

Granskningsutlåtande 1

► **Detaljplan: Flahult 19:12 och Barnarps-Kråkebo 1:6
(Målöns verksamhetsområde)**

Stadsdel: Torsvik

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 planprocessen bedrivits?

Stadsbyggnadskontoret har sedan år 2021 arbetat med en detaljplan för industri och ny kombiterminal i västra Torsvik. Detaljplanen utgör den första planetappen av planprogram Målö ängar och Målön. Stadsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna ärendets planhandlingar (samrådsversion) för samråd 20 januari 2022. Under samrådstiden 2 februari till 16 mars 2022 år 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. Vid webbsändningen tilläts allmänheten att delta via en digital livechatt. 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 1 bedrivits?

Efter samrådet justerades planhandlingarna. Stadsbyggnadsnämnden informerades i ärendet och beslutade att godkänna ärendets planhandlingar (granskningsversion) 22 augusti 2024. Under granskningstiden 6 september till 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 granskning har detaljplanen delats upp i två separata detaljplaner varav rubricerad detaljplan avser det södra planområdet och avser planläggning av ett nytt spårområde. Fördelen med att bryta upp planen i två separata detaljplaner är att respektive detaljplan kräver olika grader av utredningsbehov vilket i sig för med sig olika tidplaner. Det planområde som rubricerad detaljplan avser har enbart varit tillgängligt för allmänheten att tycka till om vid ett tillfälle. Av detta skäl planeras en ny granskning (granskning 2) att genomföras för rubricerad detaljplan.

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 inkommit 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".

Ett flertal av inkomna yttrande avser frågor som berör detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde). Vid framtagande av antagandehandlingar för den detaljplanen kommer samtliga yttranden att bemötas i det granskningsutlåtandet för det ärendet.

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

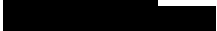
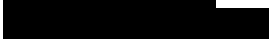
Kommunala bolag, nämnder och förvaltningar

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 Länsstrafik	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.		2024-09-27
13.		2024-11-01
14.		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 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”. 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 standar 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 Möbelvägen/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

Befintlig kombiterminal på Torsvik spåransluts via befintlig järnväg (Månsarp - Torsvik) och utgör ett riksintresse för kommunikationer, järnvägar. I Trafikverkets riksintresseanspråk har även ett flertal privatägda stickspår på Torsvik pekats ut, varav ett spåransluter fastigheten Barnarps-Kråkebo 1:65. I framtaget planförslag föreslås samma privata stickspår spårförgrenas med ett nytt spår vidare söderut för att möjliggöra godstågstransporter till och från fastigheten Flahult 19:13 (Nobias fabrik).

Stadsbyggnadskontoret bedömer att en förlängning av föreslaget spårområde söderut inte påverkar riksintresset negativt. Föreslagen spårväxel och spårförgrening utmed privata stickspår till Barnarps-Kråkebo 1:65 påverkar inte på något sätt påverkar tillgängligheten till och från befintlig eller planerad kombiterminal. Stadsbyggnadskontoret har efter granskning samrått frågan med Trafikverket och förväntar ett skriftligt förtydligande i denna fråga i kommande granskningsskede.

Övriga synpunkter berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

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 prognosscenari 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 industribebyggelse samt
2. Befintlig industribebyggelse 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 försämrast. 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 Möbelsvägen 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 marktytor. Det anges även att för industrimarken i norra delen har ett stort antal geotekniska undersökningar legat till grund för framtagna beskrivning. 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 torvlagret 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.

Kommentar

Yttrandet berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

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

Yttrandet berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

4. Räddningstjänsten

Detaljplanens syfte

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

Yttrandet berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer:

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. Det finns inga hinder att kultur- och fritidsnämnden ger kultur- och fritidsförvaltningen i uppdrag att utreda offentlig konst på föreslagen allmän platsmark i samband pågående planarbete Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), dnr: 2021:411.

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

Yttrandet berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

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

Yttrandet berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

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

Efter genomförd granskning har en ny föroreningsberäkning genomförts för spårområdet. Enligt framtagna beräkningar anses föreslaget spårområde inte medföra en negativ påverkan på vattenrecipientens kemiska eller ekologiska status.

Övriga synpunkter berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

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 exploitören (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 trafiknytt, 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

Yttrandet berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

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. Risker 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 tomtgränser 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. I framtaget planförslag behöver spårområdet begränsas för att säkerställa att det finns ett tillräckligt långt skyddsavstånd mellan spår och befintliga eller framtida byggnader. Utan en sådan reglering kan ett spår placeras närmre än skyddsavståndet vilket i framtiden utredning bedöms medföra

en oacceptabel risk.

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 planförslaget huvuddrag och konsekvenser behöver planförslaget sättas i en relation till platsens förutsättningar vilket görs i samband med planprocessen. För att planbeskrivningens innehåll ska vara så lättillgänglig för så många som möjligt hänvisas läsaren till olika platsspecifika förutsättningar efter dess namn. Det kan exempelvis gälla namn på närliggande gator, parker, torg eller i detta fall namn på verksamheter. För att underlätta läsningen tillkommer även bilder, kartor och illustrationer i planbeskrivningen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det saknas skäl till att inte ange de platsspecifika förutsättningarna inom ett verksamhetsområde genom att benämna de verksamheter som idag är etablerade i och i närhet till planområdet.

Övriga synpunkter berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

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

Yttrandet berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

12.

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 inläga 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 inläga 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 beteshävda 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 inläga, 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

Yttrandet berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

13.

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 gyttjejordar (mossetorv) vilket är problematiskt att bygga vägar och stora fastigheter på. Däremot tenderar denna jordart till att inneha höga naturvärden och goda rekreationsvärden 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/Månsarps 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 prövning. 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

Anläggningskostnader för nytt spårområde inom planområdet bekostar exploitören vilket i detta ärende avser Nobia Sweden AB vilket framgår i planbeskrivningens genomförandeavsnitt. Utbyggnad av elnätet finansieras sedan via anslutningsavgifter i defall utbyggnad blir aktuellt.

Övriga synpunkter berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

14.

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 Hedenstorps 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. Nattskärre, Hornuggla, svart rödstjärt Kungs örn och Röd Glada kan ses relativt ofta över fälten emellanåt.

Kommentar

Yttrandet berör inte rubricerad detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kommer istället att kommentera yttrandet i granskningsutlåtandet för pågående detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), diarienummer: Stbn/2021:411.

Ändringar efter granskning 1

Efter granskning 1 har planförslaget delats upp i två separata detaljplaner och vidareutvecklats med stöd av ny kunskap och information om planområdets förutsättningar och planförslagets konsekvenser. För att tydligt redovisa vilka ändringar som har genomförts baserat på inkomna yttranden anges nedan i punktform genomförda ändringar på plankartan, i planbeskrivningen samt behov av nya eller kompletterande planeringsunderlag.

Planbeskrivning

- En separat planbeskrivning för att redovisa rubricerat detaljplan och planförslag för nytt spårområde på Torsvik
- Förtydligande vad gäller föroreningsbelastning till följd av anläggande av nytt spårområde och vilka konsekvenser det får på vattenrecipienten

Plankarta

- En separat plankarta för att redovisa rubricerat detaljplan och planförslag för nytt spårområde på Torsvik
- Ersättning av skyddsbestämmelser och utökad lovplikt för järnväg med införandet av skyddsbestämmelser i norr för att säkerställa ett minsta avstånd på 10 meter mellan möjlig spårmitt och ett område avsatt avskärande dike inom användning teknisk anläggning

Underlag

- En separat riskbedömning som redovisar vilka tänkbara risker föreslaget spårområde kan ge upphov till med förslag på skyddsåtgärder
- Kompletteringar av skyfallsutredning med nya beräkningar för att utreda vilken föroreningsbelastning ett spårområde har på vattenrecipient

STADSBYGGNADSKONTORET

Mattias Bustos
Planarkitekt

Liselott Johansson
Planchef

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00