

Planbeskrivning

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

Stadsdel: Torsvik

Granskningshandling
Upprättad: 2025-02-26
Dnr: Stbn/2025:72
Utökat förfarande
(PBL 2010:900)



Medverkande tjänstepersoner

Planavdelningen har fått i uppdrag av stadsbyggnadsnämnden att ta fram en detaljplan för att möjliggöra utbyggnad av industrispår inom Torsvik industriområde. Följande tjänstepersoner har medverkat i framtagandet av detaljplanen:

Räddningstjänsten

Erik Holgersson brandingenjör

Stadsbyggnadskontoret

Anette Granstedt förrättningslantmätare
Kajsa Starck verksamhetschef bygglov
Mattias Bustos planarkitekt
Mats Ruderfors trafikingenjör
Sandra Broström kommunekolog

Tekniska kontoret

Annica Magnusson dagvattensamordnare
Emma Medvegy landskapsarkitekt
Fredrik Svärd miljöingenjör
Helez Barwari projekteringsingenjör (VA)
Lars Wärn projekteringsingenjör (gata)

Mattias Bustos Jenny Larsson
Planarkitekt Bitr. planchef

Handlingar

Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser
Granskningsutlåtande 1

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

Bilagor:

Bilaga A – Geoteknisk undersökning 2023
Bilaga B – Arkeologisk bedömning 2023
Bilaga C – Naturvärdesinventering 2023
Bilaga D – PM Avvattning järnvägsanläggning 2023
Bilaga E – PM Flödesberäkning 2024
Bilaga F – PM Föroreningsberäkning 2024
Bilaga G – Artskyddsutredning
Bilaga H – Riskbedömning Flahult 19:12 m.fl. 2025

Innehållsförteckning

Inledning

Detaljplanens syfte	4
Ärendeinformation	4

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare	5
Riksentressen	6
Kommunala planeringsunderlag	7
Hälsa och säkerhet	9
Mark och vegetation	10
Bebyggelse	12
Platsanalys	15

Planförslag

Allmän platsmark	16
Kvartersmark	16

Utredningar och dispenser

Arkeologisk utredning	19
Geoteknisk utredning	19
Naturvärdesinventering	20
Dagvattenutredning	20
Riskbedömning	21
Artskyddsutredning	22

Plankarta och bestämmelser

Plankarta	23
Planbestämmelser	24

Genomförande

Fastighetsrättsliga frågor	26
Tekniska frågor	28
Ekonomiska frågor	28

Konsekvenser

Undersökning av betydande miljöpåverkan	29
Allmänna och enskilda intressen	29
Omgivningspåverkan	30
Kommunala planeringsunderlag	30
Gällande detaljplaner	31
Hälsa och säkerhet	31
Mark och vegetation	32
Infrastruktur	32

Inledning

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att utöka befintligt industrispår i området med ett nytt anslutningsspår till Flahult 19:13 (Nobias fabrik) för att möjliggöra transporter med godståg. Anslutningsspåret är också en viktig del för att fler områden ska kunna ha tillgång till järnvägsanslutning i framtiden.

Ärendeinformation

Rubricerad detaljplan har tidigare ingått som del av detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), Stbn/2021:411. Efter granskning har detaljplanen delats upp i två separata detaljplaner. Fördelen med uppdelning av två separata detaljplaner grundas i respektive detaljplan har olika utredningsbehov vilket i sig medför olika tidplaner.

Rubricerad detaljplan ska genomgå ny granskning.

Jönköpings kommun

Flahult 19:8 m.fl.

Stbn/2021:411

Stbn 2022-01-20 §46 (godkännande av planprogram)

Stbn 2022-01-20 §47 (beslut om samråd)

Stbn 2024-08-22 §272 (Beslut om granskning)

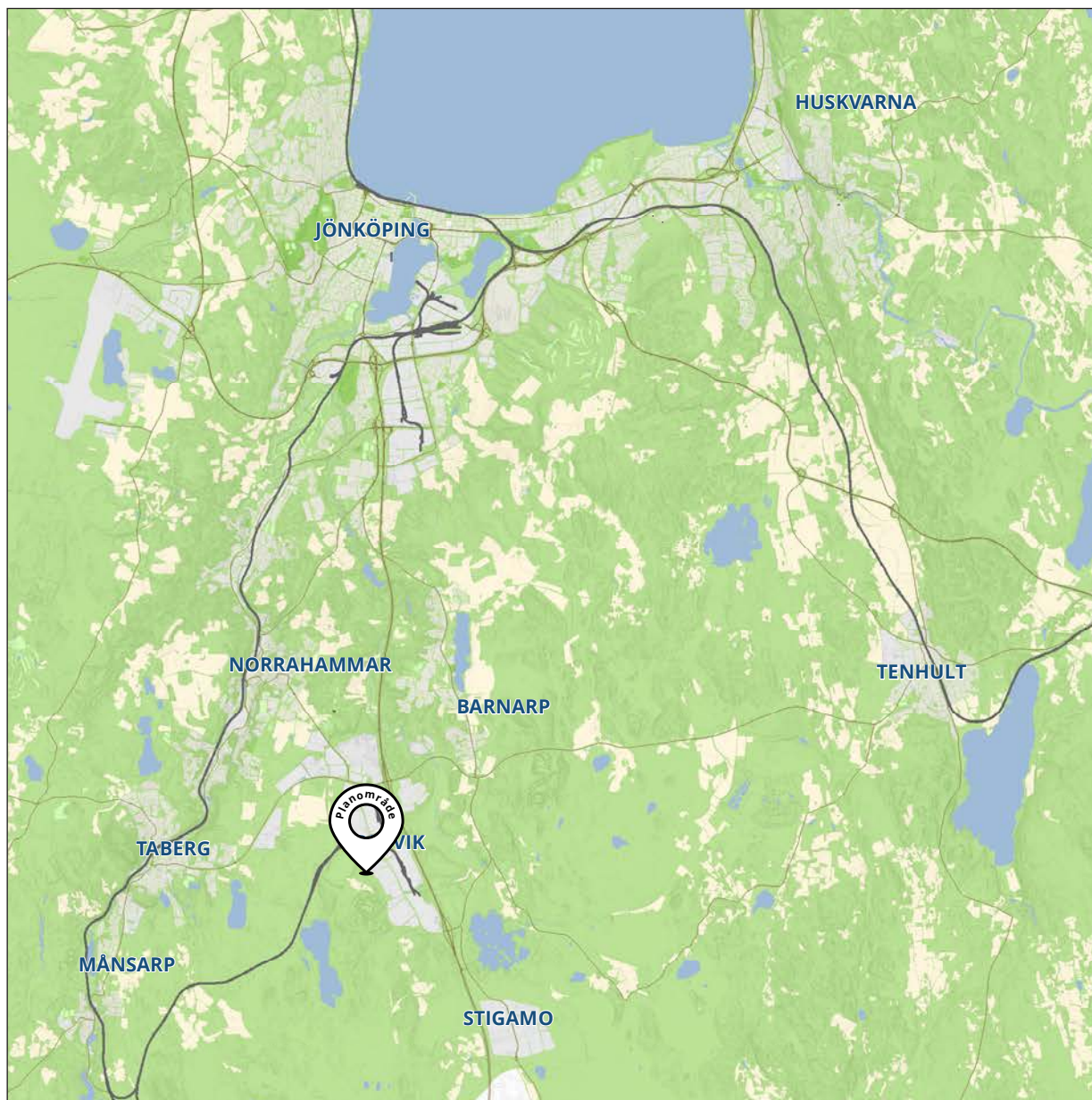
Flahult 19:12 och Barnarps-Kråkebo 1:6 (Målöns verksamhetsområde)

Stbn/2025:72

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

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare



Planområdet är ca 4 hektar och beläget inom Torsviks industriområde ca 1 mil söder om Jönköping. Markarealerna inom planområdet utgörs av kommunägd mark samt mark ägd av det kommunala bolaget Södra Munksjön Utvecklings AB (SMUAB).

Figur 1

Kartan visar planområdets läge i förhållande till sin omgivning

Riksintressen

Totalförsvaret

Planområdet omfattas i sin helhet av Totalförsvarets influensområde för luftrum och specifikt MSA-område för Hagshults övningsflygplats.

Järnväg



Figur 2

Kartan visar
Trafikverkets
riksintresseanspråk
(orange) och föreslagen
planområdesgräns i
svartstreckad linje

Den planerade järnvägen inom planområdet ska anslutas till godstrafikspår utanför planområdet vilket utpekats som riksintresse för godstrafik benämnt: ”Månsarp till Jönköpings godsterminal i Torsvik”.

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för centrala tätorten



Figur 3

Kartan visar ett utsnitt ur översiktsplanen kombinerat med föreslagen planområdesgräns

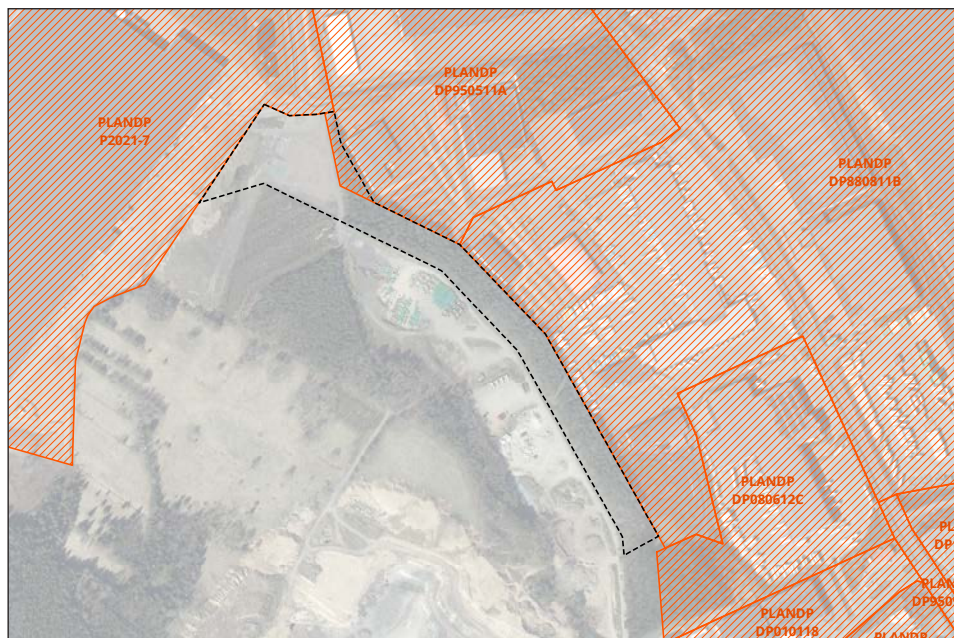
-  Verksamheter och industri
-  Transportinfrastruktur
-  Väg pågående
-  Huvudgata utvecklad
-  Natur och friluftsliv

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 juridiskt bindande som en detaljplan.

I gällande översiktsplan pekas planområdet ut natur och friluftsliv och en mindre del som verksamheter och industri. Inom planområdet föreslås de i översiktsplanen utpekade områdena för natur och friluftsliv samt utvecklingsområde för dagvatten att planläggas som ett trafikområde för järnväg.

Detaljplaner

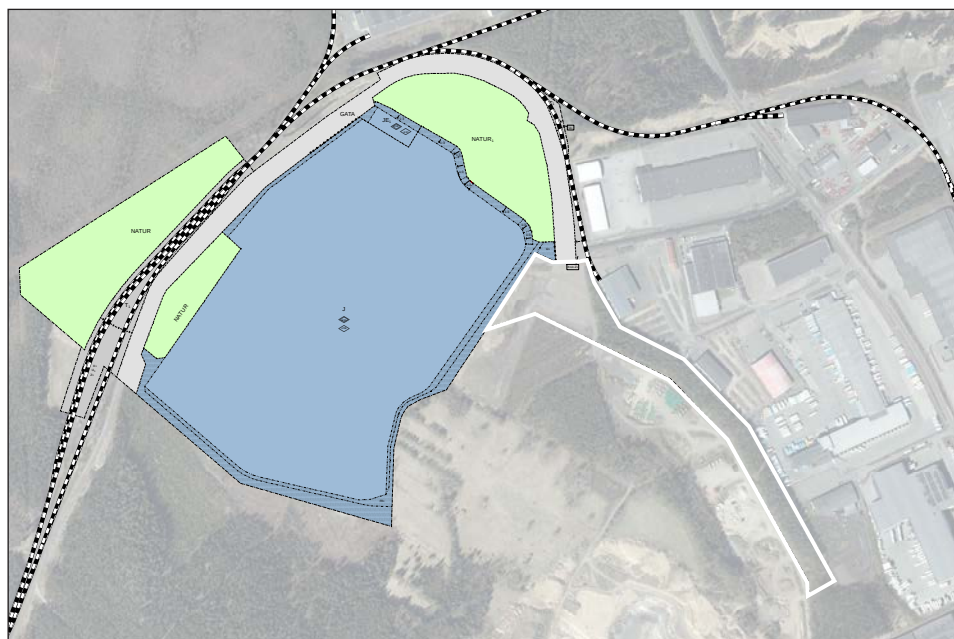
Planförslaget påverkar en befintlig detaljplan Barnarps-Kråkebo 1:6, Torsviks industriområde (dnr: STBN/1995:060). Det påverkade området är planlagt för järnvägsändamål.



Figur 4

Del av planområdet som överlappar befintlig detaljplan Barnarps-Kråkebo 1:6 anges i karbilden till vänster i svartstreckad linje

Planområdet angränsar till gällande detaljplan "Detaljplan för industri på del av Flahult 19:12 m.fl." (dnr: STBN/2014:85) med syftet, dels att planlägga mark för industriändamål, ersätta befintlig väg (Granarpsvägen) med en ny vägsträckning samt medge plats för tekniska anläggningar i form av transformatorstationer, dagvattendammar och dagvattendiken.



Figur 5

Del av planområdet som angränsar till befintlig detaljplan Flahult 19:12 m.fl.

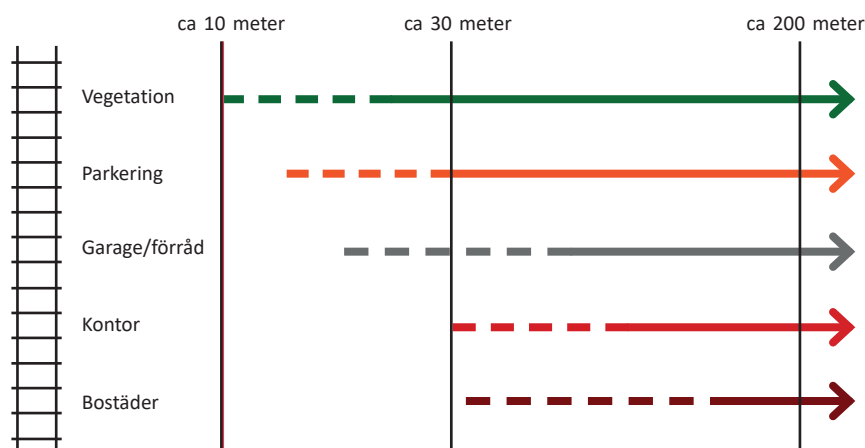
Vit linje anger planområdesgräns för rubricerad detaljplan

— Befintlig järnväg

Hälsa och säkerhet

Farligt gods (järnväg)

I anslutning till planområdet finns järnväg i form av ett mindre industrispår som den planerade järnvägen ska anslutas till. Det kan inte uteslutas att det i framtiden kommer att ske transporter av farligt gods inom planområdet efter ytterligare spårförlängningar söderut. I samband med planstart för detta ärende har Räddningstjänsten i Jönköping rekommenderat att de riktlinjer som nämns i rapport *Risikanalys av farligt gods i Hallands län* ska appliceras i detaljplaneprocessen.



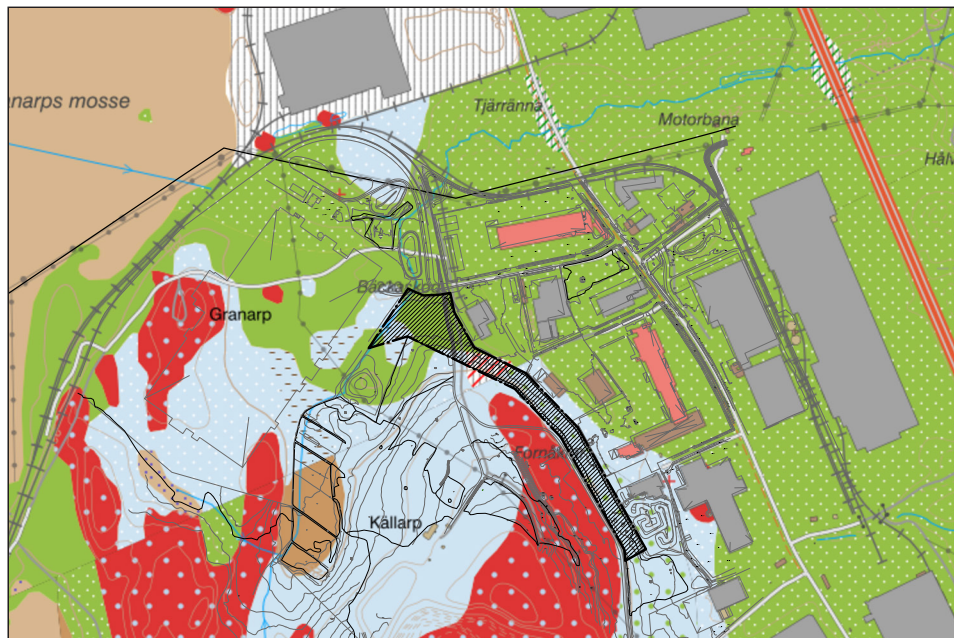
Figur 6

Rekommenderade skyddsavstånd för farligt gods järnväg enligt "Risikanalys av farligt gods i Hallands län"

Planerat industrispår förväntas anläggas med ett mindre avstånd än rekommenderade skyddsavstånd enligt Räddningstjänstens rekommendationer vilket föranleder behov av en riskbedömning. För mer information, se avsnittet Utredningar och dispenser och rubrik "Riskbedömning".

Mark och vegetation

Geotekniska förhållanden



Figur 7

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

- Torv och gyttjejordar (mossetorv)
- Isälvssediment
- Morän
- Berg

Markens egenskaper och dess jordarter påverkar genomförandeskedet för detaljplanen vad gäller grundläggningskostnader, byggbarhet och potentiella risker för ras, skred och erosion. I figuren ovan visas en jordartskarta med aktuell planområdesgräns.

Marken inom planområdet utgörs av isälvssediment, morän och berg. Isälvssediment är till skillnad från torv och gyttjejordar mer stabil men kräver ofta särskilda undersöknings- och byggmetoder för att säkerställa att bebyggelsen inte påverkar grundvattnet negativt. Morän och specifikt grovkorniga moräner medför oftast mindre kostnader kopplat till stabilitet, sättningar och tjälskador och eventuella överskottsmassor kan ofta återanvändas som fyllnadsmassor. Berg 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.

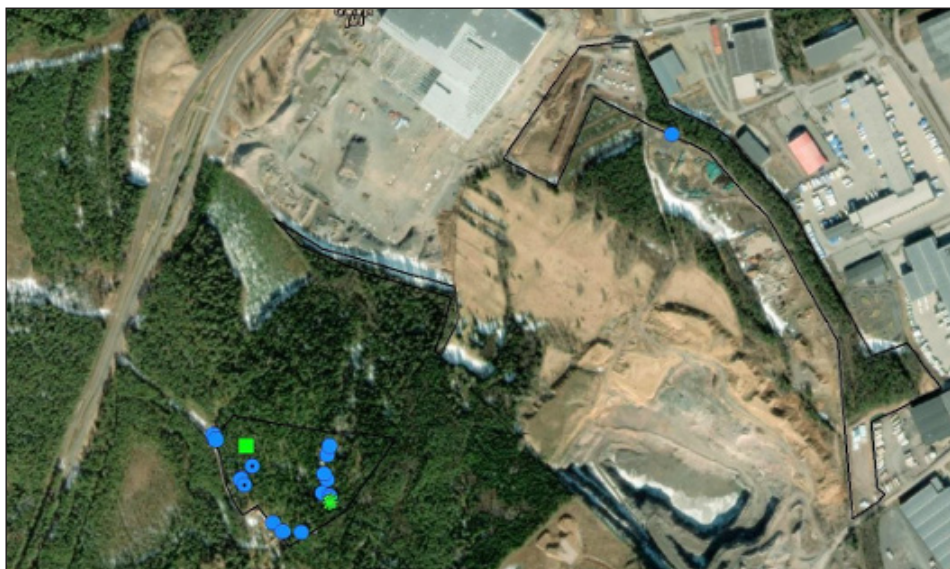
Markföroreningar



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

Inom planområdet har endast en tall observerats som bedömts vara särskilt viktig i landskapet för bevarande av arter som annars har det svårt med dagens dominerande markanvändning. Tallen är dock inte tillräckligt gammal för att uppfylla kriteriet för särskilt skyddsvärda träd enligt metodiken men då den inom bara ett par decennier kommer att uppnå denna ålder behandlas den här som ett värdeelement. Värdeelement ges ingen särskild hänsyn vid planläggningen då den har ett relativt lågt skyddsvärde och kommer behöva fällas.



Figur 8

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

-  Klass 1 (Mycket stor risk)
-  Klass 2 (Stor risk)
-  Klass 3 (Måttlig risk)
-  Klass 4 (Låg risk)
-  Känslig mark-användning
-  Mindre känslig mark-användning
-  Ej riskklassade

Figur 9

Karta som visar inrapporterade artfynd inom och utanför planområdet från Artdataportalen, skyddsvärda träd.

-  Gran
-  Rönn
-  Tall
-  Tall högstubbe

Bebyggelse

Inom planområdet

Inom planområdet finns idag ingen bebyggelse.

Utanför planområdet



Figur 10

Översiktskarta över planområdesgräns (vit linje) och olika bebyggelseområden utanför planområdet

● Bostäder

● Industri/
verksamheter

Planområdet omgärdas av industrilokaler i norr och i öster. I norr ligger Nobias fabrik med tillverkningsindustri. Fabriken har ett konstant flöde av inkommande och utgående gods som idag transporteras på lastbil. Öster om planområdet ligger blandad industri, till exempel lager för stålgrossisten TSAB. Marken är i huvudsak bestående av utomhuslager, parkering och spårrområde. I sydöst gränsar planområdet till en gokartanläggning.



Figur 11

Ortofoto från Lantmäteriets karttjänst "Min Karta" som visar omgivande mark och verksamheter

Infrastruktur



Bil

Planområdet ansluter till Granarpsvägen som ansluter till Möbelsvägen vilken utgör huvudled igenom Torsvik med väganslutning till Trafikplats Hyltena söderut och Trafikplats Torsvik norrut. Inom planområdet finns en befintlig enskild väg som utgör en av flera anslutningar till fastigheten Källarp 2:1.

Gång- och cykel

I samband med planläggning av detaljplan "Detaljplan för industri på del av Flahult 19:12 m.fl." ersattes Granarpsvägens dåvarande vägsträckning med en körslina runtom 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 Möbelsvägen som möjliggör cykelpendling österut via Trafikplats Torsvik.

Figur 12

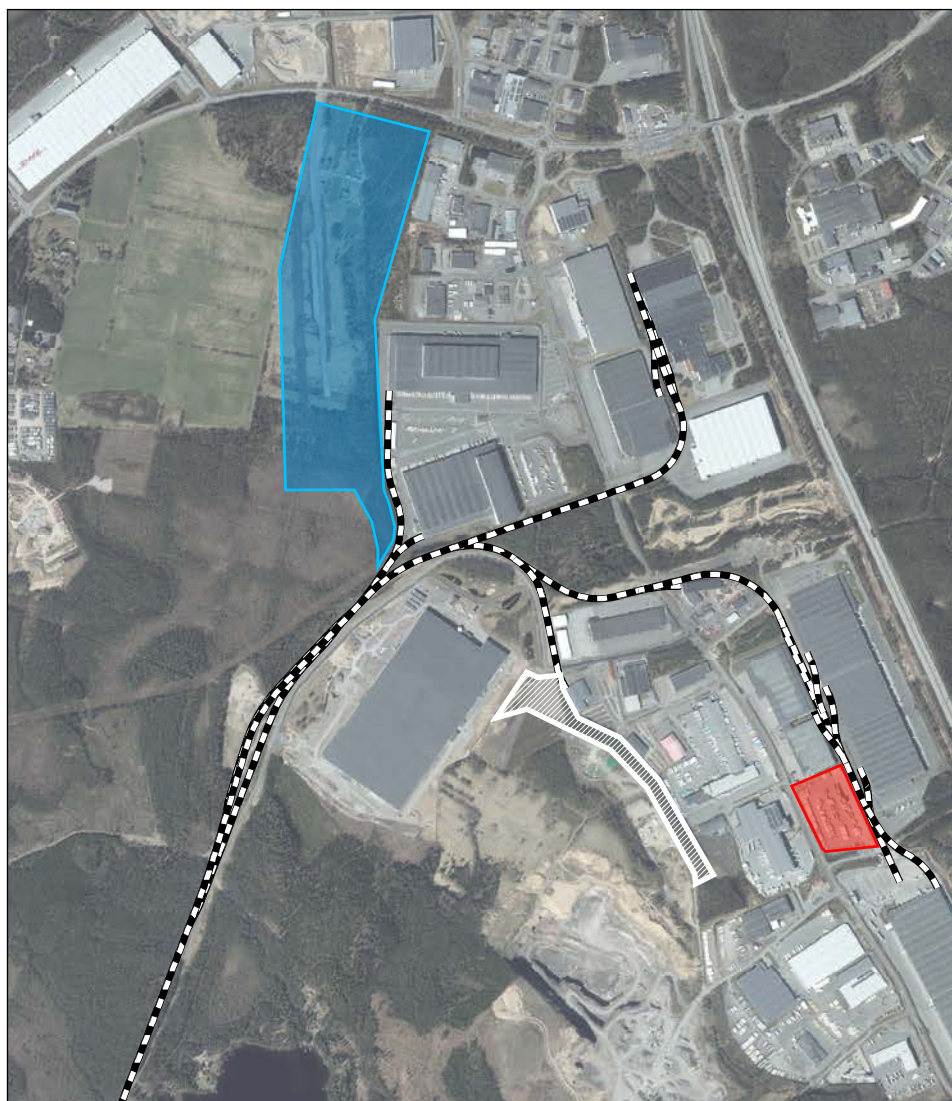
Trafikkarta. Översiktsbild med ortofoto från 2023 med vägnät från Trafikverket (NVDB-kartan).

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

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 spårväxlar med stickspår in till närliggande industrifastigheter. Befintligt järnvägsspår från planområdet norrut till första växeln ägs och underhålls av TSAB som där ansluter till det kommunala spåret. Utmed Möbelvägen finns Jönköpings kombiterminal.

Torsviksområdet expanderar vilket kommer att öka godstransporterna. Den nuvarande kombiterminalen i Jönköping beräknas bli överbelastad, vilket kommer att leda till fler lastbilstransporter med ökad belastning på trafiknätet. En moderniserad och större kombiterminal kan hantera fler och längre tåg, vilket skulle förbättra godstransportkapaciteten och minska behovet av lastbilstransporter. Detta skulle stödja Torsviksområdets fortsatta expansion i enlighet med det nationella målet om en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning.



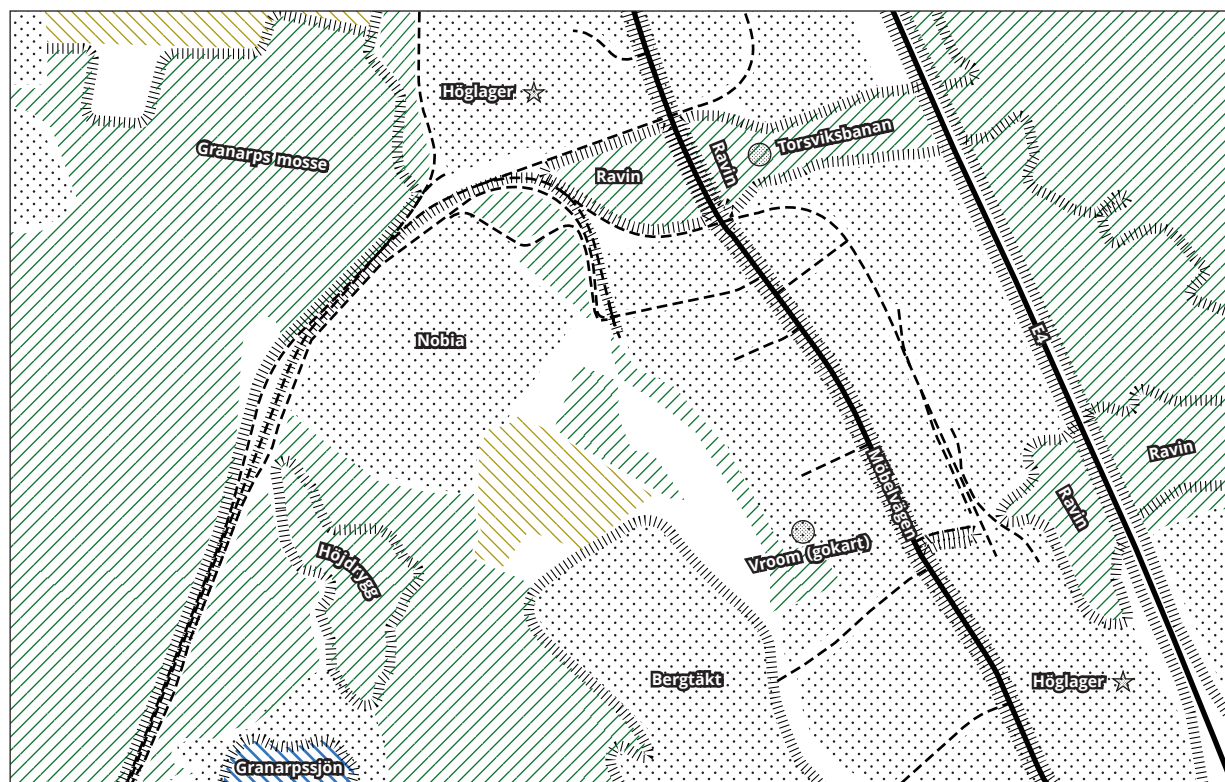
Figur 13

Översiktskarta över planområdes läge (vit linje) i relation till järnväg och befintlig och planerad kombiterminal

-  Järnväg
-  Befintlig kombiterminal
-  Planerad kombiterminal

Platsanalys

I kartbilden nedan visas ett kartutsnitt av genomförd platsanalys i form av en Lynch-analys som redovisar rumsliga samband inom och utanför föreslaget planområde.



Omgivningen består delvis av industrimark med allmän plats "industrigata". Förutom gatunätet utgör även Möbelvägen och stickspår från järnvägen stråk som i vissa delar utgör gränser med barriärsverkande effekt. Ett sammanhängande grönområde går söderut och österut via ravinområdet vidare under Möbelvägen och E4:an.

Söder om Nobias befintliga fastighet finns en befintlig höjdrygg som utgör en visuell och akustisk barriär från bebyggelse och industribuller. Sydost om Nobias fastighet finns rester av den jordbruksmark som en gång utgjorde en del av Granarps gård vilket revs till förmån för ny industrietablering. Denna jordbruksmark är belägen utanför föreslaget planområdet och söder om denna finns en bergtäkt med pågående verksamhet.

Den planerade spårområdet kommer att påverka det gröna stråk som ligger inom planområdet. Järnvägen och det längsgående diket kommer inte ianspråkta hela korridoren och den nuvarande funktion bibehålls till viss del.

Figur 14

En Lynch-analys utgörs av fem kategorier/element: stråk, noder, gränser, enhetliga områden och landmärken

- Stråk (stora)
- Stråk (små)
- Noder
- ||||| Gränser
- Enhetliga områden
- ☆ Landmärken

Planförslag

Planförslaget avser i huvudsak att planlägga mark för järnväg (T₁) och säkerställa att spårområdet hamnar på ett säkert avstånd (minst 10 meter) från befintlig bebyggelse utanför planområdet i öst. I planområdets södra del avsätts mark för ett avskärande dike.

Allmän platsmark

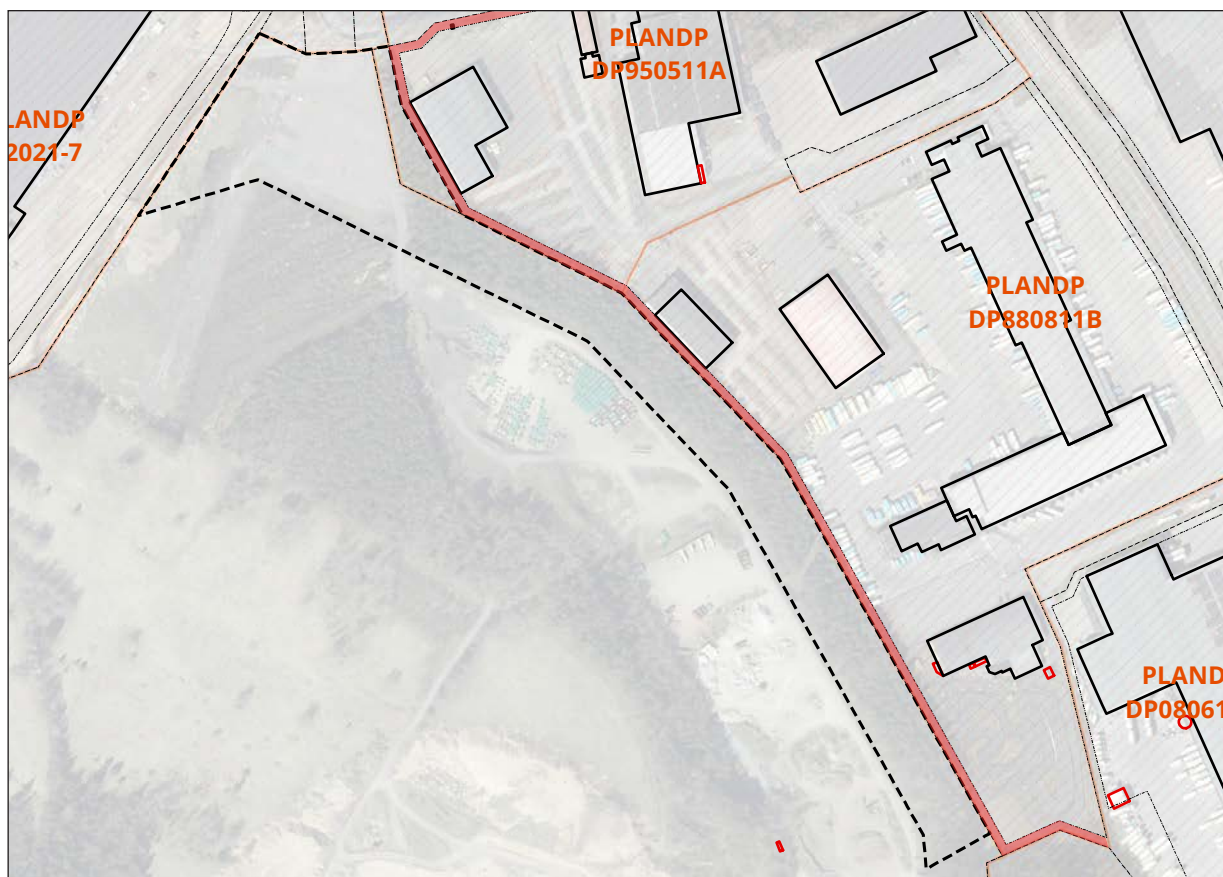
I gällande detaljplan Barnarps-Kråkebo 1:6, Torsviks industriområde (dnr: STBN/1995:060) är delar av planområdet planlagt med markanvändning T avsett för järnvägstrafik. För att kunna säkerställa att planerat spårområde planläggs på ett större avstånd än 10 meter från befintlig bebyggelse behöver delar av befintlig detaljplan planläggas och delvis släcka ut gällande markanvändning och ersätta det med allmän platsmark - skydd. Framtagen förprojektering visar att bakslänt på banvall hamnar inom mark avsedd för skydd.

Utifrån ett riskperspektiv är det avståndet mellan spårmitt och närmsta byggnadsfasad som avses. Med det som utgångspunkt är det ingen påverkan utifrån ett riskperspektiv om slänten är belägen på ett närmre avstånd än 10 meter. Den planlagda skyddsremsan är ett spårfritt stråk och minskar påverkan på områdets tidigare användning och funktion som spridningskorridor.

Figur 15

Karta visar befintliga byggnader närmst planområdet i öst inom fastigheter med byggrätt som begränsas med prickmark intill spårområdet. Prickmark i gällande detaljplan är 6 meter och visas i karbilden som röd yta.

Skyddsområdet är 4 meter från planområdesgräns. Sammantaget bildar båda regleringar ett totalt skyddsavstånd motsvarande 10 meter



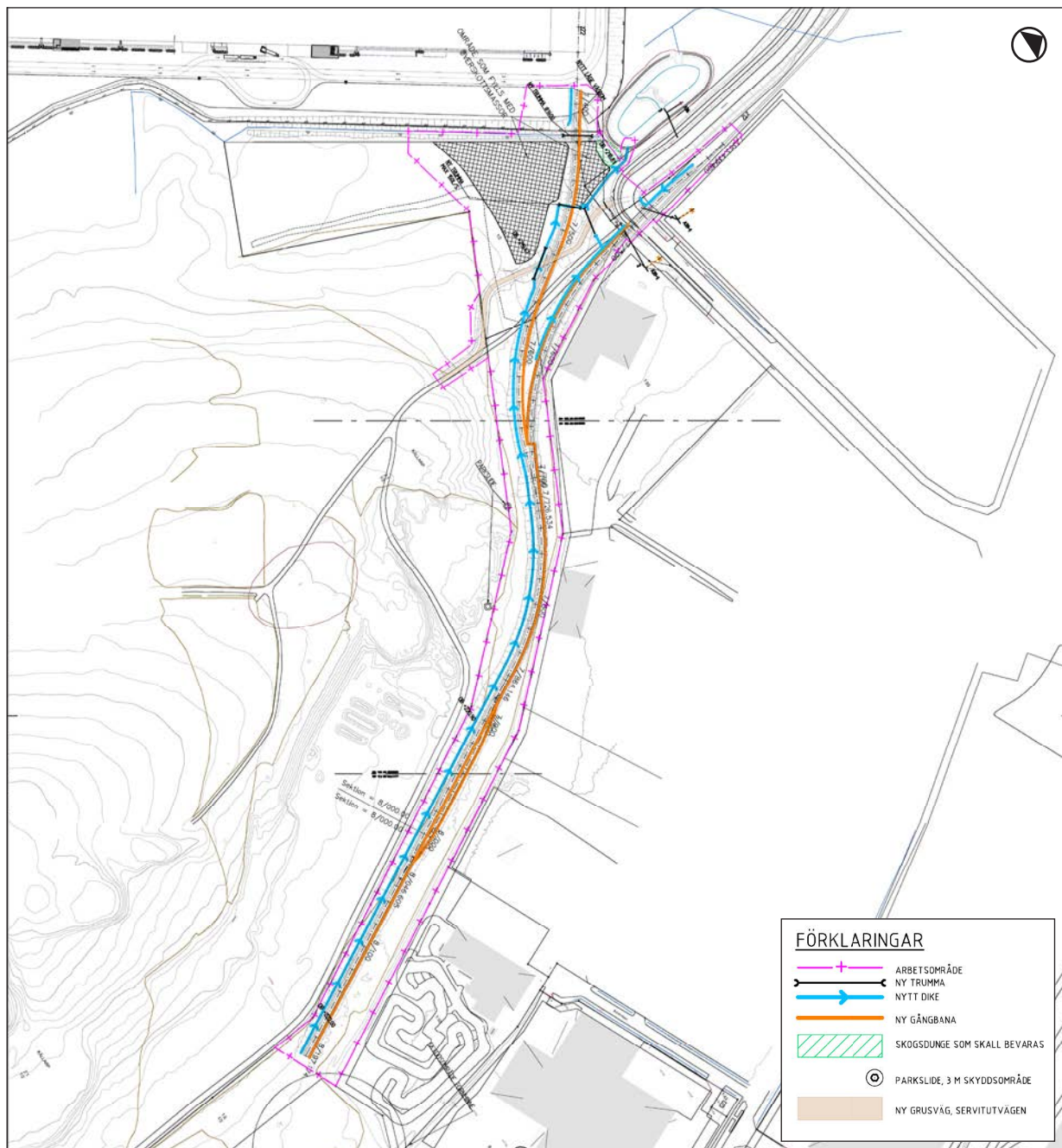
Kvartersmark

Järnväg

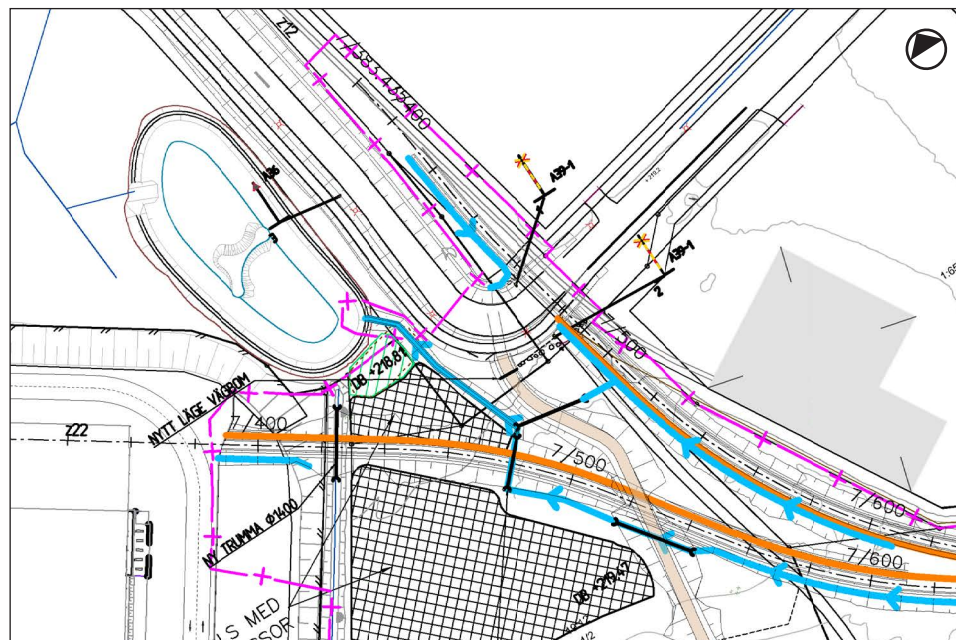
Inom planområdet föreslås ett befintligt järnvägsspår till TSAB att förgrenas vid en växel till ett nytt spår med vidare sträckning söderut. Det nya spåret ska möjliggöra transporter via godståg till Nobias fabrik men även underlätta för fastigheter öster och söder om det nya spårområdet att anlägga stickspårsanslutningar. På längre sikt förväntas området söderut att utredas för exploatering enligt gällande översiktsplan. Det nyanlagda järnvägsspåret kan då utgöra en tillgång för området och beroende på hur marken höjdsätts möjliggöra för ytterligare spårförbindelser till nytillkomna industrifastigheter.

Figur 16

Karta visar förslag till utformning av nytt spårområde med spåranslutning till fastigheten Flahult 19:13 (Nobias fabrik) samt plankorsning över Granarpsvägen med ny järnvägsövergång

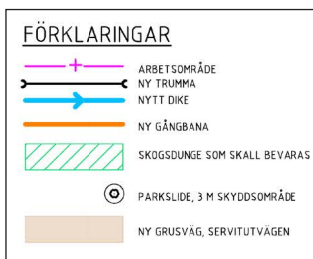


Planförslaget syftar till att möjliggöra för godstågstrafik och därmed avlasta befintligt vägnät genom att minska antalet tunga vägtransporter. Planerad tågtrafik är beräknad till 2-3 tåg i veckan. Inom spårområdet kommer det att anläggas gångbanor för att uppfylla tågtrafikens behov för en god arbetsmiljö.



Figur 17

Karta visar utformning vid plankorsning över Granarpsvägen med ny järnvägsövergång



Vid plankorsning över befintlig väg Granarpsvägen planeras järnvägsövergång av typ Strail. Den nya plankorsningen förläggs intill plankorsningen för redan befintligt spår. Kryssmärken för befintlig vägövergång på västra sidan om befintligt spår flyttas och anpassas på västra sidan av plankorsningen. Korsningen ska förses med ljud- och ljusanläggning, skyddsror ska anläggas för ev. framtida bomanläggning vid ökad trafikbelastning. Gång och cykelvägen kommer att ligga kvar med samma utformning och funktion. Det nya spåret över Granarpsvägen har stöd i gällande detaljplan.

Servitutsvägen kommer att få en förändrad anslutning till Granarpsvägen, se figur nedan. Vid plankorsningar för den enskilda servitutsvägen anläggs övergång av väglämmar enligt Trafikverkets standarddokumentation.

För att uppfylla planens syften planläggs marken som kvartersmark (T_1) Järnväg. I förprojekteringen redovisas ett förslag till en väganslutning till Källarp 2:1 från Granarpsvägen. Väganslutningen syftar enbart till att tillgodose det servitut som finns i dagsläget och är inte tänkt att utgöra allmän väg. Vägen planläggs därför inte som allmän plats GATA.

Avskärande dike

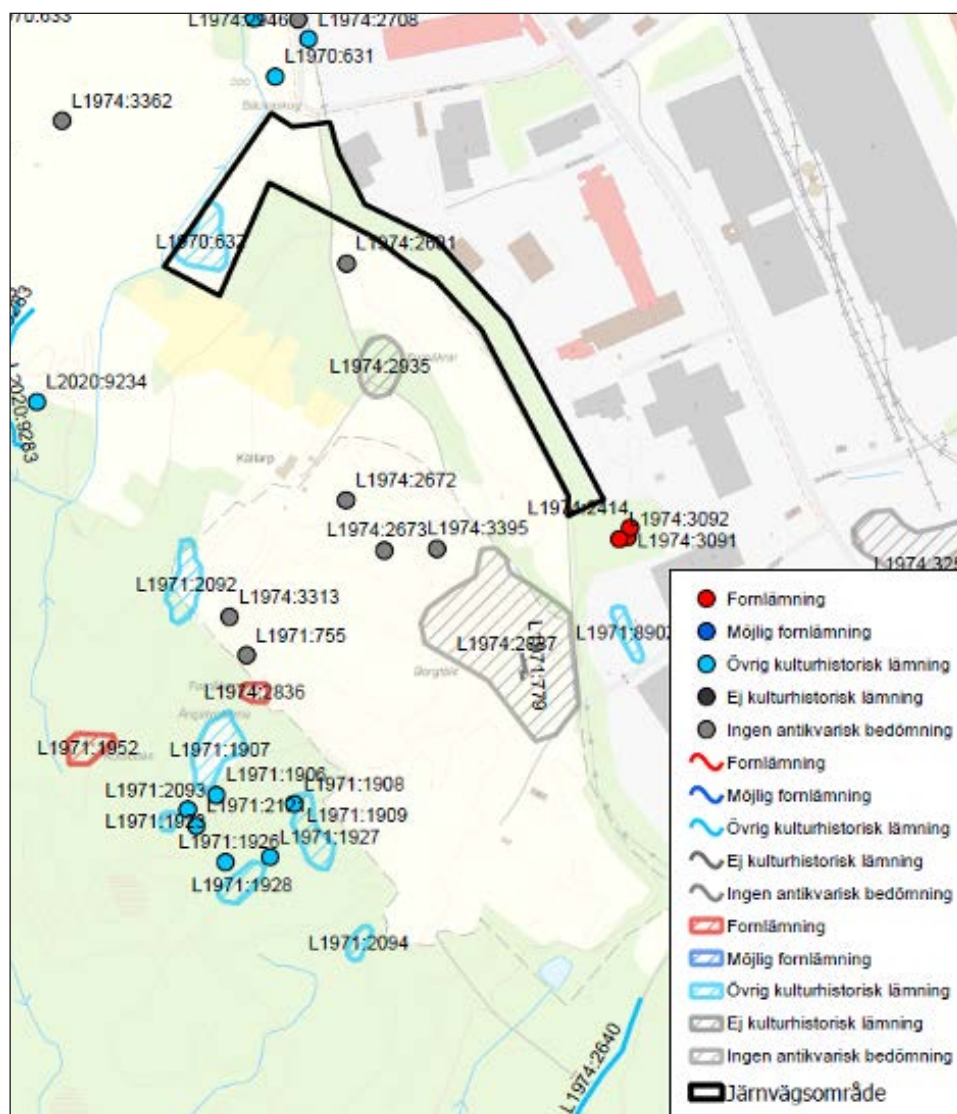
I den västra plangränsen planeras ett E1-område för avskärande dike för att hantera dagvatten från omgivande mark. Området är ett spårfritt stråk som minskar påverkan på de naturliga vattenflödena. Det bidrar även till att bevara områdets funktion som spridningskorridor.

Utredningar och dispenser

Arkeologisk utredning

Inom planområdet finns inga kända forn- eller kulturlämningar. Ca 60 meter sydost om planrådets södra gräns finns fornlämningar i form av tre förhistoriska gravar. Samråd har gjorts enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen och i samband med ansökan har justeringar av planområdet gjorts.

Nuvarande utbredning av det blivande järnvägsområdet bedöms inte beröra fornlämningsområdet tillhörande de tre fornlämningarna. Länsstyrelsen har bedömt (bilaga B - Arkeologisk bedömning 2023) att planförslaget inte påverkar forn- eller kulturlämningar negativt och att ingen arkeologisk utredning krävs.



Figur 18

Svart linje markerar området som omfattas av länsstyrelsens bedömning.

Geoteknisk utredning

I samband med förprojektering för nytt spårområde genomfördes en geoteknisk undersökning (Bilaga A - Geoteknisk undersökning 2023). Jordarterna i området är stabila utan förekomst av lösa leror eller torv. Topografin är gynnsam då inga branta slänter finns inom området. Inga stabilitetsrisker förekommer för det planerade spårområdet. För järnvägen behövs bortgrävning av organisk jord och fyllning, med ett schaktdjup på 0,1-2,1 m beroende på material samt packning av schaktbotten för att undvika sättningar. Tillfällig grundvattensänkning behövs troligen inte. Det föreligger ingen oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet, jord-, berg- och vattenförhållanden, eller risk för olyckor, översvämning och erosion enligt plan- och bygglagens 2 kap 5§.

Naturvärdesinventering

För att kunna utreda förekomsten av värdefulla områden för biologisk mångfald eller artförekomster har en naturvärdesinventering genomförts (Bilaga C - Naturvärdesinventering 2023). Inga områden eller företeelser som omfattas av generella biotopskyddsbestämmelser påträffades och inom planområdet finns heller inga områden med beslutade områdesskydd. Befintlig tall inom området behöver fällas för att medge plats för nytt spårområde.

Dagvattenutredning

För att säkerställa att dagvatten fördröjs och marknivån höjdsätts på ett sätt som inte medför risker kopplat till översvämningar har två PM tagits fram (Bilaga D- PM avvattning järnvägsanläggning 2023) samt (Bilaga E - PM Flödesberäkning 2024).

I Bilaga D redovisas ett förslag till ett avskärande dike utmed spårområdets västra del och syftar till att avleda ytvatten från överliggande marker i sydväst, bort från spårområdet. Det avskärande diket avleds norrut och därefter genom kulvert under spårområdet för avledning till befintliga dagvattendammar. Med anläggandet av det avskärande diket och järnvägsanläggningens utformning så medför det inga instängda översvämmande lågpunkter i angränsande fastigheter öster om spårområdet eller kring Nobias fabrik. Föreslaget avskärande kan anslutas till ett befintligt dagvattendike söder om planområdet.

Utförda flödesberäkningar i Bilaga E påvisar ett ökat flöde för området från 162 L/s (före utbyggnad och klimatfaktor 1,0) till 297 L/s för 10 års regnet och ända upp till 638 L/s för 100 års regn. Tillförs klimatfaktor 1,4 även före utbyggnad så hade ursprungsflödet stigit till 227 L/s. För att inte öka flödet mot de nedströms liggande dammarna så rekommenderas att trumman för det avskärande diket dimensioneras för ett maxflöde om 150 L/s och att det avskärande diket även används som ett magasin. Dikets längd är ca 700 meter med ett tvärsnitt i utredningen på 2,5 m² vilket ger en magasins volym på ca 1750 m³ vilket är ca 4 gånger mer än beräknat behov. Frågan regleras genom planbestämmelse E1, se vidare under rubrik *Plankarta och planbestämmelser*, sida 24.



Figur 19

Utsnitt ur
skyfallskartering
i Bilaga D - PM
avvattning
järnvägsanläggning

Kartan visar vilka
områden blir blöta
i ljusblått och
översvämmade ytor i
blått och mörkblått

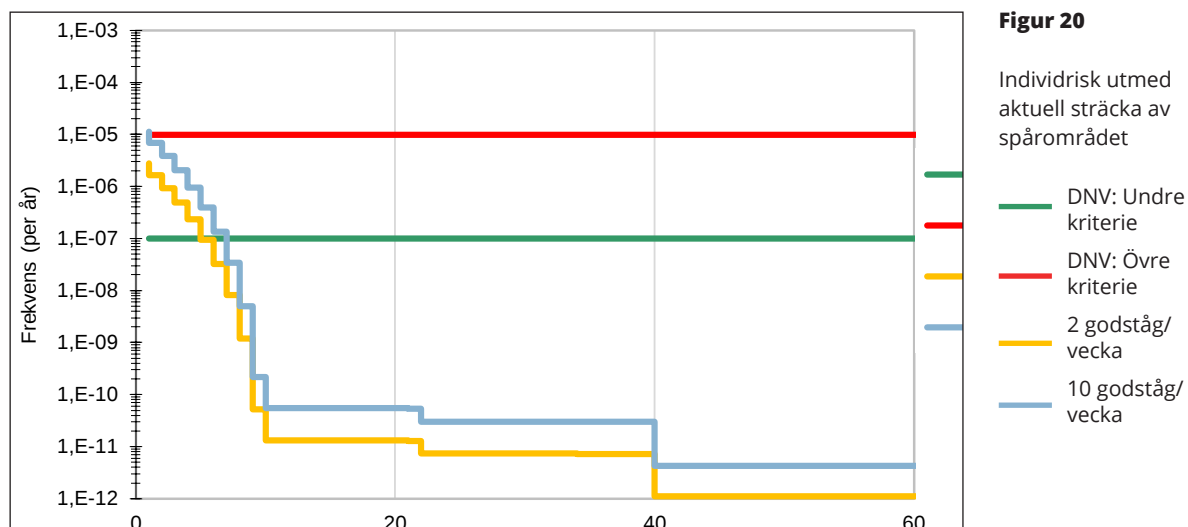
För att säkerställa att inga ökade föroreningshalter lämnar planområdet i och med den nya markanvändningen har en föroreningsberäkning utförts (Bilaga F - Föroreningsberäkning 2024). Slutsatsen är att planområdets rening av dagvatten är god och att den föreslagna markanvändningen inte medför någon negativ påverkan på vattenrecipientens kemiska eller ekologiska status.

Riskbedömning

För att utreda vilka risker planförslaget kan medföra har en riskbedömning genomförts (Bilaga H - Riskbedömning Flahult 19:12 2025). Utredningen redovisar individriskberäkningar för att bedöma rekommenderat avstånd mellan byggrätt i angränsande detaljplaner och förprojekterat spårområde. Underlaget krävs för att planförslaget medger nytt järnvägsområde intill befintliga industribyggnader. Målet med riskbedömningen är att utreda lämpligheten med planerade markområden utifrån riskpåverkan.

Det spår som föreslås förlängas med planförslaget transporterar idag inget farligt gods. För att möjliggöra för sådana transporter i framtiden har utredningen tagit höjd för ett sådant scenario och utrett vilka risker tillkomsten av ett nytt spårområde med transporter av farligt gods kan medföra.

I riskbedömningen bedöms det ej finnas några omkringliggande industriverksamheter utanför planområdet som påverkar de ytor som planförslaget medger.



I nuläget uppskattas tågtrafiken på spårområdet vara 2 godståg per vecka, men enligt prognos för framtiden skulle antalet transporter kunna öka till 5 godståg per vecka. Dessa transporter innehåller inget farligt gods, men för att ta höjd för eventuella farligt godstransporter i framtiden antas enstaka transporter med farligt gods gå på järnvägen (enligt statistik från LUPP1). Av figuren ovan går det att utläsas att individrisknivån ligger inom ALARP-området upp till 6-7 meter från spårmit, därefter ligger risknivån på acceptabel nivå. Med aktuell hastighet och beräkningsmodellen som anges i UIC 777-22 bedöms urspårningsrisken inte påverka områden bortom 10 meter från spårmit. Utifrån genomförda beräkningar bedöms risknivån bortom 7 meter från spårmit vara acceptabel. Med stöd av dessa beräkningar bedöms risknivån för aktuella industribyggnader vara acceptabel, vilket innebär att inga krav avseende dessa byggnader eller urspårningsskydd föreligger. Vidare innebär ovanstående beräkningar att inga specifika krav avseende industribyggnader generellt är nödvändigt bortom 10 meter från spårmit så länge förutsättningarna i ovanstående beräkningar är gällande.

Artskyddsutredning

För att kunna redovisa hur föreslagen exploatering påverkar påträffade arter och dess möjligheter att fortleva inom planområdet har en översiktlig artskyddsutredning (Bilaga G - Artskyddsutredning 2023) tagits fram för att utreda om ett genomförande av planförslaget utlöser eller inte utlöser ett förbud mot artskyddsförordningen. Utredningen utgörs av en rad olika undvikande-, skydds-, återställnings- eller kompensationsåtgärder. Inom det aktuella planområdet har inga skyddade arter redovisats.

Plankarta och bestämmelser

Figur 21

Plankarta. För att se en mer högupplöst plankarta går det att ladda ner denna via www.jonkoping.se



Planbestämmelser

Allmän platsmark

SKYDD

Användningen ”SKYDD” används för områden som är till för anordningar och åtgärder som ska skydda mot störning, markförorening, olyckor, översvämning och erosion. Öster om planerat järnvägsområde avståtts en 4 meter bred remsa. I gällande detaljplaner begränsas byggrätten med 6 meter prickmark. Ssammantaget bildar det ett skyddsavstånd motsvarande 10 meter. Inom skyddsområdet får delar av banvallens slänter och skötselvägar inrymmas, men inte järnvägsräls.

SKYDD₁

Kvartersmark

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 med motsvarande användning. För planerat spårområde inom planområdet medges mark för en förlängning av befintligt spårområde söderut. Planförslaget har utrett markens lämplighet för anläggandet av ny järnväg. Av detta skäl får inte marken nyttjas för annat ändamål än ”Järnväg” vilket är anledningen till preciserad användning.

T₁

E1 (Avskärande dike)

Användningen ”Tekniska anläggningar” kan användas för områden för både offentliga och privata anläggningar. I planförslaget specificeras användningen som ”Avskärande dike” för att säkerställa att det finns plats för ett avskärande dike söder om järnvägsbanken med funktion att avleda ytvatten åt närområdets lågpunkt. Dagvattenanläggningar (dammar och diken) planläggs i första hand som allmän platsmark och vanligtvis som ”Natur” eller ”Skydd” så att dessa ytor är allmänt tillgängliga. För att ytorna ska vara allmänt tillgängliga behöver allmän platsmark planläggas i angränsning till redan planlagd allmän platsmark. Med föreslaget spårområde avskiljs yta avsedd för avskärande dike till den allmän platsmarken norr om spårområdet. Av detta skäl planläggs mark med markanvändning teknisk anläggning.

E₁

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetiden anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras och ska tidsbestämmas mellan fem och 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

Ändrad lovplikt: Murar och stödmurar (a1)

Murar och stödmurar under 0,5 meter räknas som kantstenar och kräver inget bygglov. I syfte för att spara tid samt kostnader för handläggning av stödmurar ändras lovplikten för murar och stödmurar upp till 0,7 meter. Om murar eller stödmurar ska utföras högre än 0,7 meter krävs bygglov.

a_1

Ändrad lovplikt: Byggbodar (a2)

För byggbodar beviljas normalt endast tidsbegränsade bygglov och inte permanenta bygglov. Bodarna måste tas bort och platsen återställas innan giltighetstiden för det tidsbegränsade bygglovet går ut. I syfte för att spara tid samt kostnader för handläggning av byggbodar ändras lovplikten för dessa och att krav om bygglov utgår under genomförandetiden.

a_2

Fastighetsrättsliga konsekvenser

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

Fastighet/ rättighet	Fastighetsrättslig konsekvens
Barnarps-Kråkebo 1:6 (kommunägd)	Mark planläggs för kvartersmark (järnväg). Kvartersmarken kan avstyckas eller regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål.
Flahult 19:12	Mark planläggs för kvartersmark (järnväg). Kvartersmarken kan avstyckas eller regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål.
0680-226.1 Officialservitut (väg) Förmån: Källarp 2:1 Last: Barnarps-Kråkebo 1:6, Flahult 19:12	Rättigheten kan behöva upphävas eller ändras i genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-78/2605 Avtalsservitut (väg) Förmån: Källarp 1:3 Last: Barnarps- Kråkebo 1:6, Källarp 2:1	Rättigheten kan behöva upphävas eller ändras i genomförandet av detaljplanen.

Figur 23

Tabell över
fastighetsrättsliga
konsekvenser för
respektive fastighet
eller rättighet

Tekniska frågor

Utbyggnad av elnätet görs av Jönköpings energi vid behov.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Anläggningskostnader kommer att belasta Nobia Sweden AB, detta regleras med kommande avtal mellan SMUAB, Kommunen och Nobia Sweden AB. Utbyggnad av elnätet finansieras sedan via anslutningsavgifter i de fall utbyggnad blir aktuellt.

Plankostnader

Kostnader för utredningar kopplade till Detaljplanen betalas av Nobia Sweden AB.

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

Servitutsbildning

Förrättningskostnader för ändring, alt upphävande och nybildande, av befintligt vägservitut ska belasta Nobia Sweden AB.

Organisatoriska frågor

Genomförandavtal/exploateringsavtal ska vid behov tecknas mellan ägaren tillika utföraren av järnvägen och kommunen. Avtalet ska reglera parternas åtaganden och kostnader för järnvägsutbyggnaden.

Markupplåtelse

Avtalsservitut/nyttjanderätt för markupplåtelse av järnvägsmark som krävs för att utföra anläggningen ska tecknas till förmån för Flahult 19:13 och belastade fastigheter, Barnarps-Kråkebo 1:6 och Flahult 19:12.

Tidplan

Planarbetet bedrivs enligt följande tidplan:

Beslut om granskning:	kvartal 1, 2025
Granskning:	kvartal 2, 2025
Beslut om antagande:	kvartal 2, 2025
Laga kraft:	minst tre veckor efter att kommunens antagandebeslut har kungjorts på kommunens digitala anslagstavla

Konsekvenser

Undersökning av betydande miljöpåverkan

För att klarlägga om planen kan innebära en betydande miljöpåverkan har en undersökning av miljöpåverkan genomförts. Detaljplanen innehåller inga verksamheter som finns redovisade i bilagan till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. Detaljplanen innehåller inga verksamheter eller åtgärder som finns redovisade i PBL 4 kap. 34 §. Detaljplanen påverkar inga Natura-2000 områden. Detaljplanen är inom riksintresse för totalförsvaret och specifikt influensområde luftrum (MSA-område). Granskningshandlingar kommer därför att skickas över till Försvarsmakten samt Jönköping Airport.

Föreslagen exploatering medför konsekvenser för den naturmark som ianspråk tas med planförslaget. Konsekvenserna mildras av bestämmelsen ”Skydd” och bestämmelsen E1 som förhindrar spårutbyggnad i dessa delar. Med föreslaget järnvägsspår förväntas befintliga industriverksamheter kunna transportera fler gods via järnväg vilket i sig är ett mer klimatsmart transportalternativ än alternativet att transportera med lastbil. Med fler transporter på järnväg minskar det också på belastningen på det övriga trafiksystemet inom och kring Torsviks industriområde.

Sammantaget bedöms att planförslag inte anses medföra någon betydande miljöpåverkan i den betydelse som avses i 5 kap 11 § i plan och bygglagen (SFS 2010:900) och att det därmed inte krävs ett upprättande av en strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken (SFS 1998:808, 6 kap. 2 §) och då heller ingen miljökonsekvensbeskrivning.

Allmänna och enskilda intressen

Enligt Plan- och bygglagen ska olika samhällsintressen vägas mot varandra, med avsikten att mark- och vattenområden i slutändan ska användas för det ändamål som de är mest lämpade för vad avser beskaffenhet, läge och behov. I detta fall är det främst det enskilda intresset att transportera gods via järnväg och det allmänna intresset att bibehålla mark för natur och friluftsliv.

I översiktsplan för den centrala tätorten anges ”Hållbara transporter” som ett av kommunens åtta kommunala planeringsstrategier. I denna strategi anges att mer gods ska överföras från väg till järnväg och befintliga järnvägar ska utvecklas för ökad kapacitet för både gods och transporttrafik. Sammantaget bedöms att detta intresse väger tyngre än intresse att bibehålla naturmarken med dess nuvarande markanvändning med funktion som ekologisk spridningskorridor samt yta för dagvattenhantering. Funktionerna kommer delvis fortsatt kunna bibehållas med föreslagna planbestämmelser men i mindre omfattning.

Omgivningspåverkan

Järnvägsanläggningen bedöms inte påverkas negativt av omgivande verksamheter och är till sin natur okänslig för omgivningspåverkan. Den bedöms inte heller påverka sin omgivning då omgivande områden består av industrier och likande verksamheter. Järnvägstrafik är en befintlig verksamhet inom Torsvik.

Riksintresse

Totalförsvaret

Planförslaget förväntas inte påverka Totalförsvarets MSA-område för Hagshults övningsflygplats.

Järnväg

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset ”Månsarp till Jönköpings godsterminal i Torsvik” negativt. Planförslagets föreslagna spårutbyggnad bedöms snarare utgöra en positiv effekt då järnvägens funktion utökas. Den tillkommande spårtrafiken är begränsad och belastar inte anläggningen på ett sätt som motverkar riksintresset utan bidrar tvärtom till dess fortlevnad och ett framtida behov av anläggningen.

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för centrala tätorten

Förslaget strider delvis mot gällande översiktsplan. Förslaget spårområde är i översiktsplanen utpekad som mark för ”natur och friluftsliv” och utgör idag en grön korridor som förbinder Granarpsvägen i norr till befintlig fornlämningen söder utanför planområdet. I översiktsplanen beskrivs området med objektid 1048 och med ställningstagande: ”viktigt utvecklingsområde för dagvatten.” När ytan planerades som en kommunal fastighet var den tänkt för dagvattenhantering men även som reservat för en möjlig utvidgning av järnväg eller väg.

Planförslaget föreslår att ytan tas i anspråk för spårområde med planbestämmelser om ett långsgående dike som säkerställer den blågröna dagvattenfunktionen. Funktionen som en blågrön korridor bevaras men den gröna funktionen får försvagad effekt genom förändringen. Spårområdet med sin låga trafikintensitet bedöms dock inte släcka ut funktionen utan endast reducera den. Möjligheten till friluftsliv begränsas av planläggningen, även om det är fysiskt möjligt att ta sig fram så har spårområdet en begränsande effekt då allmänheten inte ska vistas inom anläggningen.

Nollalternativ

Om planförslagets intentioner inte genomförs (nollalternativ) uteblir påverkan på områdets funktion som naturområde men det minskar också möjligheten till effektiva och miljövänliga transporter på järnväg. Tung lastbilstrafik blir

kvar på det lokala vägnätet och fortsätter att belasta riksintresset E4:an. Järnvägstransporter är billigare än transport med lastbil räknat tonkilometer och ger upphov till mindre klimatutsläpp räknat i koldioxidekvivalenter. Vid ett nollalternativ förlorar befintlig verksamhetsutövare möjligheten att transportera gods till en lägre kostnad och till ett lägre klimatavtryck. För samhället innebär nollalternativet att gods som kunde ha transporterats på järnväg i stället fortsätter transporteras med lastbil, vilket leder till uteblivna minskningar av koldioxidutsläpp som konsekvens.

Gällande detaljplaner

Planförslaget planlägger en mindre del av den befintliga Detaljplanen Barnarps-Kråkebo 1:6. Då den tidigare detaljplanen redan idag har lagt fast användningsbestämmelsen ”T kvartersmark Järnväg” har det nya planförslaget endast syftet att säkerställa egenskapsbestämmelser och administrativa bestämmelser som har tagits fram i och med det nya planförslaget. Det nya planförslagets utbredning följer även befintliga fastighetsgränser i området samt befintliga plangränser i gällande detaljplaner.

Nollalternativ

Att lämna Detaljplanen Barnarps-Kråkebo 1:6 oförändrad hade fått effekten att området inte fått de egenskapsbestämmelser och de administrativa bestämmelser som har tagits fram i och med den nya järnvägsutbyggnaden.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods (järnväg)

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 möjlig framtida transport av farligt gods inom planerat spårområde. Om inga skyddsåtgärder genomförs riskerar närliggande bebyggelse att utsättas för en oacceptabel risk vid ett olycksscenario vilket kan medföra förstörelse och skador på egendom som konsekvens. Framtagen förprojektering föreslår en järnvägsdragning med planerad spårmitt bortom det skyddsavstånd som anges i riskbedömningarna. Utan åtgärder i form av begränsning i användningsområdets (T_1) utbredning kan avståndet mellan spårmitt och närmsta byggnad placeras inom rekommenderat skyddsavstånd motsvarande 10 meter vilket medför en oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet.

Med åtgärder

Inom planerat spårområde skyddas närliggande bebyggelse öster om planområdet med att del av planområdet planläggs som skyddsområde. Skyddsområdet utgörs av en 4 meter bred remsa som tillsammans med 6 meter prickmark i gällande angränsande detaljplaner säkerställer ett skyddsavstånd på 10 meter från befintliga byggnader och byggrätter.

Nollalternativ

Om planförslaget inte genomförs tillkommer inget nytt spårområde. Riskerna inom området förblir därför oförändrade.

Mark och vegetation

Miljökvalitetsnormer - Vatten

Utan åtgärder

Ekologisk status för vattenrecipienterna är i dagsläget "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". Dagvattnet inom planområdet ska inte bara fördröjas utan även renas så att det inte försämrar vattenrecipienten negativt med avseende ekologisk och kemisk status. Om fördröjningsåtgärder inte utförs med en renande funktion förväntas närsalter och kvicksilver att tillföras vattenrecipienten och medföra en försämrad kemisk status.

Med åtgärder

I framtiden förprojektering föreslås avskärande diken anläggas och placeras så att den avskiljer spårområdet från inkommande ytvatten med avledning till redan anlagda dagvattendammar i norr med plats för både fördröjning (upp till 10-årsregn) samt rening. Med föreslaget dike enligt förprojekteringen så anses planförslaget inte medföra en försämring på vattenrecipienternas ekologiska eller kemiska status.

Nollalternativ

Om planförslaget inte genomförs tillkommer inget nytt spårområde och då heller ingen ytterligare belastning på redan anlagda dagvattendammar i norr.

Infrastruktur

Trafik

Utan åtgärder

Vid rusningstrafik är väginfrastrukturen i Torsvik idag överbelastad speciellt vid trafikplatserna vid E4:an. Planförslaget förväntas ha en svag positiv påverkan på trafikflödet då transporter flyttas från väg till järnväg.

Nollalternativ

För samhället innebär nollalternativet att gods som kunde ha transporterats på järnväg i stället fortsätter transporteras med lastbil, vilket leder till uteblivna minskningar av koldioxidutsläpp och utebliven avlastning av vägnätet som konsekvens.

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00