

Samrådsredogörelse

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

Granskningshandling
Upprättad: 2024-08-14
Diarienummer: Stbn/2021:411
Standardförfarande (PBL 2010:900)

Planguiden

Vad är samråd?

När ett förslag till en detaljplan upprättas ska kommunen (enligt Plan- och bygglag 5 kap. 11, 12 §§) samråda med bland andra länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och boende som berörs. Det gäller såväl när nya planer upprättas som när detaljplaner ändras eller upphävs. Syftet är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap om det aktuella planområdet men också att ge intressenter möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Nedan visas samtliga planskeden varav samrådet genomförs under samrådsskedet.



Vad är en samrådsredogörelse?

Alla inkomna synpunkter som har lämnats in under samrådet ska (enligt Plan- och bygglag 5 kap. 17 §) redovisas i en samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsen redovisas inkomna synpunkter och bemöts med kommunens ställningstagande till beslut. Samrådsredogörelsen utgör ett värdefullt dokument om planen överklagas. Samrådsredogörelsen kan ge insyn i hur kommunen har resonerat i ett tidigare skede och visa på vilka som har eller inte har fått sina synpunkter tillgodosedda.

Dina synpunkter är viktiga!

Vid ett standardförfarande måste kommunen inte enligt lag framställa en samrådsredogörelse utan kan istället redovisa inkomna synpunkter i kommande planskede i ett granskningsutlåtande. Det finns dock inget hinder för kommunen att sammanställa en samrådsredogörelse efter samrådet.

I vår kommun genomförs alltid en samrådsredogörelse oavsett val av förfarande av praxis då vi som kommun alltid eftersträvar att, på ett tydligt sätt, redovisa för samrådskretsen vilka synpunkter som inkommit och hur dessa har beaktats under samrådet.

Hur har samrådet bedrivits?

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

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

Inkomna skriftliga yttranden

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

Innehållsförteckning

Myndigheter och regionala organisationer

- | | |
|------------------|---------------------------|
| Polismyndigheten | 2022-02-21, ingen erinran |
| 1. Länsstyrelsen | |
| 2. Trafikverket | |

Kommunala bolag, nämnder och förvaltningar

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------|
| 3. June Avfall & Miljö | 2022-02-14 |
| 4. Kultur- och fritidsnämnden | 2022-02-23 |
| 5. Individ- och familjeomsorgsnämnden | 2022-02-28 |
| 6. Räddningstjänsten | 2022-02-28 |
| 7. Socialnämnden | 2022-03-01 |
| 8. Jönköpings Länstrafik | 2022-03-02 |
| Tekniska nämnden | 2022-03-09, ingen erinran |
| 9. Lantmäterimyndigheten | 2022-03-16 |
| 10. Miljö- och hälsoskyddsnämnden | 2022-03-24 |

Föreningar, företag och ledningsägare

- | | |
|--------------------------------|---------------------------|
| Vattenfall | 2022-01-31, ingen erinran |
| 11. Skanova (Telia Company) AB | 2022-02-02 |
| E.ON | 2022-02-04, ingen erinran |
| 12. Jönköpings Energi Nät AB | 2022-02-07 |
| 13. Cykelfrämjandet | 2022-03-13 |
| 14. Nobia AB | 2022-03-16 |

Privatpersoner

- | | |
|----------------|------------|
| 15. [REDACTED] | 2022-03-16 |
| 16. [REDACTED] | 2022-03-16 |

1. Länsstyrelsen

Synpunkter på sådant som aktualisera prövning enligt 11 kap 10 § PBL

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor

Länsstyrelsen anser inte att det är möjligt att bedöma planens lämplighet utan att detta utretts i en riskanalys/riskbedömning. Riskanalysen behöver omfatta både den befintliga järnvägens påverkan samt konsekvenserna av de transporter som en eventuell kombiterminal innebär. Den behöver också omfatta last/loss-platsen inom den möjliga kombiterminalen och utgå ifrån att farligt gods kan komma att hanteras. Risk för olyckor/bränder inom området behöver också utredas och beaktas både om området byggs ut som industriområde eller industri/kombiterminal. Detta behöver avse även eventuell olycksrisk för människor i området. Eventuella skyddsåtgärder som riskanalysen mynnar ut i behöver säkerställas i detaljplanen.

Då planen medger industri och kombiterminal vill Länsstyrelsen uppmärksamma att det är av stor vikt att kontaminerat släckvatten samt skumsläckmedel inte läcker ut i omgivningen. Planområdet ligger i ett stråk med sandig jord på ett grundvattenmagasin och extra hänsyn bör vidtas så att det säkerställs att eventuellt släckvatten inte når detta.

Drivmedelsförsäljning innebär att det finns schablonavstånd som ska upprätthållas till intilliggande bebyggelse. Avstånden bör redovisas i planen liksom möjligheterna att uppfylla dessa.

Cirka 150 meter från föreslaget industriändamål finns befintliga bostäder. Planen säkerställer att en bullervall om 6 meter ska uppföras men planhandlingarna behöver kompletteras med det underlag som ligger till grund för denna skyddsåtgärd. Det behöver också framgå att andra risker än buller beaktats kopplat till närheten mellan industriområde/kombiterminal och bostäder.

Förorenade områden

Cirka 600 meter sydväst om planområdet finns EBH-objekt 177565, som använt trikloreten. Direkt öster om planområdet finns EBH-objekt 152332 som använt bl.a. perkloreten. Spridningsmönstret för dessa ämnen är oklart och föroreningarna kan sprida sig långa sträckor.

Det ska framgå av planen att föroreningssituationen inom planområdet är utredd och att kommunen bedömt och tagit ställning till markens lämplighet för föreslagen användning. Vid behov av eventuella åtgärder för att säkerställa markens lämplighet ska dessa säkerställas genom

planbestämmelser alternativt åtgärdas innan planen antas.

Geoteknik

Planen saknar uppgifter om markens stabilitet. Det behöver framgå av planhandlingarna att markens stabilitet är tillfredsställande för de byggrätter och ändamål som planen medger.

Miljökvalitetsnormer

Enligt 2 kap. 10 § plan- och bygglagen ska miljökvalitetsnormer följas vid planläggning. Planhandlingarna behöver kompletteras med bedömning av konsekvenserna på statusklassning för relevanta kvalitetsfaktorer för berörda vattenförekomster. Planhandlingarna behöver också beskriva miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsterna och planens eventuella inverkan på möjligheterna att nå normerna.

Den dagvattenutredning som ska tas fram är nödvändig för att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om åtgärderna i detaljplanen möjliggör att miljökvalitetsnormer för vatten kan följas. Dagvattenutredningen behöver i det avseendet hantera miljökvalitetsnormer för ekologisk status samt kemisk yt- och grundvattenstatus i berörda vattenförekomster, samt risken för försämring av relevanta parametrar. Den bör även omfatta skyfall samt ta hänsyn till geotekniken kopplat till möjlig infiltration om det är aktuellt. Dagvattenutredningen bör beskriva;

- Vilka ämnen som kan antas förekomma i dagvattnet. Samtliga relevanta parametrar/ämnen kopplat till MKN för vatten ska beskrivas inklusive totalfosfor, benso(a)pyrene, antracen och andra PAH:er, PFAS samt ämnesgruppen metaller.
- Beräknade/ uppskattade halter i dagvattnet samt mängder. Dagvattenutredningen bör även redogöra för beräknade föroreningshalter vid ett "noll-alternativ" (utan någon exploatering).
- En bedömning av hur/om ingående ämnen i dagvatten kan påverka statusen i närliggande ytvattenförekomster och grundvattenförekomster.
- Förslag på åtgärder/ kompletterande reningsmetoder för att minska påverkan från dagvatten på närliggande recipienter

Dagvatten, risk för översvämning

I den övergripande dagvattenutredningen har klimatfaktor 1,25 använts. Utifrån länets regionala förutsättningar anser Länsstyrelsens att klimatfaktor 1,4 bör användas. Detta bedöms särskilt viktigt i aktuellt område då det är stora arealer som hårdgörs vilket innebär risker för stor nedströmspåverkan om området inte kan hantera de regnmängder som väntas komma i samband med klimatförändringarna. Länsstyrelsen utgår ifrån att kommande dagvattenutredning tillämpar klimatfaktor

1,4 för att säkerställa att bedömningarna av dagvattenhanteringens konsekvenser blir korrekta. Generellt ser Länsstyrelsen fördelar med öppna dagvattenlösningar där uppsamling av tungmetaller och andra föroreningar främjas ytterligare med exempelvis trädplantering

I kommande dagvattenutredning bör det även belysas och om möjligt utredas landskapets nuvarande vattenhållande egenskaper och jämföra med framtida tänkt markanvändning inklusive dagvattenåtgärder, då det vatten som landskapet idag kan hålla riskerar att belasta systemen nedströms.

Kommentar

Till granskning har planförslaget kompletterats med en riskbedömning. I riskbedömningen har det konstaterats att inga omkringliggande verksamheter eller industrier utanför planområdet bedöms medföra en oacceptabel risk för den föreslagna industrimarken. Vad gäller risk kopplat till transport på väg och järnväg föreskrivs ett antal olika riskreducerande åtgärder vilket verkställs med skyddsbestämmelser (m). För hantering av farligt gods inom kombiterminalen sker en sådan lämplighetsbedömning först vid ansökan om tillstånd för att hantera farligt gods. Avståndet mellan planerad yta för drivmedelsstation och störningskänslig bebyggelse överskrider 25 meter.

En bullerutredning har tagits fram i syfte för att redovisa planförslagets konsekvenser vad gäller trafikbuller och industribuller. Med framtagen utredning redovisas ett antal olika scenarier vilket redovisar att industribuller mot bostadsbebyggelsen kring Flahults försöksgård endast överskrider vid en fullt utbyggd kombiterminal under nattetid. Med en fullt utbyggd kombiterminal utökas kombiterminalsområdet längre västerut. Till granskning tillkommer skyddsbestämmelser om krav om utförande av bullerskydd och att startbesked för byggnation inte kan påbörjas förrän skyddsåtgärd kommit till stånd.

Planbeskrivningen kompletterats med en beskrivning av påträffade markföroreningar utanför planområdet inom fastigheterna Flahult 21:13 och Tahe 1:64) med en bedömning att det inte föreligger någon risk för spridning av föroreningar från föroreningskällorna in på planområdet. I samrådsversionen av planbeskrivningen finns ett utlåtande om markens stabilitet och kommer till granskningen att förtydligas ytterligare.

Till granskning har planförslaget kompletterats med en dagvattenutredning. Klimatfaktorn avser att ta höjd för ett förändrat klimat vilket förväntas innebära mer intensiva regnperioder med större regnmängder på kortare tid. Av detta skäl appliceras klimatfaktor 1,4 på översvämningsbara ytor och 1,25 för dagvattendammar och ledningsnät. Differentieringen syftar till att optimera nyttoeffekten varje respektive funktion har istället för att applicera en klimatfaktor för funktioner som ändå vid ett extremregn kommer att bräddas.

Till granskning har frågor som berör natur, artskydd och avvägning mellan ianspråktagande av jordbruksmark integrerats i en ekosystemtjänstanalys. Ekosystemtjänstanalysen har i sin tur underbyggts med en artskyddsutredning. Till granskning ska planbeskrivningen redovisa resultatet av genomförd ekosystemtjänstanalys samt förslag på bevarande- och kompensationsåtgärder redovisade i artskyddsutredning.

2. Trafikverket

Vägar

Statlig väg som berörs av planförslaget är väg E4 öster om planområdet. E4an är utpekad i huvudnätet av Transeuropeiska Transportnätet (Core TEN-T) och som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Den till planen bifogade trafikutredningen konstaterar att vid ett fullt utbyggt planområdet och kombiterminal genererar planområdet så mycket trafik att både Västra och Östra delarna av trafikplats Torsvik belastas så hårt att det medför risk för köbildning. För västra Torsvik riskerar köbildningen på rampen att påverka E4:ans genomgående trafik vilket Trafikverket inte accepterar då det får stora konsekvenser på både trafiksäkerhet och framkomlighet. I trafikutredningen föreslås inte några åtgärder för att hindra detta utan det antas enbart att det troligen kan avhjälpas med relativt små åtgärder. Trafikverket kräver att trafikutredningen kompletteras med noggrannare simuleringar och beskriver kölängder som en följd av exploateringen. Utredningen ska även redovisa åtgärdsförslag samt bedömningar om när olika åtgärder behövs baserat på trafikalstring. För åtgärder som rör statliga anläggningar ska krav och råd enligt VGU följas. Åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, till följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen och/eller exploatören.

Då området kommer att utvecklas i etapper över en längre tid och det finns osäkerheter kring vilken trafikalstring som verksamheter kommer att generera och när åtgärder därmed behöver genomföras är det inte rimligt att genomföra åtgärder innan behoven uppstår men som trafikutredningen konstaterar kommer dem förr eller senare att behövas. Innan detaljplanen föres till antagande ska därför ett finansieringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket som klargör kommunens ansvar att när åtgärder behöver genomföras som en följd av exploateringen, finansiera dessa för att undvika påverkan på E4. I avtalet bör även grunder för när

åtgärder ska genomföras framgå så att planering kan påbörjas i tid.

Kommentar

Till granskning har en kompletterad trafikutredning genomförts. Utredningen innehåller mer noggrannare trafiksimuleringar, uppgifter om körlängder samt förslag på ett antal olika åtgärder som kan förbättra trafiksituationen i trafiksystemet. Frågan om finansieringsavtal mellan kommun och Trafikverket är ingen planfråga utan en genomförandefråga. Trafikverket hänvisas till att lyfta frågan i de pågående dialogsamtal som sker mellan Trafikverket och Stadsbyggnadskontoret genom Utvecklings- och trafikavdelningen.

3. June Avfall & Miljö

Beskrivningen av avfall på sidan 11 är inte helt korrekt (se förtydligande om förpackningsförordningen nedan). Även om det planläggs för industri, verksamheter och drivmedelsförsäljning kommer det uppstå kommunalt avfall inom detaljplaneområdet. Med kommunalt avfall avses avfall som kommer från hushåll och sådant avfall från andra källor som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll. Det är June Avfall & Miljö's ansvar att hämta det kommunala avfallet som uppstår inom detaljplaneområdet. När det gäller annat avfall från verksamheter hämtas det av valfri privat entreprenör med tillstånd.

June Avfall & Miljö vill förtydliga att 2018 års förpackningsförordning har skjutits upp. En översyn av förpackningsförordningen har gjorts i Regeringens utredning En förbättrad förpackningsinsamling - nya roller för kommuner och producenter. Utredningen föreslår att kommunerna fr.o.m. 1 januari 2026 ska ta över ansvaret för insamlingen av förpackningar från hushåll, verksamheter vars avfallshantering är samlokaliserad med hushåll och från allmänna platser. Förpackningar av papper/kartong, plast, glas (färgad och ofärgad) och metall ska samlas in fastighetsnära. Övriga förpackningsslag, t.ex. trä, keramik och textil, samt skrymmande förpackningar ska samlas in på lättillgängliga platser (publika). Före den 1 januari 2026 får kommunen, istället för fastighetsnära insamling, samla in förpackningsavfallet på kvartersnära samlingsplatser (återvinningsstationer). Efter den 1 januari 2026 har möjligheten till kvartersnära insamling, i de fall fastighetsnära insamling inte är möjligt, tagits bort. Beslut i frågan väntas i juni 2022.

Utredningens förslag innebär att nya detaljplaner och bygglov behöver hantera frågan om fastighetsnära insamling och insamling från allmänna platser, och se till så att det finns ytor avsatta för ändamålet. Tillsammans med restavfall, matavfall och tidningar är det åtminstone åtta fraktioner som avfallshanteringen behöver dimensioneras för. Idag är det villahushåll som erbjuds fastighetsnära insamling av de åtta fraktionerna genom

abonnemanget fastighetsnära insamling, FNI. De flerfamiljshus som idag inte har utrymmen för utsortering av förpackningar måste ordna detta på något sätt.

Kommentar

Till granskning har avsnittet om avfallshantering tagits bort ur planbeskrivningen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det saknas skäl till att beskriva hur avfallshanteringen är tänkt att ske sett till ärendets art och planläggning av mark för industriändamål. Planförslaget avser planläggning av ett större industriområde där det varken råder ytbrist eller föreligger en förhöjd risk av backande hämtningsfordon på allmän platsmark. Hur avfallshanteringen är tänkt att genomföras är i detta ärende mer en genomförandefråga sett till detaljplanens flexibla utformning. Stadsbyggnadskontoret vill också förtydliga att dessa frågor som berör ytbehov för att säkerställa en ändamålsenlig avfallshantering är mer relevant i detaljplaner där det kan råda ytbrist om frågan inte bevakas vilket sådant inte är fallet i denna detaljplan.

Stadsbyggnadskontoret uppmanar June Avfall att i framtida yttranden till kommande detaljplaner i så fall precisera av vilka skäl en beskrivning av avfallshantering behövs och då även uppge skäl i yttrandet.

4. Kultur- och fritidsförvaltningen

Kultur- och fritidsnämnden vill påminna om att offentlig konst även är viktig i industrimiljöer.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen inte är av den karaktär att arbete med offentlig konst på allmän platsmark ska utredas i denna specifika detaljplaneprocess. Detaljplaneförslaget hindrar inte Kultur- och fritidsnämnden att arbeta med offentlig konst på allmän platsmark vid genomförandeskedet.

5. Individ- och familjeomsorgsnämnden

Individ- och familjeomsorgsnämnden ser positivt på en utveckling av området. Individ- och familjeomsorgsnämnden vill påtala behovet av säkra

cykel- och gångvägar och busshållplatser inom planområdet.

Kommentar

Framtaget planförslag medger plats för en helt ny matargata tänkt att avlasta Möbelvägen som utgör en viktig huvudled igenom Torsviks industriområde. I samrådsförslaget ges förslag på en utformning av detta gaturum innehållandes breda dagvattendiken med möjlighet för trädplantering samt säkra gång- och cykelvägar. Möjlighet att anlägga busshållplatser medges inom matargatans gaturum som planläggs som allmän platsmark gata. Exakt placering och utformning av busshållplatser är en fråga som fastställs i det fortsatta genomförandeskedet efter detaljplaneprocessen.

6. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten instämmer efter samtal med länsstyrelsen att en kombiterminal kan innebära risk för olyckor, framför allt i samband med lastning och lossning. Denna risk anser räddningstjänsten däremot inte nödvändigtvis är högre än för andra typer av industrier och därför inte föranleder krav på riskanalys. Kombiterminalen är utöver det placerad i ett område med andra industrier och avstånd över 150 meter till andra verksamhetstyper som bostäder, skola eller centrumverksamhet. Järnvägen ligger enligt planbeskrivning ligger med en buffert om 10 meter från spårmitt till angränsande fastighet vilket är ett kort avstånd men hastigheten bedöms låg och leden är inte någon prioriterad led för farligt gods.

Generellt skriver Trafikverket följande för järnväg vilket bör beaktas: Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, (räknat från spårmitt på närmaste spår). Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt (figur nedan). Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen (Trafikverket).

Kommentar

Se Stadsbyggnadskontorets kommentar till Länsstyrelsens yttrande om riskfrågor.

7. Socialnämnden

Socialnämnden ser positivt på en utveckling av området. Socialnämnden vill påtala behovet av säkra cykel- och gångvägar och busshållplatser inom planområdet.

Kommentar

Se Stadsbyggnadskontorets kommentar till Individ- och familjeomsorgsnämndens yttrande om säkra gång- och cykelvägar och busshållplatser.

8. Jönköpings Länstrafik

För att vi framåt ska kunna ha förutsättningar för att kollektivtrafiksörja området så vill vi poängtera vikten av att huvudgatan/matargatan kopplas till Granarpsvägen i södra delen så att sträckan blir genomkörbar fram till Möbelvägen.

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

Kommentar

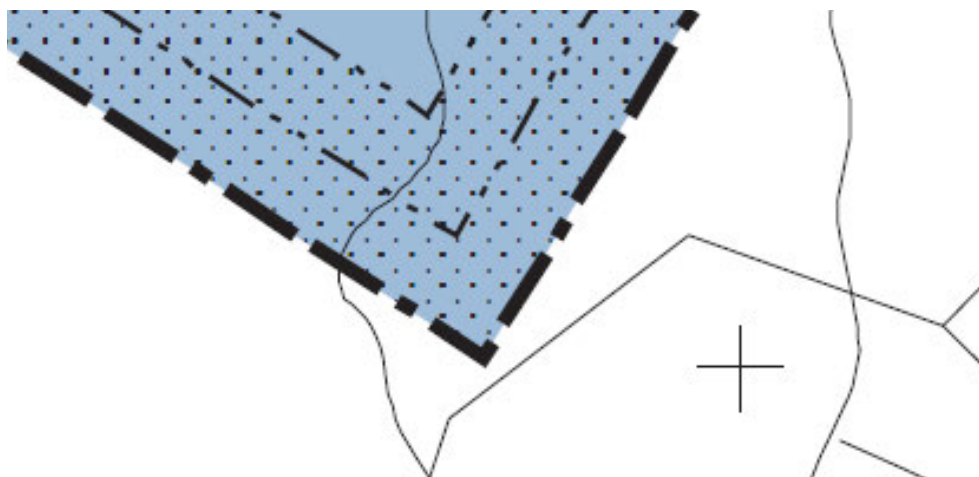
I gällande översiktsplan för centrala tätorten föreslås en ny matargata som sträcker sig från Tahevägen till Möbelvägen kring trafikplats Stigamo. I samrådsförslaget föreslogs planläggning av gatumark från Tahevägen i norr och vidare söderut och över järnvägsområdet. Till granskning har delar av gatumarken tagits bort ur planförslaget då det saknas finansiering för att bekosta en utbyggnad av den gatumark som planerades vid samrådsskedet. Istället föreslås matargatans planering och utbyggnad att ske i planetapper förenlig med framtaget planprogram för Målö ängar och Målön. Jönköpings Länstrafik hänvisas till pågående dialog med Stadsbyggnadskontoret genom utvecklings- och trafikavdelningen för den fortsatta utbyggnaden av matargatan på längre sikt.

9. Lantmäterimyndigheten

Rubricerad detaljplan har översänts till lantmäterimyndigheten för samråd enligt plan- och bygglagen 5 kap. 11 §. Lantmäterimyndighetens arbetsuppgifter efter det att detaljplan för industri på del av Flahult 19:8 m.fl. har fått laga kraft är att med stöd av detaljplanen genomföra fastighetsbildning i form av avstyckningar, fastighetsregleringar m.m. Vid genomgång av planens samrådshandlingar (daterade 2021-01-12/2022-01-12) har nedanstående noterats.

Osäker fastighetsgräns

I planförslaget har ett område kvartersmark för industri lagts ut i närheten av fastighetsgräns mot Källarp 1:3, se utklipp från planen i bild nedan. Läget för fastighetsgränsen mellan Granarp 1:1 och Källarp 1:3 har osäkert läge. Detaljplanen påverkas inte om gränsen visar sig ha ett annat läge. Risken med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att del av kvartersmarken ligger på Källarp 1:3. Lantmäterimyndigheten föreslår att gränsens läge utreds.



Konsekvenser av att planen genomförs med stöd av exploateringsavtal

I planbeskrivningen (sida 43) anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede. Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Just nu framgår inte på ett tydligt sätt vad konsekvenserna blir av att detaljplanen genomförs med stöd av exploateringsavtal.

Markreservat för x-område

I planbeskrivningen framgår det inte tydligt på vilket sätt som x-området

ska finansieras och byggas ut och med vilken form av rättighet som områdets tillgänglighet ska garanteras.

Övrigt

I planbeskrivningen (sida 32) anges att det inom Flahult 19:8 finns ett tiotal mindre friliggande byggnader varav tre är bostäder. Det ser i kartan ut att bara vara en av bostadsbyggnaderna som är inom Flahult 19:8. De andra byggnaderna ser ut att vara belägna inom Flahult 19:6 respektive 19:11. För att den angivna skalan ska stämma vore det bra om plankartan kompletterades med vilket utskriftsformat som ska användas.

Kommentar

Till granskning har en fastighetsutredning genomförts i syfte för att utreda fastighetsgränsernas kvalitet och även fastställa exakt läge. Resultatet av denna fastighetsutredning har inneburit en uppdaterad grundkarta vilket utgör kartunderlag för den kompletterade plankartan.

Planbeskrivningen har till granskning kompletterats med en beskrivning av exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

10. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att lämna följande synpunkter över förslaget på detaljplan för fastigheten Flahult 19:8 m.fl. i Jönköpings kommun:

- Om dammar för groddjur ska anläggas som kompensationsåtgärder för förlust av småvatten-diken inom planområdet är det olämpligt att avleda dagvatten från kommande verksamhetsområde till dessa dammar. Försämrade vattenkvalitet från dagvatten kommer förmodligen medföra försämrade livsvillkor för groddjur. I samband med dessa kompensationsåtgärder är det även viktigt att säkerställa faunapassager och fria spridningskorridorer för att binda samman populationer och minska fragmenteringen i landskapet.
- Bullervallen bör villkoras i planbestämmelserna på ett sådant sätt att den tvingas slutföras före övriga byggnader.

Kommentar

Till granskning har en artskyddsutredning och detaljerad dagvattenutredning framställts och beaktat avvägningen mellan behov av att fördröja dagvatten och tillskapa nya habitat för groddjur.

Inom planområdets norra del förväntas de befintliga småvatten i jordbruksmark som utgör habitat för groddjur att tas bort till förmån för industrimark. För att kompensera för denna förlust planeras nya dammar inom planområdet med differentierade funktioner; dagvattendammar i norr (utmed Tahevägen) är i huvudsak tekniska anläggningar avsedda att fördröja dagvatten (10-årsregn) och inte tänkta att rena. Granarps mosse föreslås att återvätas och skapa ett habitat för groddjur.

Vid extremregn (100-årsregn) förväntas samtliga fördröjningsåtgärder att bräddas. För att säkerställa att större delar av ytvattnet vid ett sådant scenario avleds norrut och bort från de nya habitaterna för groddjur kring Granarps mosse i söder planeras marknivån för den kommande industrimarken att höjdsättas på ett sådant sätt att vatten avleds mot norr och nordväst. För mindre delar av området som avleds söderut mot mossmarken kan VA-huvudman krävställa att verksamhetsutövare renar sitt dagvatten till normaldagvatten. Granarps mosse planläggs som naturmark vilket skapar förutsättningar för att anlägga ytterligare reningsdammar ifall det bedöms nödvändigt som en försiktighetsåtgärd i ett senare skede.

11. Skanova (Telia Company) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

Kommentar

Till granskning har en beställning via Ledningskollen genomförts för att förtydliga för kommande exploatör om vart ledningar finns och vilka konsekvenserna blir om man behöver leda om befintliga ledningar.

12. Jönköpings Energi Nät AB

Befintlig infrastruktur ska beaktas. Eventuell flytt av ledning ska bekostas av byggherre. Eventuellt behövs ett tillägg med E i den södra J beroende

på vad som är tänkt att byggas där. Jönköping Energi Nät AB behöver kontaktas i god tid innan önskad leverans av el. Jönköping Energi Nät AB önskar vara delaktig i ett tidigt stadie för att säkerställa leverans av el.

Kommentar

Inför granskning har plankartan justerats vad gäller markanvändning inom planområdet södra del. Användningsyta avsedd för J (industri) planläggs delvis nu med kombinerad markanvändning JE (industri, tekniska anläggningar) i syfte för att ta höjd för ett ev. framtida behov av nya tekniska anläggningar.

13. Cykelfrämjandet

På sidan 8 nämns i en bisats att en gång och cykelväg ska anläggas utmed Matargatan. Utöver detta saknas helt gång och cykelperspektiv.

Total avsaknad av gång- och cykelperspektiv

Det vi saknar är bland annat beskrivning av hur gång och cykelvägen ska ansluta till existerande gång och cykelinfrastruktur, till exempel vid Tahevägen. Beskrivning på hur området kan utformas för att främja arbetspendling med cykel.

Genhets- och restidskvoter saknas

Genhets- och restidskvoter saknas. Dessa ska beräknas och vara goda när nya områden planeras. Detta är viktigt för att säkerställa att det blir attraktivt att cykelpendla till jobbet. Målpunkter att beräkna från är närliggande bostadsområden och förskolor då många behöver lämna på förskola innan man tar sig till jobbet.

Trafikvolym-analys saknas

När man gör en detaljplan för en kombiterminal där mängder med gods kommer att lossas och lastas från och till tåg och lastbil är det anmärkningsvärt att ingen trafikvolym-analys gjorts. Eller kan det vara så att det här är ett "måste" projekt så det inte spelar någon roll hur trafiksituationen blir, det bara måste genomföras? Vi rekommenderar dock att det genomförs en trafikvolym-analys och att det säkerställs att kringliggande infrastruktur klarar av de ökade volymerna.

Kommentar

Till granskning ska planbeskrivningen och framtaget planförslag tydligare beskriva föreslagen utbyggnad av allmän platsmark och då bland annat föreslagen gång- och cykelväg igenom planområdet.

Inför granskning har en kompletterad trafikutredning genomförts. Stadsbyggnadskontoret hänvisar Trafikverkets yttrande och Stadsbyggnadskontorets kommentar för mer information.

14. Nobia AB

Nobia vill utveckla verksamheten med ett logistikcenter söder om produktionsanläggningen och sammankoppla med järnvägen för att nyttja järnvägstransporter. Verksamheten är beroende av effektiva transportsystem för anskaffning av material och råvaror samt för utförsel av färdiga produkter till den svenska och utländska marknaden. Ett logistikcenter och järnväg möjliggör miljövänliga järnvägsleveranser, ytterligare arbetstillfällen och tillväxt av leveransvolym.

Placeringen av Matargatan precis söder om produktionsanläggningen på fastigheten Flahult 19:13 hindrar byggandet av logistikcentret. Nobia föreslår att Matargatan flyttas 160-200 meter söderut inom fastigheten Granarp 1:1, illustrerat i bilden till höger. Hindras möjligheten för expansion med logistikcenter innebär detta att fler transporter med lastbil som leder till högre CO2-emissioner jämfört med järnvägstransport och att en av anledningarna till varför Nobia valde lokaliseringen i Torsvik från början inte infrias.

För att hinna bygga järnväg och nyttja vid uppstarten av full produktion under 2024 behövs även att kommunen prioriterar att starta detaljplanarbetet för omkringliggande fastigheterna Flahult 19:12:3 och Barnarps-Kråkebo 1:6 där järnvägen kommer gå genom. Genom detta kan stickspår byggas längs långsidan av första produktionsanläggningen på nuvarande Nobia fastighet och användas för transporter redan vid produktionsstarten. På detta sätt behöver Nobia inte vänta på markförvärv från kommunen och kan i en första etapp bygga järnväg på nuvarande fastighet – dock leder detta till mindre utsläppsminskning och effektivitetsutveckling jämfört med en full utbyggnad av järnväg och logistikcenter som önskas. I en andra etapp kan logistikcenter byggas för full utsläppsminskning och effektivitetsutveckling.

Sammanfattningsvis vill Nobia att kommunen möjliggör expansionsambitionerna som tidigare kommunicerats till kommunen genom att:

- Ändra detaljplanen för Flahult 19:8 genom att flytta Matargatan 160-200 meter söderut för att möjliggöra expansion av logistikcenter vid Nobias produktionsanläggning på Flahult 19:13 –mer kostnadseffektivt att genomföra tidigt istället för att behöva flytta vägen vid byggnation av logistikcenter
- Prioritera att starta detaljplanarbetet för fastigheterna Flahult 19:12:3

och Barnarps-Kråkebo 1:6 för att möjliggöra färdigbyggnation av järnväg på dessa fastigheter innan produktionsanläggningen i Flahult 19:13 är i full produktion under 2024

Kommentar

Efter genomfört samråd har kommunen fört en löpande dialog med Nobia och övriga markägare i närområdet. Inför granskning har plankartan justerats och tagit bort del av planerad gatumark och matarväg ur planförslaget så att planering och utbyggnad sker successivt i takt med kommande planetapper enligt planprogram för Målö ängar och Målön. Planområdet har utökats i sydost med syfte att planlägga ett nytt spårområde. Det nya spårområdet kommer att bekostas av Nobia AB (äger Flahult 19:12) och utföras i kommunal standard då intentionen är att kommunen, på längre sikt, har genom ett optionsavtal möjlighet att ta över resterande spårområde som inte är en del av stickspåren till fastighet Flahult 19:12. Det nya spårområdet innebär således inte bara en nytta för Nobia AB utan även befintliga fastighetsägare i närområdet som med nytt spår ges möjlighet att spåransluta sin befintliga eller framtida industrifastigheter i enlighet med kommunens gällande översiktsplan för den centrala tätorten.

15.

Sverige präglas av en låg självförsörjningsnivå på livsmedel. Vid en längre kris eller krig, med stängda gränser så riskerar Sveriges befolkning att få uppleva något som vi aldrig mer trodde oss få uppleva, nämligen svält. Kriget i Ukraina är ett bryskt uppvaknande över att vi saknar en tillfredsställande egen försörjning på livsmedel i vårt land. Konstgödsel tillverkningsindustrin idag är i huvudsak etablerad i Ryssland och andra länder. Stigande kostnader och leveranser har bidragit till ett dyrare utbud på konstgödsel i vårt land. Mindre gödsling leder till lägre skördar, vilket innebär att vi behöver mer yta för att producera livsmedel på jämfört med tidigare.

På bra jordar kommer vi kunna producera mat för människor på, vilket innebär att de jordar med lägre kvalitet kommer att behövas användas till produktion för boskapsändamål. Då ett förändrat klimat medför ökad risk för kraftig nederbörd och torka, är det ett stort problem. Det innebär att vi behöver mer jordbruksmark för att försörja Sveriges och världens ökande befolkning. Jordbruksmarken som finns med i detaljplanen och i planprogrammet är och kommer alltså att bli betydligt viktigare i vår framtid, för livsmedelsproduktion.

Området fungerar idag som en stor dagvatten recipient, vilken har förmågan att omhänderta och hålla ofantligt stora mängder nederbörd.

I norra delen av detaljplaneområdet så finns naturvärden som uppstått tack vare betande djur. Dessa naturvärden riskeras att förloras om betet upphör. Att förlägga en väg genom området innebär att området inte kan fortsättas betas, området blir för litet för rationellt betande och djurhållning. Områdets karaktär med jordbruksmark och öppet kulturlandskap kommer för evigt att vara försvunnen.

Området har brukats sedan sent 1800-tal när 2 moss kolonat (Jennyland och Nyedal) anlades av Svenska mosskulturföreningen som bedrev odling på mossmark, på det i närheten Flahult försöksgård. Vardera kolonat fick vardera 8 hektar mark, var av 3 hektar var fastmarksjord och 5 hektar mossmark. På varje kolonat uppfördes en bostad bestående av ett rum och kök, samt en ladugård jämte loge och lada, avträde och vedbod. Båda boningshusen finns idag kvar, drygt 120 år senare i gott skick. 1945 uppfördes en ny större ladugård, denna byggdes som visnings exemplar för fler kommande försäljningar på andra orter. Denna finns också kvar. Ett nära samarbete och informations utbyte fanns mellan de 2 kolonaten och Flahults försöksgård. Samma familj har ägt och drivit jordbruket på Nyedal sedan sent 1800 talet, i nu drygt 120 år.

I Miljöbalken 3 kap. 4 paragrafen står det klart och tydligt att: ”Brukingsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.” Jag anser inte att detta är uppfyllt, då kommunen har annan mark att kunna bebygga, både söder om Jönköping och väster om Hedenstorp. Industri och annan verksamhet kan inte klassas som ett väsentligt samhällsintresse. Kombiterminal skulle möjligtvis kunna ses som ett samhällsintresse. Men då inga alternativa ytor har redovisats för en tänkbar kombiterminal, så är det extremt svårt att avgöra om placering och samhällsintresset väger över jordbruksmarken, detta bör redovisas tydligt. Andra tänkbara platser för en kombiterminal skulle kunna vara söder om detaljplans området eller öster om Stigamo, där en ny järnväg planeras att etableras mellan Byarum och Tenhult.

Jag finner att jordbruksmarken och områdets rika kulturhistoria väger så tungt att detaljplanen bör avslås och marken fortsätts att brukas vidare som den gör idag. Mossodlingsförsöken uppkom i och med att vi hade en svältande befolkning i vårt land. Låt inte befolkningen riskera att hamna i samma sits, som för över 100 år sedan.

Kommentar

Den nationella livsmedelsstrategin är ett av flera nationella mål och syftar till att skapa en konkurrenskraftig livsmedelskedja som genererar en ökad inhemsk livsmedelsproduktion samtidigt som relevanta miljömål nås. I proposition ”En livsmedelsstrategi för Sverige – fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet” (Prop. 2016/17:104) s.

40 anges följande: "Ökad livsmedelsproduktion i Sverige, inklusive den ekologiska produktionen, förutsätter att företagen har tillgång till produktiva mark- och vattenresurser. I den fysiska planeringen behöver hänsyn tas till jordbruksproduktionen tillsammans med andra samhällsintressen." och vidare på s. 42: "Sammantaget anser regeringen att det behöver säkerställas att hänsyn tas till jordbruksproduktionen, jämte andra samhällsintressen, i den fysiska planeringen. I de fall som jordbruksmark exploateras är det viktigt att minimera fragmentering och den andel av marken som tas i anspråk. Regeringen bedömer även att det behövs ökad kunskap om jordbruksmarken och jordbruksproduktionen vid planläggning."

Inom planområdet har det tidigare bedrivits försök att odla på mossmark men verksamheten har med åren upphört. I propositionen beskrivs att företag ska ha tillgång till produktiva mark- och vattenresurser. Även om jordbruksmarken är att betrakta som brukningsvärd jordbruksmark då det har bedrivits jordbruk inom planområdet tidigare bedöms ändå större andelar av jordbruksmarken inom planområdet ha en lägre produktiv förmåga med hänsyn till markens hydrologiska förhållande.

I propositionen nämns att den fysiska planeringen behöver utöver hänsyn till jordbruksmarksproduktionen även ta hänsyn till andra samhällsintressen. Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (prop 2008/09:93) i syfte för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I propositionen anges (ss. 195-196) strategiska kombiterminaler att utgöra en central betydelse av det svenska transportsystemet och en förutsättning för att kunna omfördela andelen godstransporter på från väg till järnväg. Efter genomfört samråd av planförslaget har Trafikverket (2022-09-26) uppdaterat sina riksintresseanspråk och pekat ut befintlig kombiterminal "Jönköpings godsterminal, Torsvik" som ett befintligt riksintresse "Anläggning för tjänst: kombiterminal". I formulering av riksintresset beskrivs också att det pågår en utredning av ett nytt läge för ny kombiterminal.

Enligt 3 kap. 4 § i miljöbalken (SFS:1998:808) får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Större exploateringar av bostadsbebyggelse, industri, infrastruktur eller exploateringar som kan bidra till att uppfylla miljöbalkens mål eller nationella och internationella miljömål kan utgöra väsentliga samhällsintressen. I förarbetet till miljöbalken (prop. 1985/86:3, s. 53) ges exempel på väsentliga samhällsintressen varav ett är att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra. Planförslaget avser i huvudsak att planlägga mark för industriändamål och möjliggöra för en byggnation av en kombiterminal inom planområdets norra del. Planområdet angränsar till Torsviks industriområde och är inom ett nära avstånd till motorväg (E4:an)

utpekad som ett riksintresse och således viktig ur ett nationellt perspektiv.

I yttrandet anges att "industri och annan verksamhet kan inte klassas som ett väsentligt samhällsintresse". Stadsbyggnadskontoret bedömer med stöd av förarbetet till miljöbalken att det är ett väsentligt samhällsintresse att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra. Planområdet är tillräckligt nära beläget Norrahammar och Taberg i väst för att kunna möjliggöra goda pendlingsmöjligheter till och från området. Planering pågår också av Målö ängar beläget väster om Tahevägen tänkt att planlägga mark för bostadsändamål. Utmed Tahevägen finns redan idag en utbyggd gång- och cykelväg och förutsättningarna att skapa nya kollektivtrafikstråk igenom planområdet bedöms som goda med förslag om en matargata utpekad i gällande översiktsplan för den centrala tätorten och som i planförslaget delvis planläggs som gatumark.

Utöver avvägning mellan ovan nämnda nationella intressen och att planförslaget möjliggör fler arbetsplatser i nära läge till bostäder och således ett väsentligt samhällsintresse utgör även planförslaget även en viktig del i genomförandet av kommunens översiktsplan för den centrala tätorten. Efterfrågan av planlagd industrimark inom kommunen är hög. I gällande översiktsplan för centrala tätorten och (i skrivande stund) granskningsförslag av översiktsplan för mindre tätort och landsbygd pekas fler platser ut som tänkbara nyexploaterings- eller expansionsområden för industriändamål. Förutom nyetableringar finns det även ett behov av att kunna möjliggöra för en omlokalisering av befintliga industriverksamheter i centrala lägen (ex. Södra Munksjö omvandlingsområde). Befintliga verksamheter inom den regionala kärnan ges möjligheter att omlokaliseras till nya industriområden och nyttja dess nära lägen till redan utbyggd infrastruktur i form av motorväg och järnväg. Genom en sådan omlokalisering frigörs mark som istället kan omvandlas för mångfunktionell bebyggelse (blandstad) och skapa förutsättningar att kunna bemöta det nuvarande och framtida bostadsbyggnadsbehovet.

Ny kombiterminal i Torsvik syftar dels till att möjliggöra byte av transportsätt mellan godståg, lastbilar och truckar men också att ersätta redan befintlig anläggning på Torsvik som har begränsad hanteringskapacitet och på grund av rådande markägförhållanden saknar expansionsmöjligheter. Att möjliggöra för byggnation av ny kombiterminal inom planområdet anses medföra en större samhällsekonomisk nytta än de alternativ som anges i yttrandet. Hedenstorp saknar järnvägsanslutning vilket förutsätter att nyttan med att ersätta nuvarande kombiterminal med en ny kräver byggnation av järnväg till Hedenstorp. Förutom kostnader med att bygga ny järnväg istället för att samnyttja redan befintlig järnväg på Torsvik krävs även utredningsarbete för att utreda om en sådan byggnation är teknisk 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.

16.

Prövning av exploatering av jordbruksmark

Det är viktigt att kommunens prövning av exploatering av jordbruksmark inte blir godtycklig, utan utgår från transparenta kriterier.

Att lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra är ett potentiellt väsentligt samhällsintresse som kommunen hänvisar till. 20 minuters bilresa används som längsta avstånd. Det torde dock finnas många områden utan jordbruksmark inom ett par minuters bilresa från det aktuella området, vilket motsvarar en liten bråkdel av det angivna avståndet om 20 minuter som kommunen bedömer som ett mått på tillräcklig närhet. Hur har kommunen kommit fram till det värdet?

Kommunen menar att alternativ mark som från samhällets synpunkt kan tillgodose byggnation på ett tillfredsställande sätt saknas. Som skäl anges att befintliga marker inte skulle vara tillräckligt nära för att utnyttja järnväg och E4. E4 är mycket långsträckt och många marker finns längs vägen.

Vilket avstånd från järnväg och E4 är godtagbart för att det ska vara tillfredsställande och hur har kommunen kommit fram till det värdet?

Ska kommunens lokaliseringsprövning begränsa sig till den egna kommunen trots att Vaggeryds kommun ligger ganska nära och kanske kan erbjuda ur ett nationellt perspektiv bättre marker att exploatera?

Naturvärden

En betesmark med torrängsarter och en angränsande variationsrik brynmiljö i områdets norra del sparas till liten del. På kommunens samrådsade kommunekologen att tanken är den att torrängen ska bevaras och att den ska fortsätta betas. Hon sade att det måste säkerställas att det ska vara bete på ytan. Det trots att den är mycket liten och troligen inte kan betas rationellt. Utan bete kommer vissa torrängsarter att försvinna. Fortsatt bete är även viktigt för de solbelysta sandskärningarna med bebodda bohål för stekelararter. I detaljplanens planbeskrivning står dock att en konsekvens av föreslagen exploatering är att betesmarkens medverkan till biologisk mångfald försämras och att de arter som trivs bäst på magra betesmarker på sikt försvinner.

De två uppgifterna verkar motsägelsefulla. Hur kommer kommunen att göra? Kommer man att säkerställa att torrängen och brynet betas? Eftersom betesmarken är mycket liten, hur ska kommunen se till att

den betas? Jordbruksmarken används idag av en lantbrukare i Vaggeryd, som måste skjutsa sina djur till Torsvik. Skjutsning och daglig tillsyn blir mindre ekonomiskt rationellt ju mindre jordbruksmark som finns kvar. Den sparade marken, förutom torrängen, lämpar sig väl som slåttervall. Det är sannolikt att det mest rationella för lantbrukaren är att inte använda någon mark alls till bete. Den lilla sparade torrängen förblir då obetad. Tänker kommunen ge lantbrukaren ekonomiska incitament till fortsatt bete av torrängen? Kommunen säger att all exploaterad jordbruksmark ska kompenseras. Hur ska compensation av exploaterad jordbruksmark göras? Finns det teknik framtagen för det så att planens intentioner kan fullföljas?

Kommentar

Vid prövning av ett detaljplaneförslag utreds vilken konsekvens planområdet har på sin omgivning och även omgivningens påverkan på planförslaget. I planområdets norra delar finns brukningsvärd jordbruksmark som endast får tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen varav ett samhällsintresse är att lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra. För mer information om hur denna bedömning har genomförts se Stadsbyggnadskontoret kommentar till yttrande nummer 15. I planbeskrivningen anges restid med olika transportsätt för att redovisa närhet mellan planområdet och andra orter med större andel bostäder. Om det finns annan mark med motsvarande kriterier utmed E4:an är ingen fråga som utreds i detaljplan utan är ett ställningstagande som ingår i den lämplighetsprövning som sker genom arbetet med kommunens översiktsplan. Planområdet är inom kommunens centrala tätort och utpekad i översiktsplan som yta avsedd för verksamheter och industri. Övriga områden utmed E4:an planlagd med motsvarande markanvändning är antingen arealmässigt mindre än Torsvik som planområdet angränsar till eller saknar motsvarande utbyggd infrastruktur.

I yttrandet föreslås kommunens lokaliseringsprövning även omfatta Vaggeryds kommun och att de kanske kan ha bättre möjligheter att erbjuda exploaterbar mark. Enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) att det är kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten 1 kap. 2 §. I kommunallagen (SFS 2017:725) 2 kap 1-2 §§ framgår att kommuner och regioner får själva ta hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller regionens område och får inte ta hand om sådana angelägenheter som berör enbart staten, en annan kommun, en annan region ska ta hand om. I översiktsplan för den centrala tätorten anges "Hållbara transporter" som ett av kommunens åtta kommunala planeringsstrategier. I denna strategi anges att mer gods ska överföras från väg till järnväg och befintliga järnvägar ska utvecklas för ökad kapacitet för både gods och transporttrafik. Nuvarande kombiterminal inom Torsvik har begränsad hanteringskapacitet och

expansionsmöjligheter saknas. Kommunen kan således inte frånskjuta sitt ansvar att uppfylla kommunens övergripande mål och behov av ökad infrastrukturkapacitet till en annan kommun.

Vad gäller ianspråktagande av jordbruksmark och förslag på bevarande och kompensation hänvisar yttrandet till det webbsända samrådsmötet. Efter samrådet har mer planeringsunderlag framställts och bland annat kompletterats med en artskyddsutredning innehållandes förslag till bevarande- och kompensationsåtgärder. Kommunfullmäktige fattade beslut 2020-09-03 (Ks/2020:311) att ändra planeringsinriktning för ny översiktsplan med utgångspunkt att för den framtida samhällsutvecklingen undvika ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark. Beslutet avsåg riktlinjer för ny översiktsplan och inte detaljplaner som har påbörjats innan beslut i kommunfullmäktige. I frågan om kompensation för ianspråktagande av jordbruksmark är detta en genomförandefråga snarare än en planfråga. Planförslaget möjliggör för ett ianspråktagande med stöd av ett planerat ändamål och dess geografiska läge och relation till andra bostadsområden utgör ett väsentligt samhällsintresse. Hur ett ianspråktagande kan gå till, vilka metoder som ska användas för att kompensera är inga planfrågor utan genomförandefrågor. Det saknas ett juridiskt stöd i gällande lagstiftning att reglera med planbestämmelser vilka kompensationsåtgärder som ska genomföras. Vad en detaljplan kan reglera är vad som ska undantas eller bevaras med skyddsbestämmelser.

Ändringar efter samråd

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

Planbeskrivning

- Karta som visar säkerhetsavstånd mellan riskkällor och fastigheter med planlagd byggrätt
- Karta som visar EBH-objekt inom och i nära angränsning till planområdet med en sammanvägd bedömning om dessa föroreningar föreligger en oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet
- Förtydligande om markens stabilitet är lämplig för den planerade markanvändningen och kommande industrietablering

- Beskrivning av planförslagets ekologiska konsekvenser på miljökvalitetsnormer för berörda vattenförekomster genom framtagna dagvattenutredning
- Beskrivning av genomförda strategiska avvägningar mellan att exploatera området för industriändamål gentemot behov av att bevara skyddsvärd natur inom planområdet och vilka konsekvenser ett sådant förslag medför
- Karta som visar vilken jordbruksmark som ianspråk tas och dess storlek arealmässigt. Även redovisa de strategiska avvägningar mellan att bevara jordbruksmark gentemot att exploatera området för i huvudsak industriändamål och möjliggöra byggnation av en kombiterminal
- Redovisning av kompletterad arkeologisk utredning som även medtar de delar av planområdet som tillkom efter att den första arkeologiska utredningen genomfördes
- Förtydligande av planförslagets ekonomiska konsekvenser genom att redovisa det huvudsakliga innehållet i olika avtal som behöver upprättas samt vilka konsekvenserna är för olika parter som har för avsikt att ingå ett eller flera avtal
- Utvecklat planförslagsdelen med en tydligare beskrivning av genomförd förprojektering för allmän platsmark och då bland annat föreslagen gång- och cykelvägar igenom planområdet

Plankarta

- En generell översyn över plankartan har genomförts så att samtliga egenskapsområden inom plankartan regleras med höjdbestämmelser samt att det finns en tydligare motivering till lämpliga dimensioner för prickmark
- Uppgifter om vald skala på plankartan har tillkommit och redovisar nu valt utskriftsformat

Underlag

- En riskbedömning har genomförts och redovisar identifierade risker vad gäller risk för explosion, olyckor och urspärning av godståg samt förslag på ett antal olika skyddsåtgärder

- En detaljerad dagvattenutredning har genomförts och redovisar planförslaget påverkan på dag- och ytvattenavrinning inom och utanför planområdet med åtgärder, utan åtgärder samt ett nollalternativ för att utreda vilka förutsättningarna är för detaljplanen kopplat till dagvattenutredningen. Utredningen anger behov fördröjningskapacitet för nya fördröjningsdammar inom planområdet och vilka områden på allmän paltmark som tillfälligt kan bli översvämmade inom och utanför planområdet
- En kompletterad bullerutredning har genomförts för både trafik- och industribuller med en redovisning av ett antal skyddsåtgärder som krävs enligt planförslaget för att säkerställa att riktvärden för buller ej överskrids
- Trafikutredning har kompletteras med noggrannare simuleringar, uppgifter om kölängder och förslag till åtgärder

STADSBYGGNADSKONTORET

Mattias Bustos
Planarkitekt

Jenny Larsson
Bitr. planchef

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00