaljplan. Dessa kompensationsåtgärder har inneburit ändringar i detaljplanen från samrådsunderlaget. Där utöver har en dispens från det generella biotopskyddet lämnats in som avser borttagande av åkerdiken och en allé. Kompensation för diken ingår i artskyddsutredningens kompensationsplan. Allén kommer att kompenseras genom plantering av nya alléträd vilket innebär att fler alléträd kommer att finnas i området i framtiden än vad som försvinner.

Plankarta del 2 av 2. För att se en mer högupplöst plankarta går det att ladda ner denna via www.jonkoping.se/kombiterminal



Användningsbestämmelser

Allmän plats

GATA₁ (Huvudgata)

Användningen GATA används för områden avsedda främst för trafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion. Föreslagen matargata planläggs med preciserad bestämmelse GATA₁ avsedd som "Huvudgata". Preciseringen särskiljer sig från GATA₂ avsedd som lokalgata med att huvudgatan ges en bredare gatusektion inrymmandes vägdagvattendike, trädrad samt gång- och cykelväg. Huvudgatan förväntas generera ett större trafikflöde än lokalgator.

GATA₁

GATA₂ (Lokalgata)

Inom planområdets norra del planläggs två användningsområden med användningen GATA₂ "Lokalgata". Befintlig väg norr om Tahevägen är i gällande detaljplan planlagd som industrimark men inom kommunal ägo. Genom att planlägga befintlig väg som lokalgata tillåts kommunen att genomföra fler åtgärder än som idag medges med gällande användning industri. Vid större skyfall förväntas delar av ytvattnet att passera vägen via kulvert. Genom att planlägga marken som allmän platsmark förhindras risken att befintlig väg tas bort till förmån för en sammanhängande industrietablering vilket i sin tur skulle påverka ytvattnets rinnvägar norrut. En tvärgående lokalgata ansluter kombiterminalsområdet till huvudgatan (matargatan) utan att påverka principen om flexibla industriytor än alternativet om lokalgatan hade varit placerad längre söderut.

GATA₂

GATA₃ (Dagvattenområde)

Utmed planerad huvudgata genom planområdets norra del behöver ett bredare dike anläggas. Diket är tänkt att ha två funktioner; dels att utgöra ett vägdagvattendike för att samla regn- och skyfallsvatten från gatumark men också ett dike där skyfallsvatten och dagvatten (via dagvattenledningar) från kvartersmarken kan ledas till. Dikesbotten har höjdsatts efter de dagvattenledningar som kan behövas för att avleda dagvatten bort från industriområdet (kvartersmark) ut mot diket för vidare avledning till planerad dagvattendamm i norr.

GATA₃

NATUR (Naturområde)

Användningen "NATUR" används för områden för friväxande grönområden som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom visst begränsat underhåll. Inom planområdet planläggs trädkullen i norr, kompensationsytor för groddjur samt Granarps mosse med användningen.

NATUR

NATUR₁ (Dagvattenområde)

Med föreslagen exploatering förväntas andel hårdgjord yta öka vilket minskar möjligheten för dag- och ytvatten att naturligt infiltreras i marken. För att säkerställa att dagvatten fördröjs samt att rinnvägar bevaras eller skapas planläggs delar av planområdet som naturmark. Med preciseringen "NATUR₁" förtydligas dess placering och funktion ytterligare.

NATUR₁

SKYDD₁ (Bullervall)

Användningen ”Skydd” ska tillämpas för områden för åtgärder som skyddar mot störning, markförorening, olyckor, översvämning och erosion. I användningen ingår även komplement som behövs för skyddets funktion. Väster om den planerade huvudgatan ska ett bullerskydd i form av en bullervall anläggas, i enlighet med den framtagna bullerutredningen. Utan bullervall bedöms den nya matargatan medföra att ett av bostadshusen inom Flahults försöksgård i väster överskrider gällande bullerriktvärden för uteplats. Med föreslagen bullervall innehålls riktvärdena.

SKYDD₁

Kvartersmark

J (Industri)

Användningen ”Industri” kan användas för områden för all slags produktion, lagring och annan hantering av varor. Även laboratorier och partihandel inryms i användningen. Infrastruktur i form av till exempel spårområden som krävs för verksamheterna ingår också. Del av planområdet avsett för ny kombiterminal omfattas av denna användning. Vidare inräknas de personalutrymmen och kontor med mera som kompletterar industriverksamheten. Planerad kombiterminal inryms inom användningen. Tekniska anläggningar som exempelvis nätstationer vars syfte är att strömförsörja planerad industrimark inryms i användningen ”Industri” och behöver inte regleras med användningen ”Tekniska anläggningar”.

J₁

J₁ (Industri, ej kombiterminal tillåten)

Under planarbetet har konsekvenserna av en kombiterminal utretts. En bullerutredning och en riskutredning har tagits fram och dessa redovisar förslag på skydds- och försiktighetsåtgärder, vilka säkerställs genom ett antal egenskapsbestämmelser i detaljplanen. I utredningarna har ett specifikt läge för kombiterminalen studerats. Alternativa lokaliseringar inom planområdet har således inte prövats. För att säkerställa att den omgivningspåverkan som kombiterminalen förväntas ge upphov till inte medför negativa konsekvenser för bostadsbebyggelsen kring Flahults försöksgård behöver delar av industriområdet begränsas genom precisering. Av detta skäl begränsas möjligheten att anlägga kombiterminal på andra delar som inte utretts.

J₂

GZ (Drivmedelsförsäljning, Verksamheter)

Användningen ”Drivmedel” används för områden för hantering och försäljning av drivmedel och kompletterande handel och service i mindre omfattning. Även komplement till drivmedelsverksamheten ingår i användningen. Användningen Verksamheter ska tillämpas för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Även komplement till verksamheten ingår i användningen. Utmed Tahevägen i norr och vid mötet mellan ny huvudgata och Tahevägen medges plats för en drivmedelsstation. Avståndet mellan användningen och närmsta störningskänslig bebyggelse överskrider rekommenderat säkerhetsavstånd. Om ytan inte nyttjas för drivmedelsförsäljning kan ytan istället nyttjas för verksamheter med begränsad omgivningspåverkan.

GZ

E₁ (Pumpstation, Transformatorstation)

Användningen "Tekniska anläggningar" används för områden för tekniskt ändamål och kan omfatta både offentliga och privata anläggningar. Utmed planerad huvudgata (matargatan) föreslås ett vägdagvattendike anläggas i syfte för att avleda ytvatten och dagvatten norrut. Beroende på hur allmän platsmark höjdsätts i kommande genomförande och i detaljprojekteringen kan det finnas ett behov av att anlägga en pumpstation. Av detta skäl reserveras yta enbart avsedd för "Pumpstation" placerad utmed huvudgatan och i nära anslutning till tvärgående naturmark tänkt att utgöra en groddjurspassage.

E₁

E₂ (Telemast)

I planområdets norra del planläggs en preciserad "Teknisk anläggning i form av "Telemast". bestämmelse avsedd för telemast. Placeringen av byggrätten är anpassad efter mastens utbredning i höjdläge så att masten vid ett olycksscenario inte faller mot Tahevägen i norr.

E₂

T₁ (Järnväg)

Användningen "Trafik" används för områden särskilt avsett för väg- och spårtrafik, tillhörande anläggningar samt vägreservat. Här ingår spårområden och liknande anläggningar samt stations- och servicebyggnader. Även komplement till trafikverksamheten ingår i användningen. I gällande detaljplaner i närområdet är befintlig järnväg planlagd genom ovan nämnd användning och med precisering; "T₁ - Järnväg". Eftersom det saknas skäl och motiv till att planlägga med generell användning och att planen inte utrett konsekvenser av ett ex. stationsläge, så planläggs spårområden inom planområdet med likadan bestämmelse.

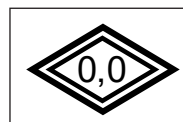
T₁

Egenskapsbestämmelser

Kvartersmark

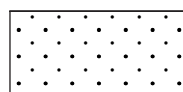
Totalhöjd

Högsta "Totalhöjd" begränsar byggrätten i höjdläde och högsta höjd för byggnadsverk inklusive uppstickande delar ovanför konstruktionen. Exempel på uppstickande delar är skorstenar, antenner, master och hisschakt. Totalhöjd är definierat som avstånd från den medelnivå som marken har invid byggnadsverket till högsta punkten på byggnadsverket. Syftet med att reglera totalhöjd än alternativetnockhöjd är att skapa en tydlighet i hur höga uppstickande objekt ovanpå takkonstruktioner får vara än alternativet att reglera med nockhöjd som saknar begränsningar i höjdläde för ovan nämnda uppstickande delar. Med hänsyn till att området är inom ett MSA-område avser bestämmelsen att förtydliga hur höga uppstickande delar får vara. Totalhöjdens utbredning i höjdläde relaterar till placeringsbestämmelser för byggnader i förhållande till fastighetsgräns samt prickmark för att säkerställa att byggnader vid brand kollapsar inom egen fastighet.



Prickmark

Med "Prickmark" begränsning markens utnyttjande och vart byggnader får uppföras. Bestämelseområdet sträcker sig såväl nedåt som uppåt från markytan vilket innebär att även underjordiska byggnader och byggnadsdelar



som inte vidrör markytan omfattas av bestämmelsen. Syftet med bestämmelsen är flera. Dels syftar prickmarken att avsätta tillräckligt långt avstånd mellan kvartersmark och allmän platsmark så att byggnad vid en brand kollapsar inom kvartersmark. Vidare syftar prickmarken till att begränsa delar av användningsytor ämnade för annat nyttjande som infartsvägar, spårrområden eller avskärande diken.

Skydd mot störningar (m_1)

Bestämmelser om skydd mot störningar används för att reglera skyddsåtgärder. Inom planområdets södra del planläggs industrimark norr om befintlig höjdrygg. För att förhindra att ytvatten vid ett extremregn (100-årsregn) från överliggande naturmarker översvämmas planerad industri tillkommer krav om utförande av ett avskärande dike. Diket ska placeras emellan användningsområdesgräns och byggnader så att ytvatten avleds bort från industrimarken till diken planlagda med skyddsbestämmelse (m_3) för vidare avledning norrut mot planerade/befintliga dagvattendammar.

m_1

Skydd mot störningar (m_2)

Inom planområdets norra del föreslås ett större sammanhängande industriområde med flexibla industriytor för att kunna medge plats för flera olika typer av verksamheter över en längre tid. Med större industriytor förväntas andelen hårdgjord mark öka vilket undantränger både dag- och ytvatten vilket behöver avledas genom avskärande dike. Vid den första fastighetsförrättningen inom egenskapsområdet behöver det avskärande diket anläggas och bekostas av exploatör. Diket ska vara sammanhängande och sträckas från lokalgatan i norr till naturmarken i söder. Förslagsvis kan tillkommande fastigheter inom egenskapsområdet ingå i en gemensamhetsanläggning så att fastighetsägarna sambekostar drift och skötselåtgärder av det avskärande diket. Krav av utförande av diket tillkommer för att säkerställa att diket utförs enligt kommunal standard. Delar av omkringliggande markytor behöver höjdsättas på ett sådant sätt att dag- och ytvatten avleds till diket, se bestämmelse om markens lutning (n_2).

m_2

Skydd mot störningar (m_3)

Ett avskärande dike inom planområdets södra del syftar dels till att avleda dag- och ytvatten från planerad industriyta i söder till befintliga dagvattendammar i norr samt agera ett översvämningsskydd och avleda inkommande ytvatten från överliggande naturmarker i syd och sydost. För att säkerställa genomförandet av diket kan en gemensamhetsanläggning behöva bildas, se mer rubriken "Administrativa bestämmelser" och rubrik "Markreservat för gemensamhetsanläggningar".

m_3

Skydd mot störningar (m_4)

Föreslagen kombiterminal är tänkt att byggas ut i olika etapper och i den första etappen förväntas inte industribuller från kombiterminalen överskrida industribullerriktnivåerna, men däremot vid en fullt utbyggd kombiterminal. Bestämmelsen avser att säkerställa att när del av egenskapsområdet ska bebyggas för kombiterminal tillkommer krav om ett minst 6 meter högt bullerskydd. Bullerskyddet kan utföras på olika sätt t.ex. bullervall, plank, avlång byggnad eller en kombination av dessa. Det enda krav som finns är att skyddet måste vara minst 6 meter högt räknat från omkringliggande marknivå för hanteringsspår och operativa lagringsytor. För att säkerställa att

m_4

bullerskydd utförs emellan utbyggnadsetapperna tillkommer en administrativ bestämmelse, se mer rubriken "Administrativa bestämmelser" och rubrik "Villkor för startbesked".

Skydd mot störningar (m_5)

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att det finns ett minsta skyddsavstånd på 7 meter mellan möjlig spårmitt för järnväg och byggnad. Med avståndet till byggnad menas både befintlig och möjligt läge för byggnad (byggrätt). Om ett spår planeras inom intervallet 7-10 meter från byggnad/byggrätt behöver skyddsriäl utföras och påbörjas/avslutas 10 meter från den zon där spårområdet är inom avståndsintervallet.

m_5

Skydd mot störningar (m_6)

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att ett dike eller avvattningsdike ska utföras och avleda dag- och ytvatten norrut mot planerade dagvattendammar. I bestämmelsen anges även ett specifikt utförande av diket för att säkerställa en rationell drift- och skötselhantering.

m_6

Utfartsförbud

Egenskapsbestämmelser om stängsel, utfart och annan utgång används för att reglera var stängsel ska finnas samt var utfart och annan utgång får respektive inte får anordnas mot allmän plats. Begreppen utfart och annan utgång innefattar även infart och annan ingång. Inom planområdet används bestämmelsen dels för att begränsa antalet utfarter mot Tahevägen i planområdets nordöstra del samt närhet till korsningar/cirkulationsplatser för användningsområdet för drivmedel/verksamheter i nordväst. Vid korsningar förhöjs trafikbullret för tunga fordon som accelererar. Av detta skäl begränsas möjligheten till att placera utfarter utmed industriområdets nordvästra del utmed huvudgatan ur bullerperspektiv.

þ o œ

Placering av byggnad (p_1 och p_2)

För att säkerställa ett tillräckligt stort avstånd mellan byggnad och fastighetsgräns avsätts ett avstånd mellan byggnad och fastighetsgräns i 1:2-förhållande. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att vid en brandolycka så kollapsar byggnaden inom kvartersmarken och inte ut på allmän platsmark. Transformatorstationer och markkablar för högspänning avger elektromagnetisk strålning som avtar exponentiellt i förhållande till avståndet. Av detta skäl är det inte tillåtet att placera byggnader inom ett 5 meters avstånd ifrån dessa funktioner.

p_1

p_2

Placering av byggnad (p_3)

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att de första byggnaderna som bebyggs inom egenskapsområdet får en bulleravskärmande effekt så att spridning av industribuller från industriområdet mot bostäderna inom Flahults försöksgård begränsas. Med bestämmelsen krävs att byggnaderna behöver placeras i anslutning till huvudgatan ($GATA_1$) och att långsidan ska vändas mot huvudgata, med stöd av framtagna bullerutredning. I utredningen redovisas byggnader utmed huvudgata där kortsidor är placerade på ett 30 meters avstånd. För att förhindra att avståndet mellan byggnader blir

p_3

större än 30 meter krävs att avståndet mellan byggnadens kortsida och fastighetsgräns mot intilliggande industrifastighet får som mest vara 15 meter, eller att resterande avstånd ersätts med bullerskydd; förslagsvis bullerskärm. Bullerskyddet behöver vara minst 10 meter över marknivå för att bullerskyddet få en motsvarande bulleravskärmande effekt som en 10 meter hög byggnad. Ett räkneexempel: om en byggnad placeras 40 meter ifrån fastighetsgräns behöver ett 25 meter långt bullerskydd utföras så att bullerskyddet placeras som mest 15 meter ifrån fastighetsgräns mot intilliggande industrifastighet. Med bestämmelsen tillåts ett flexibelt utförande där ett bullerskydd kan ersätta byggnad om så krävs, utan att göra avkall på behov av åtgärder som säkerställer att industribullerriktnivåerna innehålls. Bestämmelsen gäller enbart för de första byggnaderna som placeras inom egenskapsområdet. Det innebär att tillkommande bebyggelse öster om byggnader med bulleravskärmande effekt inte omfattas av denna placeringsbestämmelse.

Markens lutning (n_1)

Mark inom egenskapsområdet ska ha en minsta lutning motsvarande 0,3% mot planerat dike inom gatumark ($GATA_3$). Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att ytvatten avleds åt diket för vidare avledning till planerade dagvattendammar och rinnvägar.

n_1

Markens lutning (n_2)

Mark inom egenskapsområdet ska ha en minsta lutning motsvarande 0,3% mot planerat avskärande dike (m_2). Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att ytvatten avleds åt diket för vidare avledning till planerade dagvattendammar och rinnvägar. Bestämmelsen är ett alternativ till att mer exakt specificera läget för ett avskärande dike i form av ett smalare egenskapsområde. Fördelen är att diket kan anpassas beroende på vilken storlek och typ av exploatering som tillkommer utan att det påverkar krav om att ett dike ska utföras och på vilket sätt enligt (m_2). I kommande genomförandeskede behöver detaljprojekteringen ta hänsyn till placering av detta avskärande dike (m_2) vid fastställande av marknivåer.

n_2

Markens lutning (n_3)

Mark inom egenskapsområdet ska ha luta minst 0,3% in mot avskärande dike (m_6) så att dag- och ytvatten inom egenskapsområdet leds bort från avskärande dike (m_2). Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att de beräknade dag- och ytvattenvolymer avleds norrut och bort ifrån dagvattenområdet sydväst om den trädbeklädda kullen. Motivet till fördelningen av volymerna är baserade på framtagna dagvattenutredning där mängderna behöver fördelas åt två olika riktningar.

n_3

Markens lutning (n_4)

I översiktsplanen föreslås en huvudväg med anslutning till Tahevägen i norr och till Möbelvägen/Trafikplats Hyltena i söder. Planområdet och gatumark enbart en delsträcka av den nya huvudgatan (matargatan). I kommande detaljplaner behöver huvudgatans fortsatta sträckning utredas och planläggas. För att förhindra en exploatering av industrimarken som påverkar genomförandet av huvudgatan är det inte tillåtet att ändra markens höjdsättning inom angivet egenskapsområde.

n_4

Utförande

Placering av bullerkällor (b_1)

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att verksamhetens bulleralstrande installationer inte medför störningar för befintlig bostadsbebyggelse väster om planområdet. Genom att styra placering och riktning av bullerkällor minskas risken för att riktvärden för externt industribuller överskrids vid bostäder.

b_1

Brandskyddad fasad (b_2)

Bestämmelsen syftar till att reducera risker för personskador och egendomsskador till följd av en eventuell olycka utmed planerad huvudgata (GATA1), som kommer att utgöra transportled för farligt gods. Bestämmelsen ska säkerställa att bebyggelse inom angivet avstånd ges ett grundläggande skydd mot värmestrålning, brandpåverkan och sekundära effekter vid en olyckshändelse.

b_2

Minsta nockhöjd (b_3)

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att den bebyggelse som uppförs närmast huvudgatan (GATA₁) får en tillräcklig höjd för att byggnaden ska ha en bulleravskärmande effekt och därmed reducera spridning av industribuller västerut mot bostadsbebyggelsen kring Flahults försöksgård.

b_3

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetid

Genomförandetiden anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras och ska tidsbestämmas mellan fem till femton år. Innan genomförandetiden har gått ut får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja. Inom hela planområdet är genomförandetiden 5 år räknat från den detaljplanen får laga kraft.

Hela
planområdet

Villkor för startbesked

Avskärande diken (a_1)

För att säkerställa att skyddsbestämmelserna inom industrimark med krav på att avskärande diken genomförs villkoras startbesked för byggnation. Startbesked för byggnation inom industrimark får därför inte ges förrän de avskärande diken har anlagts och det har säkerställts att dag- och ytvatten kan avledas bort från industrimark till lågpunkter; fördröjningsdammar inom planområdet på allmän platsmark eller översvämningsytor på kommunägd mark inom eller utanför planområdet.

a_1

Kombiterminal (a_2)

Kombiterminalen är tänkt att byggas ut i olika utbyggnadsetapper med en smalare och mindre kombiterminal i den första etappen med en expansion västerut. Det är först vid en fullt utbyggd kombiterminal ett behov av

a_2

en bullervall inom industrimarken tillkommer, vilket säkerställs med egenskapsbestämmelse (m_4). För att säkerställa att skyddsåtgärderna genomförs villkoras startbesked för byggnation av kombiterminal så att krav om bullervall endast krävs när det blir aktuellt att nyttja egenskapsområdet för hanteringsspår och operativa ytor inom kombiterminalsområdet.

Bulleravskärmande effekt (a_3)

Bestämmelsen syftar till att begränsa när startbesked får ges för byggnader inom det administrativa egenskapsområdet så att nödvändiga skydds- och utförandeåtgärder genomförs. Med denna administrativa bestämmelse krävs att byggnader med bulleravskärmande effekt behöver byggas innan det är möjligt att ge startbesked för resterande byggnader inom det administrativa egenskapsområdet.

a_3

Ändrad lovplikt, fastighetsplan

Bulleravskärmande effekt (a_4)

Bestämmelsen syftar till att säkerställa genomförandet av den huvudgata som är utpekad i översiktsplanen att förbinda med Tahevägen i norr med Möbelvägen i söder kring Trafikplats Hyltena. Eftersom huvudgatans fortsatta sträckning ska utredas och planläggas i kommande detaljplaner regleras med denna detaljplan att markens höjdsättning inom angivet egenskapsområde inte får ändras, så att en exploatering av industrimarken inte försvårar eller omöjliggör en framtida utbyggnad av huvudgatan.

a_4

Markreservat för allmännyttiga ändamål

Underjordiska ledningar (u_1)

Bestämmelsen syftar till att säkerställa tillgång till mark för allmännyttiga underjordiska ledningar, såsom vatten, avlopp, dagvatten, el, fjärrvärme eller telekommunikation. Genom att reservera mark för detta ändamål tryggas befintlig och framtida teknisk försörjning samtidigt som möjligheten till drift, underhåll och förnyelse av ledningsnätet säkerställs. Bestämmelsen förhindrar att bebyggelse eller andra anläggningar uppförs på ett sätt som försvårar åtkomst eller äventyrar ledningarnas funktion, och bidrar därmed till en långsiktigt robust och funktionell infrastruktur inom och i anslutning till planområdet.

u_1

Genomförande

Mark- och utrymmesförvärv

Rättighet och skyldighet till inlösen

För de områden som inte ägs av kommunen och som planläggs för allmän plats, har kommunen enligt PBL 6 kap. 13 § rätt att lösa in sådan mark. Om fastighetsägaren begär detta, är kommunen enligt PBL 14 kap. 14 § även skyldig att lösa in den allmänna platsmarken. Om marken inlöses utan överenskommelse genom lantmäteriförrättning beslutar lantmäterimyndigheten om ersättning i förrättningen. De fastigheter som kan bli föremål för inlösen är Flahult 19:8, 19:12, 80:3 och Granarp 1:12 och 1:13 (se mer under rubrik ”Fastighetsrättsliga konsekvenser”).

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

När detaljplanen har fått laga kraft blir fastighetsbildning för genomförande av planen möjlig. Kvartersmarken kan avstyckas till nya fastigheter med ändamålen industri, järnväg, drivmedelsförsäljning, verksamheter, pumpstation, transformatorstation och telemast. Den mark som planläggs för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap kan genom fastighetsreglering föras över till lämplig fastighet ägd av kommunen.

För att genomföra förändringar i fastighetsindelningen krävs en ansökan om lantmäteriförrättning. Lantmäterimyndigheten prövar åtgärdens lämplighet samt att den överensstämmer med detaljplanen vid förrättningen. Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägarna själva. Samtliga fastigheter som berörs av detaljplanen och hur de påverkas redovisas i tabellen på nästa sida och figur 57 under rubrik ”Fastighetsrättsliga konsekvenser”.

Gemensamhetsanläggning

Om flera fastigheter avstyckas inom samma kvarter kan nya gemensamhetsanläggningar behöva bildas för att lösa och reglera gemensamma behov. Gemensamhetsanläggning bildas genom lantmäteriförrättning som söks av berörda fastighetsägare.

Rättigheter

Inom kvartersmark i detaljplanen finns områden reserverade för markreservat. Inom områden betecknat med u innebär det att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar. Detta innebär dock inte någon formell rättighet inom området utan för att uppnå detta måste ledningsrätt bildas genom lantmäteriförrättning eller avtalsservitut skrivas.

I planområdets norra del planläggs Logistikvägen för allmän plats (GATA). Gatan har tidigare legat inom kvartersmark och belastas av ett flertal tidsbegränsade officialservitut. Dessa upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.

Detaljplanen möjliggör upplåtande av ledningsrätt för pumpstation, transformatorstation eller telemast inom område betecknat med E1 respektive E2 (alternativt bildande av nya fastigheter för pumpstation, transformatorstation eller telestation).

Inom planområdet finns flera rättigheter som kan komma att påverkas vid planens genomförande (se mer i tabellen ”Fastighetsrättsliga konsekvenser”).

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Se nedanstående tabell med tillhörande fastighetskonsekvenskarta för hur fastigheter och rättigheter påverkas av detaljplanen.

Fastighet/ rättighet	Fastighetsrättslig konsekvens
Flahult 19:6	Mark planläggs för kvartersmark (industri). Fastigheten kommer att regleras in i en större fastighet med industriändamål. Officialservituten 06-BAP-482.1 och 06-BAP-482.2 med ändamålen vattentäkt respektive väg som är till förmån för fastigheten kommer att behöva upphävas vid genomförandet av detaljplanen.
Flahult 19:8	Mark planläggs för kvartersmark (industri och telemast) samt allmän plats (natur). Kvartersmarken kan styckas av till en eller flera fastigheter för industriändamål eller regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål. Mark för telemast, figur 1, kan tillsammans med mark från Granarp 1:12, figur 2, och Flahult 21:1, figur 3, bilda ny fastighet eller upplåtas med ledningsrätt. Mark för allmän plats (natur), figur 4 och 5, med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Flahult 19:11	Mark planläggs för kvartersmark (industri). Fastigheten kommer att regleras in i en större fastighet med industriändamål. Officialservituten 06-BAP-800.1 och 06-BAP-800.2 med ändamålen vattentäkt, avlopp respektive väg som är till förmån för fastigheten kommer att behöva upphävas vid genomförandet av detaljplanen.

Figur 57

Tabell över fastighetsrättsliga konsekvenser för respektive fastighet eller rättighet

Flahult 19:12	Mark planläggs för kvartersmark (industri och järnväg) samt allmän plats (natur). Kvartersmarken kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter för respektive ändamål. Mark för allmän plats (natur), figur 6, med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Flahult 19:13	Mark planläggs för kvartersmark (industri) där byggrätten utökas i södra delen av fastigheten. Fastigheten kan utökas med mark för industri från Granarp 1:1.
Flahult 21:1 (kommunägd)	Mark planläggs för kvartersmark (industri och telemast) samt allmän plats (gata och natur). Kvartersmarken för industri, figur 7, och telemast, figur 3, kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål. Mark för allmän plats (gata och natur) med kommunalt huvudmannaskap ägs redan av kommunen och fastighetsbildning bedöms inte som nödvändig. Fastigheten belastats av ett flertal tidsbegränsade officialservitut för väg (Logistikvägen). Dessa upphör att gälla vid planens genomförande då kvartersmarken som de belastar övergår till allmän plats (GATA) med kommunalt huvudmannaskap i stället. Anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
Flahult 21:21	Mark planläggs för kvartersmark (industri). Någon fastighetsbildning är inte nödvändig för genomförandet av detaljplanen.
Flahult 21:37	Mark planläggs för kvartersmark (industri). Någon fastighetsbildning är inte nödvändig för genomförandet av detaljplanen. Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Flahult 80:3	Mark planläggs för allmän plats (gata). Mark för allmän plats (gata), figur 8, med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Granarp 1:1	Mark planläggs för kvartersmark (industri). Kvartersmarken kan styckas av till en eller flera fastigheter eller regleras till intilliggande fastighet, Flahult 19:3, med samma ändamål.
Granarp 1:12	Mark planläggs för kvartersmark (industri, pumpstation, transformatorstation, telemast, drivmedelsförsäljning och verksamheter) samt allmän plats (gata, natur och skydd). Kvartersmarken för industri, drivmedelsförsäljning och verksamheter kan styckas av till en eller flera fastigheter eller regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål.

	Mark för pumpstation/transformatorstation kan avstyckas till egen fastighet eller upplåtas med ledningsrätt. Mark för telemast, figur 2, kan tillsammans med mark från Flahult 19:8, figur 1, och Flahult 21:1, figur 3, bilda ny fastighet eller upplåtas med ledningsrätt. Mark för allmän plats (gata, natur och skydd), figur 9, med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Granarp 1:13	Mark planläggs för allmän plats (gata). Mark för allmän plats (gata), figur 10, med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
0680IM-09/1135.1 Avtalsservitut (dike) Förmån: Flahult 80:3 Last: Flahult 21:1	Rättigheten bedöms inte påverkas i genomförandet av detaljplanen.
0680IM-09/6723.1 Avtalsservitut (dike) Förmån: Flahult 21:1 Last: Flahult 80:3	Rättigheten kan påverkas i genomförandet av detaljplanen.
0680K-3579.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:1 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
0680K-3656.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:4 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
0680K-3712.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:6 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
0680K-3749.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:5 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
0680K-3834.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:10 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.

06-BAP-482.2 Officialservitut (vattentäkt) Förman: Flahult 19:6 Last: Flahult 19:8	Rättigheten belastar område med byggrätt och behöver upphävas i genomförandet av detaljplanen.
06-BAP-800.1 Officialservitut (vattentäkt, avlopp) Förman: Flahult 19:11 Last: Flahult 19:8	Rättigheten belastar område med byggrätt och behöver upphävas i genomförandet av detaljplanen.
06-BAP-800.2 Officialservitut (väg) Förman: Flahult 19:11 Last: Flahult 19:8	Rättigheten belastar område med byggrätt och behöver upphävas i genomförandet av detaljplanen.
D-2016-00055355:1 Avtalsservitut (Kraftledning) Förman: Ändamålet 2 Last: Flahult 19:12	Rättigheten kan påverkas i genomförandet av detaljplanen.
D-2016-00055356:1 Avtalsservitut (Kraftledning) Förman: Ändamålet 2 Last: Flahult 19:12	Rättigheten kan påverkas i genomförandet av detaljplanen.
0680K-3559.1 Ledningsrätt (Starkström) Förman: Jönköpings Energinät AB Last: Flahult 19:12, Granarp 1:1, 1:12, m.fl	Ledningsrätten bedöms inte påverkas i genomförandet av detaljplanen.

Tekniska frågor

Utbyggnad allmän plats

I planområdet kommer SMUAB (Södra Munksjön Utvecklings AB) ansvara för att bygga ut allmän platsmark. Detaljplanen omfattar utbyggnader av allmänna anläggningar i form av gator med tillhörande slänter och diken, gång- och cykelvägar, dagvattendammar och dagvattendiken samt byggande av kompensationsmiljöer för groddjur. Utbyggnaden av dessa anläggningar skall ske inom detaljplanens genomförandetid. Utbyggnaden av allmänplatsmark kommer regleras i ett exploateringsavtal mellan kommunen och SMUAB. Kommunen är huvudman inom planområdet och kommer efter utbyggnaden att ta över de allmänna anläggningarna.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

För att genomföra planförslaget kommer SMUAB ha kostnader för upprättandet av detaljplanen, utredningar, rivning och sanering av byggnader, fastighetsbildningsåtgärder och utbyggnad av allmän platsmark. En mindre del av detaljplanekostnaden och anläggningskostnader kommer även Nobia och PLT belastas med, detta regleras med kommande avtal mellan SMUAB och parterna ovan. Smuab bekostar utbyggnaden av allmän platsmark som sedan finansieras med försäljning av industrimark, då Smuab äger merparten av den kommande kvartersmarken. Nybyggnation av VA-ledningar och VA-anläggningar bekostas av kommunen, tekniska kontoret VA-avdelningen. Vid framtida servisanmälningar kommer ordinarie taxa debiteras för anslutningarna. Utbyggnad av elnätet görs av Jönköpings energi, detta finansieras sedan via kommande anslutningsavgifter.

Plankostnader

Det kommer inte att tas ut någon planavgift i samband med kommande bygglov inom detaljplanen. SMUAB står för kostnaden för detaljplanens framtagande och finansierar detta med kommande fastighetsförsäljning.

Inlösen av mark för allmänt ändamål

Den mark som blir allmän platsmark (gata, natur) ska kommunen lösa in. Kommunen kommer inte att ha några kostnader för inlösen av mark som blir allmän platsmark.

Gemensamhetsanläggning

Förrättningskostnader för att upprätta eventuella framtida gemensamhetsanläggningar kommer belasta de fastigheter som berörs. Kommunen kommer inte att ha några förrättningskostnader.

Drift- och investeringskostnader allmän plats

Efter genomförande av detaljplanen kommer kommunen att få ökade kostnader för drift och skötsel av de ytor som i detaljplanen planläggs som allmän plats.

Driftkostnader

Efter genomförande av detaljplanen kommer kommunen att få ökade kostnader för drift och skötsel av de ytor som i detaljplanen planläggs som allmän plats. Redovisade siffror nedan är uppskattade utifrån de förutsättningar som finns idag och kan komma att justeras.

Park/Natur	Kostnad
Gatuträd	400 000 kr/år (i 5 år)
Naturmark, inkl. spång	170 000 kr/år
Naturmark innehållande fördröjningsdammar	166 000 kr/år

Figur 58

Tabell över driftkostnader för park/naturmark

Gata	Kostnad
Gatumark, huvudgata	140 000 kr/år
Gatumark, lokalgata	93 000 kr/år
Gång- och cykelväg	45 000 kr/år
Slåtterytor, ängsmark	375 000 kr/år
Dikesslänter, dagvattendike	170 000 kr/år

Figur 59

Tabell över driftkostnader för gatumarksrelaterade åtgärder

Investeringskostnader

Kommunen kommer eventuellt att ha en investeringskostnad för en spång (3-plankspång) på Granarps mosse, men detta behöver utredas vidare.

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

SMUAB avser att upprätta ett exploateringsavtal med kommunen innan detaljplanen behandlas för antagande i stadsbyggnadsnämnden. Exploateringsavtalet reglerar ansvarsfördelningen avseende utbyggnad av allmän plats, marköverlåtelse, fastighetsbildning m.m. Där regleras också att SMUAB bekostar hela utbyggnaden av allmän plats gata.

Tidplan

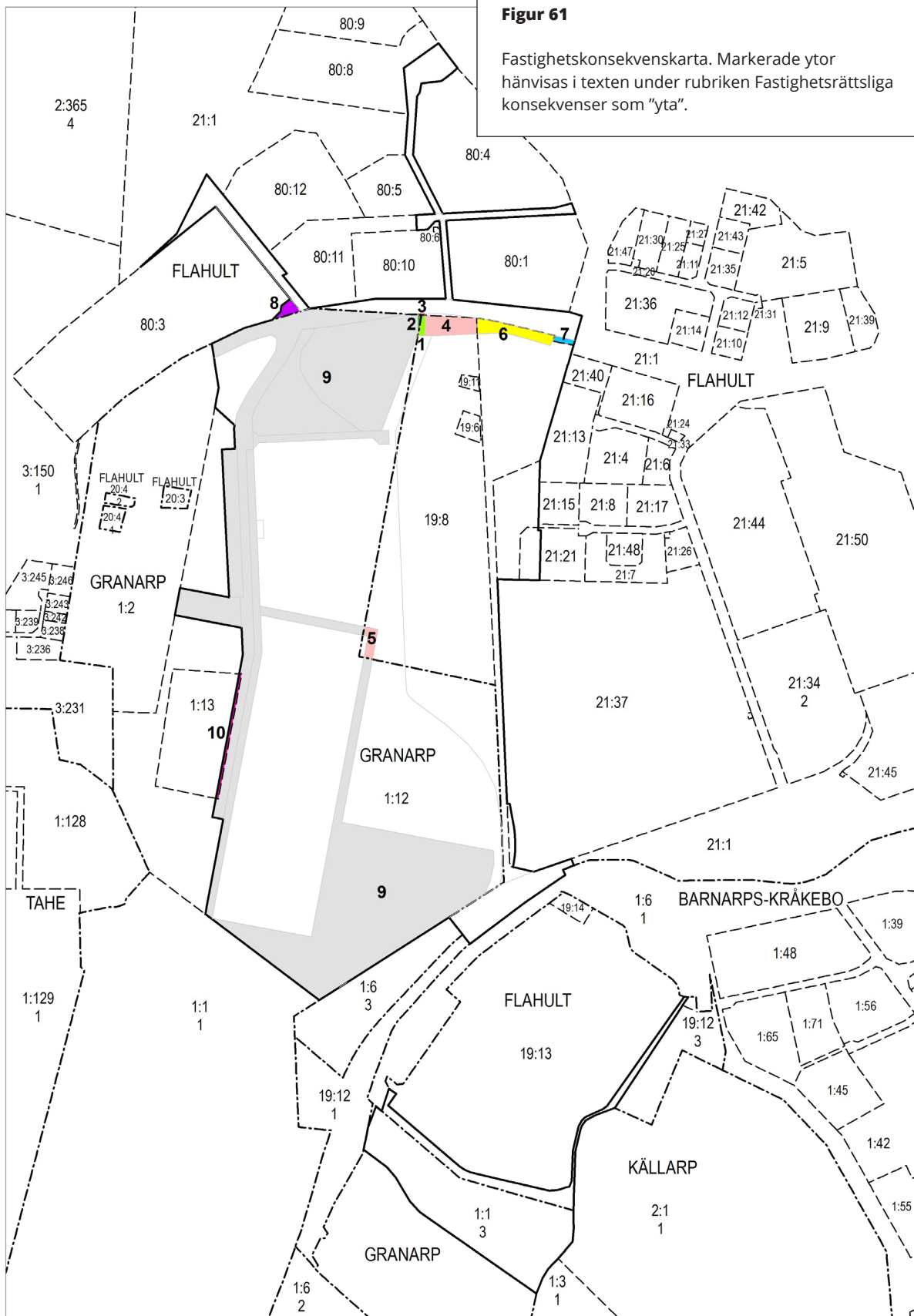
Planarbetet bedrivs enligt följande tidplan:

År	Tidsperiod	Beslut/process
2021	januari	STBN - planuppdrag
2022	januari	STBN - beslut om samråd
	2 februari - 16 mars	Samråd
2024	augusti	STBN - beslut om granskning 1
	6 september - 1 november	Granskning 1
2026	mars	STBN - beslut om granskning 2
	maj (3 veckor)	Granskning 2
	augusti	STBN - beslut om antagande
	augusti/september	Laga kraft (om planen inte överklagas)

Figur 60

Hålltider och tidplan
för ärendet

Fastighetskonsekvenskarta. Markerade ytor hänvisas i texten under rubriken Fastighetsrättsliga konsekvenser som "yta".



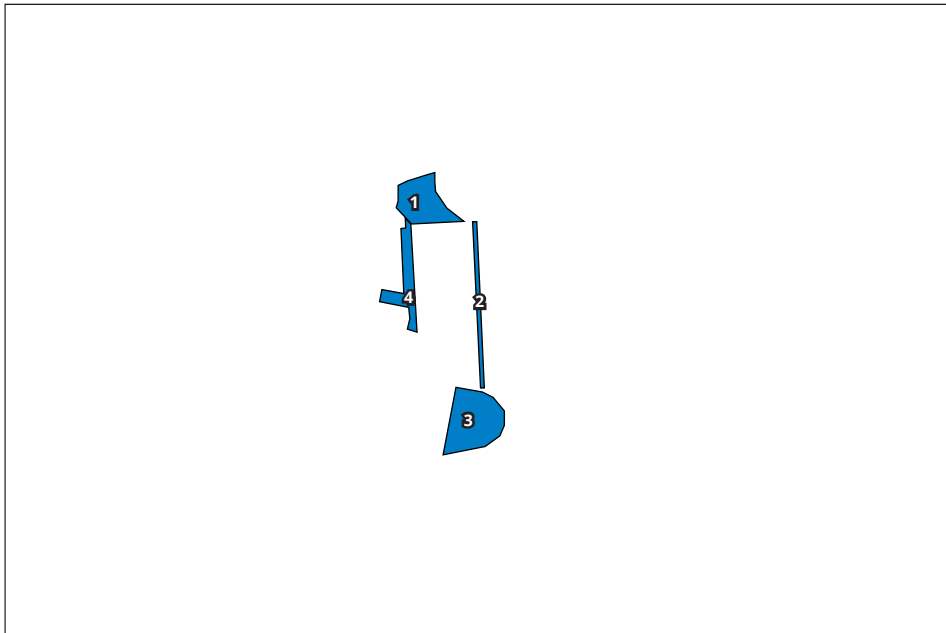
Konsekvenser

Riksentresse

Planförslaget omfattas av riksentressen som berör luftfart, järnväg och väg. Med framtagna trafikutredning redovisas att planförslaget inte medför en negativ påverkan på riksentresset väg (E4:an) förutsatt att ett antal trafikåtgärder genomförs kring Trafikplats Torsvik. Kommunen och Trafikverket ska via en avsiktsförklaring komma överens om hur trafiksituationen ska följas upp, när kommande åtgärder ska genomföras och hur ansvarsfördelningen ser ut. Befintlig kombiterminal och tillhörande järnväg som spåransluter kombiterminalen omfattas av riksentresse för järnväg. Planförslaget föreslår ingen påverkan som förhindrar en fortsatt drift av befintlig kombiterminal. Inom planområdet föreslås högre byggrätter inom industriområdet med en höjdbegränsning motsvarande 30 meter totalhöjd samt en högre telemast på 42 meter totalhöjd. Vid genomförande av granskning kommer Försvarmakten samt Jönköping Airport ges möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget och genom den processen klargöra ifall förslaget har en negativ påverkan på riksentresset luftfart eller inte.

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för centrala tätorten



Figur 62

Utsnitt ur gällande översiktsplan med markeringar över vilka områden (4 områden) som avses i löptexten.

Planförslaget är förenlig översiktsplanens intentioner där mark är i huvudsak utpekad för "verksamheter och industri". I framtagandet av planförslaget har vissa ytor behövt omformas med stöd av framtagna utredningar. För att eftersträva en mer sammanhållen naturmark och bättre avledning av dagvatten i norr föreslås yta avsedd för "verksamheter och industri" och "natur och friluftsliv" byta plats (1). Den gröna korridor som förbinder områdets norra

del med Granarps mosse i söder ges en ny sträckning i syfte för att skapa bättre spridningsvägar för groddjur samt eftersträva en mer större och sammanhållen industriyta (2). Större delar av Granarps mosse undantas från exploatering (3). Inom planområdets norra delar och västerut mot Flahults försöksgård (4) ianspråk tas delar av mark utpekad i översiktsplan för "areell näring" som plats för ny bullervall samt groddjursdammar.

Planprogram för Målö ängar och Målön

Vid framtagandet av gällande översiktsplan har planprogrammets strategiska avvägningar inarbetats i översiktsplanen. Det innebär att planförslagets konsekvenser på planprogrammet är likadan som i gällande översiktsplan. För mer information se underrubriken ovan "Översiktsplan för centrala tätorten"

Nollalternativ

Efterfrågan av planlagd industrimark inom kommunen är hög. Förutom industrimark för nyetableringar behöver även befintliga industriverksamheter i centralnära lägen, utpekade för stadsomvandling i översiktsplanen, kunna erbjudas ett nytt läge inom kommunen. Om planförslagets intentioner inte genomförs (nollalternativ) minskar tillgången av planlagd industrimark vilket påverkar möjligheten för nyetableringar i kommunen. För befintliga industriverksamheter inom stadsomvandlingsområden förväntas ett nollalternativ förhindra eller försena en omlokalisering vilket kan påverka kommunens möjligheter att uppfylla sitt bostadsförsörjningsansvar.

Med en ny kombiterminal intill ett befintligt industriområde med utbyggd järnväg erbjuds verksamhetsutövare utan stickspårsanslutning möjlighet att transportera mer gods via järnväg istället för lastbil. Järnvägstransporter är billigare än transport med lastbil räknat tonkilometer och ger upphov till mindre klimatutsläpp räknat i koldioxidekvivalenter. Vid ett nollalternativ förlorar befintliga verksamhetsutövare möjligheten att transportera gods till en lägre kostnad samt kunna transportera mer gods än vad befintlig kombiterminal mäktar med till en lägre kostnad. För samhället innebär nollalternativet att gods som kunde ha transporterats på järnväg istället fortsätter transporteras med lastbil, vilket leder till uteblivna minskningar av koldioxidutsläpp som konsekvens.

Hälsa och säkerhet

Trafik- och industribuller

Utan åtgärder

Buller är en utbredd miljöstörning och avser dels ett icke önskat ljud som upplevs vara störande, dels lågfrekvent buller. Hörbart buller kan medföra direkt skada för hörseln över längre tid. Lågfrekvent buller kan medföra ökade risker för hjärt- och kärlsjukdomar. Utan åtgärder förväntas planerad industri att ge upphov till en spridning av buller utanför planområdet där boende inom och kring Flahults försöksgård påverkas negativt.

Med åtgärder

Bullerreducerande åtgärder för industribuller säkerställs genom att detaljplanen

ställer krav på skydds- och utförandebestämmelser inom kvartersmark för industriändamål. Utmed ny huvudgata tillkommer krav om utförande av en bullervall för att säkerställa att trafikbullerpåverkan inte överskrider riktvärden kring uteplats för bostäder kring Flahults försöksgård. För att säkerställa att bullerreducerande åtgärder genomförs kombineras bestämmelser inom kvartersmark med administrativa bestämmelser för att säkerställa att startbesked för byggnation inte får ges förrän åtgärderna har genomförts. Med bullerreducerande åtgärder föreligger det ingen risk för människors hälsa kopplat till buller.

Nollalternativ

Om planförslagets intentioner inte genomförs (nollalternativ) tillkommer ingen industri inom planområdet som alstrar buller. Ljudbilden i området förblir oförändrad.

Farligt gods

Utan åtgärder

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter som kan skada människor, djur, miljö, egendom och annat gods om de inte hanteras rätt under transporter eller skyddas mot yttre hot som stöld eller skadegörelse. Identifierade risker inom området avser transport av farligt gods utmed ny matargata (huvudgata) och planerad industribebyggelse öster om gatan samt industribebyggelse öster om planerat spårområde inom planrådets södra del. Om inga skyddsåtgärder genomförs riskerar både planerad och befintlig närliggande bebyggelse att utsättas för en oacceptabel risk vilket kan vid ett olycksscenario medföra dödlig utgång samt förstörelse och skador på egendomar som konsekvens. Utan åtgärder i form av skyddsbestämmelser i detaljplanen kan en ny spårdragning i samband med framtagandet av detaljprojekteringen placeras inom ett nära avstånd till ytor med stadigvarande vistelse, vilket i framtiden riskbedömning överskrider risknivån för vad som är att klassificera som acceptabel risknivå, därmed en oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet.

Med åtgärder

Skyddsbestämmelser i kombination med prickmark, utförandebestämmelser om att byggnader inom 30–40 meters avstånd från farligt godsled ska uppföras med fasad i lägst brandteknisk klass EI 30 samt krav på urspårningsskydd säkerställer att planförslaget beaktar de olycksscenarioer som identifierats i genomförd riskbedömning. De föreslagna riskreducerande åtgärderna innebär att konsekvenserna vid en eventuell olycka begränsas och att exponeringen för människor minskar. Sammantaget bedöms planförslaget, med dessa åtgärder genomförda, inte medföra oacceptabla risker för människors hälsa och säkerhet utan ligga inom en risknivå som anses lämplig.

Nollalternativ

Om planförslaget inte genomförs tillkommer ingen ny huvudgata och därmed ingen riskkälla för transport av farligt gods. Planerat industriområde utgör också en riskkälla, som med ett nollalternativ inte tillkommer. Riskerna inom området förblir därför oförändrade.

Översvämning

Utan åtgärder

Mark inom planområdet utgörs idag till stora delar av jordbruks-, skogs- och mossmark. Vid större skyfall infiltreras regnmängderna naturligt in i marken. Med framtaget planförslag förväntas större delar av planlagd industri- och gatumark inom planområdet att utgöras av hårdgjorda ytor vilket har liten till obefintlig förmåga för naturlig infiltration. Utan åtgärder riskerar ytvatten att inte kunna avledas bort från planområdet med skador på fastigheter och egendomar som konsekvens.

Med åtgärder

För att säkerställa att planförslaget inte medför risker kopplat till översvämning för planerade verksamheter inom planområdet och utanför planområdet har en dagvattenutredning genomförts. I utredningen redovisas vart ytvatten avleds vid ett större skyfall (100-årsregn). I planförslaget föreslås en rad åtgärder för att avleda ytvatten till planerade översvämningssytor åt olika riktningar inom och utanför planområdet. Inom planområdet avser planbestämmelser om marklutning och utdikning av nya diken säkra att ytvatten avleds åt bort från planområdet och vidare utanför planområdet till olika lågpunkter inom respektive avrinningsområde. För att säkerställa rinnvägar från planområdets norra delar vidare norrut till lågpunkterna planläggs rinnvägar som naturmark som i gällande detaljplan är planlagt som industrimark. Krav om avskärande diken inom planområdets södra delar säkerställer att ytvatten från överliggande marker inte leds in i planerad kvartermark och översvämningar planerad industrimark eller spårområde.

Nollalternativ

Om planförslaget inte genomförs bevaras markens förmåga till naturlig infiltration vilket inte medför någon risk för översvämning inom planområdet. Utanför planområdet öster om DHL:s huvudbyggnad finns ett avvattningsdike med flödesriktning från dike i åkermark inom fastigheten Granarp 1:2 (Flahults försöksgård) norr om Tahevägen och förbi DHL:s huvudbyggnad vidare norrut. I planförslaget föreslås delar av detta dike också utgöra rinnväg för ytvatten från planerad industrimark inom planområdet norrut. Diket öster om DHL:s huvudbyggnad är idag planlagd som industrimark. Med planförslaget föreslås mark ändras från industri till naturmark för att säkerställa att marken inte exploateras och stänger möjligheten att avleda ytvatten norrut. Även om planförslaget inte genomförs kan denna risk kvarstå för det dike som avleder ytvatten från Flahults försöksgård norrut. Om redan planlagd industrimark exploateras kan ytvattnet inte ledas norrut vilket kan medföra uppdämning kring åkermarken som tänkbar konsekvens.

Miljö

Växt- och djurarter

Utan åtgärder

Exploateringsgraden av planförslaget begränsas dels av planområdets utbredning samt av förslag till planlagd naturmark. Enligt skadelindringshierarkin ska negativa effekter av exploatering i första hand

undvikas, i andra hand minimeras och i sista hand kompenseras. Med nuvarande planutformning har bland annat en trädbeklädd höjdrygg i planområdets södra del, Granarps mosse samt markområden väster om den planerade matargatan mot Flahults försöksgård undantagits från exploatering. Utan dessa undvikande åtgärder skulle exploateringsgraden öka och planområdet behöva utvidgas västerut samt omfatta den befintliga höjdryggen söder om Nobias fastighet. Trädkullen i den norra delen av planområdet samt höjdryggen i söder hade i ett sådant scenario behövt schaktas eller sprängas för att bereda mark för industriändamål. Avsaknad av planlagd naturmark skulle innebära en ökad risk för påverkan på fridlysta växt- och djurarter, däribland groddjur, knärot och andra skyddade arter, till en nivå som riskerar att utlösa förbud enligt artskyddsförordningen (SFS 2007:845). Även habitat som kan nyttjas av ett flertal fågelarter skulle i större utsträckning gå förlorade, särskilt öppna jordbruks- och gräsmarker som idag fungerar som födosökmiljöer. Utan reservytor och anpassade skyddsåtgärder hade exploateringen därmed kunnat medföra en större lokal förlust av artliv och ekologiska funktioner.

Med åtgärder

Planområdets avgränsning i kombination med att strategiskt utvalda markområden planläggs som naturmark utgör grundläggande skadebegränsande åtgärder. Dessa regleras genom planbestämmelser och styr exploaterings lokalisering och omfattning. Med stöd av framtagna artskyddsutredning genomförs därutöver ett antal riktade skydds- och kompensationsåtgärder. För groddjur, inklusive åkergroda, ska övervintringsplatser, spridningskorridorer, groddjurspassager och groddjursdammar anläggas. Återvätningen av Granarps mosse bedöms återskapa våtmarkskaraktär och därigenom skapa ett gynnsamt habitat för groddjur samt stärka lokala ekologiska samband. Artskyddsutredningen anger även hur och när åtgärder ska genomföras under året för att säkerställa att kompensation sker på ett genomförbart och ekologiskt ändamålsenligt sätt. För grön sköldmossa föreslås att förekomster inom planområdet flyttas till markområden söderut där ett befintligt kluster av arten har identifierats i naturvärdesinventeringen.

Inom planområdet har även blåsippa påträffats. En anpassning av planens utformning för att helt undanta beståndet från exploatering bedöms inte vara möjlig med hänsyn till behovet av ett storskaligt och sammanhängande industriområde. För att bevara artförekomsten lokaliseras därför kompensationsåtgärder inom planområdet. En delvis förflyttning av beståndet planeras till naturmark som undantas från exploatering i den norra delen av planområdet, i anslutning till den trädbeklädda kullen. Den tilltänkta platsen utgör en delvis öppen miljö med inslag av sälg och gran, med liknande ljus- och markförhållanden som den befintliga växtplatsen. Ytterligare ett alternativt läge bedöms finnas nordväst om denna plats. Förflyttningen ska ske under vår eller höst. Svålen tas upp i sjok med underliggande jord för att bevara rotsystemet, och växterna flyttas direkt till den förberedda mottagarplatsen. Arbetet genomförs i samråd med kommunekolog och med viss röjning för att säkerställa lämpligt ljusinsläpp och gynna lövträd. Åtgärden syftar till att möjliggöra långsiktigt bevarande av arten inom planområdet trots exploatering.

Planförslaget innebär att både skogsmark, jordbruksmark och dikad torvmark tas i anspråk, vilket leder till att vissa potentiella fågelhabitat inom planområdet minskar. Samtidigt genomförs flera åtgärder som stärker befintliga värden och skapar nya miljöer för fågellivet. Vissa rapporterade

arter, såsom svart röstjärt, bedöms inte påverkas negativt då arten ofta nyttjar industri- och bebyggda miljöer. Trana och sångsvan häckar i biotoper kring Flahultagölen, ett område som inte omfattas av planförslaget och där nuvarande markanvändning bedöms kunna fortgå. Även tornfalk och ormvråk förekommer i det omgivande landskapet, med fortsatt tillgång till födosöks- och häckningsmiljöer utanför planområdet. Berguv förekommer i regionen men planområdet bedöms inte utgöra lämplig häckningsmiljö för arten.

Stora delar av öppen jordbruks- och gräsmark försvinner genom exploateringen, vilket kan minska lokala födosöksmiljöer. Dock kvarstår betydande sammanhängande jordbruksmarker väster om planområdet, där fortsatt brukande, särskilt vallodling, gynnar arter såsom tornfalk. Gårdsmiljöer i närområdet bedöms fortsatt kunna nyttjas av bland annat ladusvala. Skogsmark i planområdets norra del, inklusive äldre tallbestånd, bevaras. Den framtida kommunala skötseln kan anpassas för att gynna fågellivet genom åtgärder såsom sparande av död ved, utveckling av brynmiljöer, friställning av äldre träd och främjande av en mer lövdominerad blandskog. Anläggandet av nya dagvatten- och groddjursdammar skapar gynnsamma miljöer för insektsproduktion och därmed för fåglars födosök. Återvätningen av Granarps mosse bedöms dessutom gynna våtmarksfåglar. Sammantaget bedöms exploateringen medföra en viss påverkan på habitat som nyttjas av fåglar, men genom planlagd naturmark, riktade åtgärder och tillgång till alternativa miljöer i planområdets omgivning bedöms arternas fortsatta förekomst kunna upprätthållas.

Nollalternativ

Om planområdet inte tas i anspråk för industriändamål bevaras befintliga jordbruks-, moss- och skogsmiljöer, vilka fortsatt utgör habitat för påträffade växt- och djurarter. Granarps mosse är dock idag dikad, vilket medför att torv syresätts och kol frigörs i form av koldioxid. Utan ett genomförande av planförslaget uteblir åtgärder för återvätning av mossen, vilket innebär att potentialen för ökade naturvärden, förbättrad biologisk mångfald och minskade växthusgasutsläpp inte realiseras.

Biotopskyddsområden

Utan åtgärder

Allén inom planområdets norra del och de utdikade diken inom jordbruksmarkslandskapet omfattas av det generella biotopskyddet vilket med planförslaget helt eller delvis ianspråk tas. För att kompensera för de förlorade värdena befintliga biotopskydd innehåller föreslås trädbeklädd kulle i norr bevaras, att minst 23 inhemska träd planteras och att minst 10 holkar sätts upp på lämpliga träd inom eller utanför planområdet. En förutsättning för att kunna genomföra åtgärderna är att mark planläggs som naturmark. Utan planläggning av naturmark för trädkullen i norr är det inte möjligt att på ett tillfredsställande sätt kompensera för de värden som går förlorade till följd av planförslaget.

Med åtgärder

För att kunna möjliggöra för ett skydd av den trädbeklädda kullen i norr samt avsätta mark för kompensation planläggs delar av området som naturmark.

Utan åtgärder

Allén inom planområdets norra del och de utdikade diken inom jordbruksmarkslandskapet omfattas av biotopskydd.

Ianspråktagande av jordbruksmark

Utan åtgärder

Inom och utanför planområdet finns jordbruksmark på mark som ägs av SMUAB. Utan en begränsning av planområdets utbredning kunde planförslaget även omfattat ytor väster om planerad matargata (huvudgata). För att säkerställa att planläggningen inte skulle medföra några risker för de boende kring Flahults försöksgård kunde området planläggas som yta avsedd för icke-störande verksamheter (Z).

Med åtgärder

Med föreslagen exploatering tillkommer olika risker och störningar vilket behöver säkerställas med olika åtgärder. Vid ett ianspråktagande av jordbruksmark förväntas landskapsbilden påverkas till följd av det öppna jordbrukslandskapet exploateras och delvis ersätts till förmån för industriverksamheter. För att lindra exploateringsens omgivningspåverkan mot befintliga småhus kring Flahults försöksgård har ytor närmst Flahults försöksgård som ägs av SMUAB undantagits från exploatering. Med ny matargata föreslås en ny gatusektion även inrymma plats för en ny trädallé vilket inte bara ersätter befintlig trädallé inom planområdet utan även på sikt lindrar den visuella påverkan industrierna har sett från Flahults försöksgård.

Nollalternativ

Utan en exploatering kan jordbruksmarken bevaras som en befintlig naturresurs. Större delar av jordbruksmarken inom planområdet utgörs av torvmark och är ofta vattensjuk. Marken har tidigare används för produktion av gräs vilket skulle kunna bli en tänkbar användning av marken om planförslagets intentioner inte genomförs.

Miljökvalitetsnormer - Vatten

Utan åtgärder

Ekologisk status för vattenrecipienterna är idagsläget "Måttlig ekologisk status" med framtida mål "God ekologisk status 2033". Den kemiska statusen "Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus" med framtida mål "God kemisk ytvattenstatus 2027". Nya fördröjningsdammar inom planområdet ska inte bara fördröja utan även rena dagvattnet så att det inte försämrar vattenrecipienten negativt med avseende ekologisk och kemisk status. Om fördröjningsdammar inte utförs med en renande funktion förväntas närsalter och kvicksilver att tillföras vattenrecipienten och medföra en försämrad kemisk status.

Med åtgärder

Om dagvattendammarna inom planområdet innehar både en fördröjande och renande funktion förväntas inte planförslaget medföra till en försämring enligt vattendirektivet och vattenrecipienternas ekologiska och kemiska status.

Nollalternativ

Om planförslaget inte genomförs förväntas tillkommer varken industrimark som kräver fördröjning och rening av dagvatten, men heller inga dagvattenområden. Området förblir ett öppet jordbrukslandskap med låg bördighet och stora arealer av mossetorv.

Infrastruktur

Trafiksystemet

Utan åtgärder

Vid rusningstrafik är Trafikplats Torsvik idag överbelastad och utan att kapacitetsförstärkande åtgärder förväntas planförslaget att förvärra ett redan befintligt problem kring trafikplatsen, med sämre trafikflöde och risk för olyckor då det har påträffats att det råder köbildning vid avfarter från E4:an.

Med åtgärder

För att säkerställa en god framkomlighet behöver ett antal olika trafikåtgärder genomföras vilket säkerställs genom den avsiktsförklaring som kommunen och Trafikverket ska ingå avtal om. Ett flertal åtgärder planeras att genomföras under kvartal 1-2 2026 och behöver vara påbörjade innan detaljplanen kan antas.

Nollalternativ

Om detaljplanen inte antas förväntas nuvarande trafiksituation kring Trafikplats Torsvik ändå kvarstå, och behovet av kapacitetsförstärkande åtgärder förväntas ändå behövas. Utan planläggning förväntas antalet fordonsrörelser i anslutande trafiksystem minska.

Tekniska frågor

Dagvattendammar

Utan åtgärder

Vid ett genomförande av detaljplanen förväntas mer mark hårdgöras vilket undantränger dagvatten som idag infiltreras naturligt inom planområdet. Om dagvattendammar inte anläggs inom planområdet riskerar det att medföra till en ytterligare belastning på det kommunala VA-nätet med risker för översvämningar inom planområdet och för fastigheter nedströms utanför planområdet.

Med åtgärder

Med föreslagna dammar förväntas all nederbörd inom planområdet motsvarande ett 10-årsregn eller mindre att fördröjas inom befintliga eller planerade dagvattendammar.

Nollalternativ

Om detaljplanen inte genomförs förväntas inte dagvattensituationen påverkas

Undersökning av betydande miljöpåverkan

För att klarlägga om planen kan innebära en betydande miljöpåverkan har en undersökning av miljöpåverkan genomförts med stöd av en checklista, se bilaga (Bilaga Q - Undersökning av betydande miljöpåverkan). Kommunen genomför en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och 6 kap. 6 § i miljöbalken (SFS 1998:808) och bedömningen har utgått från kriterierna upptagna miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) och särskilt 2-5§, 10-13 §§ samt annan lagstiftning som berör undersökningen.

Sammanvägd bedömning

Planförslaget föreslår en förändrad markanvändning från jordbruks- och naturmark till i huvudsak mark för industriändamål, i direkt anslutning till befintligt industriområde. De huvudsakliga miljöeffekterna bedöms avse ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark, påverkan på naturvärden och biotopskyddade objekt, förändrad landskapsbild, ökade trafikflöden samt trafik- och industribuller. Delar av påverkan är irreversibel/oåterkallig, framför allt avseende ianspråktagandet av jordbruksmarken.

Samtidigt har området sedan pekats ut i kommunens översiktsplan som plats för industri- och verksamhetsområde, där detaljplanen utgör den första planetappen i genomförandet av planprogrammet för Målö ängar och Målön.

Ett flertal utredningar har tagits fram inom ramen för planarbetet, bland annat naturvärdesinventeringar, artskyddsutredning, dagvattenutredning, bullerutredning, riskbedömning samt trafikutredning. I plankartorna begränsas exploateringsgraden med stöd av framtagna utredningar och tidigare planeringsunderlag.

De sammantagna/kumulativa effekterna bedöms främst uppstå genom successiv utbyggnad av Torsviks industriområde, framför allt i form av ökad trafik och bullerpåverkan. Dessa effekter har analyserats och bedöms kunna hanteras genom planerade trafikåtgärder, bullerreducerande åtgärder varav sistnämnda krävs med planbestämmelser. Miljökvalitetsnormer för vatten bedöms inte påverkas negativt. Planen bedöms inte påverka riksintressen på ett betydande sätt att det förhindrar funktionen av berörda riksintressen.

Vid en sammanvägd bedömning av planens omfattning, lokalisering samt miljöeffekternas typ, utbredning och varaktighet konstateras att påverkan i huvudsak är lokal och förutsebar samt möjlig att förebygga, begränsa eller kompensera genom föreslagna åtgärder.

Ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan och att det därför saknas skäl till att genomföra en strategisk miljöbedömning. Planläggningen innebär heller inte någon fara för hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 2 kap 5 § samt 9 §.

Länsstyrelsen har tidigare delat kommunens bedömning om att detaljplanen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet framgår i

Länsstyrelsens granskningsyttrande daterat 2024-10-29 vilket återfinns i detaljplanens granskningsutlåtande; Granskningsutlåtande 1.

Stadsbyggnadsnämnden har tidigare delat Stadsbyggnadskontorets bedömning vilket framgår i tjänsteskrivelsen för nämndbeslut daterat 2024-08-22 (Stbn/2021:411, § 272).

Omgivningspåverkan

Bostäder

Utan åtgärder

För bostäderna kring Flahults försöksgård förväntas omgivningspåverkan vara större än för bostäderna kring Granarpssjön i söder. Befintlig höjdrygg i söder mot Granarpssjön har inte bara en visuell avskärmade effekt utan även minskar även bullerpåverkan. En motsvarande funktion saknas inom planområdets norra del som utgörs av flacka markområden. Utan planerade skyddsåtgärder förvänta exploateringen medföra till ökat ljudbuller vilket överskrider bullerriktvärden vilket i sig utgör en olägenhet för boende kring Flahults försöksgård.

Med åtgärder

Med planerade skyddsåtgärder kopplat till buller förväntas bullerriktvärden inte överskridas. Delar av befintlig jordbruksmark inom SMUAB:s ägo undantas från exploatering vilket lindrar omgivningspåverkan. Det är dock oundvikligt att helt kompensera för planförslagets omgivningspåverkan på landskapsbilden i form av planbestämmelser.

Nollalternativ

Utan ett genomförande av planförslaget tillkommer inga industriverksamheter vilket medför till ett bevarande av landskapsbilden och det öppna jordbrukslandskapet inom planområdets norra del. På längre sikt behöver jordbruksmarken fortsatt brukas för att landskapsbilden av ett öppet jordbrukslandskap ska bevaras.

Allmänna och enskilda intressen

Allmänna intressen

Planförslaget tillgodoser flera betydande allmänna intressen. Ett centralt sådant är kommunens och regionens långsiktiga näringslivsutveckling genom att möjliggöra utbyggnad av industri- och logistikverksamhet i ett strategiskt läge i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde på Torsvik och LogPoint South Sweden. Områdets närhet till E4 och järnväg skapar goda förutsättningar för effektiva och mer hållbara transporter, vilket stärker den regionala infrastrukturen och bidrar till ett robust transportsystem av nationell betydelse.

Planförslaget stödjer även riksintresset för järnväg genom att möjliggöra utvecklingsförutsättningar för en ny kombiterminal med tillhörande spåranläggningar samt beaktar riksintresset för väg och totalförsvarets intressen

kopplade till luftrum och höjdbegränsningar. Sammantaget bidrar planen till en effektiv mark- och transporthushållning där funktioner lokaliseras till ett redan infrastrukturellt välutrustat och utpekade verksamhetsområde, i linje med gällande översiktsplan och planprogram.

Planförslaget tillgodoser även allmänna intressen kopplade till naturmiljö, biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Naturvärden inom och i anslutning till planområdet har identifierats genom naturvärdesinventeringar och artskyddsutredning, vilka har legat till grund för planens avgränsning och utformning. Genom att undanta värdefulla naturmiljöer från exploatering, planlägga sammanhängande naturmark samt genomföra riktade skydds- och kompensationsåtgärder bedöms påverkan på växt- och djurliv kunna begränsas. För fridlysta och skyddade arter såsom groddjur, grön sköldmossa och blåsippa vidtas artspecifika åtgärder i form av exempelvis nya lek- och övervintringsmiljöer, spridningskorridorer, återvätning av Granarps mosse samt kontrollerad förflyttning av växtpopulationer inom planområdet. När det gäller fågellivet innebär planförslaget att vissa habitat, främst öppna jordbruks- och gräsmarker, minskar lokalt, men detta motverkas genom bevarade skogsbestånd, nyanlagda vatten- och våtmarksmiljöer, trädalléer samt möjlighet till anpassad kommunal skötsel av naturmark. Därutöver finns alternativa och kompletterande födosöks- och häckningsmiljöer i planområdets omgivning som bedöms upprätthålla förutsättningar för arters fortsatta förekomst.

Enskilda intressen

De enskilda intressena i planen är främst knutna till berörda fastighetsägare, verksamhetsutövare och närboende. Fastighetsägare inom planområdet och tillika exploatör har ett intresse av att kunna utveckla och exploatera området med så få begränsningar som möjligt samt att säkerställa fastigheternas ekonomiska värde och framtida användbarhet. För de markägare vars jordbruksmark tas i anspråk föreligger ett enskilt intresse av att behålla markens brukningsvärde och ekonomiska funktion. Ett ianspråktagande kan innebära förändrade förutsättningar för fortsatt jordbruksdrift och påverka markens värde. Även närboende i angränsande områden berörs genom sitt intresse av en god boendemiljö med begränsade störningar i form av trafik, buller och förändrad landskapsbild. Dessa intressen rör såväl livskvalitet som fastighetsvärden och trygghet i närområdet.

Sammanvägd bedömning

Vid en samlad avvägning bedöms de allmänna intressena av att möjliggöra en strategiskt lokaliserad och infrastrukturellt effektiv utbyggnad av industri- och logistikverksamhet, inklusive en ny kombiterminal, väga tungt. Planområdet är lokaliserat i direkt anslutning till befintlig verksamhetsmark och utbyggd regional infrastruktur i form av E4 och järnväg, vilket skapar förutsättningar för en koncentrerad och resurseffektiv markanvändning. Jämfört med alternativa lokaliseringslösningar innebär detta en samlad utbyggnad som i större utsträckning nyttjar befintliga strukturer och därmed bidrar till en mer ändamålsenlig hushållning med mark, energi och transporter.

Planförslaget medför samtidigt konsekvenser för naturmiljö, jordbruksmark och lokala livsmiljöer för växt- och djurarter. Inom planområdet har flera skyddade och fridlysta arter påträffats, däribland groddjur, grön sköldmossa och blåsippa, vilka omfattas av artskyddsförordningen. Vidare innebär exploateringen att vissa habitat som kan nyttjas av fåglar, särskilt öppna

jordbruks- och gräsmarker, minskar lokalt. Dessa konsekvenser har hanterats genom undvikande, begränsande och kompenserande åtgärder i enlighet med skadelindringshierarkin. Åtgärderna omfattar bland annat avsättning av sammanhängande naturmark, nyplantering av en trädallé utmed huvudgatan, återvätning av Granarps mosse, anläggande av nya vatten- och våtmarksmiljöer, nya spridningskorridorer och övervintringsplatser för groddjur, artspecifika skyddsåtgärder för grön sköldmossa samt kontrollerad förflyttning av blåsippebestånd inom planområdet. För fågellivet bedöms påverkan delvis begränsas genom bevarande av naturmark, där nyanlagda dammar och våtmarker med ökad insektsproduktion skapar nya födosöks- och häckningsmiljöer.

Planen innebär även en förändring av landskapsbilden genom att mark som idag utgörs av jordbruks-, moss- och skogsmark successivt omvandlas till ett storskaligt verksamhetsområde. Detta påverkar kulturlandskapets karaktär och upplevelse, särskilt i planområdets västra delar i anslutning till Flahults försöksgård och kvarvarande jordbruksmarker. Denna påverkan har beaktats genom planens avgränsning och utbredning västerut åt försöksgården samt i detaljplanens södra del mot höjdryggen som avgränsar planområdet från bostäderna kring Granarpssjön.

För omkringliggande bostadsfastigheter medför planförslaget förändrade förhållanden avseende buller, trafik, ljus och visuell påverkan. För att begränsa den faktiska och upplevda påverkan vidtas särskilda skydds- och anpassningsåtgärder, bland annat i form av bullervallar, bulleravskärmande byggnadsutformning, säkerhetsavstånd samt lokalisering av störningskänsliga funktioner till delar av området där påverkan på bostäder minimeras och inte överskrider utredda riktvärden. Sammantaget bedöms dessa åtgärder innebära att planen inte medför en olägenhet för boendemiljön i angränsande områden.

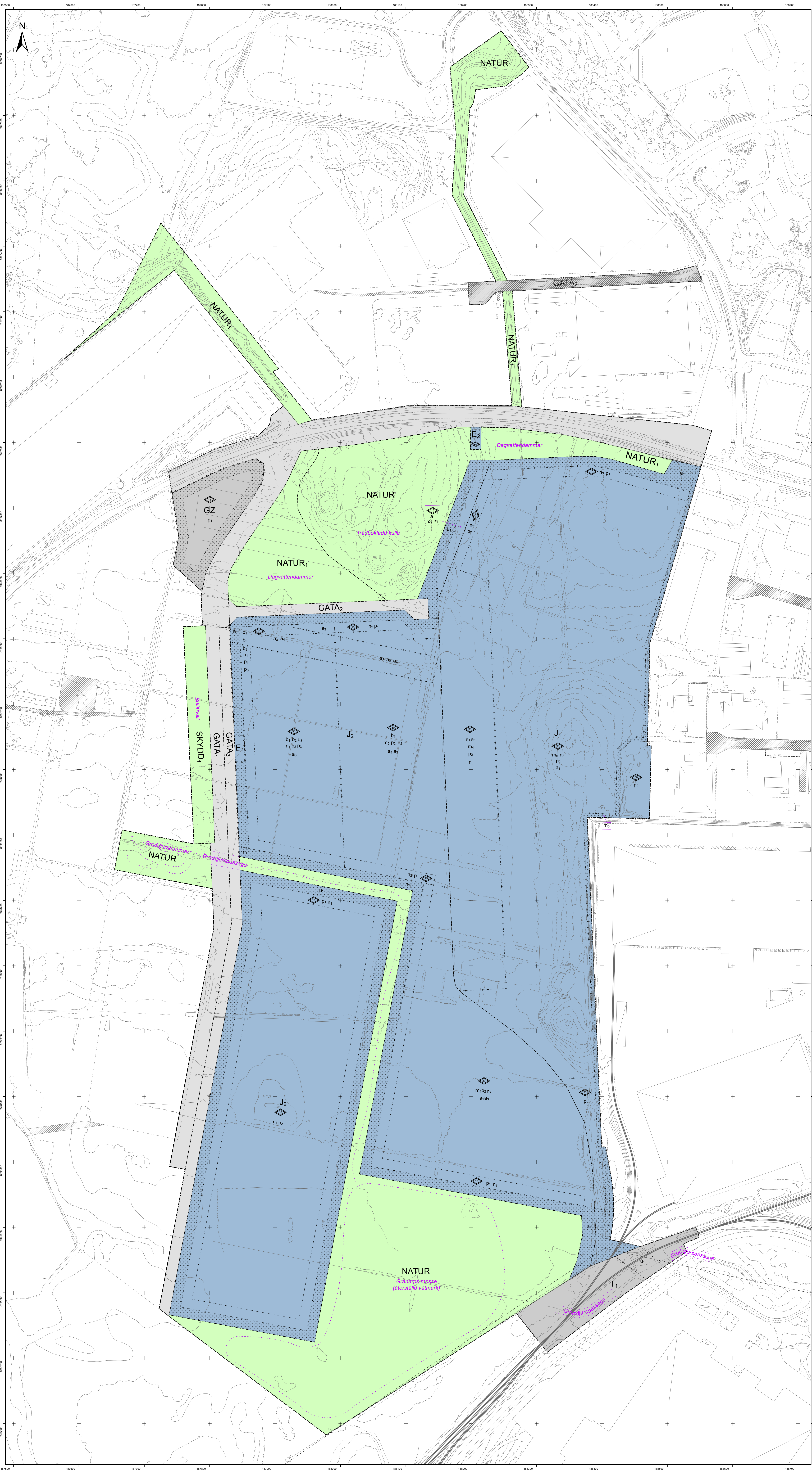
Mot bakgrund av planens betydelse för kommunens och regionens långsiktiga näringslivsutveckling, transportsystem och strategiska markanvändning samt med beaktande av föreslagna skydds-, anpassnings- och kompensationsåtgärder, bedöms de allmänna intressena sammantaget väga tyngre än de motstående enskilda intressena.

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Administrativ gräns
- Egenskapsgräns och administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

- GATA₁ Huvudgata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- GATA₂ Lokalgata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- GATA₃ Dagvattenområde, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- NATUR₁ Naturområde, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- NATUR₂ Dagvattenområde, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- SKYDD₁ Bullervall, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Kvartersmark

- J₁ Industri, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- J₂ Industri, kombiterminal ej tillåten, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- GZ Drivmedelförsäljning, Verksamheter, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- E₁ Pumpstation och transformatorstation, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- E₂ Telemast, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- T₁ Järnväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Omfattning

- Högsta totalhöjd är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Marken får inte förses med byggnad, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Störningsskydd

- m₁ Avskärande dike eller lösning med motsvarande teknisk funktion ska anläggas inom användningsområdet och placeras så att den avskärar byggnader inom användningsområdet från inkommande ytvatten uppströms. Om gång- och/eller körbar förbindelse anordnas ska ytvatten ledas via kulvert under gång- och körbar yta. Avskärande dike ska utföras så att ytvatten avleds mot avskärande dike inom egenskapsområdet med egenskapsbestämme (n2), PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.
- m₂ Avskärande dike ska anläggas inom egenskapsområdet med stäckning från lokalgata i norr till naturmark i söder med funktion att avleda dag- och ytvatten norrut eller söderut. Om gång- och/eller körbar förbindelse anordnas ska ytvatten ledas via kulvert under gång- och körbar yta, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.
- m₃ Avskärande dike ska anläggas inom egenskapsområdet med avrinning mot befintliga dagvattendammar norrut. Om gång- och/eller körbar förbindelse anordnas ska ytvatten ledas via kulvert under gång- och körbar yta, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.
- m₄ Om marken ska nyttjas för kombiterminal och specifikt hanteringspär och/eller operativa lagringsytor ska ett minsta bullerskydd motsvarande 6,0 meter utföras och placeras så bullerskydd avskärmas spridning av buller mot bostäder i väst utifrån planområdet, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- m₅ Minsta avstånd mellan industripar (skadat från spårmet) och byggnad är 7 meter. Om industrispar placeras på ett avstånd motsvarande 7-10 meter från byggnad ska skyddsstrålen ska påbörjas minst 10 meter före och efter berörd delsträcka av industrispar, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.
- m₆ Avskärande dike eller avrinningsdike ska utföras och avleda dag- och ytvatten mot dagvattenområdet i norr och bort från avskärande dike (n2). Om gång- och/eller körbar förbindelse anordnas ska ytvatten ledas via kulvert under gång- och körbar, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

Utfart

- o Utfartsförbud. Körbar förbindelse för motorburen trafik får inte anordnas, PBL 4 kap. 9 §

Placering

- p₁ Byggnad ska placeras minst 7,5 meter från fasthetsgräns. Byggnad får inte placeras inom 5,0 meter från transformatorstation eller markkabel för högspänning, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- p₂ Byggnad ska placeras minst 15,0 meter från fasthetsgräns. Byggnad får inte placeras inom 5,0 meter från transformatorstation eller markkabel för högspänning, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- p₃ Byggnad ska placeras i anslutning till (GATA1) med längsta som vetter mot (GATA1) för att få till en bulleravskärmningseffekt. Byggnad med bulleravskärmningseffekt ska antingen placeras på ett största avstånd motsvarande 15 meter från fasthetsgräns (mot inliggande industriområde), eller att resterande avstånd utöver 15 meter ersätts av bullerskydd. Bullerskyddet ska vara minst 10,0 meter över marknivå. Bestämmelsen gäller enbart för den byggnad med bulleravskärmningseffekt som placeras närmast huvudgatan (GATA1) och omfattar inte andra byggnader inom egenskapsområdet, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Mark

- n₁ Marken ska lita minst 0,3% västerut så att dag- och ytvatten avleds till användningsområde för dagvattenområde (GATA3), PBL 4 kap. 10 §
- n₂ Marken ska lita minst 0,3% östvärdet så att dag- och ytvatten avleds till avskärande dike, PBL 4 kap. 10 §
- n₃ Marken ska lita minst 0,3% in mot avskärande dike (m6) så att dag- och ytvatten inom egenskapsområdet leds bort från avskärande dike (n2), PBL 4 kap. 10 §
- n₄ Markens höjd får inte ändras, PBL 4 kap. 10 §

Utförande

- b₁ Byggnad med bulleravskärmningseffekt ska ha lastbär, fläktar, kylaggregat och andra motsvarande bullerkällor placerade på byggnadens östra fasad. Om ljudkällor placeras på tak och belaggt minst 10 meter över angränsande marknivå ska ljudkällor riktas österut eller avskämmas med bullerdämpande åtgärd så att bullerutvärden innehåller för bostäder i väst utanför planområdet, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- b₂ Byggnad som placeras inom ett avståndsnivå på 30-40 meter från GATA1 ska ha fasad utfört i minsta brandteknisk klass EI-30, ha obrännbar fasad samt ha utrymningvägar som vetter bort från farlig godsed (GATA1), PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- b₃ Byggnad som placeras närmast (GATA1) ska ha en minsta nockhöjd motsvarande 10 meter över marknivå för att byggnad ska uppnå en bulleravskärmningseffekt, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år., PBL 4 kap. 21 §

Villkor för startbesked

- a₁ Startbesked får inte ges för byggnad förin avskärande dike eller lösning med motsvarande teknisk funktion har kommit till stånd. Kvartersmark, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p.
- a₂ Startbesked får inte ges för kombiterminal och mark avsedd för hanteringspär och operativa ytor förin bullerskydd har kommit till stånd. Kvartersmark, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p.
- a₃ Startbesked får inte ges för byggnad förin byggnad med bulleravskärmningseffekt närmast (GATA1) har kommit till stånd har kommit till stånd. Kvartersmark, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p.

Ändrad lovplikt, fasthetsplan

- a₄ Marklov krävs även för igenläggning av diken med förekomst av groddjur. Vid lovprövning ska samråd ske med kommunteknisk för att säkerställa att nödvändiga skyddsåtgärder har genomförts enligt artskyddsutredning. Kvartersmark, PBL 4 kap. 15 § 1 st 3 p.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

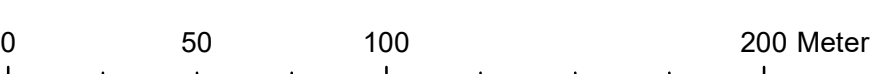
- u₁ Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Kvartersmark, PBL 4 kap. 6 §

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje - Heldragen
- Illustrationslinje - Streckad
- Text
- Illustrationstext

Detailplan för Flahult 19:8 m.fl. (Plankarta 1 av 2)	Granskningshandling	
	Upprättad: 2026-03-11	
	Antagande:	8V
	Laga kraft:	
	Diarenummer:	Sbn/2021:411
ÖNKÖPINGS KOMMUN		
Planarkitekt: Mattias Bustos		

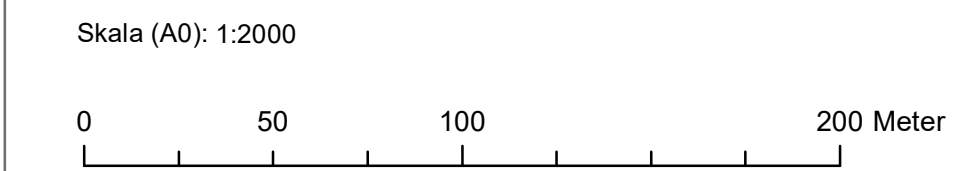
Skala (A0): 1:2000



Grundkarta över del av Jönköping i Jönköpings kommun
Fastighetsindelning: februari 2026
Markkomplettering: februari 2026
Koordinatsystem: SWEREF99 13 30
Projektion: Transverse Mercator
Höjdsystem: RH2000
Byggnadernas begränsningslinjer utgöres av fasadlinjer eller takkonturer

Grundkartans riktighet bestyrkes
Jönköping den 24 februari 2026
Ingvar Röjder
Kartavdelningen Stadsbyggnadskontoret

SFS-nummer: PBL 2010:900



Grundkarta över del av Jönköping i Jönköpings kommun
Fastighetsindelning: februari 2026
Markkomplettering: februari 2026
Koordinatsystem: SWEREF99 13 30
Projektion: Transverse Mercator
Höjdsystem: RH2000
Byggnadernas begränsningslinjer utgöres av fasadlinjer eller takkonturer

Grundkartans riktighet bestyrkes
Jönköping den 24 februari 2026

Ingvar Rödjer
Kartavdelningen Stadsbyggnadskontoret

SFS-nummer: PBL 2010:900

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar

Endast angiven användning och utformning är tillåten

Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

-  Planområdesgräns
 Användningsgräns
 Egenskapsgräns
 Administrativ gräns
 Egenskapsgräns och administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

- ### Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap
- | | |
|--------------------|---|
| GATA ₁ | Huvudgata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p. |
| GATA ₂ | Lokalgata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p. |
| GATA ₃ | Dagvattenområde, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p. |
| NATUR | Naturområde, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p. |
| NATUR ₁ | Dagvattenområde, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p. |
| SKYDD | Buffervall, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p. |

Kvartersmark

- | | |
|-------|--|
| J_1 | Industri, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p. |
| J_2 | Industri, kombiterminal ej tillåten, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p. |
| GZ | Drivmedelsförsäljning, Verksamheter, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p. |
| E_1 | Pumpstation och transformatorstation, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p. |
| E_2 | Telemast, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p. |
| T_1 | Järnväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p. |

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Omfattning

-  Högsta totalhöjd är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p
- Marken får inte förses med byggnad, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Störningsskydd

- [illegible]

Utfart

- Utfraktsförbud. Körbar förbindelse för motorburen trafik får inte anordnas, PBL 4 kap. 9 §

Placering

- p1** Byggrads plasseres minst 7,5 meter fra festhetsgräns. Byggrad får inte placeras inom 5,0 meter från transformatorer eller markbär för högsäpning. PBL 4. kap. 16 § 1 s t p.
- p2** Byggrads plasseres minst 15,0 meter från festhetsgräns. Byggrad får inte placeras inom 5,0 meter från transformatorer eller markbär för högsäpning. PBL 4. kap. 16 § 1 s t p.
- p3** Byggrads plasseres i anslutning till GATAs (och) mest långsida som vetter mot GATAs för att bli en bulleravskärmningseffekt. Byggrads minst bulleravskärmningseffekt ska  rj ntas placeras p r ett stråt avl st motsvarande 15 meter från bullerskydds (mot tillg ngande industrimark), eller  rj nt resterande avl st  r l ver 15 meter ersättas av bullerskydds. Bullerskydds ska vara minst 10,0 meter över marknivå. R stelsen gäller enbart f r byggrads minst bulleravsk rmningseffektens placering n r minst huvudsattens (GATAs) och omfattar inte andra byggrader inom  genskapsomr det. PBL 4. kap. 16 § 1 s t p.

Mark

- | | |
|----------------|---|
| n ₁ | Marken ska lita minst 0,3% västerut så att dag- och ytvatten avleds till användningsområde för dagvattnet (GÅTA3), PBL 4 kap. 10 § |
| n ₂ | Marken ska lita minst 0,3% öst/sydöst så att dag- och ytvatten avleds åt avskärande dike , PBL 4 kap. 10 § |
| n ₃ | Marken ska lita minst 0,3% in mot avskärande dike (m6) så att dag- och ytvatten inom egendomsområdet leds bort från avskärande dike (m2), PBL 4 kap. 10 § |
| n ₄ | Markens höjd får inte ändras, PBL 4 kap. 10 § |

Utförande

- b₁ Byggnad med bulleravskärmende effekt ska ha lastkylor, kylgläddaggregat och andra motsvarande bulleravskärningsåtgärder på byggnadens östra faset. Om ljudkällor placeras på tak och beläggat minst 10 meter över angränsande marknivå ska ljudkällor rikta österut eller avskärmas med bullerändamål som står i bullerkränkningszonen innehålls för bostäder i väst utvalda planområden. PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- b₂ Byggnad som placeras inom ett avståndsinnehåll på 30-40 meter från GAT1 ska ha fasad utförd i minst en av de tekniska klasser C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10, ha enbart en fasad samlat på utrymningsslag och vetter bort från farligt godset (GAT1). PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- b₃ Byggnad som placeras närmast (GAT1) ska ha en minst ena niohögj motståndande 10 meter över marknivå för att byggnad ska uppnå en bulleravskärmningseffekt. PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år. , PBL 4 kap. 21 §

Villkor för startbesked

- | | |
|----------------|--|
| a ₁ | Startbesked får inte ges för byggnad förrän avskärande dike eller lösning med motsvarande teknisk funktion har kommit till stånd. Kvarterismark, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p. |
| a ₂ | Startbesked får inte ges för kombimaterial och mark avsedd för hanteringsgödsel och operativa ytor förrän bullerskydd har kommit till stånd. Kvarterismark, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p. |
| a ₃ | Startbesked får inte ges för byggnad förrän byggnad med bulleravskärmande effekt närmast (GATA1) har kommit till stånd har kommit till stånd. Kvarterismark, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p. |

Ändrad lovplikt, fastighetsplan

- a4 Marklov krävs även för igenläggning av diken med förekomst av groddjur. Vid lovprövning ska samråd ske med kommunekolog för att säkerställa att nödvändiga skyddsåtgärder har genomförts enligt artskyddsutredning. Kvartermark, PBL 4 kap. 15 § 1 st 3 p.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

- Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Kvartersmark, PBL 4 kap. 6 §

ILLUSTRATIONER

- | | |
|---|--------------------------------|
| | Illustrationslinje - Hældragen |
| | Illustrationslinje - Streckad |
| | Illustrationstext |

Detaljplan för Flahult 19:8 m.fl. (Plankarta 2 av 2)	Granskningshandling Upprättad: 2026-03-11
 ÖNKÖPINGS KOMMUN	Antagande: <i>AV:</i> Laga kraft:
Planarkitekt: Mattias Busto	Dokumentnummer: Sblm/2021-411