

Planbeskrivning

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

Granskningshandling
Upprättad: 2024-08-14
Laga kraft: -
Diarienummer: Stbn/2021:411
Utökat förfarande (PBL 2010:900)



Medverkande tjänstepersoner

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

Räddningstjänsten

Erik Holgersson brandingenjör

Stadsbyggnadskontoret

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

Tekniska kontoret

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

Mattias Bustos Jenny Larsson
Planarkitekt Bitr. planchef

Handlingar

Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser
Undersökning av miljöpåverkan
Granskningsutlåtande

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

Bilagor:

Bilaga A - Geoteknisk undersökning 2022
Mitta AB

Bilaga B - Geoteknisk undersökning 2023
Tyréns Sverige AB

Bilaga C - Miljöteknisk M.U. 2019
Orbicon AB

Bilaga D - Miljöteknisk M.U. 2018
Orbicon AB

Bilaga E - Arkeologisk undersökning
Jönköpings Läns Museum

Bilaga F - Naturvärdesinventering 2022
Fennicus Natur AB

Bilaga G - Naturvärdesinventering 2023
Fennicus Natur AB

Bilaga H - Arkeologisk undersökning
Jönköpings Läns Museum

Bilaga I - Naturvärdesinventering 2022
Fennicus Natur AB

Bilaga J - Naturvärdesinventering 2023
Fennicus Natur AB

Bilaga K - Underlag till ansökan om
biotopskyddsdispens
Sweco Sverige AB

Bilaga L - Artskyddsutredning
Sweco Sverige AB

Bilaga M - Groddjursinventering
Sweco Sverige AB

Bilaga N - Trafikanalys 2021
Ramböll Sverige AB

Bilaga O - Trafikanalys 2023
Ramböll Sverige AB

Bilaga P - Bullerutredning
WSP Sverige AB

Bilaga Q - Riskbedömning
WSP Sverige AB

Bilaga R - Individrisk utmed Vaggerydsbanan
WSP Sverige AB

Bilaga S - Ekosystemtjänstanalys
Jönköpings kommun

Innehållsförteckning

Inledning

Detaljplanens syfte	6
Ärendeinformation	6

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare	7
Riksintressen	7
Kommunala planeringsunderlag	8
Mark och vegetation	11
Bebyggelse	14
Infrastruktur	18
Platsanalys	21

Planförslag

Allmän platsmark	27
Kvartersmark	29

Utredningar och dispenser

Geoteknisk utredning	32
Miljöteknisk markundersökning	33
Arkeologisk utredning	34
Naturvärdesinventering	35
Dagvattenutredning	36
Dispens från biotopskydd	40
Artskyddsutredning	42
lanspråktagande av jordbruksmark	47
Trafikanalys	48
Bullerutredning	51
Riskbedömning	54
Ekosystemtjänstanalys	57

Plankarta och bestämmelser

Användningsbestämmelser	63
Egenskapsbestämmelser	65
Administrativa bestämmelser	68

Genomförande

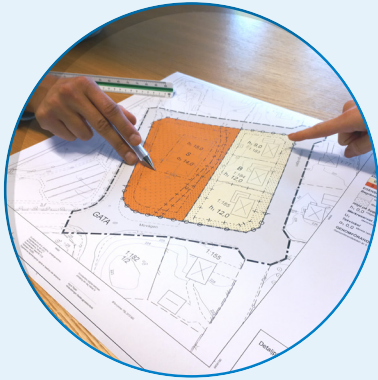
Mark- och utrymmesförvärv	70
Fastighetsrättsliga frågor	70
Tekniska frågor	77
Ekonomiska frågor	77
Organisatoriska frågor	78

Konsekvenser

Riksintresse	79
Kommunala planeringsunderlag	79
Hälsa och säkerhet	80
Miljö	82
Infrastruktur	85
Tekniska frågor	85
Omgivningspåverkan	86

Planguiden

Vad är en detaljplan?



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

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



Hur går detaljplaneprocessen till?

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

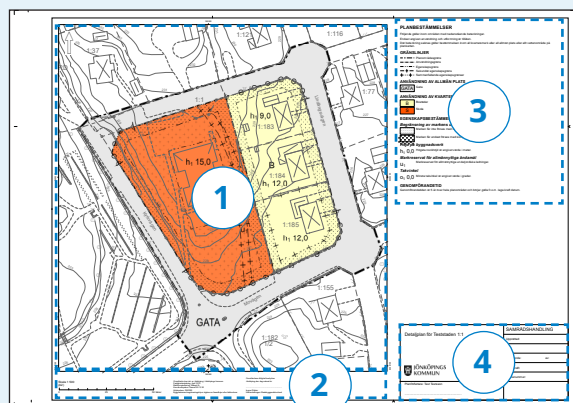


Hur läser man en plankarta?

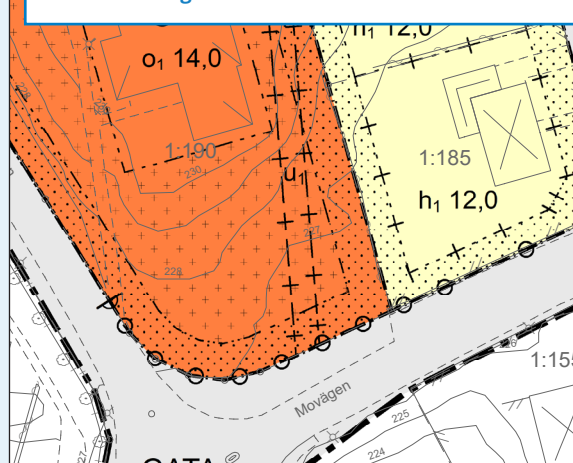
En plankarta består av fyra delar; kartram, kartinformation, teckenförklaring och ärendeinformation.

1. Kartram

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



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



2. Kartinformation

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

3. Teckenförklaring

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

4. Ärendeinformation

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

Planområdesgräns

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



Överordnar

Användningsgräns

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



Överordnar

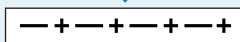
Egenskapsgräns

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



Sekundär egenskapsgräns

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



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



Inledning

Detaljplanens syfte

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

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

Ärendeinformation

Jönköpings kommun

Flahult 19:8 m.fl.

Stbn/2021:411

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

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

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

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare



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

Figur 1

Kartan visar planområdets läge i förhållande till sin omgivning och befintliga fastigheter

Riksstressen

Totalförsvaret

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

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för centrala tätorten

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



Figur 2

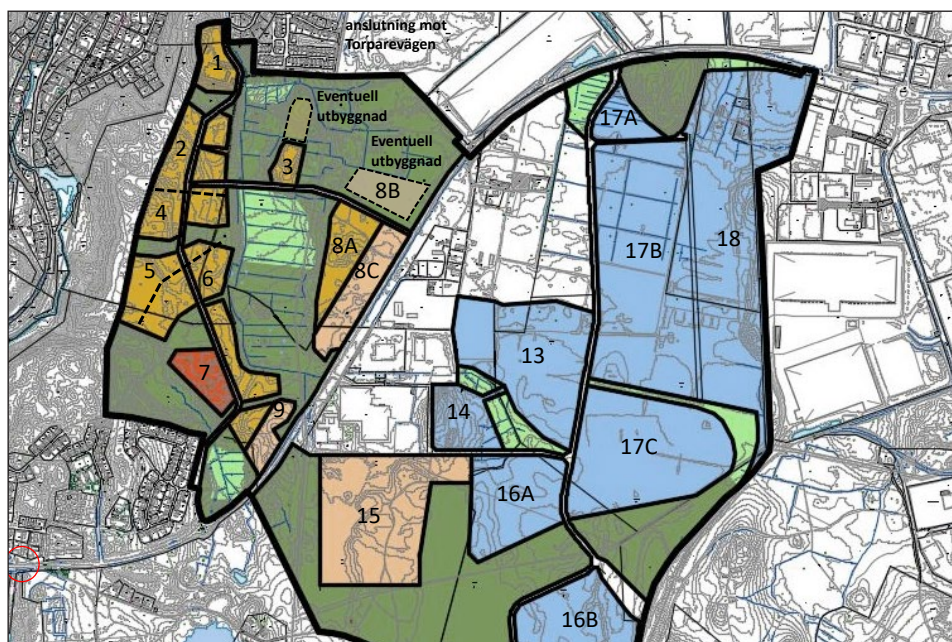
Kartan visar ett utsnitt ur översiktsplanen kombinerat med föreslagen planområdesgräns

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

Markanvändningen för planområdet enligt översiktsplanen är i huvudsak utpekad som område för verksamheter och industri samt natur och friluftsliv. I arbetet med detaljplanen har ytor avsedda för respektive markanvändning omfördelats. I översiktsplanen är Granarps mosse utpekad som yta avsedd för verksamheter och industrimark vilket har omprövats i planförslaget med hänsyn till att markområdet utgörs till stora delar av torv samt att mossmarken föreslås återväntas vilket stärker den biologiska mångfalden i området samt utgör ett nytt habitat för de groddjur som påträffats i diken kring jordbruksmarken i norr. I planområdets södra del föreslås i översiktsplanen ett område avsedd för natur och friluftsliv och specifikt ett viktigt utvecklingsområde för dagvatten. Denna yta föreslås att planläggas som ett trafikområde för järnväg. En ny huvudgata sträcker sig från Tahevägen i norr och vidare söderut. Denna detaljplan avser att planlägga en deletapp av huvudgatan (matargatans) sträckning. Hur sträckningen fortsätter behöver utredas vidare i nästkommande planprogram eller detaljplan.

Planprogram

Föreslaget detaljplaneområde innefattas delvis i planprogrammet Målö ängar och Målön som godkändes 20 januari 2022. Planprogram är ett av flera kommunala planverktyg och har likheter med en detaljplan då båda syftar till att utreda planområdets förutsättningar och redovisa ett planförslag men till skillnad från en detaljplan inte ett juridiskt bindande dokument. Planprogrammet har istället funktionen att vara ett vägledande och visionärt dokument i likhet med översiktsplanen.



Figur 3

Kartan visar ett utsnitt ur planprogramkartan med olika markanvändningar som anges i teckenförklaringen nedan

	Bostäder
	Skola
	Verksamheter
	Industri
	Natur/grön-område
	Natur med dagvatten-anläggning

Planprogrammet består av två delar, den västra sidan av Tahevägen (Målö ängar) ska bestå främst av skola och bostäder och den östra sidan (Målön) ska utredas för ett kommande verksamhetsområde och en eventuell ny kombiterminal. Bostadsområdet Målö ängar är en del av det politiska uppdraget som gavs i KF i samband med KBFP 2017 att hitta områden för villor på skogsmark. Det finns också ett behov att planera för en tre-parallellig F-6 skola som ska täcka upp för områdets framtida elever. Planprogrammet ska också möjliggöra utveckling av Logpoint/Torsvik verksamhetsområde genom expansion mot väster i enlighet med gällande översiktsplan och pågående arbete med ny utbyggnadsstrategi. Markanvändningen föreslås vara differentierad där mer störande verksamheter lokaliseras i de östra och sydöstra delarna närmast befintliga delar av Torsvik och Målön. Närheten till befintlig järnväg och kombiterminal innebär möjligheter för överflyttning av godsflöden i stor skala från väg till järnväg. Planprogrammet kommer att vara vägledande för framtida detaljplaner och utgör även planbesked för området.

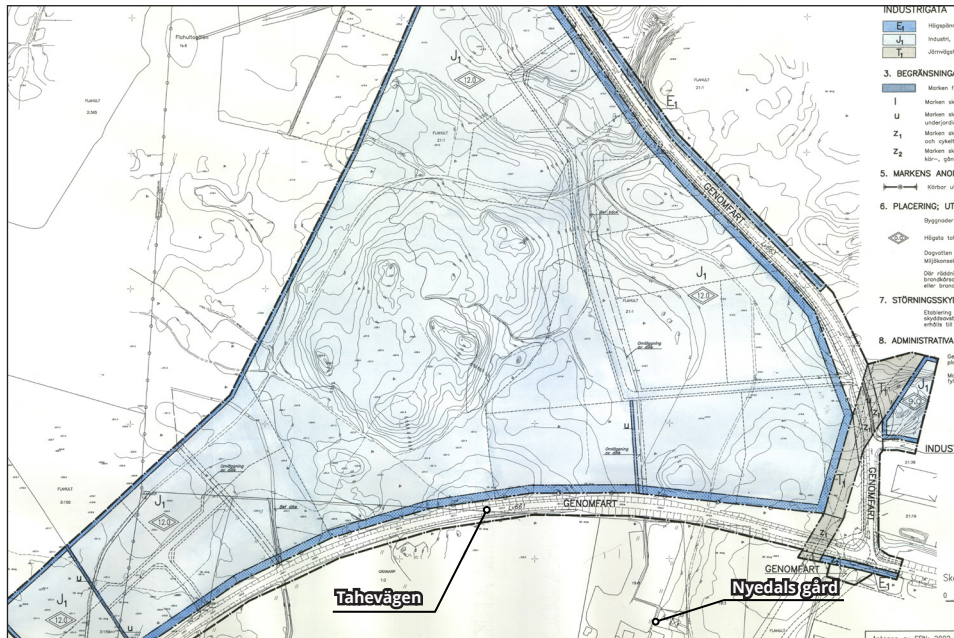
Genom att området planläggs för verksamheter/industri möjliggörs verksamhetsetableringar i ett strategiskt och tätortsnära läge i kommunen. Det finns idag inga andra lokaliseringalternativ som motsvarar föreslaget exploateringsområde i omfattning och lokalisering. Den sammanlagda bedömningen är att genomförandet av planförslaget är ett väsentligt samhällsintresse som väger tyngre än att bevara jordbruksmarken.

Detaljplaner

Planområdet omfattas av två gällande detaljplaner: Flahult 21:1 mfl (dnr: 2000-0094) samt Flahult 19:12 mfl (dnr: STBN/2014:85).

Detaljplan för del av Flahult 21:1 från år 2000 omfattar ett större industriområde norr om Tahevägen. I gällande plankarta har detaljplanen avsatt ett järnvägsreservat för att möjliggöra en framtida järnvägsanslutning till kraftvärmeverket i norr vilket i plankartan är betecknad med preciserad användning T1 - Järnvägstrafik kombinerat med J - Industri. I planförslaget

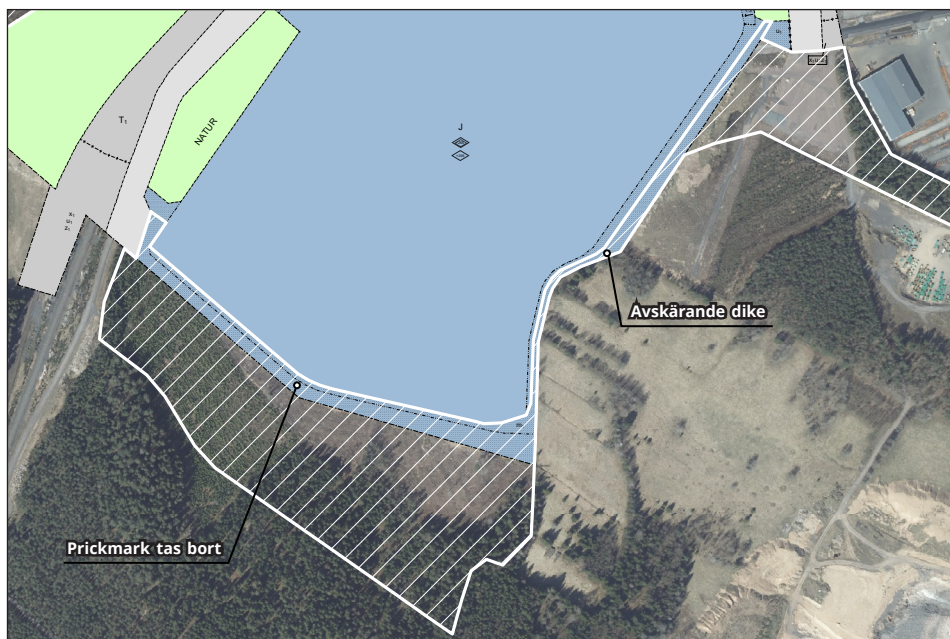
avsattes även plats för en ny cirkulationsplats med genomfart som markanvändning med illustrationslinjer i plankartan som visar en intention att anlägga en väg vidare söderut. Idag har området söder om denna planerade cirkulationsplats bebyggt och utgörs idag av industrifastigheter.



Figur 4

Utsnitt ur gällande detaljplan Flahult 21:1 (dnr: STBN/2010:254)

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



Figur 5

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

Vitskräddad yta anger förslaget planområde. Planområdet omfattar redan planlagd prickmark i söder i syfte för att förflytta prickmarken söderut och tillåta en sammanhängande byggrätt i gällande detaljplan och i planförslaget. Österut planläggs mark för att säkra rätten att avleda dagvatten norrut från den tillkommande industrimarken.

Arkitekturstrategi

Arkitekturstrategin ska höja den arkitektoniska kvalitén i kommunen och vara ett kunskapsunderlag och dialogverktyg i bygg- och fastighetsutvecklingsprocesser. Med arkitekturstrategin ställer kommunen krav på att alla projekt som påverkar vår fysiska miljö ska kunna svara på tre frågor:

- Vad är den arkitektoniska idén/stadsbyggnadsidén?
- Hur samspelar projektet med sin omgivning?
- Hur bidrar projektet till sin omgivning?

Under rubriken *Platsanalys* i detta avsnitt beskrivs platsens koppling till de kvaliteter som eftersträvas i Arkitekturstrategin.

Mark och vegetation

Geotekniska förhållanden



Figur 6

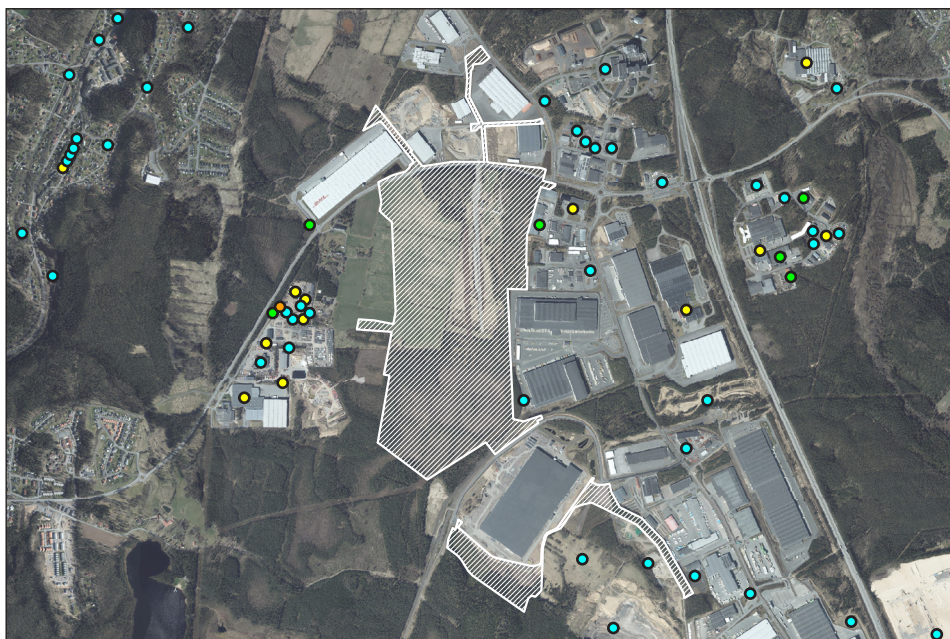
Jordartskarta som visar planområdesgräns (svartskrafferad yta) och olika jordarter inom planområdet



Markens egenskaper och dess jordarter påverkar genomförandeskedet för detaljplaner vad gäller grundläggningskostnader, byggbarhet och potentiella risker för ras, skred och erosion. I figur 6 ovan visas en jordartskarta med aktuell planområdesgräns. Torv och gyttjeyddar utgör en större andel av planområdets norra del och är en jordart som kräver geotekniska undersökningar då jordarten kan medföra sättningar och tjälskador vid senare skeden. Jordarten tenderar till att innehålla höga naturvärden och goda rekreativevärden och kan också fungera som aktiva kolsänkor. Isälvsediment är till skillnad från torv och gyttjeyddar mer stabil men kräver ofta särskilda undersöknings- och byggmetoder för att säkerställa att bebyggelsen inte påverkar grundvattnet negativt.

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

Markföroreningar



Figur 7

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

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

I EBH-kartan visas potentiellt förorenade områden och är ett kartunderlag som ajourhålls av länsstyrelserna som publicerar information om de misstänkt eller konstaterat förorenade områden. De objekt som finns med i EBH-kartan har identifierats som potentiellt förorenade områden. Identifierade områden ska sedan inventeras och riskklassas. Enligt kartbilden ovan förekommer det inga potentiellt förorenade områden inom planområdet. För mer information se s. 31.

Markavvattningsföretag

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

För att en åtgärd ska vara markavvattning krävs enligt lagens definition att syftet med åtgärden är att varaktigt öka fastighetens lämplighet. Underhåll av ett dike är därmed inte markavvattning eftersom syftet inte är att öka, utan behålla, fastighetens lämplighet för exempelvis odling. Process med att

eventuell avveckling av markavvattningsföretag inom planområdet drivs i parallell process. Om medlemmar i någon av markavvattningsförättningarna finner att förändringar inom planområdet riskerar markavvattningens syfte har de rätt att kräva vidare utredning.

Artobservationer

Artportalen är ett system för inrapportering och sökning av artobservationer i Sverige. Artportalen är ett öppet system och används av myndigheter, forskare och naturvårdare såväl som privatpersoner. Nedan redovisas påträffade arter varav en del är fridlysta arter och andra skyddsvärda träd. Inom planområdets norra delar har det påträffats åkergröda och ett antal skyddsvärda träd inom den mer kuperade delen mot öst. I söder har kartuppgifterna inte uppdaterats efter att detaljplan Flahult 19:12 m.fl. har genomförts. I avsnittet *Utredningar och dispenser* redovisas genomförda naturvärdesinventeringar och artskyddsutredning med förslag på åtgärder bevarande- och kompensationsåtgärder till följd av föreslagen exploatering.

Jordbruksmark

Jordbruksmarken är av nationell betydelse och det finns därav ett allmänt intresse av att bevara jordbruksmarken. Brukningsvärd jordbruksmark är mark som utifrån läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar lämpar sig för jordbruksproduktion. Marken förlorar inte sitt brukningsvärde om den inte brukas aktivt. Nedan visas en kartbild över planområdets norra del som omfattas av områden utpekade som brukningsvärd jordbruksmark.

Planområdet omfattar totalt 33,78 hektar jordbruksmark varav 28,97 hektar åkermark och 4,81 betesmark. Av den totala mängden jordbruksmark planläggs 4,09 hektar (12,1 %) som naturmark varav resterande andel ianspråktagas för gatu- och industrimark. I avsnittet *Utredningar och dispenser* och rubriken *Ianspråktagande av jordbruksmark* motiveras av vilka skäl berörd jordbruksmark bedöms lämplig att ianspråkta.



Figur 8

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

- Åkermark
- Betesmark
- Artfynd
- Skyddsvärda träd

Bebyggelse

Inom planområdet



Figur 9

Flygfoto över planområdets norra del. Nyedals gård, Tahevägen och yta där markägaren har lagt stenkross



Figur 10

Flygfoto längre söderut. Ett mindre uthus inom gulstreckad linje

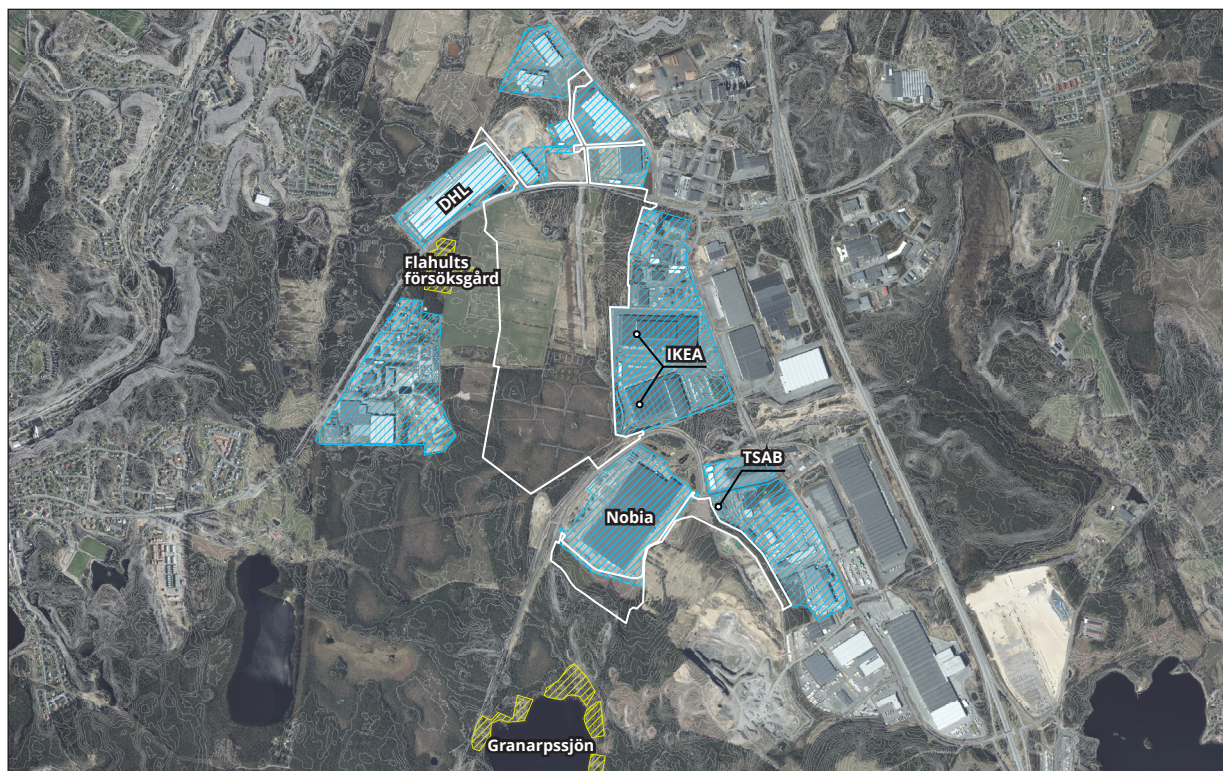


Figur 11

Panoramabild på befintligt uthus

I planområdets norra har det tidigare bedrivits jordbruksverksamhet inom och kring Nyedals gård. Idag är bebyggelsen vakant och nuvarande markägare använt ytan som en plats för upplag av överskottsmassor från andra exploateringsprojekt. I flygbilden går det att tyda en avlång sträcka med stenkross som sträcker sig från Tahevägen i norr söderut till högmossen. Inom samma fastighet längre söderut inringat med gulstreckad linje i flygfotot ovan finns en mindre komplementbyggnad i sämre skick. Byggnaden och närområdet ser ut att ha använts som upplag för byggnadsmaterial och bråte.

Utanför planområdet



I huvudsak omgärdas planområdet av logistik- och industrilokaler och bostäder i mindre omfattning. Väster om planrådets nordvästra del inom det område benämnt som Flahults försöksgård (gulskräddad yta) finns fem friliggande småbostadshus, ett hus avsedd för verksamhet och resterande är ekonomibyggnader relaterade till den tidigare jordbruksverksamhet som har bedrivits i området. Området kring Flahults försöksgård är ej planlagd sedan tidigare. Söder om försöksgården utgörs bebyggelsen till stora delar av industrilokaler inom gällande detaljplan från 1986.

Figur 12

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

- Bostäder
- Industri/verksamheter



Figur 13

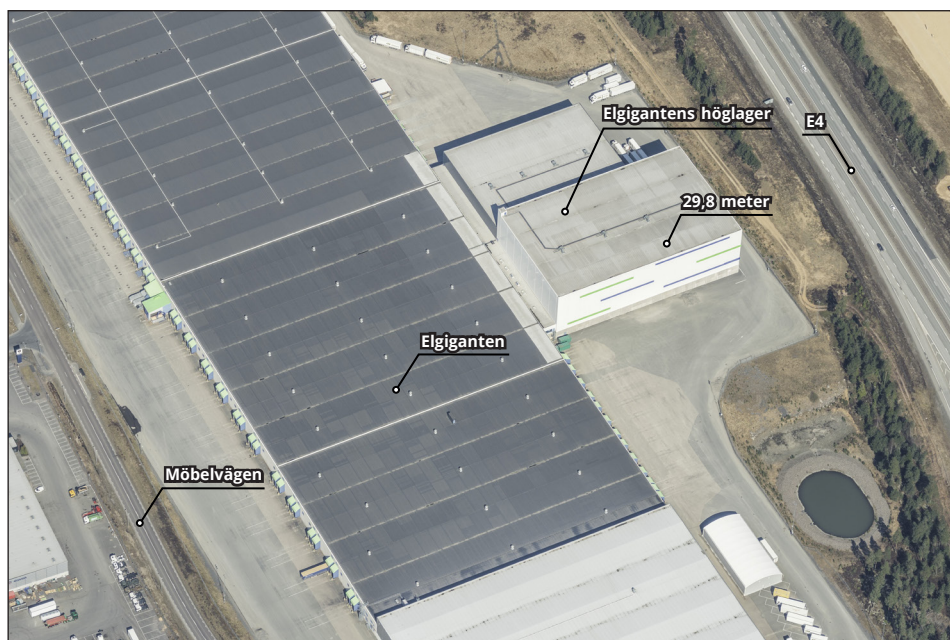
Flygfoto väster om planområdet över Flahults försöksgård och industriområdet söderom

Planområdets norra och östra del omgärdas av ett flertal olika logistik- och industrilokaler med varierande storlek med kortsidor inom intervallet 30 till 150 meter varav en större ansamling av mindre logistik- och industrilokaler ansamlas norr om Frysvägen med en högsta totalhöjd av 12 meter. Inom Flahult 21:37 som inrymmer IKEA:s distributionscentral medges i gällande detaljplan enbart en bestämmelse om högsta totalhöjd på 30 meter. I kartbilden nedan anges nockhöjder räknat från markplan som ett exempel på hur byggrätten kan nyttjas. Längre söderut på Torsvik har Elgiganten även ett höglager som tydligt syns för förbipasserande utmed E4:an. Höglagret har en nockhöjd motsvarande 30 meter räknat från markplan.



Figur 14

Flygfoto med vy österut. I förgrunden visas delar av stenkross och avståndet till Granarps mosse i söder. Vitstreckad linje anger fastighetsgräns för Flahult 21:37. Bilden visar olika referensobjekt och nockhöjder för olika delar av IKEA:s distributionscentral

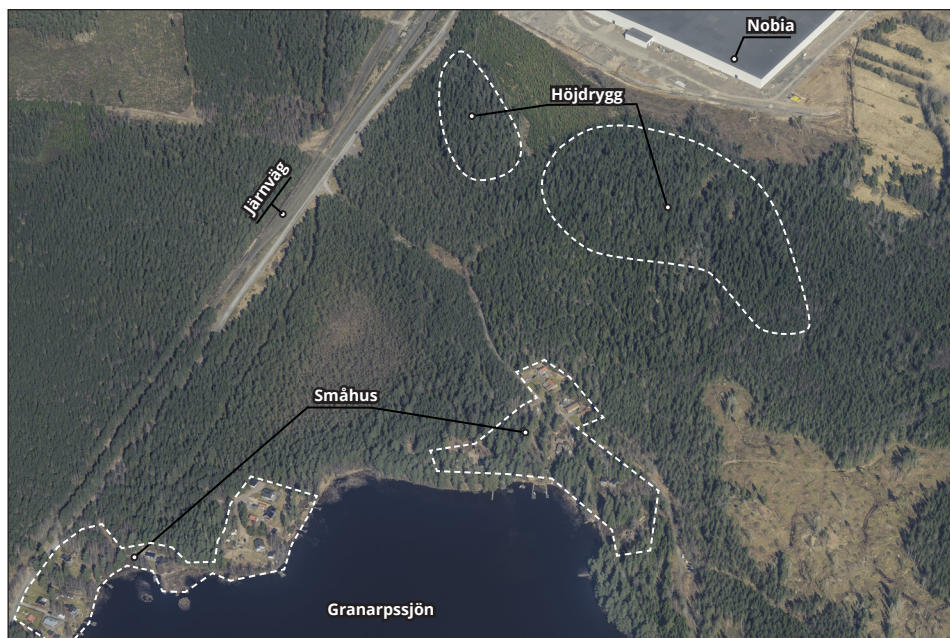


Figur 15

Flygfoto mot norr. Elgiganten har ett höglager utmed E4:an som i gällande detaljplan inryms inom en byggrätt med 32 meters totalhöjd

Söder om planområdets södra del och norr om Granarpssjön finns ett tiotal friliggande småbostadshus med en variation av fritidshus och åretombostäder.

Avståndet är mer än 300 meter de närmsta husen och den nyttillkomna industrietableringen i norr (Nobia). Förutom avståndet så avskärmas området mot övriga industriområden med en högre trädbeklädd höjdrygg med 10-15 meters höjdskillnad mellan marknivå för bostäder och krönhöjd.



Figur 16

Flygfoto över planområdets södra del där befintlig höjdrygg är utmarkerad och visar dess placering mellan Nobia i norr och småhusen kring Granarpssjön i söder

Hälsa och säkerhet

Farligt gods (järnväg)

Inom eller i nära angränsning till planområdet finns järnväg. Eftersom det kan förekomma transport av farligt gods på järnväg antas samtliga järnvägsspår i Jönköpings kommun, förutom mindre industrispår, utgöra farligt godsled. Räddningstjänsten i Jönköping rekommenderar att de riktlinjer som nämns i rapport *Risikanalys av farligt gods i Hallands län* ska appliceras i detaljplaneprocessen.

Befintlig järnväg är inom ett 150 meters avstånd till planerat ändamål vilket medför behov av en riskbedömning för att utreda vilka riskreducerande åtgärder som kan behöva genomföras. I avsnittet *Utredningar och dispenser* redovisas resultat av genomförd riskbedömning med förslag på skydds- och försiktighetsåtgärder för att begränsa riskpåverkan från riskkällor generellt men också specifikt risker från farligt godsled i och i angränsning till planområdet.

Infrastruktur



Bil

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

Kollektivtrafik

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

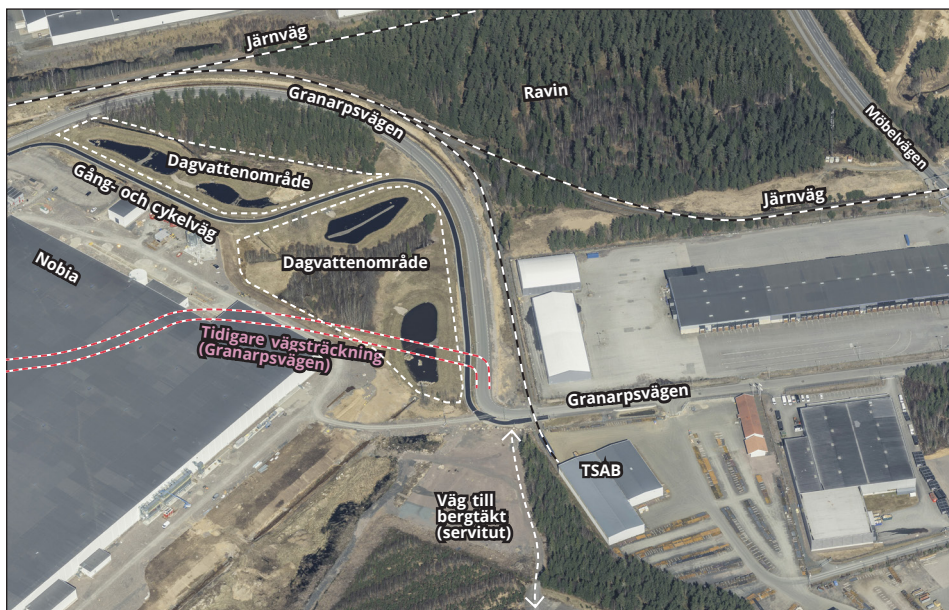
Gång- och cykel

Utmed Tahevägens norra gatusektion finns en kombinerad gång- och cykelväg vilket möjliggör cykelpendling till och från planområdets norra del med vidare

Figur 17

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

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



Figur 18

Flygfoto över planområdets sydöstra del. Befintligt dagvattenområde planerades och anlades i samband med exploatering för Nobias fabrik. Röd streckad linje anger den tidigare landsväg som sträckte sig igenom om landskapet till Granarps gård (rivet) och vidare till bostäderna kring Granarpsjön längre söderut

anslutning åt Taberg västerut och Norrahammar norrut via Barnarpsvägen. I samband med planläggning av detaljplan Flahult 19:12 ersattes Granarpsvägens dåvarande vägsträckning med en körslinga 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.

Parkering

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

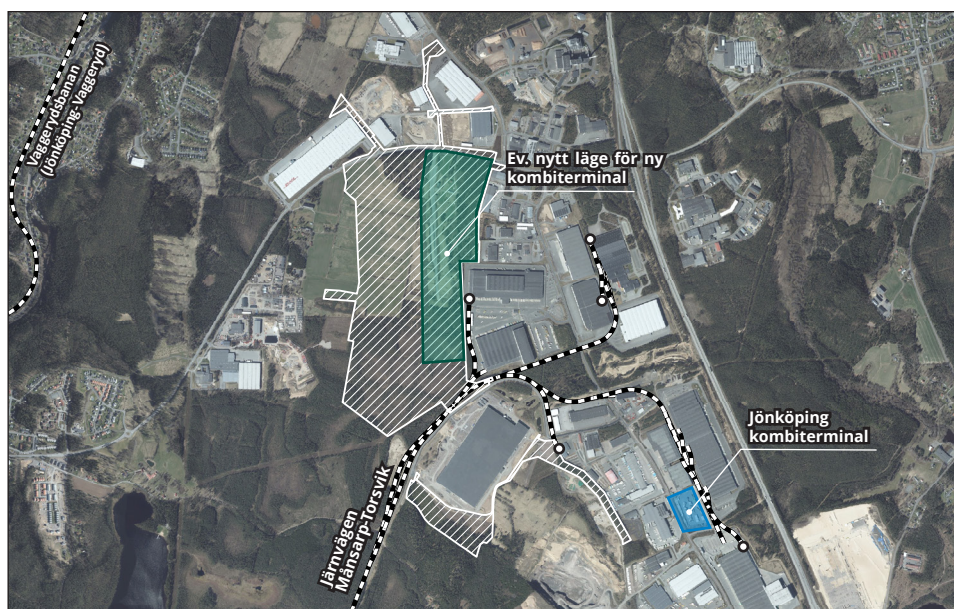


Figur 19

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

Järnväg och kombiterminal

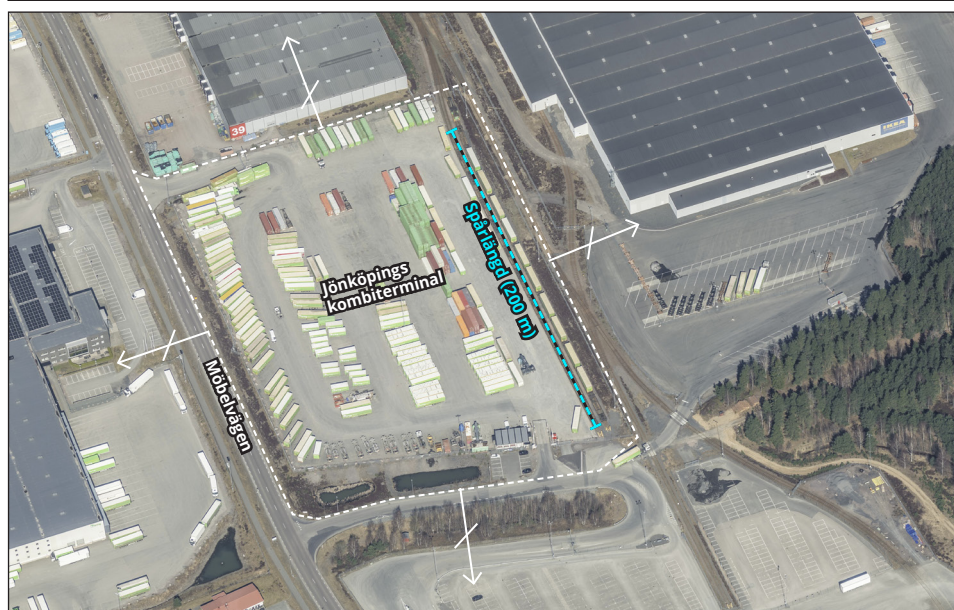
Torsviks industriområde är tillgängligt för godstransporter via motorvägen (E4:an) samt järnvägen Månsarp-Torsvik. Järnvägen förgrenas från Vaggerydsbanan öster om Röshult cirka 4 kilometer söder om Månsarp och nyttjas enbart för godstrafik. Inom industriområdet förgrenas järnvägen vid ett antal spärväxlar med stickspår in till närliggande industrifastigheter. Utmed Möbelsvägen finns Jönköpings kombiterminal. En kombiterminal är en terminal där olika lastbärare (ex. container) byter transportsätt (ex. lastbilar, godståg m.m.) utan att godset behöver hanteras. Befintlig kombiterminal möjliggör att fler industrifastigheter inom Torsvik kan transportera gods via järnväg för längre transportsträckor och byta till exempelvis lastbil för den mindre sträckan som sker lokalt. Nyttan med att transportera gods via järnväg är att det tillåter transport av större volymer till en lägre energianvändning än ex. lastbil. Befintlig kombiterminal är för liten för att kunna ta emot hela tågset (630 meter) och expansionsmöjligheter saknas då terminalen är kringbyggd.



Figur 20

Översiktskarta över planområdets läge i relation till järnväg och kombiterminal.

- Järnväg
- Befintlig kombiterminal
- Föreslaget läge för ny kombiterminal



Figur 21

Flygfoto över befintlig kombiterminal på Torsvik

- Järnväg
- Stickspår

Platsanalys

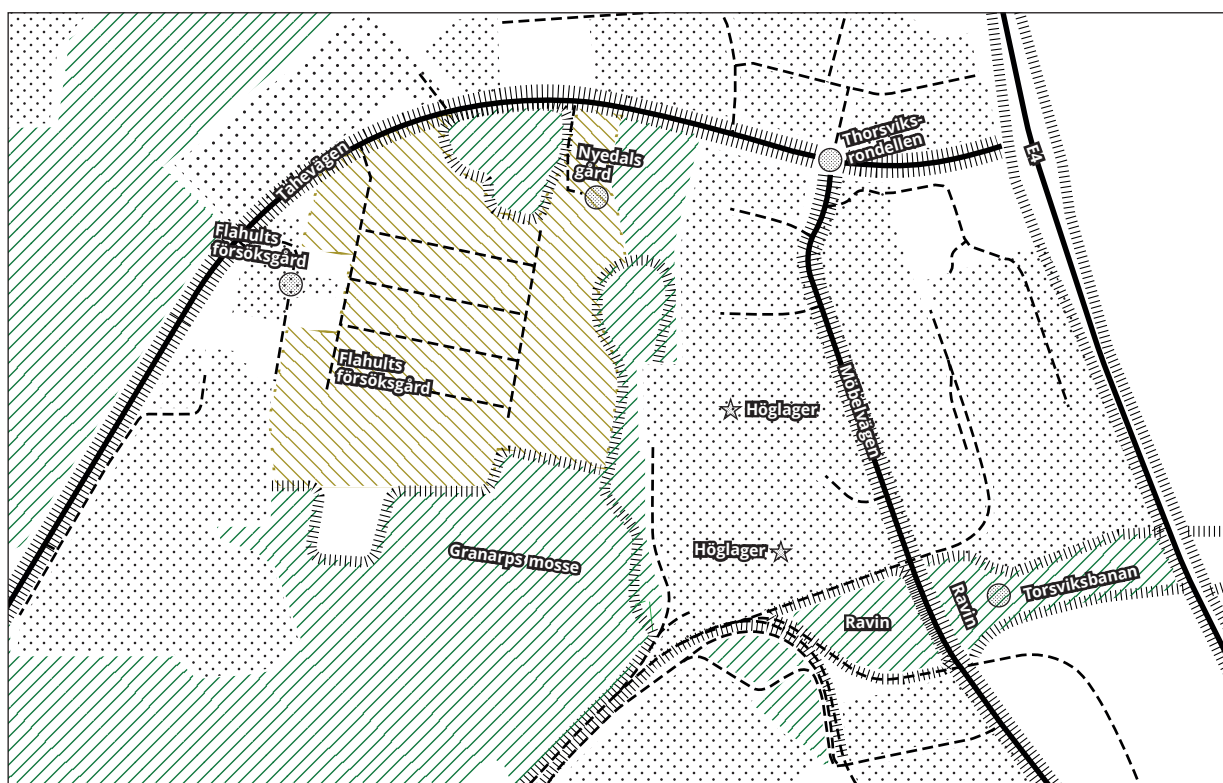
I kartbilden (figur 22) nedan visas ett kartutsnitt av genomförd platsanalys för planområdets norra del i form av en Lynch-analys för att kunna redovisa rumsliga samband inom och utanför föreslaget planområde. Det öppna jordbrukslandskapet utgör ett tydligt enhetligt område inom planområdets norra del. Norrut avgränsas jordbrukslandskapet av Tahevägen vilket har en barriärsbildande effekt sett till antalet fordon rörelser i relation till antalet gång- och cykelpassager samt trädbevuxen kulle. Österut sträcker sig en nord-sydlig barrskog med 5-6 meters höjdskillnad i förhållande till det flacka jordbrukslandskapet. Västerut avgränsas jordbruksmarken av Flahults försöksgård. Inom jordbrukslandskapet utgör befintliga avvattningsdiken ett flertal stråk där intilliggande träd utmed diken skapar en referensskala för att kunna avläsa avstånd över den annars öppna och flacka jordbruksmarken. Söderut avgränsas jordbrukslandskapet med högmossen där trädridån har en gränsverkande effekt och skapar en visuell läsbarhet i vart jordbrukslandskapet börjar/slutar.

Naturområdet i söder bildar ett enhetligt område i form av olika naturtyper med högmossa på torvmark närmst jordbruksmarken med en sammanlänkning till övrig naturmark vidare söderut och befintligt väst-östligt ravinområde inom Torsviks industriområde. I närområdet utgör befintliga höglager synligt på längre avstånd och utgör en visuell referens landmärken i området med funktion att kunna lokalisera sig vart man är i landskapet samt uppskatta avstånd.

Figur 22

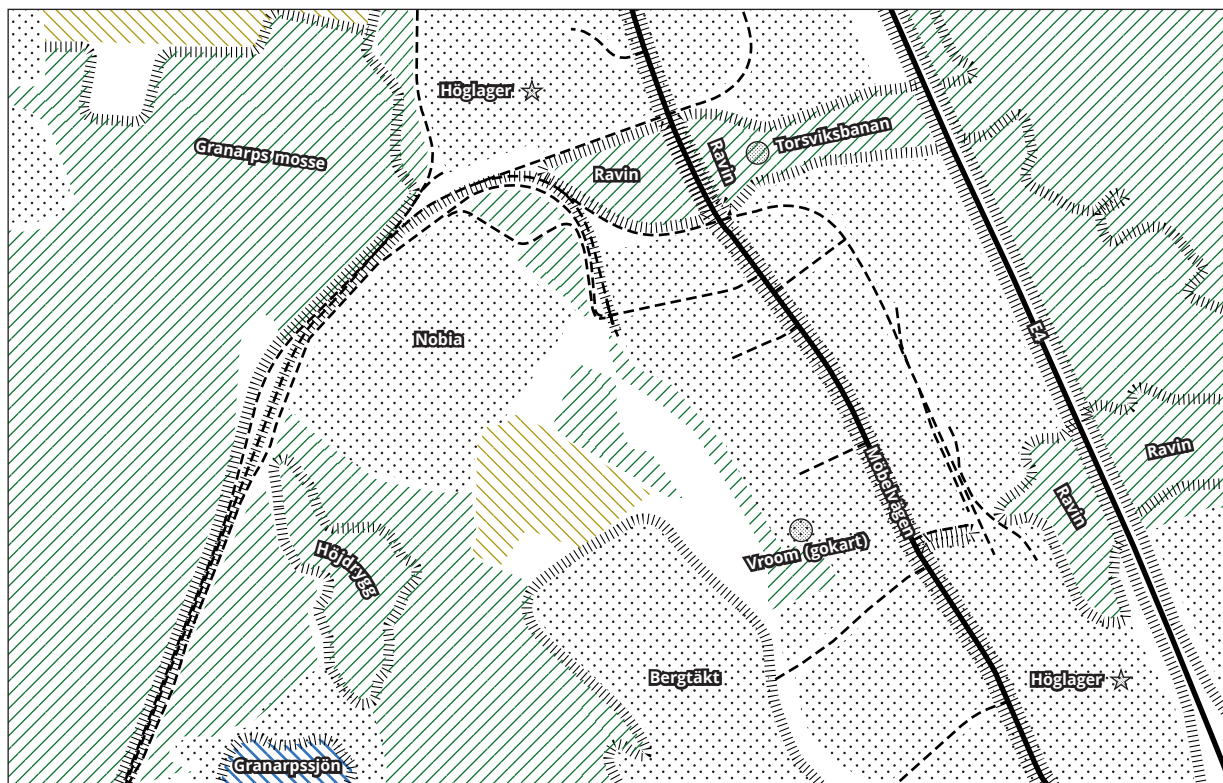
En Lynch-analys utgörs av fem kategorier/element: stråk, noder, gränser, enhetliga områden och landmärken

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



Planstrukturen och specifikt gatunätets täthet inom Torsvik begränsar storskaliga industriverksamheter vilket är tydligt inom områden norr om Tahevägen i kartutsnittets nordöstra del samt delar av Torsvik utmed

Möbelvägen. Motsvarande planstruktur finns även inom Torsviks södra delar där industrimarker fördelas med allmän plats "industrigata". Förutom gatunätet utgör även Möbelvägen och stickspår från järnvägen stråk som i vissa delar utgör gränser med barriärverkande effekt. Det sammanhängande grönområdet fortsätter söderut och österut via ravinområdet och under Möbelvägen och E4:an.



Söder om Nobias befintliga fastighet finns en befintlig höjdrygg med en generell höjdskillnad motsvarande 10-15 meters höjdskillnad räknat från slänkrön till slänftot. I vissa partier är höjdskillnaderna större. Denna höjdrygg utgör en visuell och akustisk barriär från industribuller som genereras från planområdet norr om höjdryggen. Området utgör även en del av ett sydöstligt sammanhängande grönområde med utbredning vidare söderut öster om Granarpsjön. 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 sydost om denna en bergtäkt med pågående verksamhet.

I bägge kartbilder visas inga noder för befintliga industriverksamheter utan enbart verksamheter av annan karaktär eller funktion. Inom områdets södra del förekommer två exempel på fritids- och nöjesverksamheter. I ravinområdet finns Torsviksbanan, en motorcrossbana som aktivt nyttjas av Huskvarna Motorklubb. Söderut finns även en gokartanläggning med banor både utomhus och inomhus.

Figur 23

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

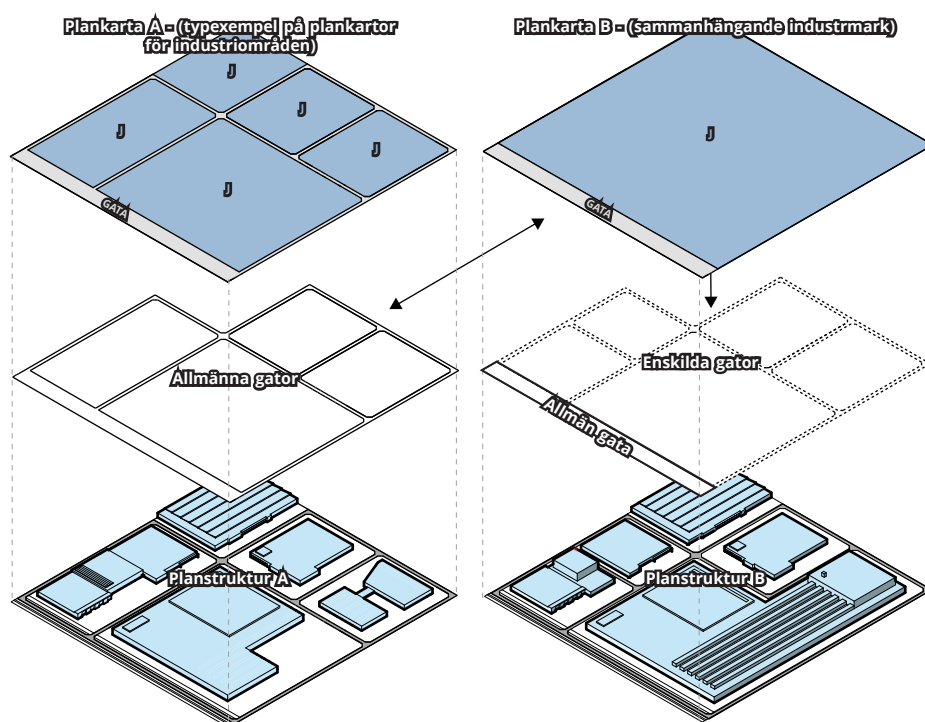
Planförslaget avser i huvudsak att planlägga större delar av ett idag öppet jordbrukslandskap inom planområdets norra del till förmån för en utökning av Torsvik västerut med ett nytt industriområde. Inom planområdets södra delar föreslås industrimark planläggas intill ett redan planlagt industriområde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

Stadsbyggnadsidé

Resilienta industriområden

Resiliens avser förmågan hos en individ, ett samhälle eller ett system att stå emot, anpassa och återhämta sig från olika typer av yttre eller inre förändringar eller påfrestningar. Stadsbyggnadsidén: *resilienta industriområden* utgår ifrån två bärande principer: flexibel planstruktur och grönbåa samband.

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

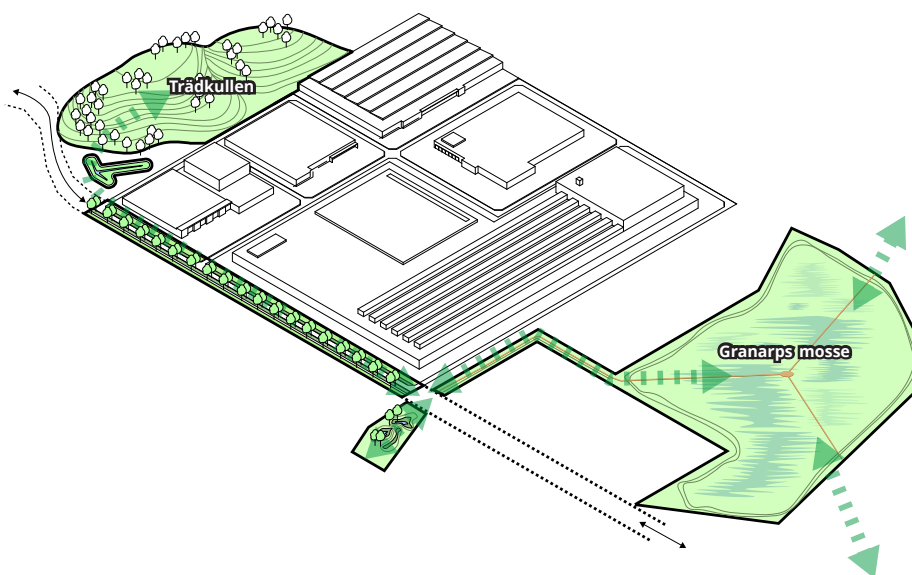


Figur 24

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

(B), vilket utgör planförslaget, utgörs av sammanhängande industrimark utan allmänna vägar som fördelar industrimarken. Den flexibla planstrukturen gör det möjligt för

Principen om flexibla industriytor och vald exploateringsgrad begränsas genom att i första hand bevara skyddsvärd naturmark. Mark som inte kan bevaras föreslås istället kompenseras. En befintlig trädallé inom planområdet kompenseras genom nyplantering av träd utmed ny huvudgata. Vägdagvattendiket anläggs med ängsfröblandning vilket skapar ett habitat för pollinerare ger skapar en naturlig vattenfiltrering. För att undvika isolering av naturmarker och populationer, skapas spridningskorridorer med diken, groddjurspassager, dammar och övervintringsplatser. På sikt förväntas klimatet bli varmare, torrare och blötare. Industrimarken höjdsätts så att yt- och dagvatten avleds via diken till dagvattendammar. Dessa dagvattendammar som primärt är avsedda för att fördröja dagvatten kan även bilda ett nytt habitat för andra arter än groddjur såsom; vattenlevande fåglar och insekter. Med ett större sammanhängande industriområde förväntas andelen hårdgjord mark öka vilket skapar värmeöar. Industriområden med hårdgjorda ytor ger upphov till värmeöar vilket kan begränsas genom att bevara naturmark som har en nedkylande effekt. Granarps mosse föreslås återvättas och bilda en våtmark. Förutom att våtmarker tillhör de naturtyperna med störst artrikedom bidrar återvattningen av mossmarken till att mindre torv oxideras och därmed mindre koldioxidutsläpp.



Figur 25

Figurer som visar hur principen om grönblå samband mellan trädkullen i norr och Granarps mosse i söder

Samspel och bidra

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

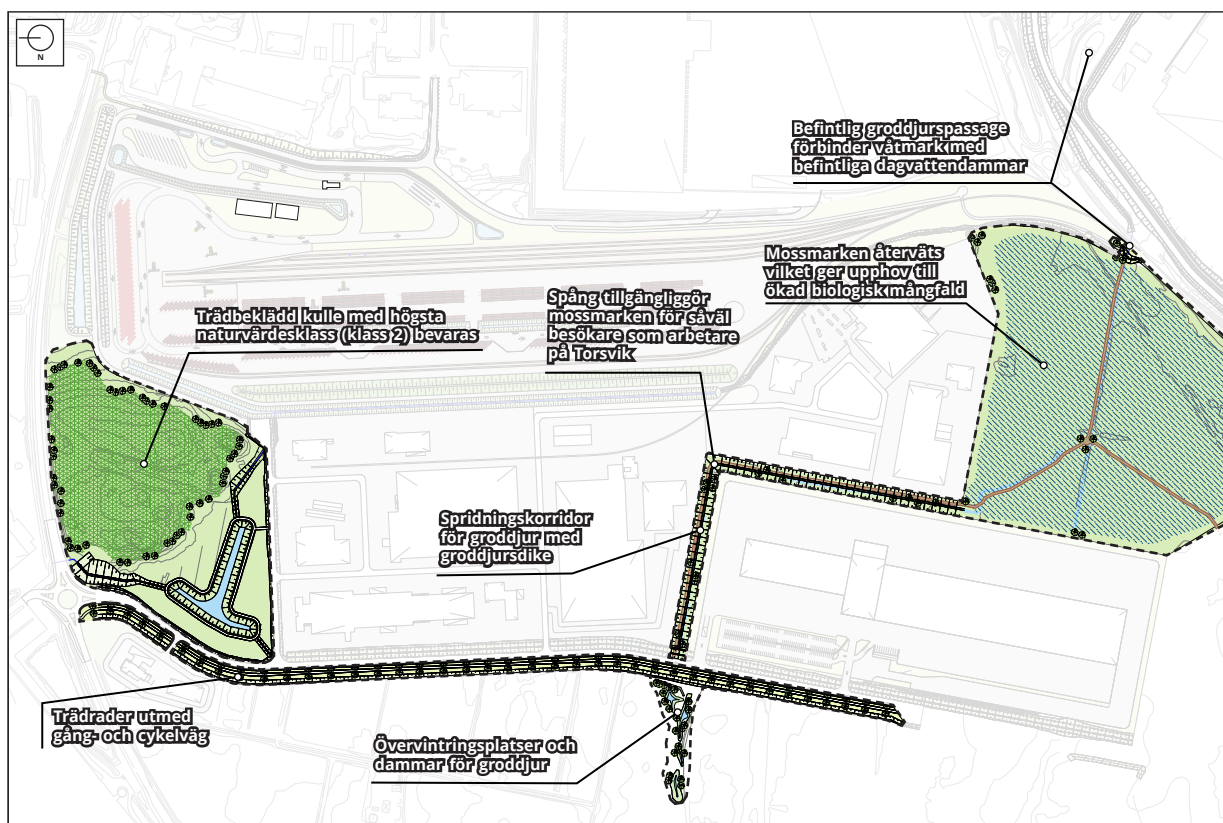
Allmän platsmark

Natur

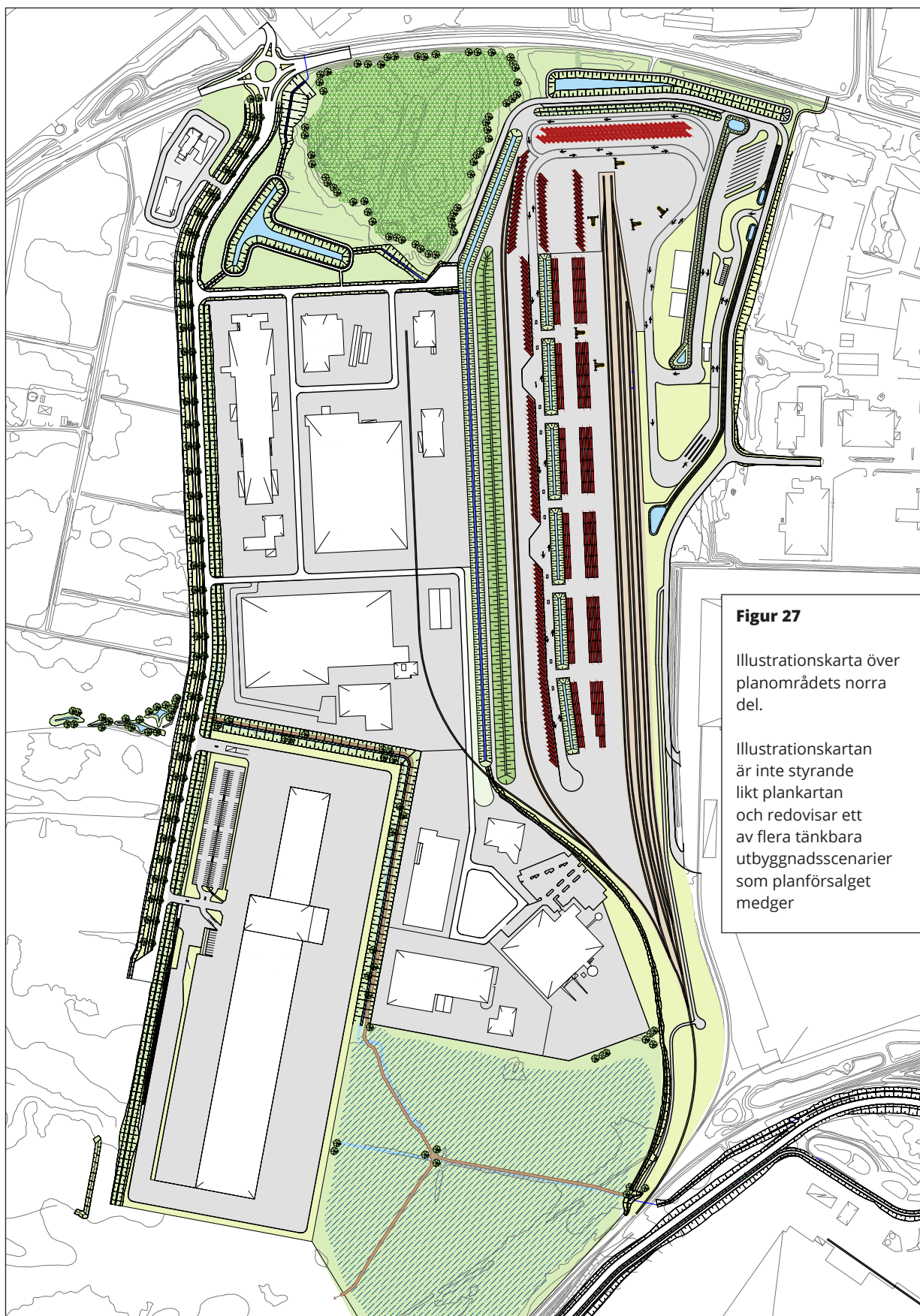
Naturområden med högsta naturvärden inom planområdet avser planförslaget att bevara och undanta från exploatering och planlägga som naturmark. Den trädbeklädda kullen med barr- och lövblandad skog bevaras och även befintlig mager betesmark kring släntfoten planläggs som naturmark. En bredare gatusektion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

Figur 26

Illustrationskarta med fokus på de grönbå sambanden inom planområdets norra del



För att stärka sambandet mellan den trädbeklädda kullen i norr med våtmarken i söder planläggs gröna korridorer i form av naturmark med långsträckta ytor. Väster om ny huvudgata (matargata) planläggs ett relativt mindre område som naturmark särskilt avsett för vandrande groddjur. Inom ytan behöver kompensationsåtgärder genomföras i form av nya övervintringsplatser och groddjursdammar.



Trafik

Norra trafikplatsen

En ny huvudgata (matargata) är tänkt att anslutas till Tahevägen i norr och befintlig trevägskorsning. Val av placering syftar till att minimera antalet korsningspunkter utmed Tahevägen vilket medför till lägre risk för trafikkonflikter och ett bättre trafikflöde. För att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet vid specifikt den norra trafikplatsen föreslås trevägskorsningen ersättas med en cirkulationsplats i likhet med Thorsviks rondellen nordöst om planområdet. Thorsviks rondellen är utformad med den dubbelfilig högersväng. Detta innebär att trafik i norrgående riktning som ska vidare österut kan välja en separat vägfil som leds utanför rondellen och har således ingen väjningsplikt. I den norra trafikplatsen förväntas en större andel av trafik i norrgående färdriktning åka österut och vidare mot Trafikplats Torsvik vilket motiverar vald form- och funktion.



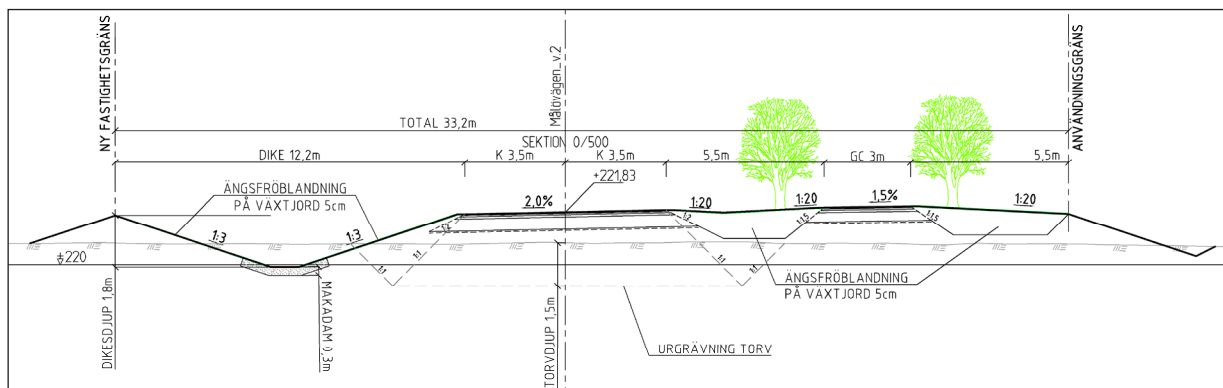
Figur 28

Flygfoto över Thorsviks rondellen. Ett exempel på utformning med fri högersväng



Figur 29

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



Figur 30

Föreslagen gatusektion för ny huvudgata, vy söderut

Den nya matargatan är tänkt att ledas från den norra trafikplatsen och vidare söderut, över befintligt spårområde med en planskild järnvägs-korsning och vidare söderut till planområdets södra del där matargatan övergår till Granarpsvägen. Huvudgatans totalbredd föreslås vara 33,2 meter inrymmades

Södra trafikplatsen

Befintlig dagvattendamm

Förgrening av spår till TSAB med spårväxel

Förslaget medger plats för en tillfartsväg vilket ansluter fastigheten Källarp 2:1 till Granarpsvägen

TSAB

Nöbbe

Föreslagen
utformning av den
södra trafikplatsen
med förslag till nytt
spårområde söderut

Kvartersmark

Drivmedelsförsäljning och verksamheter

28

Tekniska anläggningar

I planområdets norra del planläggs vid två lägen två olika tekniska anläggningar; pumpstation samt telestation. Telestationens utbredning i höjddled begränsas till byggrättens placering i förhållande till Tahevägen i norr med ett 1:1 förhållande. Byggrätten för telestationen får en totalhöjd motsvarande 36 meter över angivet nollplan.

Industri

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

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

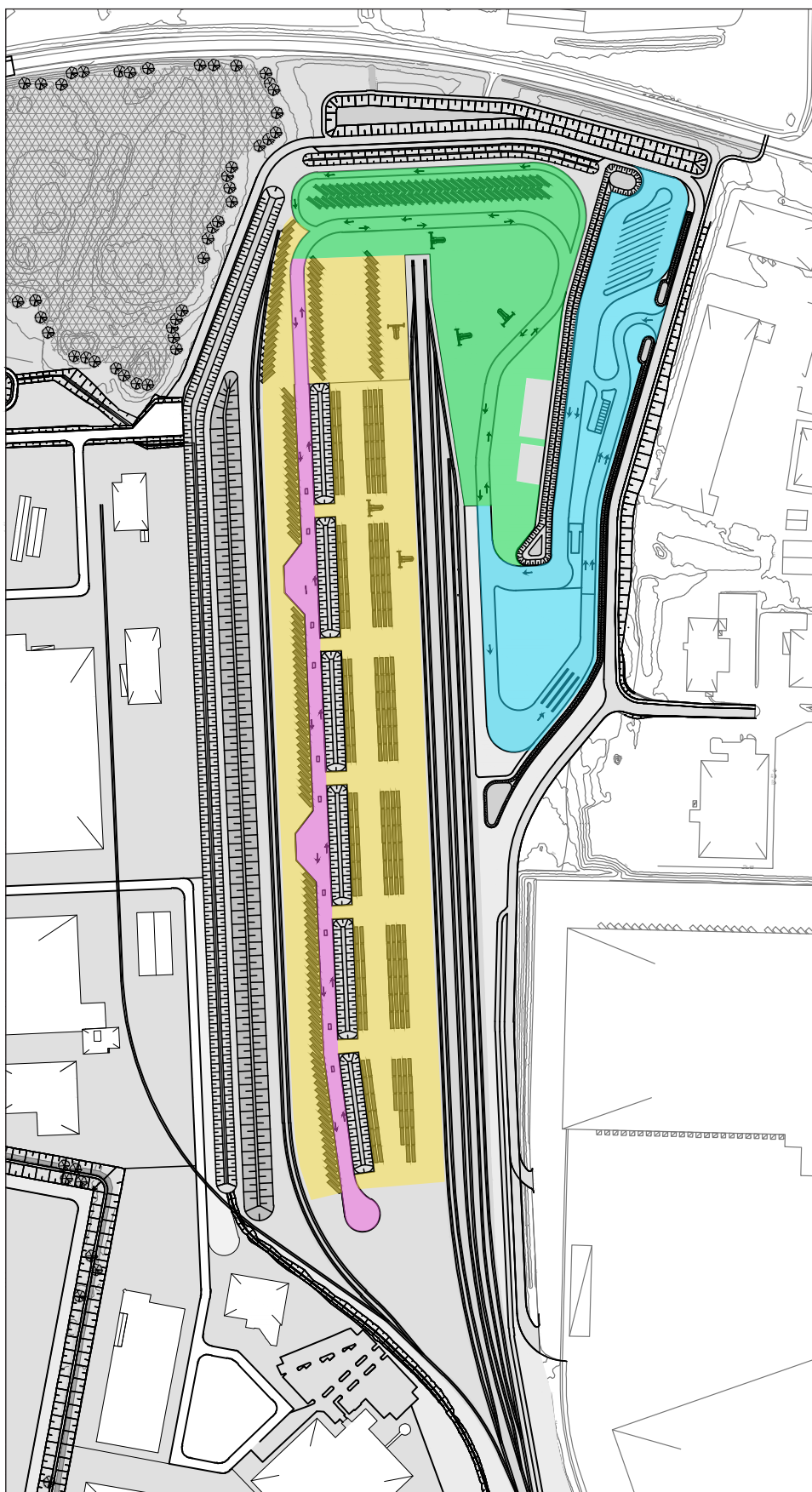
Gate är den yta avsedd för ankommande och avgående lastbilar för redistribution inom LogPoint-området, personallokaler och väderskyddade hallar för olika fordon (reachstackers och terminaldragare). Reachstacker är det fordon som lossar och lastar enheterna (trailrar och containrar) och terminaldragare är det fordon som transporterar ovan nämnda enheter till rangerytan.

Rangeryta är den yta avsedd för parkering för alla avgående trailers. Trailers är en enhet som kan lastas på tåg, dras av lastbil på landsväg och dras av terminaldragare inom terminalområdet. Syftet med rangerytan är att minimera avståndet för terminaldragaren till övriga delar inom terminalområdet.

Hanteringsspår och operativa ytor är yta primärt avsedd lossning och lastning av godståg med en reachstackern. Terminaldragaren lämnar/hämtar trailers med rangerytan som andra målpunkt.

Interna vägar är yta primärt avsedd för externa fordon (containerlastbilar) som ska hämta/lämna containern direkt. Om inget externt fordon är på plats vid angiven tid ställs den upp på någon av lagringsytorna längs den operativa hanteringsytan.

Ankomstspår utgör yta avsedd för ankommande tåg och som möjliggör lokrundgång och anslutning till nästa tillgängliga hanteringsspår.



Figur 32

Föreslagen utformning kombiterminalen indelad i olika delområden:

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

Utredningar och dispenser

Geoteknisk utredning

För att kunna utreda markens beskaffenhet samt ge förslag till grundläggning för anläggningar och byggnader har två geotekniska undersökningar genomförts (Bilaga A - Geoteknisk undersökning 2022) samt (Bilaga B - Geoteknisk undersökning 2023). I kartbilden nedan visas utredningsområdet för respektive utredning.



Figur 33

Översiktskarta som visar planområdesgräns och utredningsområde för framtagna geotekniska undersökningar.

Inom röstreckat område ska markintressent för industrietan beställa en geoteknisk undersökning under sommar/hösten 2024.

I geoteknisk undersökning (Bilaga A - Geoteknik 2022) framgår det att grundvattennivån inom aktuellt område kan bedömas generellt vara relativt ytliga nivåer. Befintliga diken i mossen och åkermarken inom planområdets norra del avvattnar marken. I delar med fastare mark av sand påträffas antagligen grundvattennivån enstaka meter under mark. Hydrostatiska grundvattentryck antas. Grundvattenströmriktningen bedöms följa markytans lutning. I område med högre belägen mark varierar grundvattennivåerna mer. Här kan grundvattennivån bedömas ligga djupare. Området påverkas delvis av närliggande exploaterade mark som lokalt innebär en avsänkning av de naturliga grundvattennivåerna.

Aktuell markradonhalt inom industrimarken har inte undersökts på plats. Med hänsyn till rådande jordlagerförhållanden och SGU strålningskarta kan markradonhalten bedömas som låg. Normal radonskyddad grundläggning kan antas. I samband med detaljprojektering av framtida byggnader rekommenderas mätningar av markradon utföras i det aktuella bygglägen samt på aktuell marknivå. Grundläggning av byggnader och anläggningar inom det aktuella planområdet beror på exploateringsens specifika tekniska krav och rådande geotekniska förutsättningar. För gator rekommenderas att torv schaktas bort eller undanpressas med grov sprängsten. Mindre känsliga vägar kan grundläggas på torv i kombination med geonät. Byggnader på industrimark bör grundläggas ytligt med kantförstyvad bottenplatta eller

kantbalkar på frostfritt djup med betonggolv. Jordlager under torv har hög bärighet och stabilitet, men all torv eller organisk jord ska avlägsnas innan grundläggning. För tyngre industrikonstruktioner kan spetsbärande pålar till berg, fast botten, eller ytgrundläggning med större urskiftning och kontrollerad packning av bergkross vara aktuellt. Inom större delen av planområdet bedöms stabilitetsförhållandena vara tillfredsställande med avseende på marknivåer och jordlagerförhållanden, både för nuvarande och planerade förhållanden. Det finns inga områden utanför planområdet som påverkar detta. I södra delen finns ett område med nivåvariationer, angivet som naturmark och gatumark, med slänter på ca 28 grader.

I samband med förprojektering för nytt spårområde genomfördes en geoteknisk undersökning (Bilaga B - Geoteknisk undersökning 2023). Jordarterna i området är stabila utan förekomst av lösa leror eller torv. Topografin är gynnsam med undantag för ett mindre område med en nivåskillnad på 8-9 meter och en 1:5 lutning, bestående av friktionsjord/morän. Inga stabilitetsrisker förekommer för det planerade spårområdet. Förstärkningar såsom bortgrävning av organisk jord och packning av schaktbotten behövs för att undvika sättningar. För järnvägen behövs bortgrävning av organisk jord och fyllning, med ett schaktdjup på 0,1-2,1 m beroende på material. 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§.

Miljöteknisk markundersökning

Inom planområdet har det inte genomförts någon översiktlig miljöteknisk markundersökning och bedöms heller inte behövas då nästintill hela planområdet utgörs av icke-planlagd mark undantaget för mark som planläggs för plantekniska skäl såsom Tahevägen eller ytor för att säkerställa rinnvägar för dagvatten norrut. Två miljötekniska markundersökningar har genomförts i närhet för två fastigheter utanför planområdet: Flahult 21:13 samt Tahe 1:64.



Figur 34

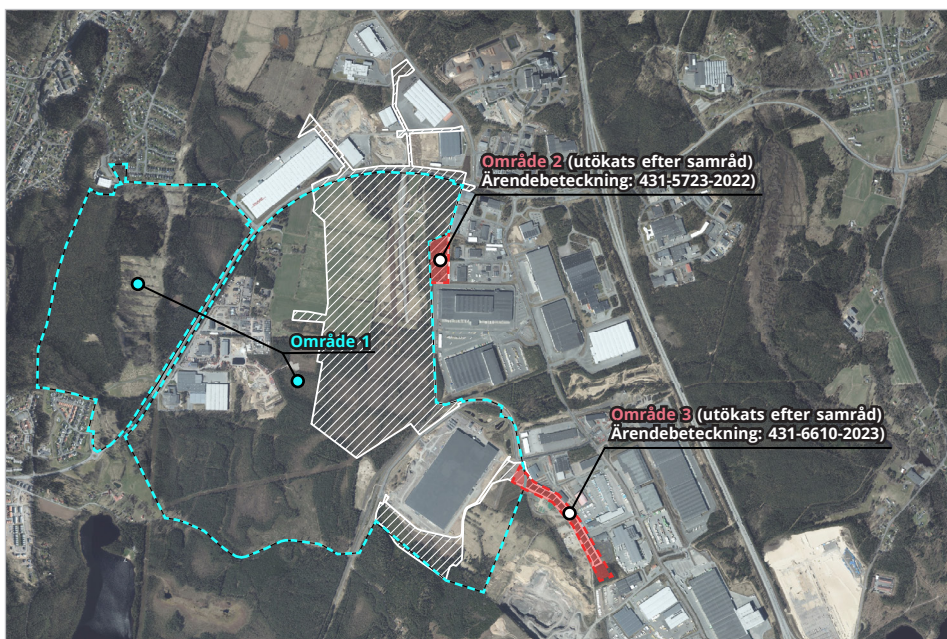
Översiktskarta
som planrådets
utbredning
(vitskräfferad yta) samt
fastigheterna Flahult
21:113 samt Tahe 1:64

För fastigheten Flahult 21:13 har genomfördes år 2019 en undersökning (Bilaga C - Miljöteknisk markundersökning 2019) vilket påvisat en låg föroreningsgrad i jord, porgas och grundvatten inom fastigheten. Undantaget är en hög halt av zink i grundvattnet. Samtliga analyserade parametrar i jord underskrider Naturvårdsverkets riktvärde för MKM. I grundvattnet underskrider klorerade kolväten och alifatiska- och aromatiska kolväten tillämpade riktvärden och laboratoriets rapporteringsgräns. Metallhalterna klassas som mycket låga till höga enligt SGU:s bedömningsgrunder. I porgasen och i inomhusluften underskrider halterna av klorerade kolväten Naturvårdsverkets Rfc-riktvärden och laboratoriets rapporteringsgräns. Bedömningen görs att det inte föreligger någon risk för detaljplaneområdet kopplat till den undersökta fastigheten gällande föroreningar.

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

Arkeologisk utredning

Planförslaget omfattar inga forn- eller kulturlämningar. I framtiden arkeologisk undersökning (Bilaga E - Arkeologisk utredning) har ett större område utretts som omfattar både planområdet och Målö ängar i väst (område 1). I planområdets norra del omfattas planen av två skogsbrukslämningar betecknade som övrig kulturhistorisk lämning och omfattas inte av det direkta skyddet i 2 kap. i kulturmiljölag (SFS 1988:950). Efter samrådet har planområdesgränsen utökats vilket i kartbilden nedan anges som grönskrafferade ytor. Länsstyrelsen har för område 2 (ärendebeteckning 431-



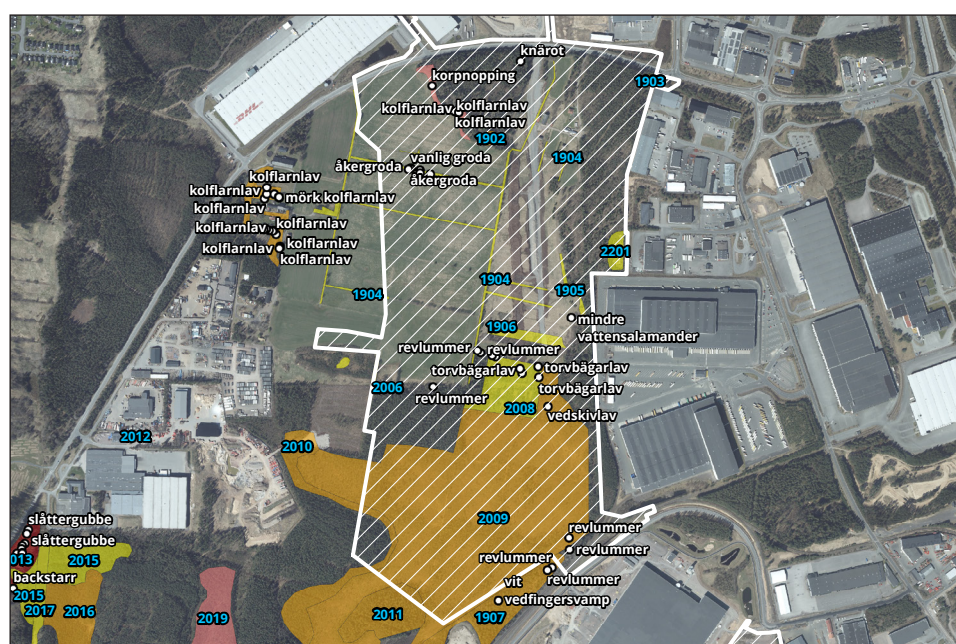
Figur 35

Översiktskarta som visar utredningsområdet för arkeologisk utredning och områden som inte kräver ytterligare antikvarisk bedömning enligt Länsstyrelsen

5723-2022) och område 3 (ärendebeteckning 431-6610-2023) bedömt att båda områden inte påverkar forn- eller kulturlämningar negativt och att ingen arkeologisk utredning krävs.

Naturvärdesinventering

För att kunna utreda förekomsten av värdefulla områden för biologisk mångfald eller artförekomster har två naturvärdesinventeringar genomförts; (Bilaga F - Naturvärdesinventering 2022) och (Bilaga G - Naturvärdesinventering 2023). I kartbilden ovan visas en översigtsbild över föreslagen planområdesgräns områden som kan naturvärdesklassas. Planområdet utgörs i huvudsak av områden med visst naturvärde (naturvärdesklass 4) och påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3).



Figur 36

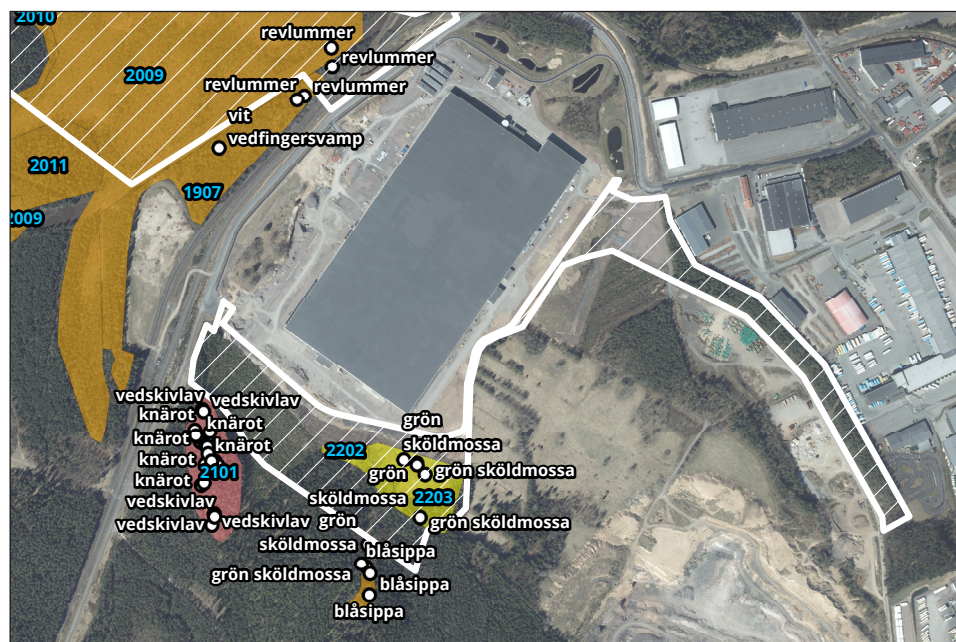
Översiktskarta över planområdet med objektid med blå text, påträffade arter med vit text och ytor med olika naturvärdesklassningar nedligt nedan:

- NV-klass 2
- NV-klass 3
- NV-klass 4

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

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

I planområdets södra delar avskärmas småhusbebyggelsen kring Granarpssjön från Nobias fabriksanläggning i norr med en trädbeklädd höjdrygg. Västerut närmre järnvägen finns kulle med barrblandskog med ett fältskikt av blåbärstyp. Området har ett påtagligt biotopvärde knutet till gamla träd med grov död ved i olika nedbrytningsstadier. Inom området har det påträffats rikligt med knärot (fridlyst) och även vedskivlav. Inom mark som föreslås planläggas som industrimark 2202 och 2203 utgörs marken av en sumpskog med mestadels tätt trädskikt dominerat av gran. Området är starkt påverkat av dikning och det finns äldre stubbar som indikerar att avverkning skett i område för länge sedan. Inom område 2203 förekommer grön sköldmossa (fridlyst).



Figur 37

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

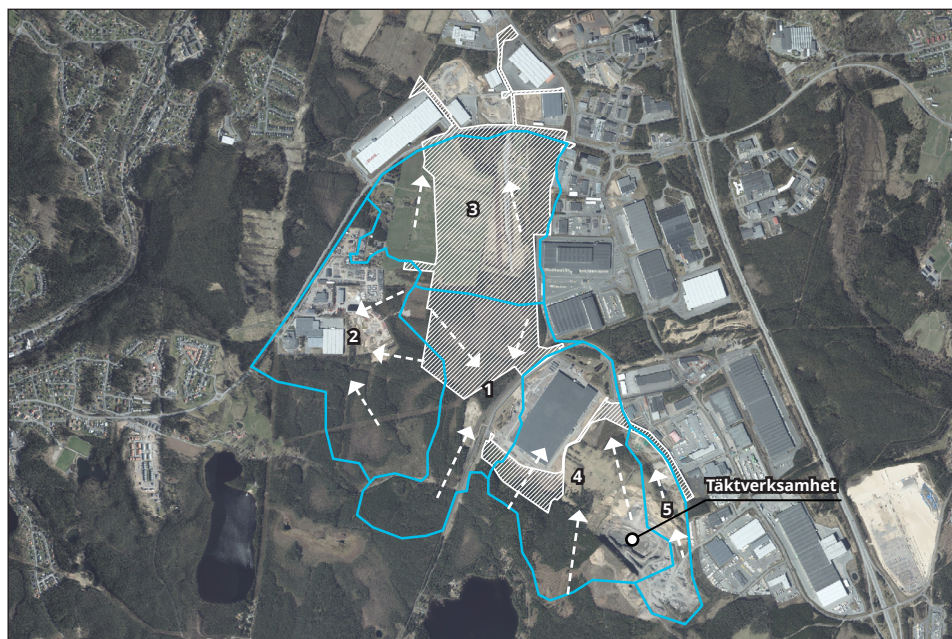
- NV-klass 2
- NV-klass 3
- NV-klass 4

För att utreda förekomsten av grön sköldmossa i närområdet har en kompletterande utredning framställts (Bilaga G - Naturvärdesinventering 2023). I utredningen framgår det att det förekommer grön sköldmossa utanför planområdet längre i söder. För att kunna bedöma hur föreslagen exploatering påverkar förekomsten av påträffade arter och dess möjligheter att kunna fortleva i området har en artskyddsutredning framställts. Se sida 41 för mer information.

Dagvattenutredning

Med föreslagen exploatering förväntas större delar av planområdet att hårdgöras. Det innebär att dagvatten som naturligt infiltreras i jordbruks- och skogsmark kommer att avledas till områdets lågpunkter. För att säkerställa att dagvatten fördröjs och marknivån höjsätts på ett sätt som inte medför risker kopplat till översvämningar har tre dagvattenutredningar genomförts. En översiktlig dagvattenutredning (Bilaga H - Översiktlig dagvattenutredning) genomfördes i samband med framtagnandet av planprogrammet för området. En detaljerad dagvattenutredning har efter samråd tagits fram för att mer noggrant utreda (Bilaga I - Dagvattenutredning) vilka mängder som behöver fördröjas inom planområdet samt föreslå översvänningsbara ytor som tillfälligt får översvämmas. Ett PM (Bilaga J - PM avvattning järnvägsanläggning) har upprättats för

planområdets södra del intill planerad spåranläggning för att utreda vilka åtgärder som krävs för att säkerställa att järnvägsområdet inte översvämma.



Figur 38

Översiktlig karta som visar utredningsområdet för den översiktliga dagvattenutredningen med olika delavrinningsområden

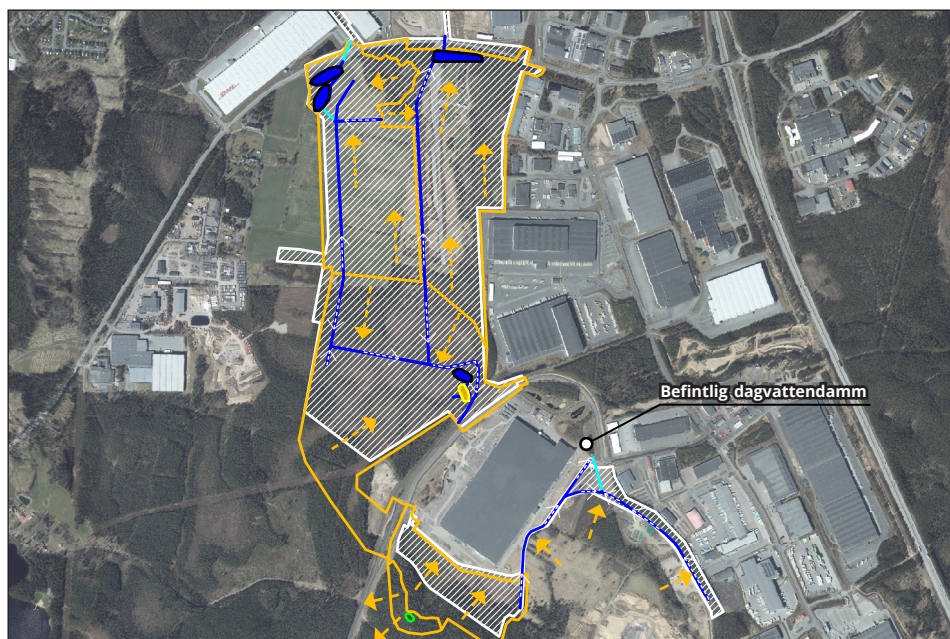
-  Marklutning (pil pekar åt riktning där marken sluttar neråt)
-  Delavrinningsområden

I den översiktliga dagvattenutredningen (Bilaga H - Översiktlig dagvattenutredning) framgår det att exploateringen innebär en betydligt större andel hårdgjord yta vilket påverkar dagvattenflödet. Utredningsområdet kan delas in i fem delavrinningsområden som indikerar på hur vattnet rinner till Tabergsån och grundvattenförekomst Norrahammar-Taberg (se figur 38 ovan). Befintlig bergtäkt söder om planområdet har efter att den översiktliga dagvattenutredningen genomförts skapat ett nytt delavrinningsområde.

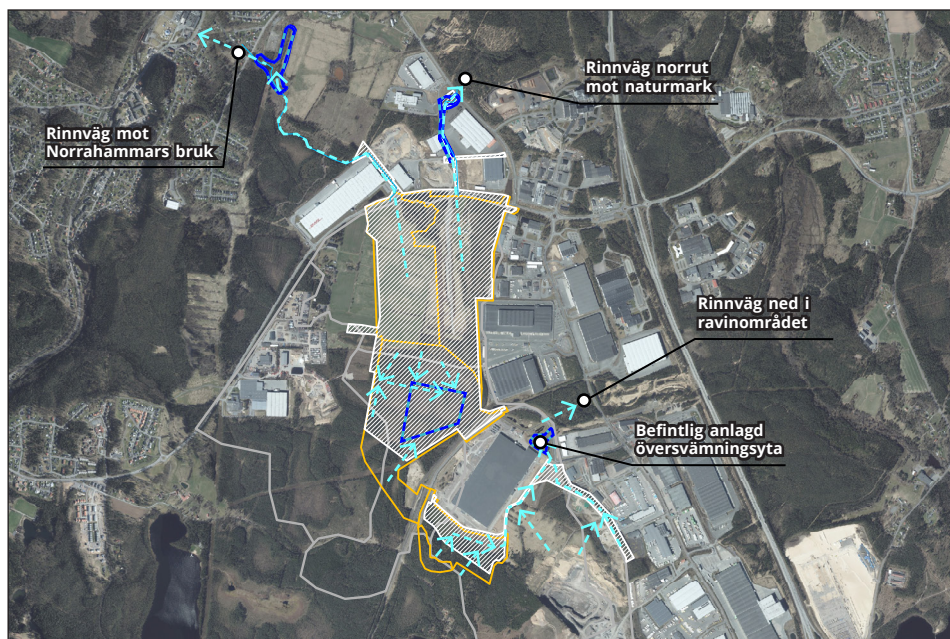
Ett 20-årsregn har applicerats vid framtagandet av utredningen vilket förutsätter att all fördröjning ska ske till ett 20-årsflöde. Efter exploatering ökar 20-årsflödena 3-15 gånger och årsmedelflödet dubblas. Den totala fördröjningsvolymen inom kvartersmark för de fem delavrinningsområdena blir cirka 100 000 m³. Dessutom behövs översvämningssytor för att magasinera ett 100-årsregn på cirka 10 000 m² samt diken och trädbäddar längs vägar. För att fördröja ett 100-årsregn ner till befintligt 100-årsflöde krävs 60-70 % större fördröjningsvolym. Om allt dagvatten transporteras i ledningar till stora fördröjningsdammar på allmän platsmark, blir det totala ytanspråket 150 000 m².

Lösningar med fördröjning och rening på kvartersmark och transport i diken med trädbäddar förbättrar reningen jämfört med ledningar, särskilt för metaller, olja och benzo(a)pyren. Båda ytvattenförekomsterna mynnar ut i Vättern, ett Natura 2000-område, där det är viktigt att minimera halterna av kväve och fosfor i dagvattnet för att undvika negativ påverkan. Bevarande av odikad mossetorv kan bidra till dagvattenhanteringen och minska föroreningshalterna, särskilt kvicksilver, kväve och fosfor. Markavvattningsföretag i området kan behöva omprövas eller avvecklas, och en inventering av groddjur bör utföras då möjliga livsmiljöer för dessa har identifierats. Efter genomförandet av dagvattenutredningen har en förprojektering för både allmän platsmark och kvartersmark genomförts. Resultatet av förprojekteringen frångår princip om att anlägga flerfunktionella dagvattendammar då det försvårar drift-

och skötselhanteringen av anläggningarna. Istället föreslås andra åtgärder för att kompensera för den förlust av biologisk mångfald vilket anges i artskyddsutredningen (se sida 41).



I kartbilden ovan ges förslag på olika åtgärder för att fördröja dagvattnet. Vid skyfall större än 10-årsregn förväntas samtliga anläggningar att bräddas och ytvatten avleds till lågpunkter inom och utanför planområdet. I kartbilden nedan redovisas hur skyfallsvattnet vid extremregn rinner och vilka ytor som blir tillfälligt översvämmade men som antingen naturligt infiltreras i naturmark eller i redan anlagda översvämningsytor.



Åt norr beräknas befintligt dikesområde mellan befintliga industrifastigheter mäta med ett extremregn men kräver att utloppet från planområdet under

Figur 39

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

- ↑ Befintlig eller ny marklutning (pil pekar åt riktning där marken sluttar neråt)
- Befintliga eller nya delavrinningsområden
- Diken
- ➔ Rinnväg
- Dagvattendamm
- Fördröjningsdamm
- Torrdamm
- Kulvert

Figur 40

Kartan visar delavrinningsområden, planområdesgräns samt fyra flödesriktningar vid extremregn med lågpunkter som tillfälligt översvämmas

- Översvämningsyta
- Befintliga eller nya delavrinningsområden
- ➔ Rinnväg

Tahevägen och vidare norrut behöver göras större för att mäkta med ett flöde på 7 600 liter per sekund med större trummor. Åt nordväst föreslås skyfallsvattnet att avledas runt DHL:s fastighet inom idag kommunägd mark och vidare norrut till en naturlig lågpunkt med kapacitet att hantera 9 500 m³. Även här bedöms kapaciteten idag vara begränsad vid befintliga kulvertar. En möjlig lösning är att addera en eller två extra kulvertar som leder vatten under den planerade rondellen i anslutning till DHL och direkt vidare till det stora diket norr om DHL. För delar av planområdets norra del som avleds söderut till mossmarken bedöms det inte finnas några problem att ta emot de mängder skyfallsvatten som uppstår vid ett extremregn.

Ett tillägg till dagvattenutredningen har tagits fram (i syfte för att utreda vilka tänkbara konsekvenser föreslagen spårbyggnation har på dagvattenhanteringen inom och utanför planområdet. I PM:et (Bilaga J - PM avvattning järnvägsanläggning) redovisas ett förslag till ett avskärande dike utmed spårområdets västra del och syftar till att avleda ytvatten från överliggande marker sydväst bort från spårområdet. Det avskärande diket avleds norrut och därefter in i kulvert under spårområdet genom kulvert för avledning till en redan anlagd dagvattendamm. I figur 41 nedan visas ett utsnitt ur en skyfallsanalys. Med anläggandet av det avskärande diket och järnvägsanläggningens utformning så medför det inga instängda översvämmade lågpunkter i angränsande fastigheter öster om spårområdet eller i väst kring Nobias fastighet.



Figur 41

Utsnitt ur skyfallskartering i Bilaga J - PM avvattning järnvägs-anläggning

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

Den ekologiska statusen för recipienterna "Lillån vid Råslätt – Vederrydsjön (WA43782977)" samt "Lillån vid Råslätt (WA33226150)" har enligt VISS bedömts som måttlig och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Båda recipienterna uppnår ej god kemisk ytvattenstatus då gränsvärdena överskrider för bl.a. kvicksilver (Hg) och bromerad difenyleter (PBDE). Vid anläggande av dagvattendammar med renande funktion bör därmed extra fokus läggas på rening av närsalter och kvicksilver.

Dispens från biotopskydd

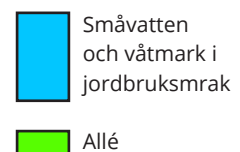
Planområdet omfattas av ytor, objekt och element som omfattas av biotopskydd. Biotopskyddsområde är en skyddsform som kan användas för små mark- och vattenområden, så kallade biotoper. Det handlar om områden som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter. Biotoperna är också viktiga för vanligare arter, samt för omväxling i landskapet.

Ett underlag till ansökan om dispens från biotopskydd har tagits fram (Bilaga K - Underlag till ansökan om biotopskyddsdispens) och syftar till att bedöma hur en exploatering av planområdet påverkar de förekommande biotoperna och vilka åtgärder som skulle kunna genomföras för att minimera påverkan på arter och biotoper.



Figur 42

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



Planområdet omfattas av två biotop typer; ”småvatten och våtmark i jordbruksmark” och ”allé”. I kartfiguren 42 ovan visas lokaliseringen och utbredningen av respektive biotop typ och sammanställda i tabellen (figur 43) längre ner:

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

Figur 43

Tabell över biotopskyddade objekt/element inom och utanför planområdet.

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

3	126 m	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Biotopskyddet utgörs av ett dike. Diket är avgränsat som ett naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 1904).
4	86 m	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Biotopskyddet utgörs av ett dike. Diket är avgränsat som ett naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 1904).
5	70 m	Småvatten och våtmark i jordbruksmark	Biotopskyddet utgörs av ett dike. Diket är avgränsat som ett naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 1904).
6	-	Allé	Biotopskyddet utgörs av en dubbelsidig allé utmed en övergiven väg belägen mellan betesvall och skog. Ett par av björkarna är torrträd. Naturvärdesobjekt med klass 4, visst naturvärde (NVI-objekt 2006).

Småvatten och våtmark i jordbruksmark

Inom det föreslagna detaljplanområdet finns fem utpekade biotoper som utgörs av diken, och de omfattas av skydd enligt miljöbalken. Det omfattande dikessystemet (objekt 1–5, figur 42 på föregående sida) utgörs av diken med olika längd, mäter tillsammans ca 3 300 meter. De öppna diken bedöms hysa måttliga naturvärden. De finns inga särskilt värdefulla växter knutna till dem, men däremot utgör de livsmiljö för lekande groddjur.

Allé

Norr om Granarps mosse (biotopskyddsobjekt 6, 39 på föregående sida) finns en dubbelsidig allé om 24 träd. Träden utgörs till största delen av björkar samt någon asp och en gran. Granen räknas inte med i allén. Allén bedöms ha ett måttligt naturvärde, eftersom en del av träden är gamla och har höga naturvärden, men en del av allén består av unga träd som inte har hunnit utveckla några särskilda naturvärden ännu.

Påverkan på biotoptyperna

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

Skydds- och kompensationsåtgärder

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

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

Efter att underlaget har tagits fram har ovan nämnda förslag delvis justerats i samband med framtagandet av artskyddsutredningen. De åtgärder som har justerats anges ovan i kursiv text. Vid genomförandet av gällande detaljplan Flahult 19:12 m.fl. (Nobia-planen) har det visat sig att multifunktionella dagvattendammar med funktionerna groddjurshabitat och fördröjning av dagvatten försvårar drift- och skötselhanteringen av anläggningarna. Av detta skäl utgår förslag om att anlägga multifunktionella dagvattendammar i norr. Istället föreslås i artskyddsutredningen (Bilaga L - Artskyddsutredning) en grön korridor att bildas mellan planområdets norra del med Granarps mosse söderut. Denna gröna korridor syftar till att möjliggöra spridning av groddjur till mossmarken vilket föreslås återvätas. Genom att återvätta mossmarken återställs våtmark och ersätter behovet av att anlägga särskilda groddjursdammar inom mossmarken.

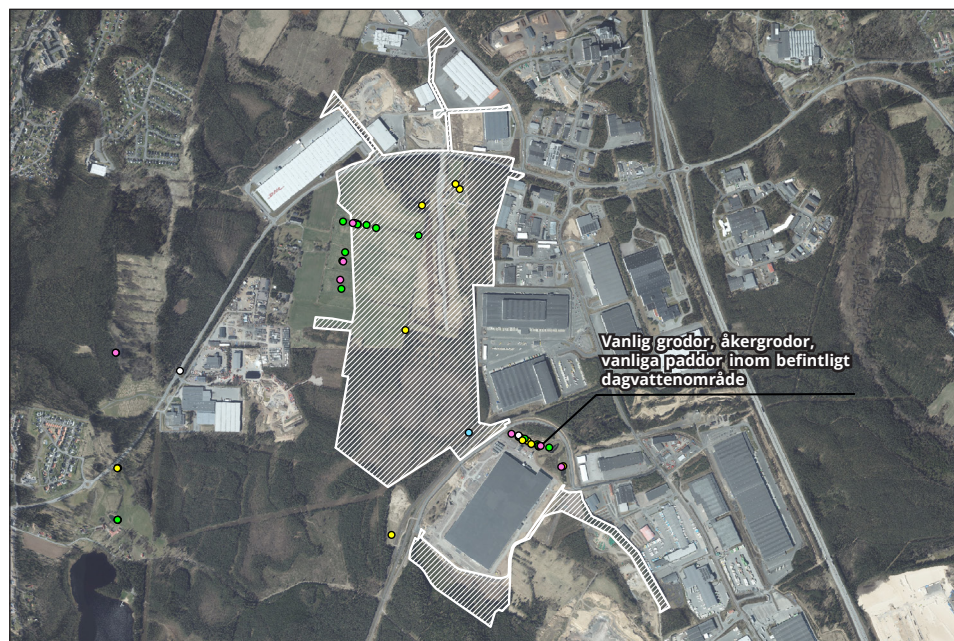
Artskyddsutredning

För att kunna redovisa hur föreslagen exploatering påverkar påträffade arter och dess möjligheter att fortleva inom planområdet har en översiktlig artskyddsutredning (Bilaga L - Artskyddsutredning) tagits fram för att utreda om ett genomförande av planförslagets intentioner utlöser eller inte utlöser

ett förbud mot artskyddsförordningen. Utredningen utgörs av en rad olika undvikande-, skydds-, återställnings- eller kompensationsåtgärder.

Groddjur

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



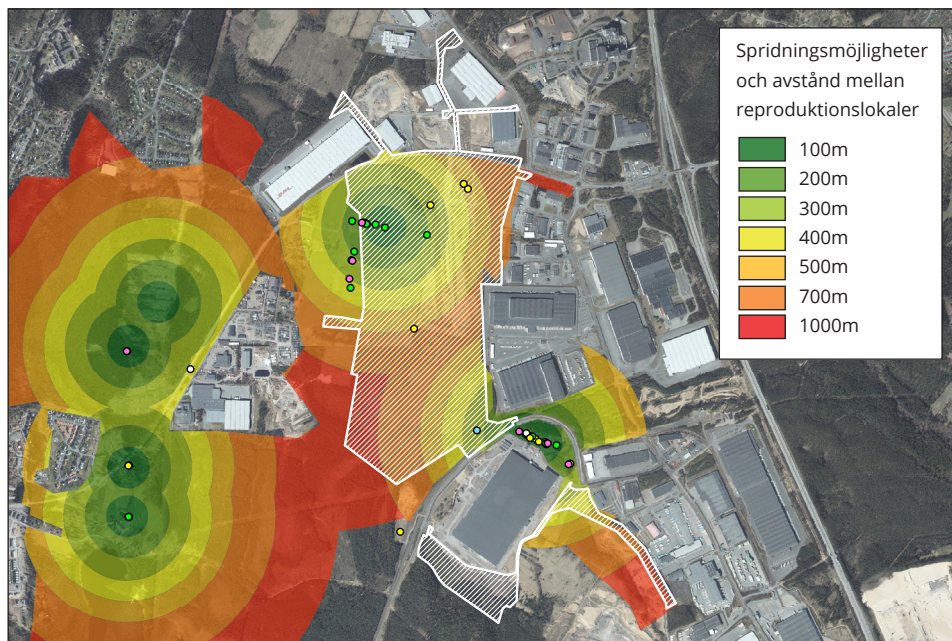
Figur 44

Översiktskarta över påträffade groddjur vid ny fältundersökning våren 2024

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

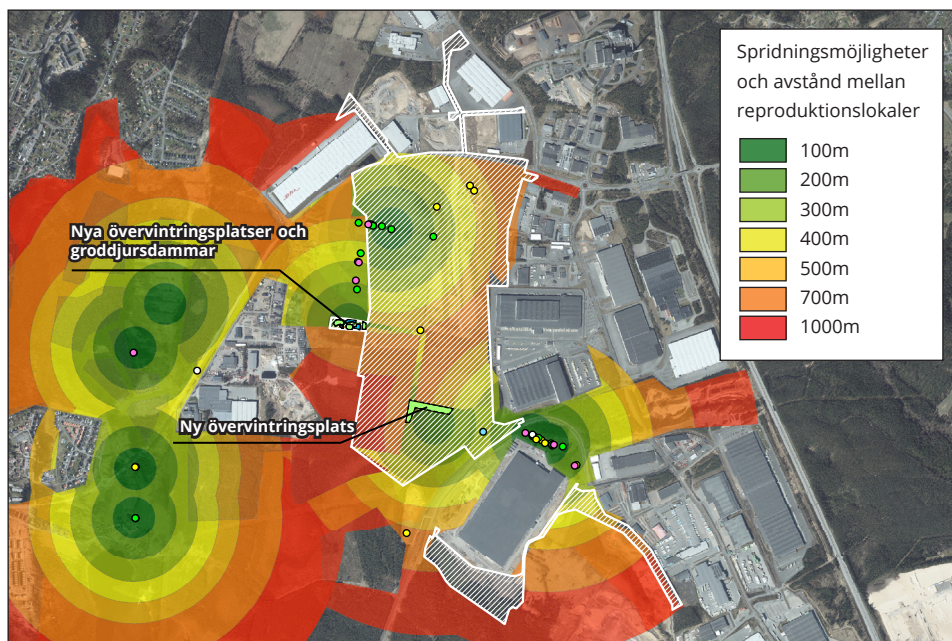
Under våren 2024 genomfördes en ny fältundersökning (Bilaga M - Groddjursinventering) för specifikt groddjur för att utreda förekomsten av groddjur inom och utanför planområdet. Syftet med fältbesöket var primärt att utreda möjligheterna för påträffade groddjur att kunna sprida sig till andra delar av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

under en lång tid på dagen. Fler andra diken skulle också ha potential att fungera som reproduktionslokal om de höll mer stillastående vatten. Diket utgör ett lekvatten för en kärnpopulation i området varifrån individer kan spridas. Flera spelande hanar noterades i vattensamlingar spritt söderut i betesmarken, men att inga romklumpar kunde noteras vid andra fältbesöket. Det kan bero på att nyligen könsmogna hanar provar andra vatten än det som de föddes i och att de spridits från diket i norr.



Figur 45

Spridningsanalys över planområdets norra del utan åtgärder



Figur 46

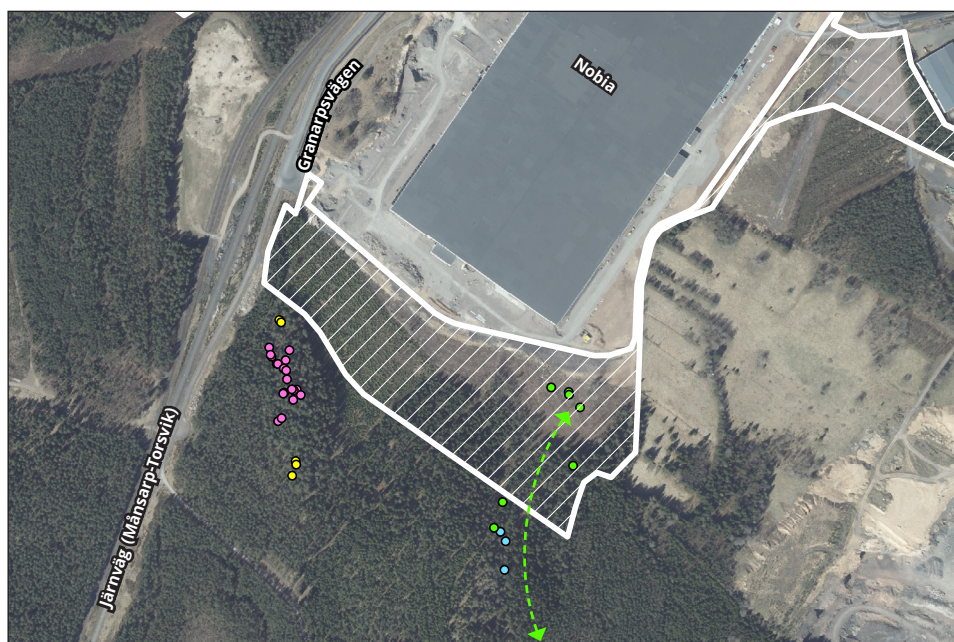
Spridningsanalys över planområdets norra del med åtgärder i form av övervintringsplatser, dammar och en planlagd groddjurspassage till mossmarksområdet i söder

Generellt förekommer få övervintringsmiljöer i området, där många är av sämre kvalitet. Det finns mycket skogsmark både i väster och söder, men avstånden från reproduktionslokalerna är ganska långa. Skogarna är dessutom relativt unga, homogena och saknar strukturer som är bra för övervintring såsom håligheter, rotvärtor, faunadepåer/rishögar och stenrösen. De närmsta

övervintringsmiljöerna för reproduktionslokalen i norr är i skogsdungen norr om diket, men eftersom groddjur noterades även söderut på den öppna ytan, finns möjlighet att de funnit övervintringsmiljöer i södra delen av planområdet. En groda noterades hoppa över Tahevägen från söder till norr, vilket kan tyda på att de även rör sig åt nordväst. Kring befintliga dagvattendammar norr om Nobias fabrik finns många övervintringsmöjligheter och dammarna har bekräftad reproduktion. Emellertid är de inte optimala eftersom de har djupa, branta kanter.

Mossor

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



Figur 47

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

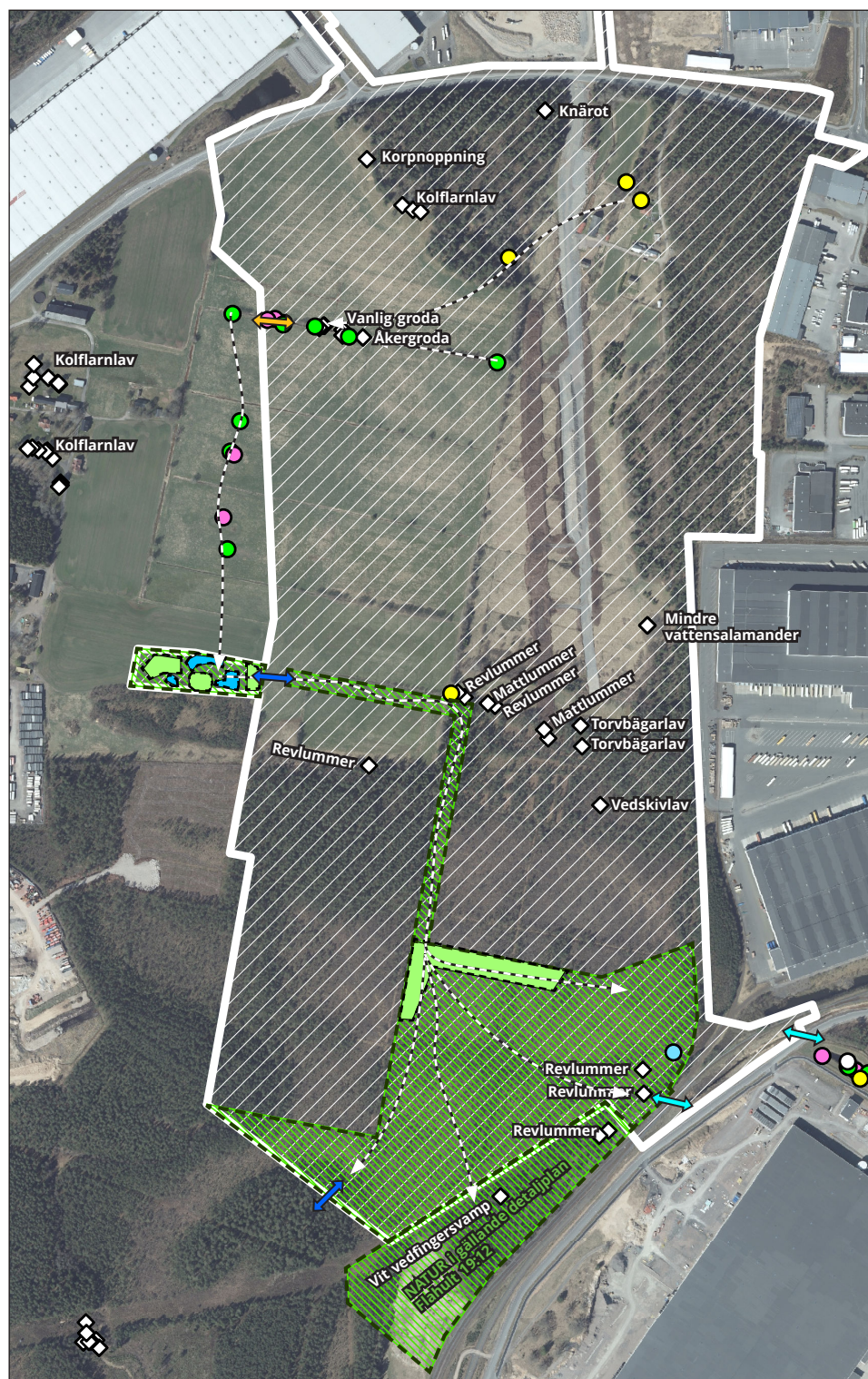
Blåsippa, vedskevillav och knärot har identifierats men är beläget utanför planområdet

- Grön sköldmossa
- Blåsippa
- Vedskevillav
- Knärot

Skydds- och kompensationsåtgärder

I artskyddsutredningen anges ett förslag på skyddsåtgärder som måste utföras för att skydda arterna inom planområdet och i omnejd. Åtgärderna planeras att genomföras för åkergröda, groddjur och grön sköldmossa. Skyddsåtgärder planeras utföras på ca 30 hektar, varav 2,5 hektar är särskilt för grön sköldmossa som föreslås flyttas söderut. För groddjur finns det en god tillgång till grön infrastruktur på regional nivå har bedömningen gjorts att det finns våtmarker, mossor och diken för groddjur i kommunens södra del. För att groddjuren ska förbli livskraftiga regionalt behöver våtmarker återställas, tillskapas och restaureras och de redan existerande våtmarkerna måste bevaras och skyddas för att inte minska förekomsten av groddjur på sikt.

Nedan visas en kartbild över föreslagna åtgärder.



Figur 48

Åtgärds-karta enligt artskyddsutredningen

- Kopparödlor (2st)
- Vanlig groda
- Obestämd groda
- Vanlig padda
- Åkergröda
- ◇ Övriga arter
- Groddjursdammar
- Övervintringsplats
- Yta avsedd för markanvändning NATUR
- ➡ Ny permanent groddjurspassage
- ➡ Befintlig permanent groddjurspassage
- ➡ Tillfällig groddjurspassage
- ➡ Groddjurens förväntade rörelseriktning igenom området

Den kontinuerliga ekologiska funktionen för groddjur och för grön sköldmossa bedöms kunna bibehållas, under förutsättning att ovan nämnda skydds- och kompensationsåtgärder utförs. Förbud enligt 4, 6 eller 8 §§ artskyddsförordningen bedöms inte utlösas.

Ianspråktagande av jordbruksmark

Ianspråktagande av jordbruksmark

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

Väsentligt samhällsintresse

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

Lokaliseringsprövning

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

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

Konsekvenser av ianspråktagande av jordbruksmark

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

Bedömning

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

Trafikanalys

En trafikanalys (Bilaga N - Trafikanalys 2021) har tagits fram i syfte för att utreda detaljplanens samt planprogrammets påverkan på det övergripande trafiksystemet. Planförslaget bedöms inte medföra några kapacitetsproblem kring Trafikplats Hyltena.

I analysen redovisas ett antal olika utbyggnadsscenarier. De konsekvenser som denna detaljplan medför och vilket lämplighetsprövningen omfattar är scenario B och C. Med scenario B antas en fullt utbyggd kombiterminal att genomföras kombinerat med att resterande industrimark exploateras för industriändamål.



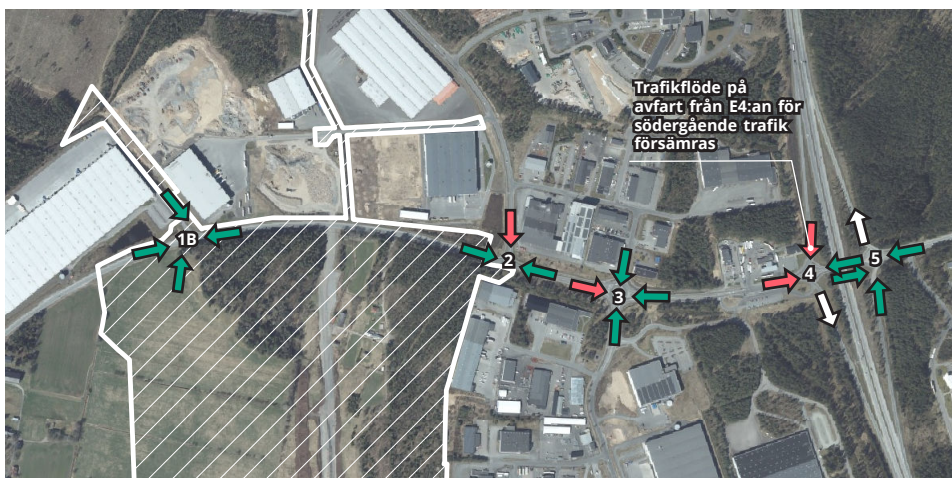
Figur 49

Scenario B -
Översiktskarta
som visar vilka
vägkorsningar som har
analyserats

Belastningsgrad



I scenario C ersätts planerad kombiterminalsyta för industrimark. Planförslaget krävställer inte ett utförande av en kombiterminal. Om ytan nyttjas för annat ändamål än för specifikt en kombiterminal tar scenario C höjd för detta alternativ.



Figur 50

Scenario C -
Översiktskarta
som visar vilka
vägkorsningar som har
analyserats

Belastningsgrad



I Scenario B, Fullt utbyggd kombiterminal samt resterande industritomter i Målön enligt planetapp 1 (område 17-18 i planprogrammet), blir korsningar mellan anslutningen till Målön och trafikplats Torsvik inklusive västra delen av trafikplatsen överbelastade i minst en tillfart under maxtimmen. I Scenario C (område 17-18 i planprogrammet), uppstår samma situation som i scenario B men trafikflödet på avfart från E4:a för södergående trafik försämras. En kompletterande trafikanalys har genomförts (Bilaga O - Trafikanalys 2023) i syfte för att utreda på en mer detaljerad nivå:

- hur infrastrukturen inklusive trafikplats Torsvik påverkas av den trafik som prognosticeras (inklusive alstras) för år 2050 i området.
- utreda och föreslå vilka åtgärder som krävs för att minska påverkan vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet

Trafikunderlag

Trafikmängderna i analysen baseras på Jönköping kommuns Visum-modell, prognosscenariot Färdmedelsmål 2050, med justeringar för mer realistiska flöden. Oklarheter kvarstår i detaljeringsgraden för Torsviksområdet. Små avvikelser påverkar ruttval och trafikflöden. Om färdmedelsmålen inte uppnås kan trafiksituationen förvärras.

Simuleringar visar en ohållbar trafiksituation på avfartsrampen från E4 med medelköer på 265 m som ibland växer ut på E4, vilket utgör en trafiksäkerhetsrisk. Höga flöden av högersvängande fordon och korsning av två GC-passager bidrar till problemen. Under eftermiddagen uppstår stora köer längs Thorsviksvägen/Tahevägen, vilket hindrar trafikflödet från Möbelsvägen att nå cirkulationsplatsen, och kort vävningssträcka förvärrar situationen.

Åtgärdsförslag

Simuleringsresultaten visar på stora framkomlighetsproblem på E4:ans norra avfartsramp under förmiddagen. För att förhindra att köande fordon påverkar genomfartstrafiken på E4:an krävs åtgärder för att öka antingen rampens kapacitet eller den västra droppens kapacitet. Nedan ges några exempel på möjliga åtgärder:

- Annan GC-lösning över rampen. Det bedöms dock att flödet med GC är lågt. Effekten av en sådan åtgärd blir troligen begränsad.
- Leda och styra trafikanter mellan trafikplats Torsvik och trafikplats Hyltena beroende på trafikförhållandena för att minska belastningen. Exempel på detta skulle kunna vara variabla vägmärken längs E4 för att ge att stöd i beslut om vägval.
- Förändring av företrädesregler i västra droppen. Kan trafik från E4 ges företräde över trafik österifrån? Trafikflödet från rampen är större än från bron. Åtgärden kan vara markering i vägbana för trafik i österifrån och uppsättande av vägmärken.
- Sammanvävande rörelse mellan trafik från rampen och bron. Detta kan kräva förändrad utformning.
- Tillåta högersväng från båda körfälten längs rampen. Detta kan kräva ombyggnationer längs Thorsviksvägen som kan bli komplicerade avseende vävningsfält m.m.
- Komplettera rampen med ytterligare högersvängfält som väver samman innan droppen. Denna åtgärd skapar mer magasinsutrymme samtidigt som vävningen kan innebära vissa problem.

Vilken effekt dessa åtgärder ger på framkomligheten och trafiksituationen i stort är dock svårt att avgöra utan djupare analysarbete, något som Ramboll rekommenderar borde genomföras. För att minska problematiken på Thorsviksvägen/Tahevägen under eftermiddagen krävs ytterligare åtgärder. Emellertid är denna studies primära fokus att studera konsekvenser på E4 varför åtgärdsförslag för denna sträcka ej listas.

Bullerutredning

För att utreda planförslagets bullerpåverkan mot störningskänslig bebyggelse utanför planområdet har en bullerutredning genomförts (Bilaga P - Bullerutredning). Bullerutredningens utredningsområde omfattar planrådets norra del som är platt i jämförelsevis med planrådets södra del där befintliga bostäder kring Granarpssjön avskärmas med en trädbeklädd höjdrygg. Bullerutredningen innehåller schablonsberäkningar med avseende industribuller, beräkningar för ny kombiterminal samt trafikbuller för att prognosticera vilket buller ny huvudgata (matagata) förväntas alstra. Buller från trafiken inom ett verksamhetsområdet bör som huvudprincip bedömas som industribuller. För trafik till och från verksamhetsområdet på angränsande vägar och järnvägar bör som huvudprincip riktvärden för trafik vara vägledande. Utifrån en sammanvägd bild av bullersituationen kan dock andra bedömningar i särskilda fall behöva göras. Det kan exempelvis vara fallet vid tillfartsvägar till tåktar, där transporterna till och från dessa står för en betydande del av bullerstörningarna. I detta fall bedöms buller från matargatan som trafikbuller.

Riktvärden

Bostadsbebyggelsen kring Flahults försöksgård saknar detaljplan och bostäderna är byggda före 1 juni 2015 vilket är det datum gällande förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) trädde i kraft. Istället har riktvärden från infrastrukturpropositionen (SFS 1996/97:53) applicerats med riktvärden som anges i tabellen nedan figur 51:

Typ av buller	Riktvärden
Ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad)	55 dBA
Maximal ljudnivå vid uteplats	70 dBA

Figur 51

Riktvärden enligt förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216)

För beräkning av trafikbuller har en uppskattning av förväntade trafikmängder för prognosår år 2040 applicerats.

Vid planering av industriverksamhet gäller Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (Rapport 6538). I tabellen nedan figur 52 anges utomhusriktvärden och avser frifältsvärden.

Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå (fasad och vid uteplatser)		
Utgångspunkt för olägenhetsbedömning vid bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler	Dagtid (kl. 06-18)	Kvällstid (kl. 18-22, samt helgdag kl. 08-18)	Natttid (kl. 22-06)
	50 dBA	45 dBA	40 dBA

Figur 52

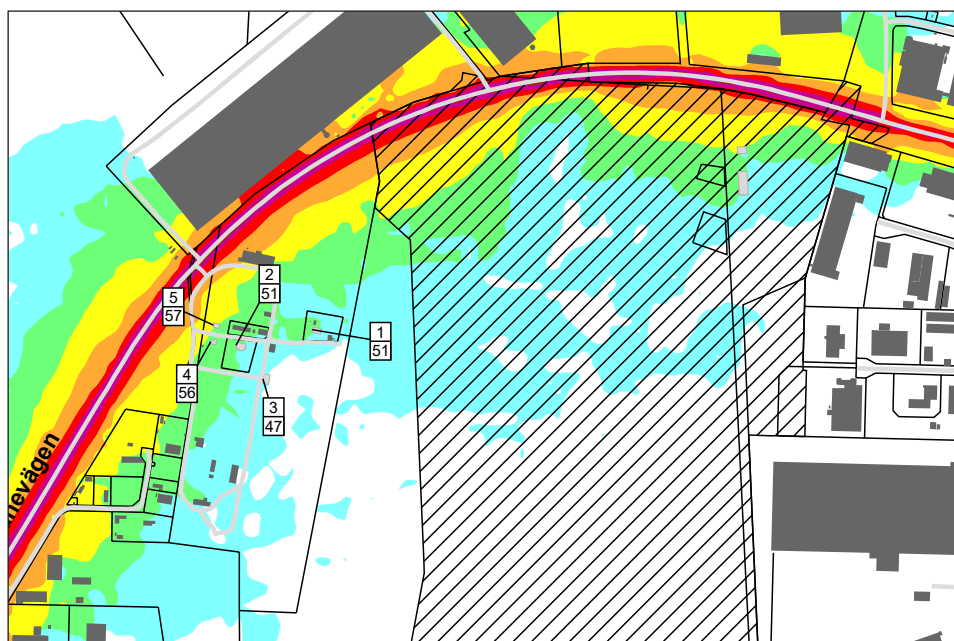
Riktvärden enligt Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (Rapport 6538)

Utöver nämnda riktvärden får maximala ljudnivåer högre än 55 dBA inte förekomma nattetid (kl. 22-06) annat än vid enstaka tillfällen. Industrier som bedriver verksamheter där det förekommer återkommande impulser som vid

nitningsarbete, lossning av metallskrot och liknande eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter bör värdena i figur 52 (tabell) sänkas med 5 dBA.

Bullerberäkning

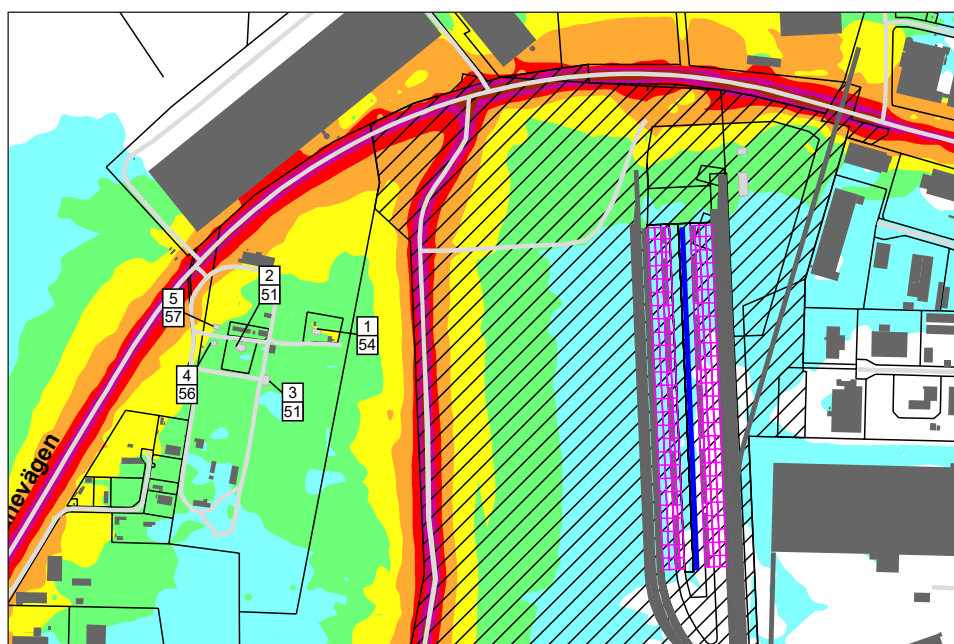
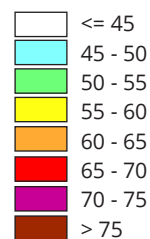
Beräknat resultat av bullerberäkning visas nedan i figur 53-55 i form av ljudbulerutspridningskartor. I kartorna visas spridning av trafikbuller i nuläget utan ny matargata och bullerberäkningar med ny matargata (planförslag). Av beräkningarna framgår det i figur 53 att två bostäder, närmst Tahevägen i väst, överskrider riktvärden (55 dBA) i dagsläget.



Figur 53

Utsnitt ur kartbilaga 4.1 i bullerutredningen. Kartan visar hur bostadshus med objektnummer 4 och 5 överskrider riktvärden 55 dBA.

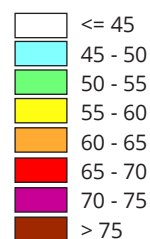
Ekvivalent ljudnivå
dBA ref. 20 µPa



Figur 54

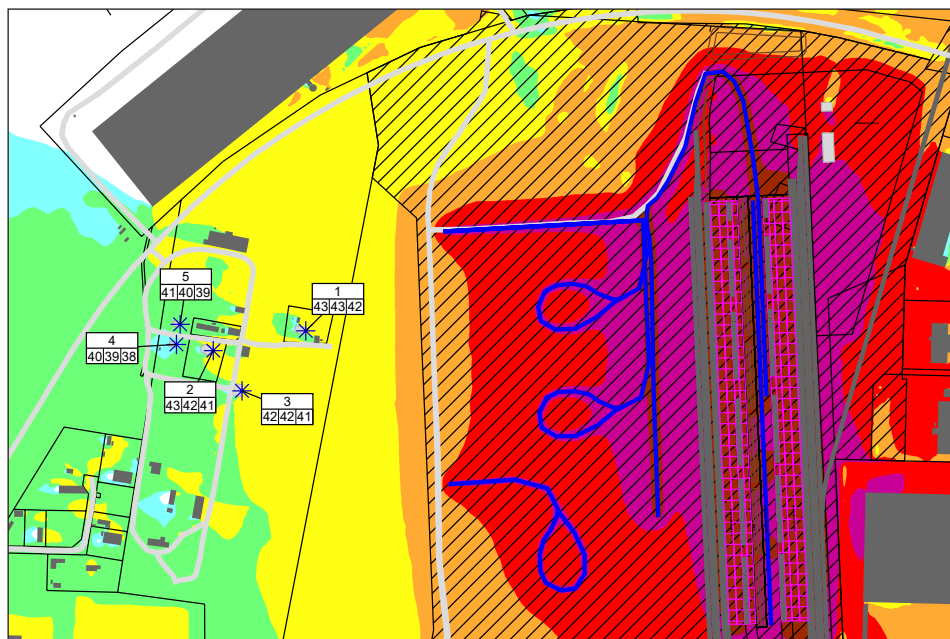
Utsnitt ur kartbilaga 4.3 i bullerutredningen. Kartan visar hur buller för bostadshus 3 och 4 ökar i förhållande till kartan ovan figur 50.

Ekvivalent ljudnivå
dBA ref. 20 µPa



I figur 54 förvärras inte bullersituationen för dessa två bostäder närmst Tahevägen med tillkomsten av ny matargata. Däremot förväntas bullernivån

öka för två bostäder närmst den nya matargatan österut. Ekvivalent ljudnivå för dessa två bostadshus ökar från 47 dBA till 51 dBA respektive 51 dBA till 54 dBA men underskrider riktvärdet 55 dBA. Sammantaget bedöms därför tillkomst av ny matargata inte medföra en olägenhet med avseende till trafikbuller.



Figur 55

Utsnitt ur kartbilaga 2.1 i bullerutredningen (fullt exploaterad industrimark + fullt utbyggd kombiterminal).

Ekvivalent ljudnivå dBA ref. 20 µPa

	<= 30
	30 - 35
	35 - 40
	40 - 45
	45 - 50
	50 - 55
	55 - 60
	> 60

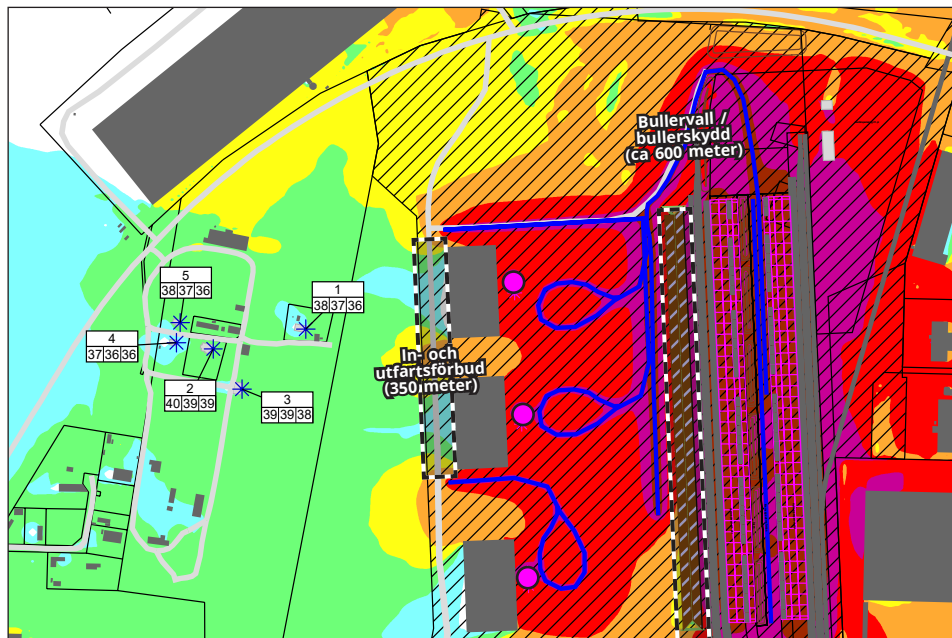
Vid beräkning av industribuller framgår det att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå nattetid (kl. 22-06) överskrids med ca 1-2 dbA inom bostadsfastigheterna Flahult 20:3, Flahult 20:4 och Granarp 1:2 vid en fullt utbyggd kombiterminal. I kartbilden ovan (figur 55) redovisas ett utsnitt ur en kartbilaga till utredningen som visar ett utbyggnadsscenario med en fullt exploaterad industrimark och fullt utbyggd kombiterminal. I kartan visas beräkningar för samtliga bostadshus fördelat i tre kolumner; dagtid, kvällstid och nattetid. För bostadshus 1, 2 och 3 i kartbilden överskrider ekvivalent ljudnivå nattetid (40 dBA) förutsatt att inga bullerreducerande åtgärder genomförs.

Bullerreducerande åtgärder

För att planförslaget inte ska medföra olägenheter avseende till industribuller föreslås följande bullerreducerande åtgärder genomföras:

- En cirka 600 meter lång bullervall utmed kombiterminalsområdets västra del med en kronhöjd motsvarande 6 meter räknat från angränsande marknivå.
- Minst 350 meters in- och utfartsförbud utmed den nordvästra delen av industriområdet för att begränsa buller från tunga fordon som accelererar
- Byggnader med lastkajer, fläktar och kylaggregat ska placeras eller riktas mot öst bort från bostäderna kring Flahults försöksgård i väst

I kartbilden nedan (figur 56) visar motsvarande karta (figur 55) på föregående sida med tillägg av bullerreducerande åtgärder. Svartskrafferat område anger yta där in- och utfart ej får angöras mot matargata samt placering av en bullervall.



Figur 56

Utsnitt ur kartbilaga 3.2 i bullerutredningen (fullt exploaterad industrimark + fullt utbyggd kombiterminal).

Blå linje anger linjekälla som alstrar buller. Lila prick anger punktkälla som alstrar buller ex. lastkaj.

Ekvivalent ljudnivå dBA ref. 20 µPa

	<= 30
	30 - 35
	35 - 40
	40 - 45
	45 - 50
	50 - 55
	55 - 60
	> 60

Samtliga bullerreducerande åtgärder säkerställs i planförslaget med planbestämmelser. Då behovet av bullervallen enbart behövs vid en fullt utbyggd kombiterminal avser planbestämmelsen att reglera utförandet av ett bullerskydd enbart vid en fullt utbyggd kombiterminal.

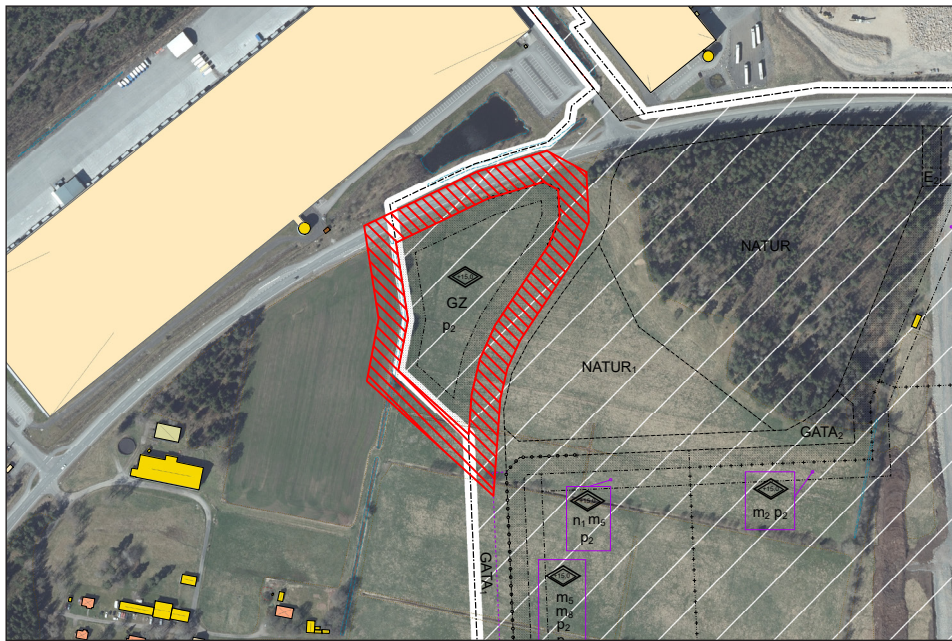
Riskbedömning

För att utreda vilka risker planförslaget kan medföra har två riskbedömningar genomförts; en översiktlig riskbedömning som omfattar hela planområdet (Bilaga Q - Riskbedömning) samt en mer detaljerad riskbedömning (Bilaga R - Individrisk utmed Vaggerydsbanan) för den södra delen av planområdet där planförslaget medger mark för nytt järnvägsområde intill befintliga industribyggnader. Målet med riskbedömningen är att utreda lämpligheten med planerade markområden utifrån riskpåverkan.

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

I planområdets norra del medges markanvändning "G - drivmedel" vilket har utretts i riskbedömningen. Markanvändningen innefattar verksamheter som bedriver hantering och försäljning av drivmedel med kompletterande handel och service i mindre omfattning. I markanvändningen medges bl.a. bensinstationer som utgör en riskkälla. I enlighet handbok "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer" från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska ett skyddsavstånd motsvarande 25 meter erhållas mellan yta som medger bensinstationer och till platser där människor vanligen vistas. Exempel på platser med stadigvarig vistelse är störningskänsliga byggnader ex. bostäder samt

offentliga platser som torg eller parker som möjliggör för en längre vistelse. I kartbilden nedan (figur 57) redovisas föreslagen yta avsedd för bl.a. drivmedel med ett buffertavstånd på 25 meter. I kartbilden framgår det att den närmsta plats med stadigvarig vistelse är bostäderna kring Flahults försöksgård varav närmsta byggnad är beläget på ett minsta avstånd motsvarande 215 meter. Det föreligger således ingen risk med planerad markanvändning "G - drivmedel" i förhållande till bostäder kring Flahults försöksgård i sydväst.



Figur 57

Kartbild som visar yta avsedd med markanvändning "G" för drivmedel och ett 25 meters buffertavstånd i rödskräddad yta

I utredningen har det identifierats risker kopplat till transporter med farligt gods och mer specifikt för den nya matargatan igenom planområdet och befintligt samt tillkommande järnväg. För att kunna möjliggöra transporter till och från kombiterminalen samt hantering av sådant gods inne på kombiterminalområdet föreslås det i utredningen (Bilaga Q - Riskbedömning) att Tahevägen samt den nya matargatan pekas ut som sekundär farligt godsled. Del av det spår som föreslås förlängas med planförslaget söderut transporterar idag inget farligt gods. För att kunna möjliggöra för sådana transporter på längre sikt har utredningen tagit höjd för ett sådant scenario och utrett vilka risker tillkomsten av ett nytt spårområde med transporter av farligt gods kan medföra.

Riskreducerande åtgärder

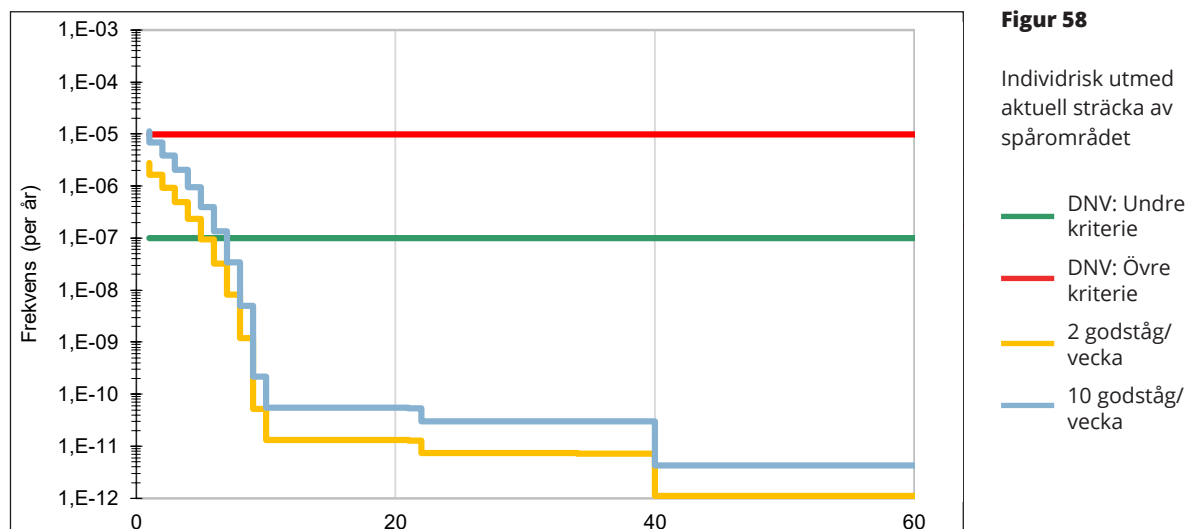
Risker kopplat till transport av farligt gods på matargatan och Tahevägen är trafikolyckor vilket kan medföra följande risker; explosion, läckage av giftig gas, spridning av brandfarlig gas samt brand. I utredningen föreslås följande riskavstånd kopplat till planerad matargata och farligt godsled i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse:

- Minst 75 meter från farligt godsled till bostäder och känslig verksamhet
- Minst 30 meter mellan farligt godsled och industribyggnader alternativt minst 15 meter förutsatt att fasad utförs i brandteknisk klass EI30, har obrännbar fasad och utrymningsväg vetter bort från farligt godsled

Den dominerande risken (med avseende på sannolikhet) i anslutning till järnvägsspår är urspårning. Konsekvenserna till följd av urspårning kan omfatta att människor förolyckas, antingen utomhus eller i intilliggande byggnader som påverkas av händelsen. Konsekvenserna av en urspårning är direkt beroende av hur långt ifrån spåret som tåget hamnar. Urspårningar bedöms generellt ha ett konsekvensområde (med avseende på mekaniska skador) på maximalt cirka 30 meter från spåret, vilket är det avstånd som urspårade vagnar i de flesta fall hamnar inom. Godstrafiken vid kombiterminalsområdet planeras hålla mycket låga hastigheter vilket reducerar risken för allvarlig urspårningsolycka. Farligt gods-transporter via järnväg (förutom transport till och från kombiterminal) ska ske med följande skyddsavstånd:

- Minst 25 meter från järnväg (spårmit) som generellt skyddsavstånd
- Minst 15 meter från järnväg (spårmit) till industribyggnad givet att en brandteknisk avskiljning motsvarande minst brandteknisk klass EI30 kan anordnas, byggnaden har obrännbar fasad samt utrymningsväg som vetter bort från farligt godsleden
- Om skyddsavstånd enligt ovan inte är möjligt skall det även säkerställas att urspårade tåg stannar kvar på banvallen genom antingen nyttjandet av skyddsräll eller stödmur/barriär

En detaljerad utredning har genomförts (Bilaga R - Individrisk utmed Vaggerydsbanan) för planområdets södra del med individriskberäkningar för att bedöma rekommenderat avstånd mellan byggrätt i angränsande detaljplaner och förprojekterat spårområde.



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 utläsa 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

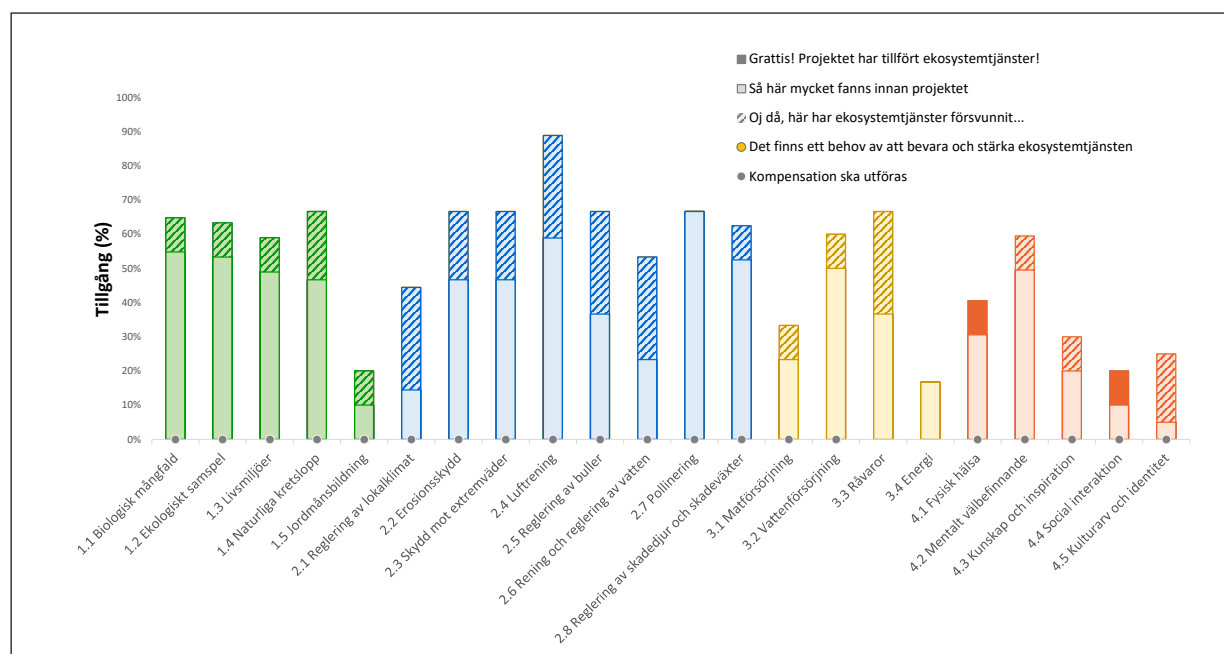
urspårningsrisken inte påverka områden bortom 10 meter från spårmit. Utifrån genomförda beräkningar bedöms risknivån bortom 7 meter från spårmit vara acceptabel. Med stöd av dessa beräkningar bedöms risknivån för aktuella industribyggnader vara acceptabel, vilket innebär att inga krav avseende dessa 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. För annan bebyggelse än industribyggnader är tidigare krav, angivna i upprättad kvalitativ riskbedömning, avseende skyddsavstånd och åtgärder gällande.

Ekosystemtjänstanalys

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

Figur 59

Resultat av genomförd ekosystemtjänstanalys av "Alternativ 3" vilket utgör aktuellt planförslag redovisat i tabellform



Totalt 131 frågor om detaljplanens påverkan på ekosystemtjänster (EST) har besvarats. Sammantaget innebär exploateringen som helhet en försämring av EST inom området men att kompensationsåtgärderna minskar

påverkansgraden av exploateringen betydligt jämfört med ett alternativ utan kompensationsåtgärder. Vissa ekosystemtjänster upprätthålls helt och hållet, medan andra kompenseras för lite eller inte alls. På förgående sida redovisas resultatet av "Alternativ 3" vilket utgör aktuellt planförslag. Vad gäller de kulturella ekosystemtjänsterna "fysisk hälsa" och "social interaktion" tillförs värden med detaljplanen.

Stödjande ekosystemtjänster

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

Reglerande ekosystemtjänster

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

Försörjande ekosystemtjänster

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

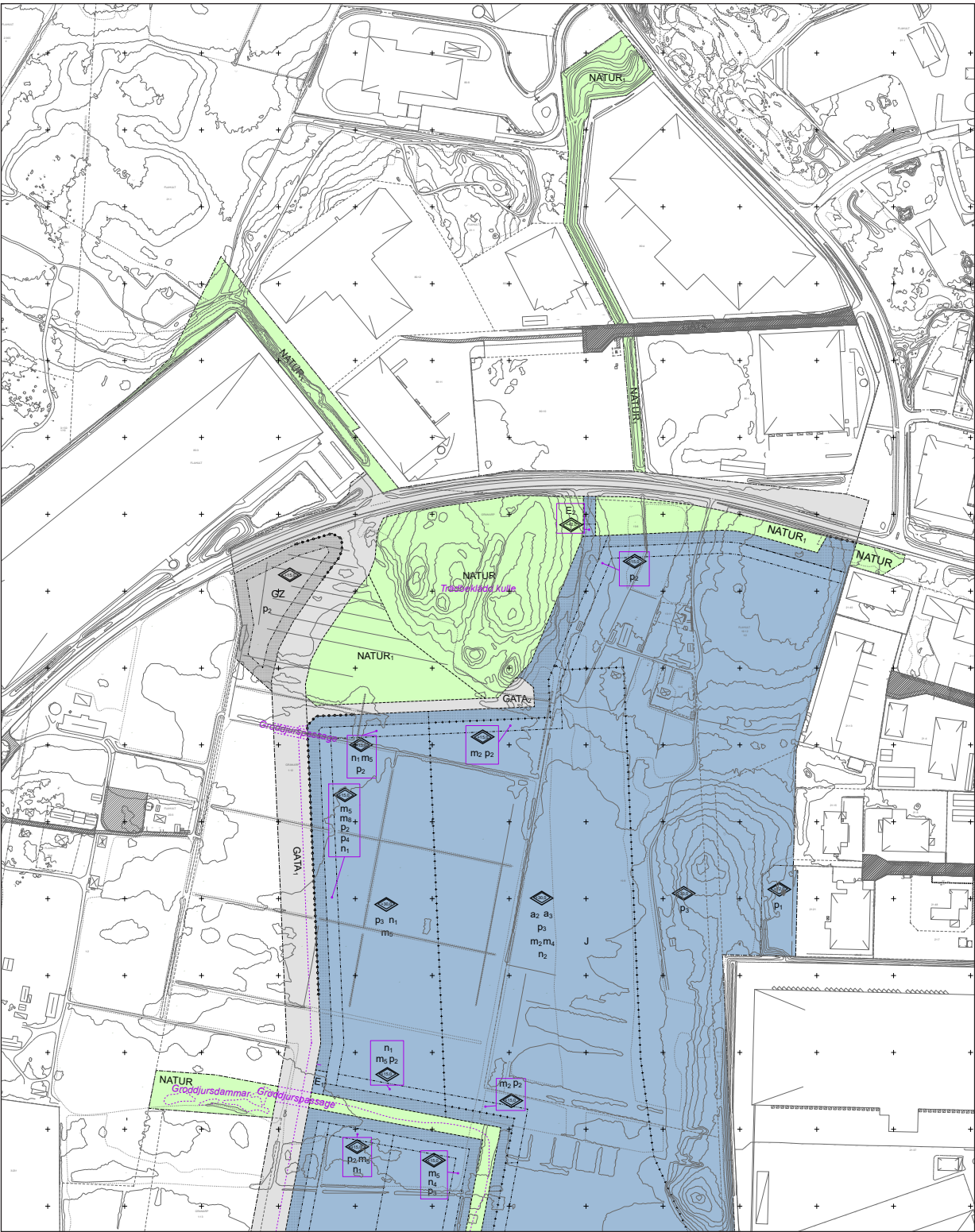
Kulturella ekosystemtjänster

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

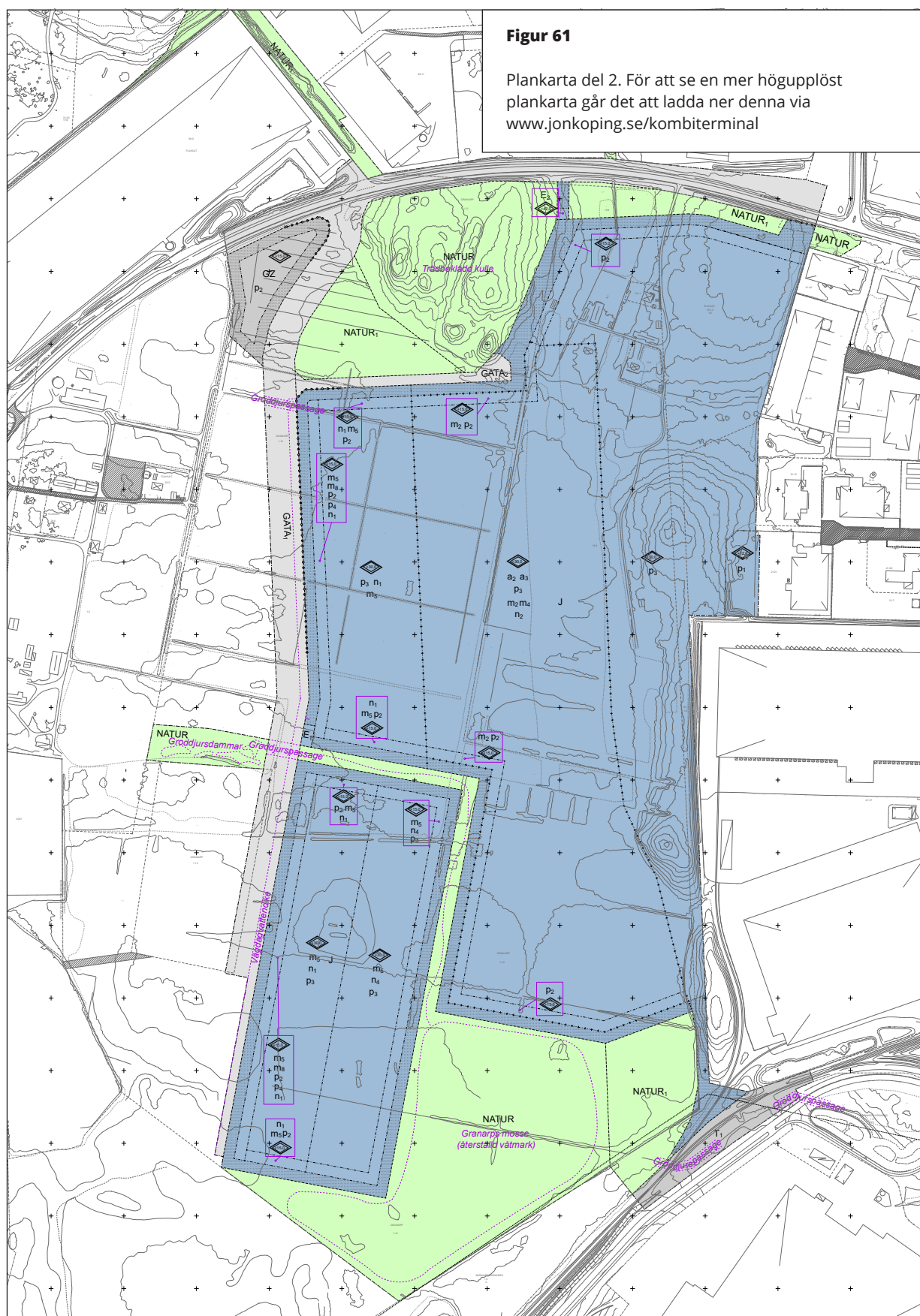
Plankarta och bestämmelser

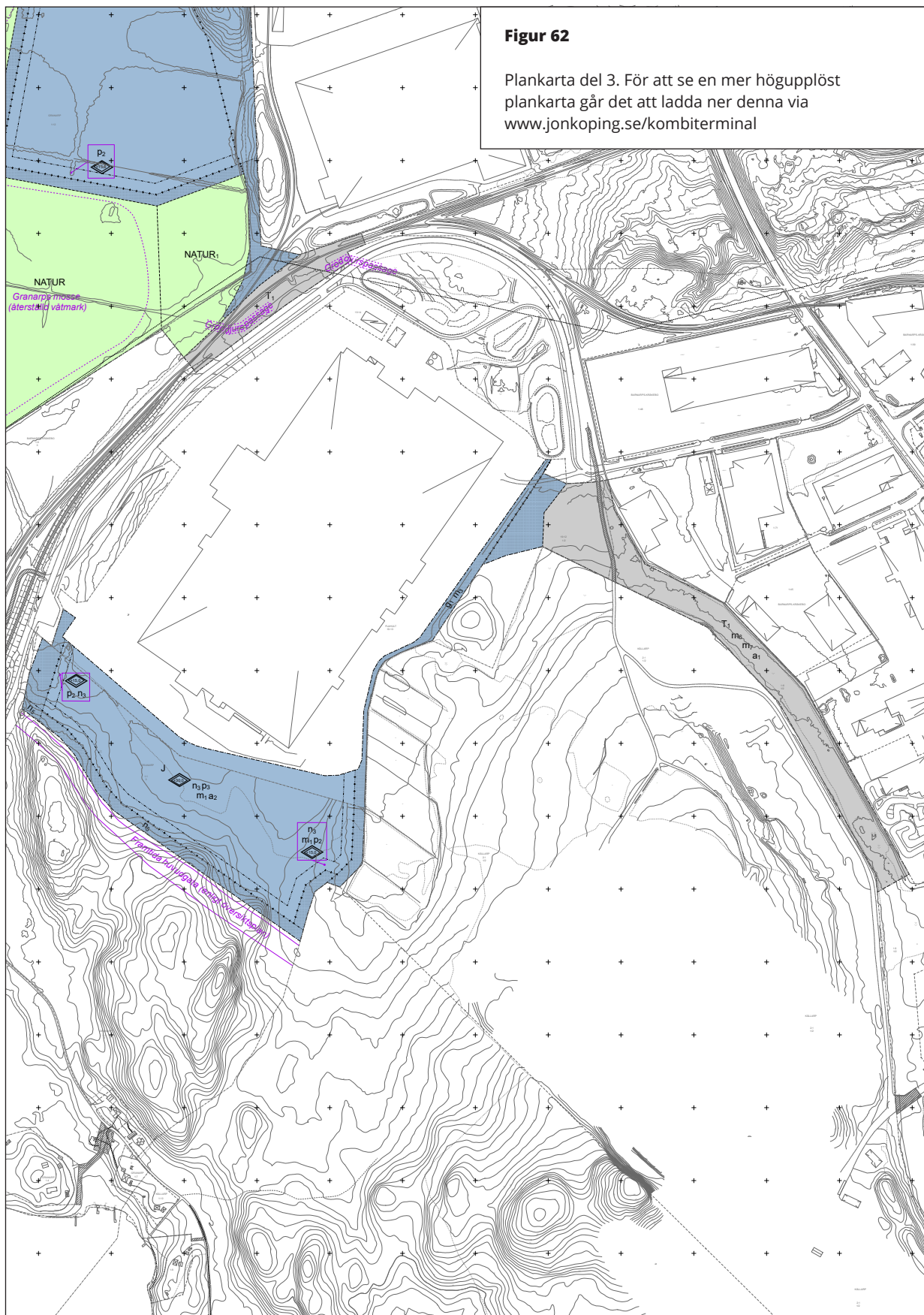
Figur 60

Plankarta del 1. För att se en mer högupplöst plankarta går det att ladda ner denna via www.jonkoping.se/kombiterminal



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





Användningsbestämmelser

Allmän plats

GATA₁ (Huvudgata)

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

GATA₁

GATA₂ (Lokalgata)

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

GATA₂

NATUR (Naturområde)

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

NATUR

NATUR₁ (Dagvattenområde)

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

NATUR₁

Kvartersmark

E₁ (Pumpstation)

Användningen "Tekniska anläggningar" används för områden för tekniskt ändamål och kan omfatta både offentliga och privata anläggningar. Utmed planerad huvudgata (matargatan) föreslås ett vägdragvattendike anläggas i syfte för att avleda ytvatten och dagvatten norrut. Beroende på hur allmän platsmark höjdsätts i kommande genomförande och i detaljprojekteringen kan det finnas ett behov av att anlägga en pumpstation. Av detta skäl reserveras

E₁

yta enbart avsedd för "Pumpstation" placerad utmed huvudgatan och i nära anslutning till tvärgående naturmark tänkt att utgöra en groddjurspassage.

E₂ (Telemast)

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

E₂

GZ (Drivmedelsförsäljning, Verksamheter)

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

GZ

J (Industri)

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

J

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 planområdets södra del 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

Egenskapsbestämmelser

Kvartersmark

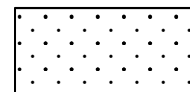
Totalhöjd

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



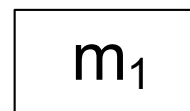
Prickmark

Med "Prickmark" begränsning markens utnyttjande och vart byggnader får uppföras. Bestämelseområdet sträcker sig såväl nedåt som uppåt från markytan vilket innebär att även underjordiska byggnader och byggnadsdelar som inte vidrör markytan omfattas av bestämmelsen. Syftet med bestämmelsen är flera. Dels syftar prickmarken att avsätta tillräckligt långt avstånd mellan kvartersmark och allmän platsmark så att byggnad vid en brand kollapsar inom kvartersmark. Vidare syftar prickmarken till att begränsa delar av användningsytor ämnade för annat nyttjande som infartsvägar, spårrområden eller avskärande diken.



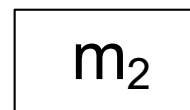
Skydd mot störningar (m_1)

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



Skydd mot störningar (m_2)

Inom planområdets norra del föreslås ett större sammanhängande industriområde med flexibla industriytor för att kunna medge plats för flera olika typer av verksamheter över en längre tid. Med större industriytor förväntas andelen hårdgjord mark öka vilket undantränger både dag- och ytvatten vilket behöver avledas genom avskärande dike. Vid den första fastighetsförrättningen inom eigenskapsområdet behöver det avskärande diket anläggas och bekostas av exploatör. Dikte ska vara sammanhängande och sträckas från lokalgatan i norr till naturmarken i söder. Förslagsvis kan tillkommande fastigheter inom eigenskapsområdet ingå



i en gemensamhetsanläggning så att fastighetsägarna sambekostar drift och skötselåtgärder av det avskärande diket. Krav av utförande av diket tillkommer för att säkerställa att diket utförs enligt kommunal standard. Delar av omkringliggande markytor behöver höjdsättas på ett sådant sätt att dag- och ytvatten avleds till diket, se bestämmelse om markens lutning (n_2).

Skydd mot störningar (m_3)

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

m_3

Skydd mot störningar (m_4)

Föreslagen kombiterminal är tänkt att byggas ut i olika etapper och i den första etappen förväntas inte industribuller från kombiterminalen ge upphov till sådant ljudbuller att det överskrider bullerriktvärden mot bostäderna västerut kring Flahults försöksgård. I nästkommande utbyggnadsetapper av kombiterminalen behövs bullerreducerande åtgärder. Bestämmelsen avser att säkerställa att när avståndet mellan egenskapsområdet och yta avsedd som kombiterminalsområde underskrider ett avstånd motsvarande 72 meter behöver ett minst 6 meter högt bullerskydd utföras. Bullerskyddet kan utföras på olika sätt t.ex. bullervall, plank, avlång byggnad eller en kombination av dessa. Det enda krav som finns är att skyddet måste vara minst 6 meter högt räknat från marknivå för hanteringsspår och operativa lagringsytor. För att säkerställa att bullerskydd utförs emellan utbyggnadsetapperna tillkommer en administrativ bestämmelse, se mer rubriken "Administrativa bestämmelser" och rubrik "Villkor för startbesked".

m_4

Skydd mot störningar (m_5)

För att förhindra att industribuller från lastkajer, fläktar och kylaggregat sprids västerut mot Flahults försöksgård, är det enbart tillåtet med utförande av lastkajer österut så att byggnad utgör bullerskydd. För fläktar och kylaggregat ska dessa vara riktade österut.

m_5

Skydd mot störningar (m_6)

Bestämmelsen syftar till att säkerställa ett minsta avstånd motsvarande 10 meter mellan planerat spårområde och specifikt spårmitt gentemot befintlig byggrätt i gällande detaljplaner utanför planområdet. För mer information om utökad lovplikt för spårområdet se rubriken "Administrativa bestämmelser" och rubrik "Ändrad lovplikt".

m_6

Skydd mot störningar (m_7)

Ett avskärande dike krävs utmed planerat spårområde i syfte för att avleda ytvatten bort från spårområdet för vidare avledning befintliga dagvattendammar i norr. Bestämmelsen har även sekundärt en funktion att det förbättrar dagvattensituationen för närliggande befintliga industrifastigheter i öst som idag tar emot ytvatten från överliggande naturmarker i sydväst.

m_7

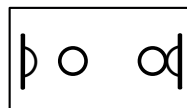
Skydd mot störningar (m_8)

Om byggnad placeras på ett avståndsintervall motsvarande 15-30 meter från huvudgata behöver fasad som vetter mot huvudgata utföras med minsta brandteknisk klass EI30. Utrymningsvägar från byggnad inom detta intervall riktat mot huvudgatan är ej tillåten utan behöver ersättas på ett annat sätt.

m_8

Utfartsförbud

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



Placering av byggnad (p_1 , p_2 och p_3)

För att säkerställa ett tillräckligt stort avstånd mellan byggnad och fastighetsgräns avsätts ett avstånd mellan byggnad och fastighetsgräns i förhållande till den byggrätt som medges i höjdlädet (totalhöjd). Med ett 1:2-förhållande krävs det minst 6 meter prickmark för att medge en byggrätt med största totalhöjd motsvarande 12 meter, 7,5 meter för 15 meter och 15 meter för 30 meter totalhöjd. Transformatorstationer och markkablar för högspänning avger elektromagnetisk strålning som avtar exponentiellt i förhållande till avståndet. Av detta skäl är det inte tillåtet att placera byggnader inom ett 5 meters avstånd ifrån dessa funktioner.

p_1
 p_2
 p_3

Placering av infartsgrind (p_4)

Industrigrindar är ett sätt för verksamhetsutövaren att skydda obehöriga att beträda fastigheten utan tillstånd. Om grindar placeras för nära huvudgatan riskerar det till att leda till ett sämre trafikflöde då tung trafik behöver invänta godkännande på utmed huvudgatan. Av detta skäl tillkommer en placeringsbestämmelse för grindar på ett minsta avstånd motsvarande 26 sträckmeter i syfte för att tillåta att lastbilar med släp inväntar godkännande på kvartersmark. Med sträckmeter avses löpmeter. Det innebär att det exempelvis är möjligt att anlägga en intern väg parallellt med huvudgatan på kvartersmark.

p_4

Markens lutning (n_1)

Med bestämmelser om markens anordnade och vegetation kan bl.a. höjdläget markytan bestämmas. Med större sammanhängande industriytor behöver dag- och ytvatten fördelas åt olika riktningar då dagvattnet ska fördröjas i olika dammar och ytvatten ska avledas åt olika riktningar. I planområdets norra del krävs att delar av industrimarken ska ha en minsta marklutning motsvarande 0,3% till planerat vägdagvattendike. Dag- och ytvatten avleds därefter vidare norrut till planerade dagvattendammar. Vid bräddning avleds ytvatten vidare norrut enligt framtagna dagvattenutredning.

n_1

Markens lutning (n_2)

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

n_2

Markens lutning (n_3)

Mark inom egenskapsområdet ska ha luta minst 0,3% öst/sydöst i syfte för att ytvatten ska avledas ned i ett avskärande dike (m_2). Om marken inte lutar åt rätt riktning kan ytvatten antingen ledas norrut och bilda lokalt översvämmade områden mellan befintlig och planerad industrimark eller luta västerut mot befintligt järnvägsområde eller Granarpsvägen.

n_3

Markens lutning (n_4)

Mark inom egenskapsområdet ska ha luta minst 0,3% österut i syfte för att ytvatten för delar av ett större egenskapsområde ska avleda ytvatten till högmossen. Dagvatten avleds ned i dagvattenbrunnar på fastigheten västerut till vägdagvattendike.

n_4

Markens (n_5)

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

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetid

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

Hela
planområdet

Ändrad lovplikt

Byggbodar

För byggbodar beviljas normalt endast tidsbegränsade bygglov och inte permanenta bygglov. Bodarna måste tas bort och platsen återställas innan giltighetstiden för ditt tidsbegränsade bygglov 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. Ändrad lovplikt

Hela
planområdet

Järnväg (a_1)

Vid byggnation av järnväg krävs inget bygglov. För att säkerställa att planerat spårområde till genomförandeskedet utförs på ett sådant sätt att spårområdets utformning är förenlig med planbestämmelser (m_5) samt (m_6) utökas lovplikten för att även omfatta järnväg.

a_1

Avskärande dike (a_2)

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

a_2

Kombiterminal (a_3)

Kombiterminalen är tänkt att byggas ut i olika utbyggnadsetapper med en smalare och mindre kombiterminal i den första etappen med efterföljande expansioner av kombiterminalsområdet västerut. I den första etappen är avståndet mellan egenskapsområdet planbestämmelsen omfattar och kombiterminalens hanteringsspår och operativa ytor på ett större avstånd än 72 meter. Det är först vid nästkommande expansioner av kombiterminalen västerut som avståndet är inom 72 meter och då verkställer krav om skyddsåtgärder (m_3). För att säkerställa att skyddsåtgärderna genomförs villkoras startbesked för nästkommande expansioner av kombiterminalen med krav att skyddsåtgärder behöver först genomföras innan startbesked får ges.

a_3

Markreservat för gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggning (g_1)

I planområdets södra delar behöver avskärande diken anläggas för att kunna avleda dag- och ytvatten norrut mot befintliga dagvattendammar. För att säkerställa att nuvarande eller framtida fastighetsägare för den planerad industriyta i planområdets södra del har rätt att avleda dag- och ytvatten norrut via Nobias fastighet reserveras mark för en gemensamhetsanläggning. För att gemensamhetsanläggningen behöver en fastighetsägare ansöka om en lantmäteriförrättning och mer specifikt en så kallad anläggningsförrättning.

g_1

Genomförande

Mark- och utrymmesförvärv

Rättighet och skyldighet till inlösen

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

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

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

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

Gemensamhetsanläggning

I planområdets södra del, inom kvartersmark för Flahult 19:13, finns ett område reserverat för markreservat (g). Inom område betecknat med g innebär det att marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för avskärande dike. Detta innebär dock inte någon formell rättighet inom området utan för att uppnå detta måste gemensamhetsanläggning bildas genom lantmäteriförrättning som söks av berörda fastighetsägare.

Om flera fastigheter avstyckas inom samma kvarter kan nya gemensamhetsanläggningar behöva bildas för att lösa och reglera gemensamma behov.

Rättigheter

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

Del av Barnarps-Kråkebo 1:6 och Flahult 19:12 som planläggs för järnvägsändamål belastas av ett vägservitut till förmån för Källarp 2:1. Rättigheten kommer att behöva upphävas eller ändras beroende på hur ny väg anläggs över spårområdet.

Detaljplanen möjliggör upplåtande av ledningsrätt för pumpstation eller telestation inom område betecknat med E1 respektive E2 (alternativt bildande av nya fastigheter för pumpstation eller telestation). Inom planområdet finns flera rättigheter som kan komma att påverkas vid planens genomförande (se mer i tabellen ”Fastighetsrättsliga konsekvenser” nedan).

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 19:6	Mark planläggs för kvartersmark (industri), yta 1. Fastigheten kommer att regleras in i en större fastighet med industriändamål. Officialservituten 06-BAP-482.1 och 06-BAP-482.2 med ändamålen vattentäkt respektive väg som är till förmån för fastigheten kommer att behöva upphävas vid genomförandet av detaljplanen
Flahult 19:8	Mark planläggs för kvartersmark (industri och telestation) samt allmän plats (natur). Kvartersmarken kan styckas av till en eller flera fastigheter för industriändamål eller regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål.

Figur 63

Tabell över fastighetsrättsliga konsekvenser för respektive fastighet eller rättighet

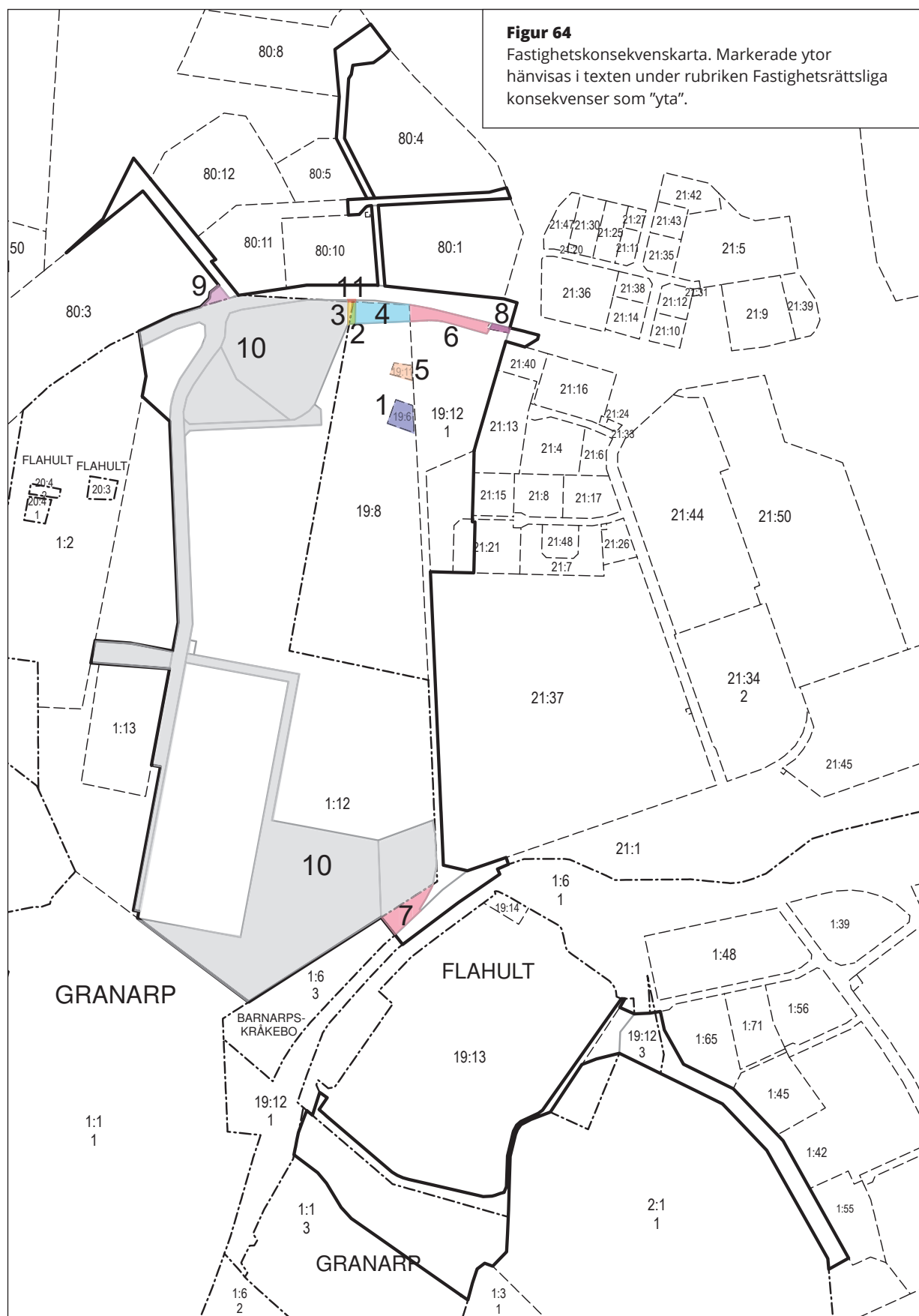
	Mark för telestation, yta 2, kan tillsammans med mark från Granarp 1:12, yta 3, och Flahult 21:1, yta 11, bilda ny fastighet eller upplåtas med ledningsrätt. Mark för allmän plats (natur), yta 4, med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Flahult 19:11	Mark planläggs för kvartersmark (industri), yta 5. Fastigheten kommer att regleras in i en större fastighet med industriändamål. Officialservituten 06-BAP-800.1 och 06-BAP-800.2 med ändamålen vattentäkt, avlopp respektive väg som är till förmån för fastigheten kommer att behöva upphävas vid genomförandet av detaljplanen.
Flahult 19:12	Mark planläggs för kvartersmark (industri och järnväg) samt allmän plats (natur). Kvartersmarken kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter för respektive ändamål. Mark för allmän plats (natur), yta 6 och 7, med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Flahult 19:13	Mark planläggs för kvartersmark (industri) där byggrätten utökas i södra delen av fastigheten. Mark reserveras för bildande av gemensamhetsanläggning för avskärande dike i fastighetens östra del.
Flahult 21:1 (kommunägd)	Mark planläggs för kvartersmark (industri och telestation) samt allmän plats (gata och natur). Kvartersmarken för industri, yta 8, och telestation, yta 11 kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål. Mark för allmän plats (gata och natur) med kommunalt huvudmannaskap ägs redan av kommunen och fastighetsbildning bedöms inte som nödvändig. Fastigheten belastats av ett flertal tidsbegränsade officialservitut för väg (Logistikvägen). Dessa upphör att gälla vid planens genomförande då kvartersmarken som de belastar övergår till allmän plats (GATA) i stället. Anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.

Flahult 21:21	Mark planläggs för kvartersmark (industri). Någon fastighetsbildning är inte nödvändig för genomförandet av detaljplanen.
Flahult 21:37	Mark planläggs för kvartersmark (industri). Någon fastighetsbildning är inte nödvändig för genomförandet av detaljplanen.
Flahult 80:3	Mark planläggs för allmän plats (gata). Mark för allmän plats (gata), yta 9, med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Granarp 1:1	Mark planläggs för kvartersmark (industri). Kvartersmarken kan styckas av till en eller flera fastigheter eller regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål.
Granarp 1:12	Mark planläggs för kvartersmark (industri, pumpstation, telestation, drivmedelsförsäljning och verksamheter) samt allmän plats (gata och natur). Kvartersmarken för industri, drivmedelsförsäljning och verksamheter kan styckas av till en eller flera fastigheter eller regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål. Mark för pumpstation kan avstyckas till egen fastighet eller upplåtas med ledningsrätt. Mark för telestation, yta 3, kan tillsammans med mark från Flahult 19:8, yta 2 och Flahult 21:1, yta 11 bilda ny fastighet eller upplåtas med ledningsrätt. Mark för allmän plats (gata och natur), yta 10, med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
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.

0680IM-09/1135.1 Avtalsservitut (dike) Förmån: Flahult 80:3 Last: Flahult 21:1	Rättigheten bedöms inte påverkas i genomförandet av detaljplanen.
0680IM-09/6723.1 Avtalsservitut (dike) Förmån: Flahult 21:1 Last: Flahult 80:3	Rättigheten kan påverkas i genomförandet av detaljplanen.
0680K-3579.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:1 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
0680K-3656.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:4 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
0680K-3712.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:6 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
0680K-3749.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:5 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
0680K-3834.1 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 80:10 Last: Flahult 21:1	Rättigheten är tidsbegränsad tills gata enligt detaljplan byggts ut och upplåtits för allmänt begagnande. Rättigheten upphör att gälla vid planens genomförande då anledningen till tidsbegränsningen uppfylls.
06-BAP-482.1 Officialservitut (vattentäkt) Förmån: Flahult 19:6 Last: Flahult 19:8	Rättigheten belastar område med bygg rätt och behöver upphävas i genomförandet av detaljplanen.

06-BAP-482.2 Officialservitut (vattentäkt) Förmån: Flahult 19:6 Last: Flahult 19:8	Rättigheten belastar område med byggrätt och behöver upphävas i genomförandet av detaljplanen.
06-BAP-800.1 Officialservitut (vattentäkt, avlopp) Förmån: Flahult 19:11 Last: Flahult 19:8	Rättigheten belastar område med byggrätt och behöver upphävas i genomförandet av detaljplanen.
06-BAP-800.2 Officialservitut (väg) Förmån: Flahult 19:11 Last: Flahult 19:8	Rättigheten belastar område med byggrätt och behöver upphävas 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.
D-2016-00055355:1 Avtalsservitut (Kraftledning) Förmån: Jönköpings Energinät AB Last: Flahult 19:12	Rättigheten kan påverkas i genomförandet av detaljplanen.
D-2016-00055356:1 Avtalsservitut (Kraftledning) Förmån: Jönköpings Energinät AB Last: Flahult 19:12	Rättigheten kan påverkas i genomförandet av detaljplanen.

0680K-3559.1 Ledningsrätt (Starkström) Förmån: Jönköpings Energinät AB Last: Barnarps- Kråkebo 1:6, Flahult 19:12, 19:14, Granarp 1:1, 1:12	Ledningsrätten kan påverkas i genomförandet av detaljplanen.
--	---



Tekniska frågor

Utbyggnad allmän plats

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

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

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

Plankostnader

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

Inlösen av mark för allmänt ändamål

Kommunen kommer ha kostnader för inlösen av mark som kommer att bli allmänplatsmark (t.ex gata, natur).

Gemensamhetsanläggning

Förrättningskostnader för att upprätta eventuella framtida gemensamhetsanläggningar kommer belasta de fastigheter som berörs.

Drift allmän plats

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

Organisatoriska frågor

Genomförandeavtal

SMUAB avser att upprätta ett genomförandeavtal med kommunen innan detaljplanen behandlas för antagande i stadsbyggnadsnämnden. Genomförandeavtalet reglerar ansvarsfördelningen avseende utbyggnad av allmän plats, marköverlåtelse, fastighetsbildning m.m. En eventuell fördelning av kostnaden för huvudgatan mellan kommunen och exploatören (SMUAB) kommer regleras i ovan nämnda genomförandeavtal.

Tidplan

Planarbetet bedrivs enligt följande tidplan:

2021		
	januari	STBN - planuppdrag
2022		
	januari	STBN - beslut om samråd
	2 februari - 16 mars	Samråd
2024	augusti	STBN - beslut om granskning
2024	kvartal 3	Granskning
2024	kvartal 4	STBN - beslut om antagande
2024 / 2025	kvartal 4 / kvartal 1	Laga kraft (om planen inte överklagas)

Konsekvenser

Riksintresse

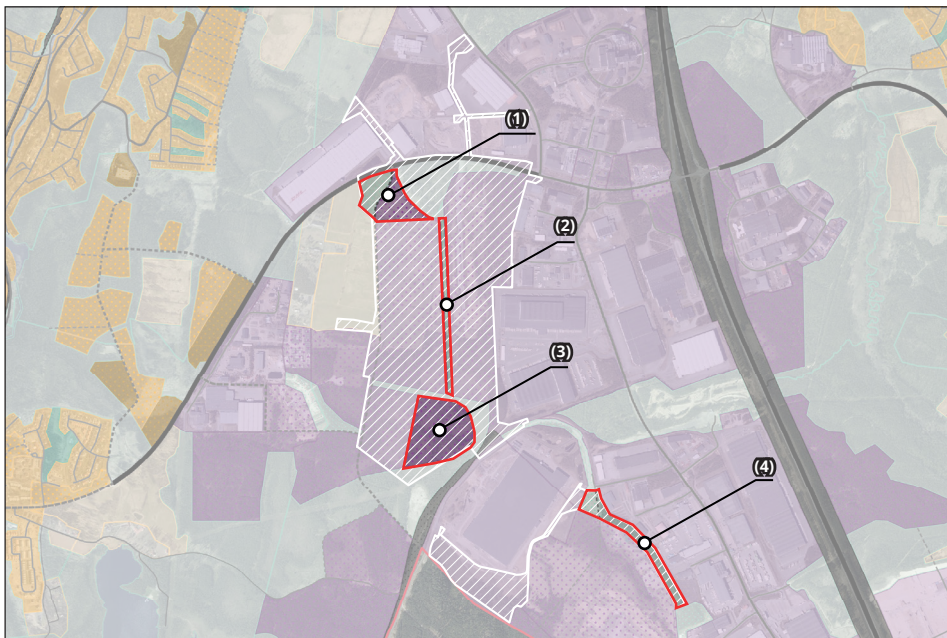
Totalförsvaret

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

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för centrala tätorten

Planförslaget är förenlig översiktsplanens intentioner där mark är i huvudsak utpekad för "verksamheter och industri". I framtagandet av planförslaget har vissa ytor behövt omformas med stöd av framtagna utredningar. För att eftersträva en mer sammanhållen naturmark och bättre avledning av dagvatten i norr föreslås yta avsedd för "verksamheter och industri" och "natur och friluftsliv" byta plats (1). Den gröna korridor som förbinder områdets norra del med Granarps mosse i söder ges en ny sträckning i syfte för att skapa bättre spridningsvägar för groddjur samt eftersträva en mer större och sammanhållen industriyta (2). Större delar av Granarps mosse undantas från exploatering (3). Föreslaget spårområde i söder är i översiktsplanen utpekad som mark för "natur och friluftsliv". Denna yta föreslås istället ianspråkats som yta för spårområde (4).



Figur 65

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

Nollalternativ

Efterfrågan av planlagd industrimark inom kommunen är hög. Förutom industrimark för nyetableringar behöver även befintliga industriverksamheter i centralnära lägen, utpekade för stadsomvandling i översiktsplanen, kunna

erbjudas ett nytt läge inom kommunen. Om planförslagets intentioner inte genomförs (nollalternativ) minskar tillgången av planlagd industrimark vilket påverkar möjligheten för nyetableringar i kommunen. För befintliga industriverksamheter inom stadsomvandlingsområden förväntas ett nollalternativ förhindra eller försena en omlokalisering vilket kan påverka kommunens möjligheter att uppfylla sitt bostadsförsörjningsansvar.

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

Planprogram för Målö ängar och Målön

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

Hälsa och säkerhet

Trafik- och industribuller

Utan åtgärder

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

Med åtgärder

Bullerreducerande åtgärder i form av skyddsbestämmelser i detaljplanen säkerställer att riktvärden för industribuller ej överskrids. För att säkerställa att bullerreducerande åtgärder genomförs kombineras bestämmelsen med administrativa bestämmelser för att säkerställa att startbesked för byggnation inte får ges förrän åtgärd kommit till stånd. Med bullerreducerande åtgärder föreligger det ingen risk för människors hälsa kopplat till buller.

Nollalternativ

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

Farligt gods

Utan åtgärder

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter som kan skada människor, djur, miljö, egendom och annat gods om de inte hanteras rätt under transporter eller skyddas mot yttre hot som stöld eller skadegörelse. Identifierade risker inom området avser transport av farligt gods utmed ny matargata (huvudgata) och planerad industribbyggelse öster om gatan samt industribbyggelse öster om planerat spårområde inom planområdets södra del. Om inga skyddsåtgärder genomförs riskerar både planerad och befintlig närliggande bebyggelse att utsättas för en oacceptabel risk vilket kan vid ett olycksscenario medföra dödlig utgång samt förstörelse och skador på egendomar som konsekvens. Framtagen förprojektering föreslår en järnvägsdragning med planerad spårmitt bortom det skyddsavstånd anges i riskbedömningarna. Utan åtgärder i form av skyddsbestämmelser i detaljplanen kan en ny spårdragning i samband med framtagandet av detaljprojekteringen placeras inom rekommenderat skyddsavstånd vilket medför en oacceptabel risk för närliggande industribbyggelse öster om spårområdet.

Med åtgärder

Skyddsbestämmelser i kombination med prickmark omfattar de skyddsåtgärder som krävs för att säkerställa att planerad bebyggelse utmed ny matargata (huvudgata) inte utsätts för en oacceptabel risk. 15 meter prickmark utmed gatumark avser minsta skyddsavstånd och inom intervallet 15-30 meter behöver särskilda skyddsåtgärder genomföras. I planområdets södra del och planerat spårområde skyddas närliggande bebyggelse med en skyddsbestämmelse vilket säkrar att ett framtida spår inte får placeras närmre än 10 meter räknat från spårmitt till närmsta byggnad.

Nollalternativ

Om planförslaget inte genomförs tillkommer ingen ny matargata och heller inget nytt spårområde i planområdets södra del. Riskerna inom området förblir därför oförändrade.

Översvämning

Utan åtgärder

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

Med åtgärder

För att säkerställa att planförslaget inte medför risker kopplat till översvämning för planerade verksamheter inom planområdet och utanför planområdet har en dagvattenutredning genomförts. I utredningen redovisas vart ytvatten avleds vid ett större skyfall (100-årsregn). I planförslaget föreslås en rad åtgärder för att avleda ytvatten till planerade översvämningssytor åt

olika riktningar inom och utanför planområdet. Inom planområdet avser planbestämmelser om marklutning och utdikning av nya diken säkra att ytvatten avleds åt bort från planområdet och vidare utanför planområdet till olika lågpunkter inom respektive avrinningsområde. För att säkerställa rinnvägar från planområdets norra delar vidare norrut till lågpunkterna planläggs rinnvägar som naturmark som i gällande detaljplan är planlagt som industrimark. Krav om avskärande diken inom planområdets södra delar säkerställer att ytvatten från överliggande marker inte leds in i planerad kvartersmark och översvämmar planerad industrimark eller spårområde.

Nollalternativ

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

Miljö

Växt- och djurarter

Utan åtgärder

Exploateringsgraden av planförslaget begränsas dels av planområdets utbredning samt förslag till planlagd naturmark. Enligt skadelindringshierarkin bör negativa effekter till följd av en exploatering i första hand verka för att undvika att värden går förlorade, att värdeförluster minimeras och i sista hand kompensera för de värden som har gått förlorade. Med planområdets utbredning har en trädbeklädd höjdrygg i planområdets södra del undantagits från exploatering och även markområden väster om planerad matargata (huvudgata) mot Flahults försöksgård. Inom planområdet har en trädbeklädd kulle inom planområdets norra del, Granarps mosse samt en grön korridor mellan dessa områden planlagts som naturmark. Utan dessa undvikande åtgärder skulle exploateringsgraden öka. Planområdets omfattning skulle växa västerut mot Flahults försöksgård och även omfatta befintlig höjdrygg söder om Nobias fastighet. Höjdryggen i söder och trädkullen i norr hade schaktats/sprängts för att bereda mark för industriändamål. Utan planläggning av naturmark riskerar det att påverka fridlysta djurarter (groddjur och knärot) till den grad att exploateringen strider emot artskyddsförordningen (SFS 2007:845).

Med åtgärder

Planområdets utbredning i kombination med att markområden

inom planområdet planläggs som naturmark begränsar planförslaget exploateringsgrad utgör de åtgärder som regleras med planbestämmelser. Med stöd av framtagna artskyddsutredning behöver en rad olika åtgärder genomföras för groddjur, åkergroda och grön sköldmossa för att förhindra att ett förbud enligt artskyddsförordningen (SFS 2007:845) utlöses vid genomförandeskedet. För groddjuren och åkergrodor behöver övervintringsplatser, spridningskorridorer, groddjurspassager, groddjursdammar utföras. Genom att återvåta Granarps mosse återställs våtmark vilket skapar ett gynnsamt habitat för dessa groddjur. I artskyddsutredningen anges även hur och när under årets olika årstider som åtgärderna bör genomföras för att kompensation ska vara genomförbar. För grön sköldmossa inom planområdet föreslås denna flyttas till markområden söderut där det i genomförd naturvärdesinventering har påträffats ett annat kluster av grön sköldmossa. Med planförslagets utbredning, planläggning av naturmark i kombination med ovan nämnda kompensationsåtgärder förväntas det mildra planförslagets konsekvenser på växt- och djurliv och inte utlösa ett förbud enligt artskyddsförordningen (SFS 2007:845).

Nollalternativ

Om planområdet inte ianspråkats för i huvudsak industriändamål kommer jordbruks- moss- och skogsområden inom planområdet bevaras och fortsatt utgöra ett habitat för påträffade växt- och djurarter. Granarps mosse har tidigare dikats ut vilket har medfört att torven har exponerats och syresätts. När torv syresätts bryts kolet ned och bildar koldioxid. Våtmarker utgör en av de mest artrika miljöerna i Sverige och bidrar även till flera ekosystemtjänster. Utan ett genomförande av planförslaget utgår förslag om att återvåta Granarps mosse vilket innebär de fördelar våtmarken medför vad gäller ökad biologisk mångfald och reduktion av växthusgasutsläpp går förlorade.

Biotopskyddsområden

Utan åtgärder

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

Med åtgärder

För att kunna möjliggöra för ett skydd av den trädbeklädda kullen i norr samt avsätta mark för kompensation planläggs delar av området som naturmark. Med ovan nämnda åtgärder och som redovisas under avsnittet *Utredningar och dispenser* och rubrik

Utan åtgärder

Allén inom planområdets norra del och de utdikade diken inom

jordbruksmarkslandskapet omfattas av biotopskydd.

Ianspråktagande av jordbruksmark

Utan åtgärder

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

Med åtgärder

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

Nollalternativ

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

Miljökvalitetsnormer - Vatten

Utan åtgärder

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

Med åtgärder

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

Nollalternativ

Om planerade dagvattendammar med en renande funktion inte genomförs förväntas de nyttor reningen tillför vattenrecipienterna gå förlorade.

Infrastruktur

Trafiksystemet

Utan åtgärder

Vid rusningstrafik är trafikplats Torsvik idag överbelastad och utan att kapacitetsförstärkande åtgärder genomförs vid trafikplatserna och vägarna mellan trafikplatsen och planområdet förväntas planförslaget ha en negativ påverkan på trafikflödet.

Med åtgärder

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.

Nollalternativ

Även om planförslagets intentioner genomförs förväntas fler fordonsrörelser ske både utmed Tahevägen och mot trafikplats Torsvik på längre sikt. Planförslaget utgör en av flera pågående eller kommande planetapper av planprogram *Målö ängar och Målön*. Ytterligare utredningar av både detaljplaneförslaget samt planprogrammets påverkan på trafiksystemet är därför att rekommendera med eller utan aktuellt planförslag.

Tekniska frågor

Dagvattendammar

Utan åtgärder

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

Med åtgärder

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

Nollalternativ

Om detaljplanen inte genomförs förväntas inte dagvattensituationen påverkas negativt då regnvatten kan fortsatt infiltreras naturligt.

Vägdagvattendike

Utan åtgärder

Utmed planerad matargata (huvudgata) avsätts mark i planerad gatusektion för ett vägdagvattendike. Detta dike har inte bara funktion att fördröja vägdagvatten utan även utgöra ett avvattningsdike för det dagvatten som avleds från intilliggande industrifastigheter. Om detta dike inte anläggs saknas möjligheter för att avleda dagvatten bort från planerade industrifastigheter med risk för översvämning och skador på fastigheter och egendomar som konsekvens.

Med åtgärder

Med planerat vägdagvattendike avleds dagvatten från planerad matargata (huvudgata) samt planerade industrifastigheter vidare norrut till planerade dagvattendammar för vidare fördröjning. Diket har även funktionen att kunna avleda ytvatten vid större skyfall (100-årsregn) norrut via planerade och befintliga rinnvägar och översvämningssytor.

Nollalternativ

Utan ett genomförande av planförslaget krävs inget vägdagvattendike då varken ny matargata (huvudgata) eller planerade industrifastigheter tillkommer.

Omgivningspåverkan

Bostäder

Utan åtgärder

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

Med åtgärder

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

Nollalternativ

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

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00