Planbeskrivning

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

Stadsdel: Torsvik

Antagandehandling
Upprättad: 2025-05-28
Dnr: Stbn/2025:72
Utökat förfarande
(PBL 2010:900)

Medverkande tjänstepersoner

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

Räddningstjänsten

Erik Holgersson	brandingenjör

Stadsbyggnadskontoret

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

Tekniska kontoret

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

Mattias Bustos	Jenny Larsson
Planarkitekt	Bitr. planchef

Handlingar

Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser
Granskningsutlåtande 1
Granskningsutlåtande 2

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

Bilagor:

Bilaga A – Geoteknisk undersökning 2023
Bilaga B – Arkeologisk bedömning 2023
Bilaga C – Naturvärdesinventering 2023
Bilaga D – PM Avvattning järnvägsanläggning 2023
Bilaga E – PM Flödesberäkning 2024
Bilaga F – PM Föroreningsberäkning 2024
Bilaga G – Artskyddsutredning
Bilaga H – Riskbedömning Flahult 19:12 m.fl. 2025
Bilaga I – Riskanalys för täkt av berg
Bilaga J – Vibrationsberäkning
Bilaga K – Undersökning av BMP

Innehållsförteckning

Inledning

Detaljplanens syfte 4
Ärendeinformation 4

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare 5
Riksintressen 6
Kommunala planeringsunderlag 7
Hälsa och säkerhet 9
Mark och vegetation 10
Bebyggelse 12
Infrastruktur 13
Platsanalys 15

Planförslag

Allmän platsmark 16
Kvartersmark 17

Utredningar och dispenser

Arkeologisk utredning 19
Geoteknisk utredning 20
Naturvärdesinventering 20
Dagvattenutredning 20
Riskbedömning 21
Vibrationsberäkning 24
Artskyddsutredning 24

Plankarta och bestämmelser

Planbestämmelser 26

Genomförande

Fastighetsrättsliga frågor 28
Tekniska frågor 30
Ekonomiska frågor 30
Organisatoriska frågor 30

Konsekvenser

Riksintresse 31
Kommunala planeringsunderlag 31
Gällande detaljplaner 32
Hälsa och säkerhet 32
Mark och vegetation 33
Infrastruktur 33
Undersökning av betydande miljöpåverkan 33
Omgivningspåverkan 34
Allmänna och enskilda intressen 35

Inledning

Detaljplanens syfte

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

Ärendeinformation

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

Rubricerad detaljplan ska genomgå ny granskning.

Jönköpings kommun

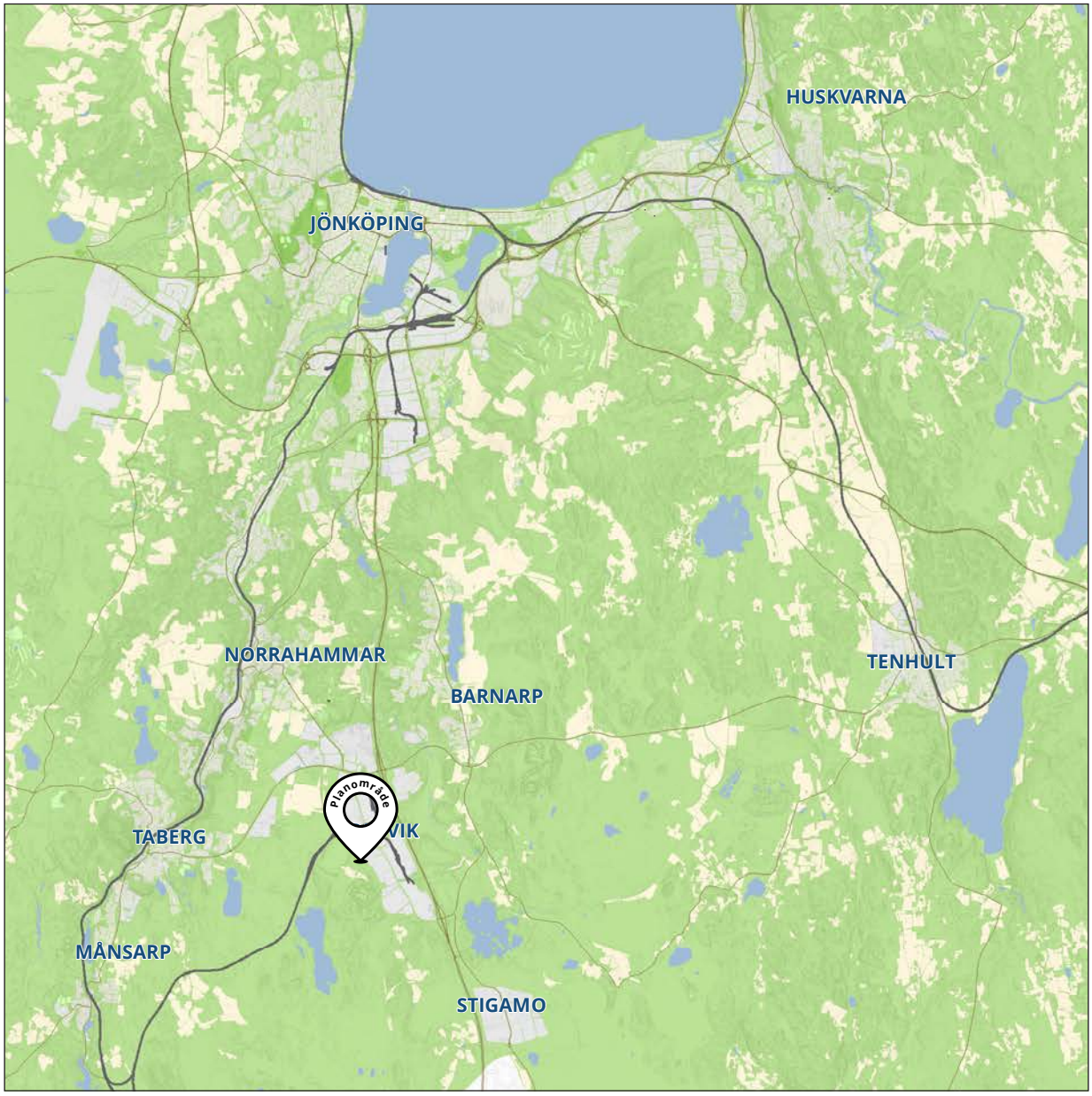
Flahult 19:8 m.fl.
Stbn/2021:411
Stbn 2022-01-20 §46 (Godkännande av planprogram)
Stbn 2022-01-20 §47 (Beslut om samråd)
Stbn 2024-08-22 §272 (Beslut om granskning 1)
Stbn 2025-03-06 §97 (Beslut om granskning 2)

Flahult 19:12 och Barnarps-Kråkebo 1:6 (Målöns verksamhetsområde)
Stbn/2025:72

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

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare



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

Figur 1
Kartan visar planområdets läge i förhållande till sin omgivning

Riksintressen

Totalförsvaret

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

Järnväg

Figur 2

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

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

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för centrala tätorten

Figur 3

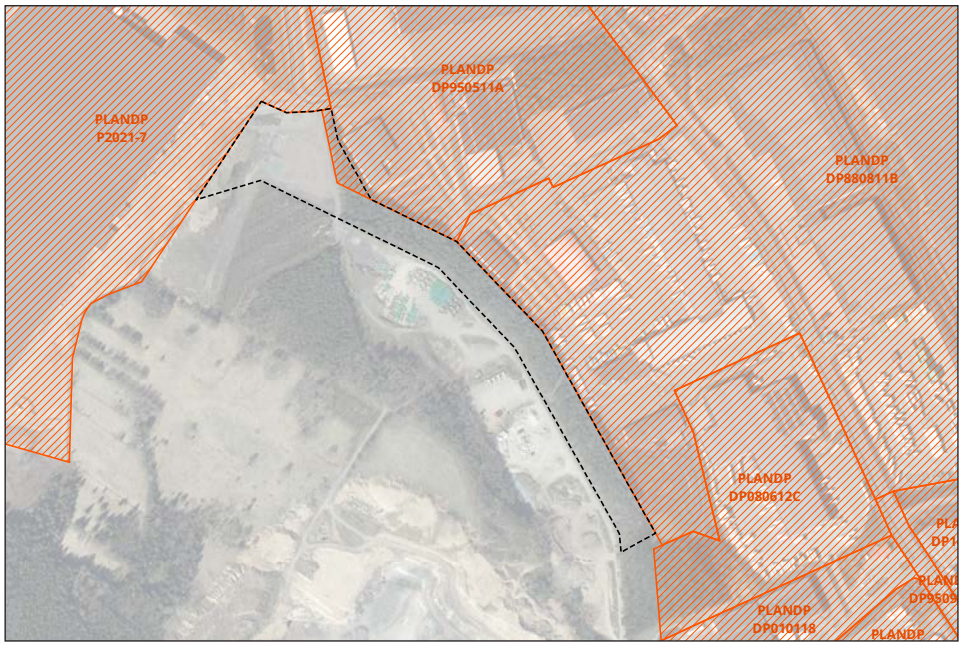
Kartan visar ett utsnitt ur översiktsplanen kombinerat med föreslagen planområdesgräns

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

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

Detaljplaner

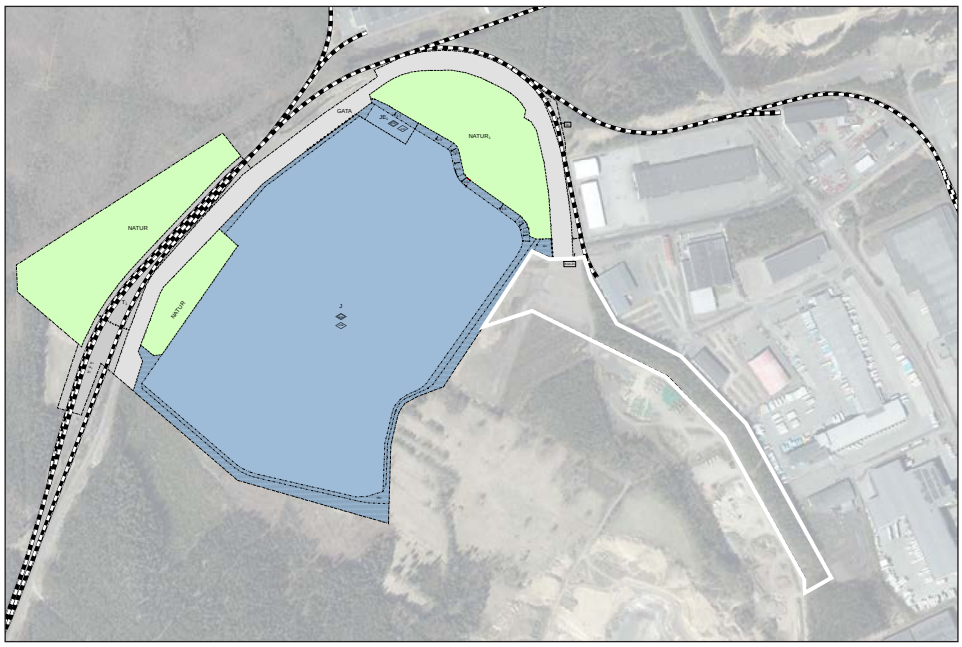
Planförslaget påverkar en befintlig detaljplan Barnarps-Kråkebo 1:6, Torsviks industriområde (dnr: STBN/1995:060). Det påverkade området är planlagt för järnvägsändamål.



Figur 4

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

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



Figur 5

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

Vit linje anger planområdesgräns för rubricerad detaljplan

Befintlig järnväg

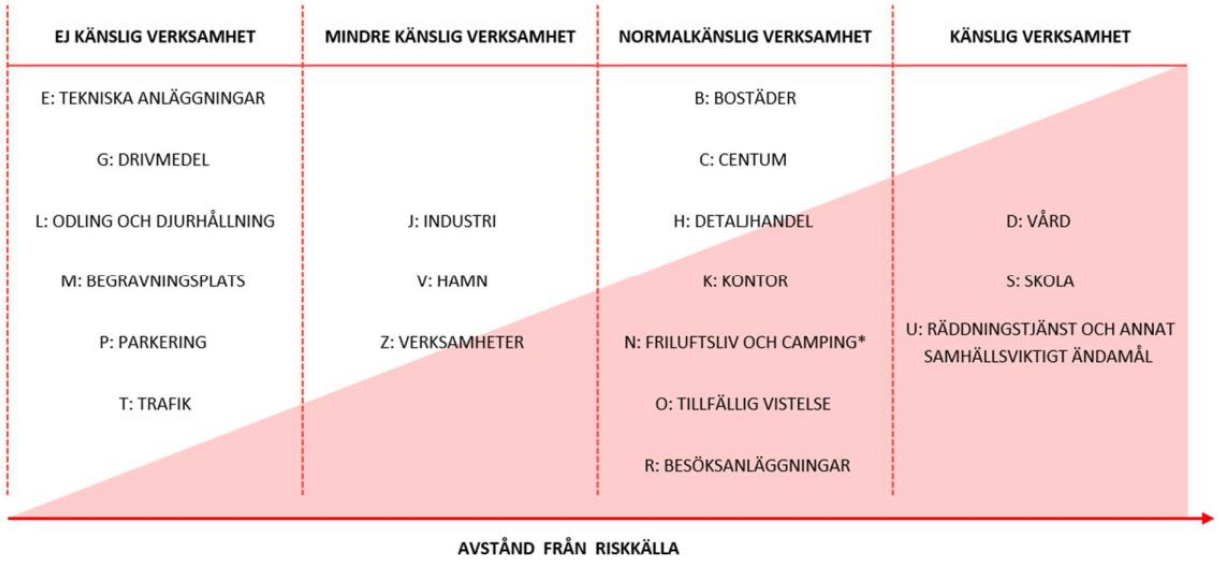
Hälsa och säkerhet

Farligt gods (järnväg)

I anslutning till planområdet finns ett mindre industrispår som den planerade järnvägen ska kopplas till. Det kan inte uteslutas att transporter av farligt gods kan förekomma i framtiden vid en eventuell spårförlängning söderut. Räddningstjänsten i Jönköpings kommun har tagit fram riktlinjer för bebyggelse intill transportleder för farligt gods; Övergripande riskbedömning - Riktlinjer för samhällsplanering intill farligt godsleder i Jönköping (Jönköpings kommun, 2024). Dessa bygger på en kvantitativ analys av transporter inom kommunen och anger tolerabla risknivåer för olika typer av markanvändning. Riktlinjerna presenteras i en figur som visar rekommenderade avstånd för olika bebyggelsetyper.

Figur 6

Rekommenderade skyddsavstånd avseende bebyggelse intill transportleder för farligt gods.



Rekommenderade skyddsavstånd till transportleder baseras på beräknad individ- och samhällsrisk. Avstånden kan minskas om riskreducerande åtgärder vidtas enligt angivna riktlinjer. Tabellen nedan visar skyddsavstånd för Vaggerydsbanan, med och utan åtgärder. Dessa bedöms vara generellt tillämpbara i hela kommunen, men för aktuell detaljplan är endast den södra delsträckan relevant.

Figur 7

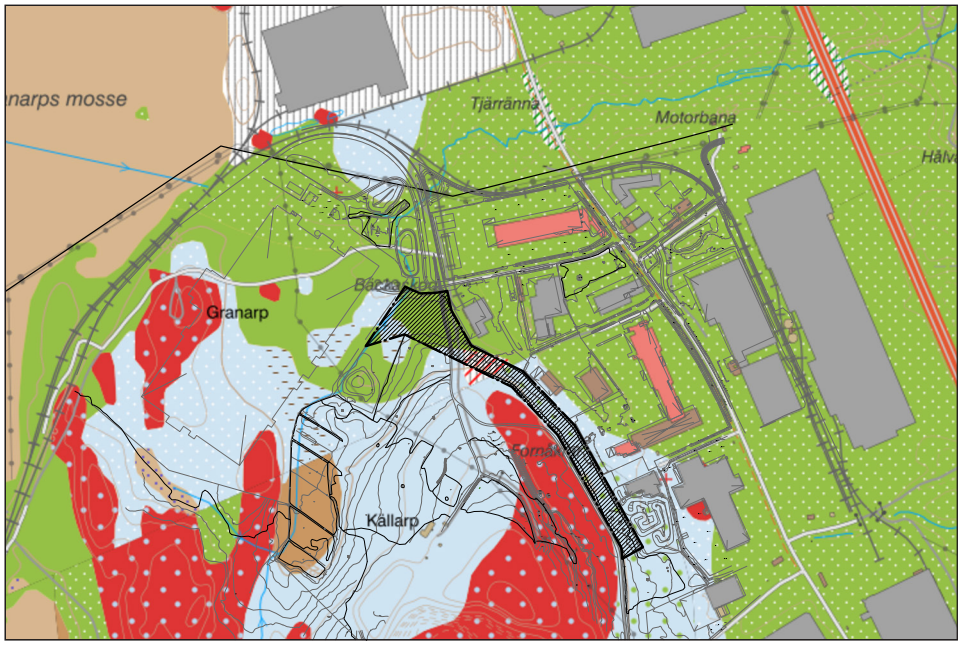
Lämpliga skyddsavstånd för Vaggerydsbanan.

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

Eftersom mindre känslig verksamhet planeras närmare än 15 meter från järnvägen har en fördjupad riskbedömning genomförts, se avsnittet *Utredningar och dispenser* och underrubrik *Riskbedömning*.

Mark och vegetation

Geotekniska förhållanden



Figur 8

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

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

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

Marken inom planområdet utgörs av isälvssediment, morän och berg. Isälvssediment är till skillnad från torv och gyttjejordar mer stabil men kräver ofta särskilda undersöknings- och byggmetoder för att säkerställa att bebyggelsen inte påverkar grundvattnet negativt. Morän och specifikt grovkorniga moräner medför oftast mindre kostnader kopplat till stabilitet, sättningar och tjälskador och eventuella överskottsmassor kan ofta återanvändas som fyllnadsmassor. Berg är mest stabil utifrån ett grundläggningsperspektiv men medför ofta kostnader för sprängarbeten vilket i sig kan medföra miljöskador och sprida sulfid och uran i lakvatten. I avsnittet Utredningar och dispenser redovisas genomförda geotekniska undersökningar med förslag på åtgärder att vidta till kommande genomförandeskede.

Markföroreningar

Figur 9

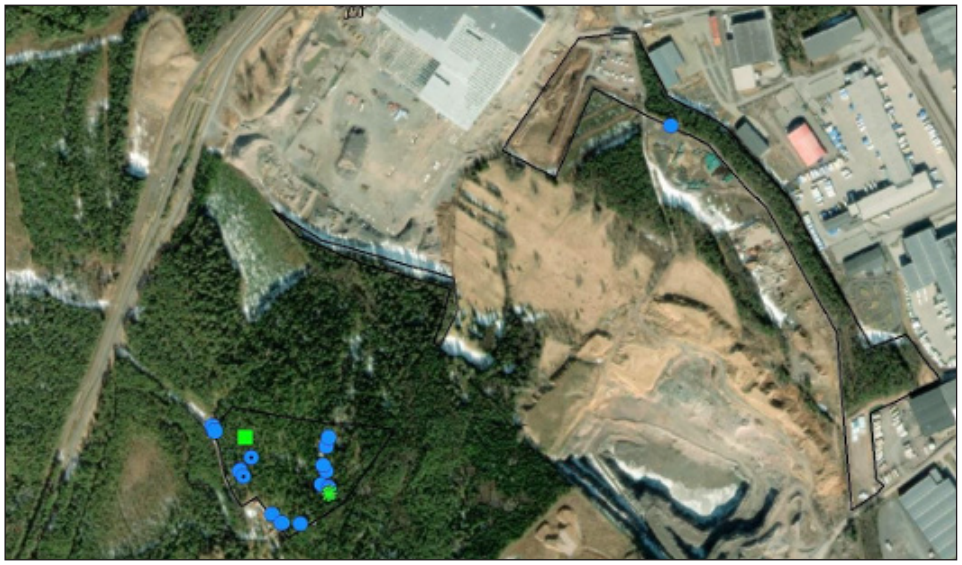
EBH-kartan som visar misstänkta och konstaterade förorenade områden planområdesgräns (heldragen vit linje) fördelat i olika riskklasser

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

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

Artobservationer

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



Figur 10

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

- Gran
- Rönn
- Tall
- Tall högstubbe

Bebyggelse

Inom planområdet

Inom planområdet finns idag ingen bebyggelse.

Utanför planområdet

Figur 11

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

Bostäder

Industri/ verksamheter

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

Figur 12

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

Infrastruktur

Bil

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

Gång- och cykel

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

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

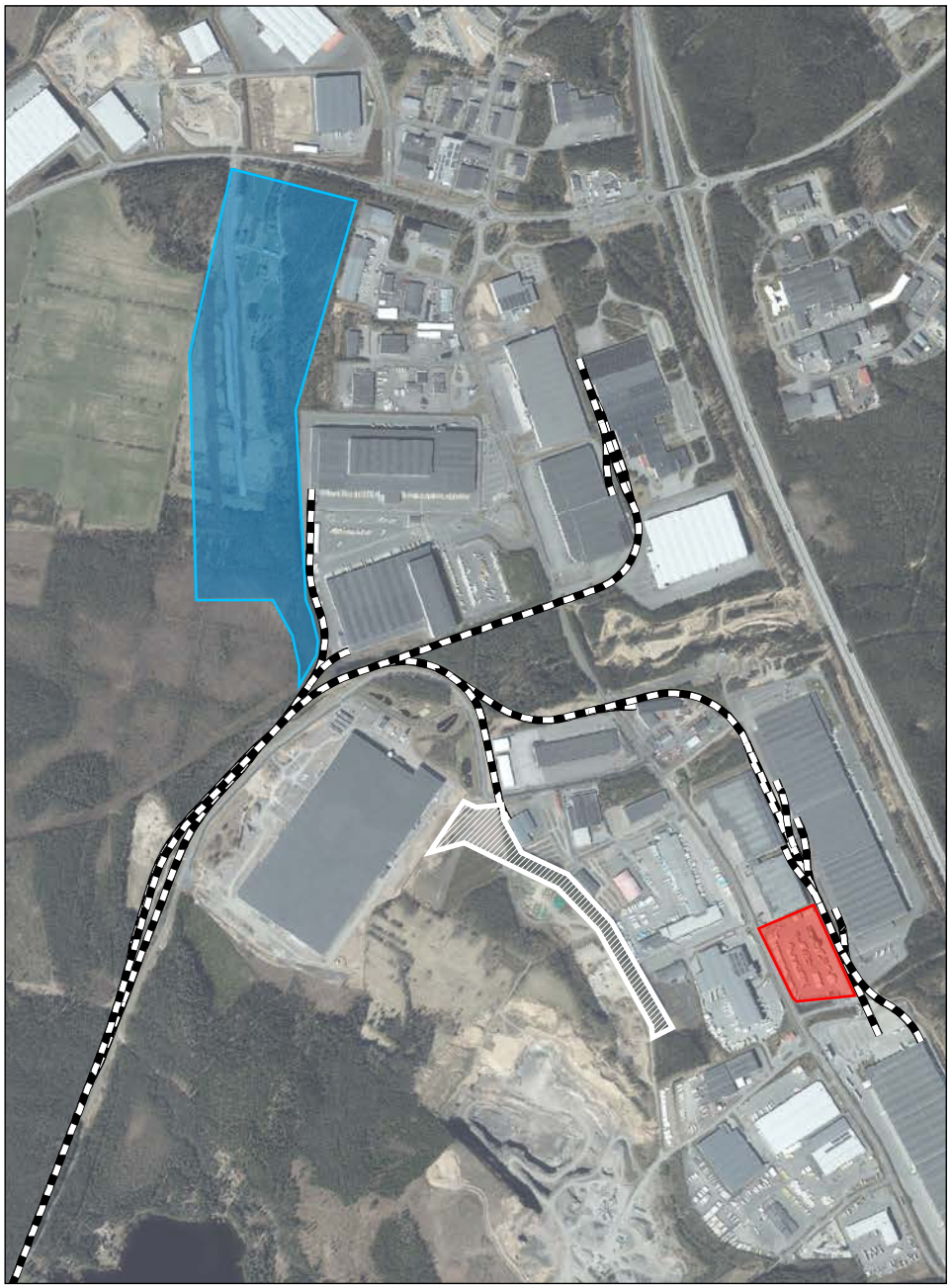
Figur 13

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
- Väghinder

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

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

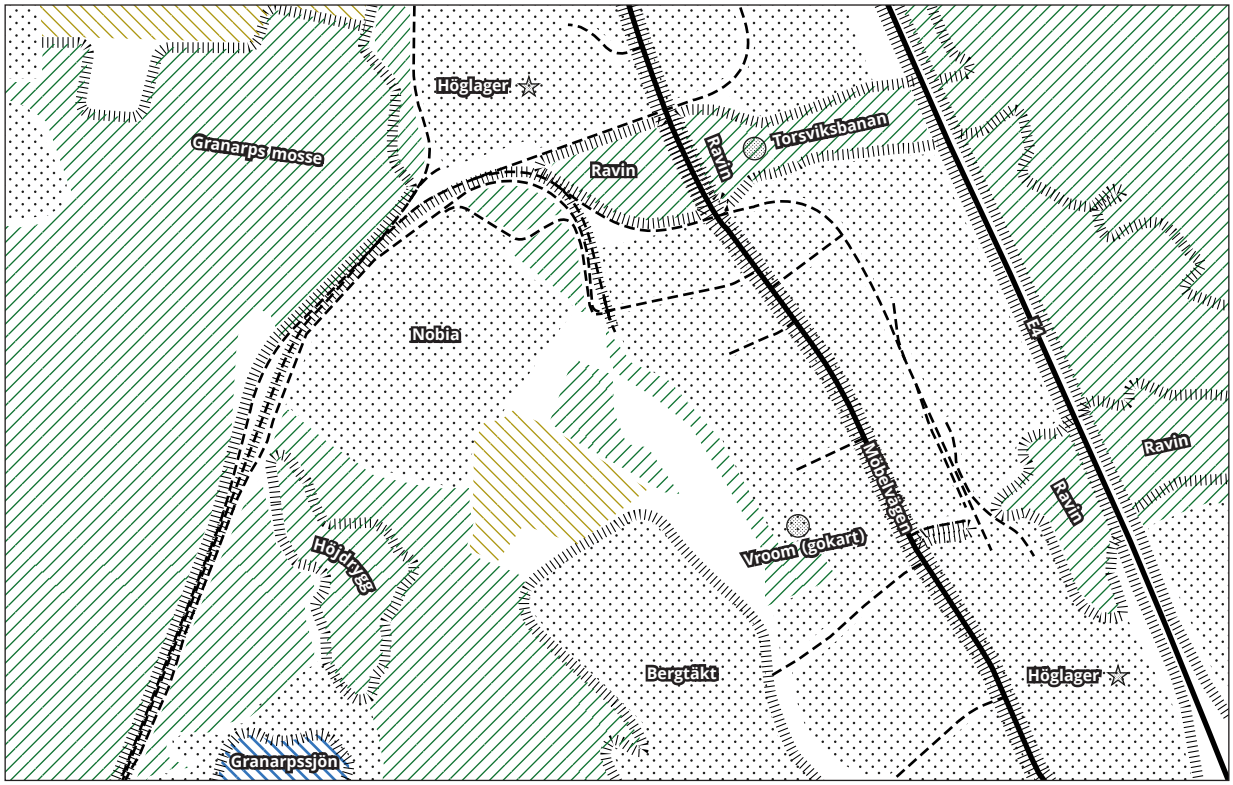


Figur 14

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

Platsanalys

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



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

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

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

Figur 15

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

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

Planförslag

Planförslaget avser i huvudsak att planlägga mark för järnväg (T_1) och säkerställa att spårområdet hamnar på ett säkert avstånd (minst 10 meter) från befintlig bebyggelse utanför planområdet i öst. I planområdets södra del avsätts mark för ett avskärande dike.

Allmän platsmark

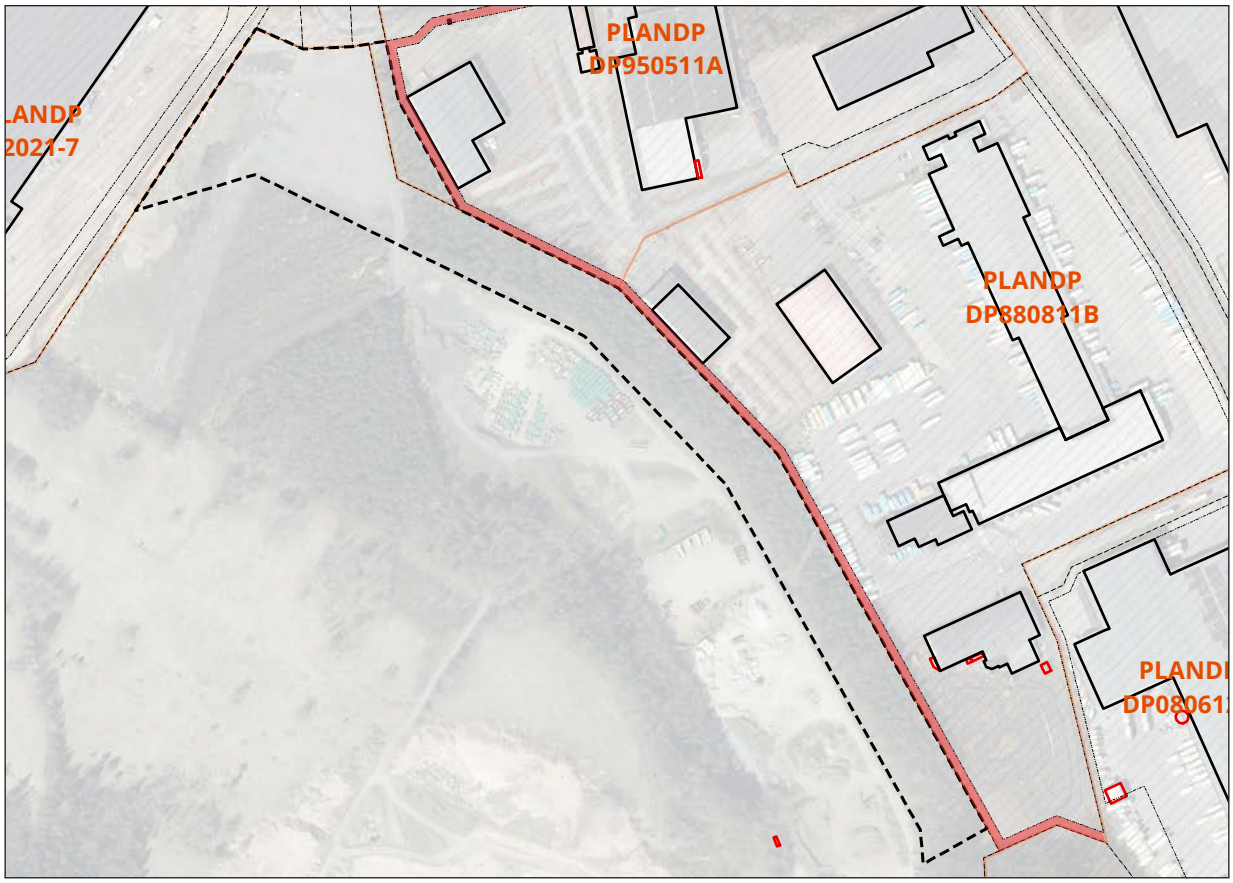
I gällande detaljplan Barnarps-Kråkebo 1:6, Torsviks industriområde (dnr: STBN/1995:060) är delar av planområdet planlagt med markanvändning T avsett för järnvägstrafik. För att kunna säkerställa att planerat spårområde planläggs på ett större avstånd än 10 meter från befintlig bebyggelse behöver delar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

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

Figur 16

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

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



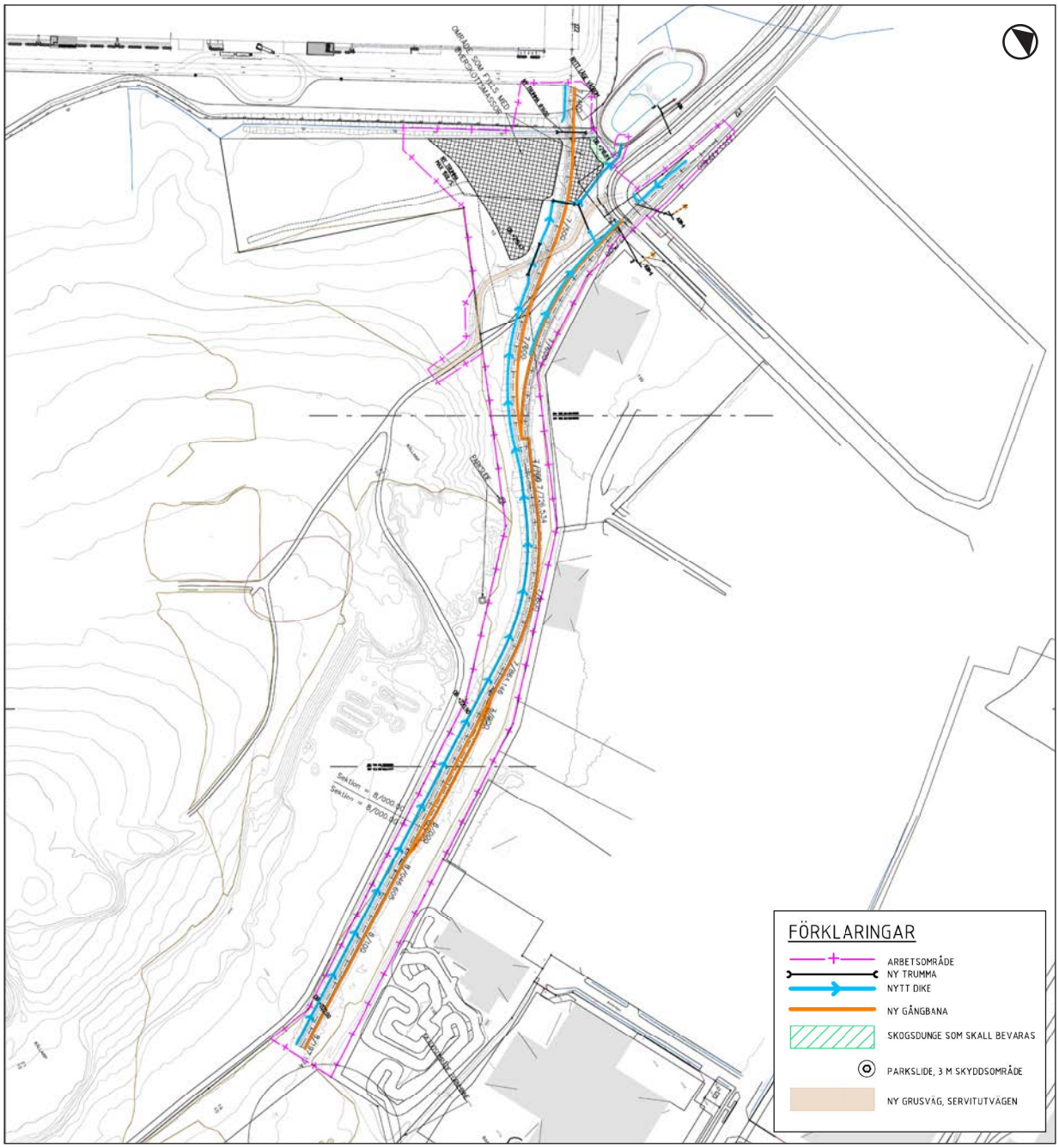
Kvartersmark

Järnväg

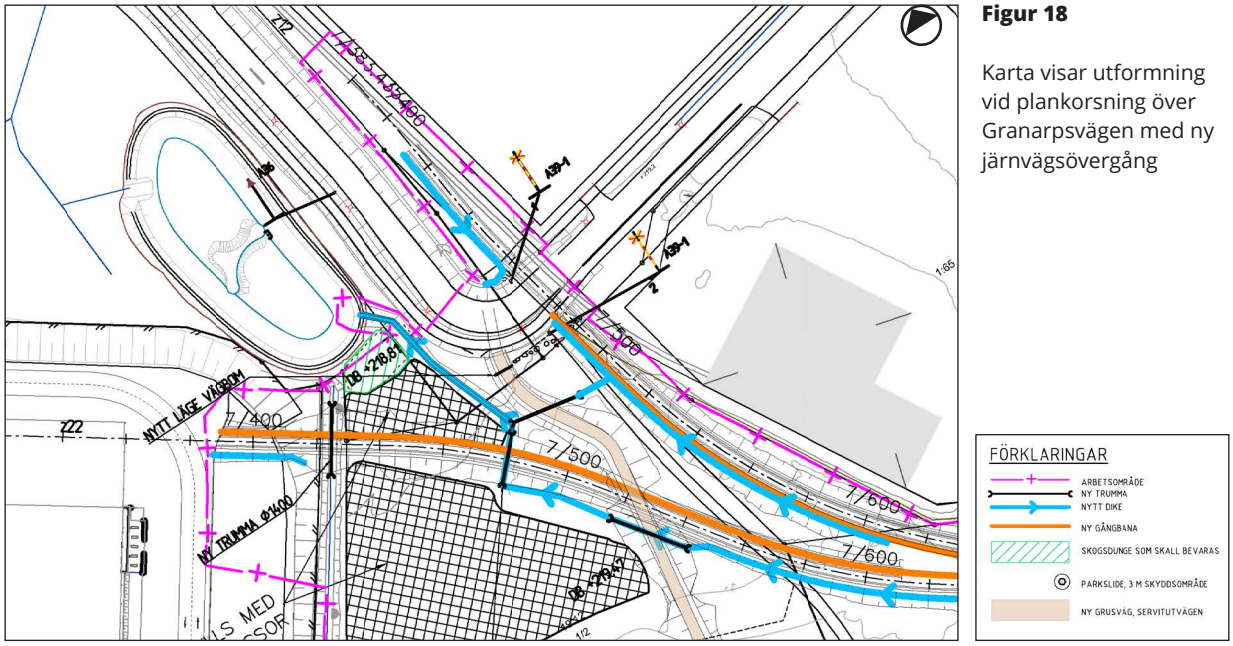
Inom planområdet föreslås ett befintligt järnvägsspår till TSAB att förgrenas vid en växel till ett nytt spår med vidare sträckning söderut. Det nya spåret ska möjliggöra transporter via godståg till Nobias fabrik men även underlätta för fastigheter öster och söder om det nya spårområdet att anlägga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

Figur 17

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



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



Figur 18

Karta visar utformning vid plankorsning över Granarpsvägen med ny järnvägsövergång

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

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

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

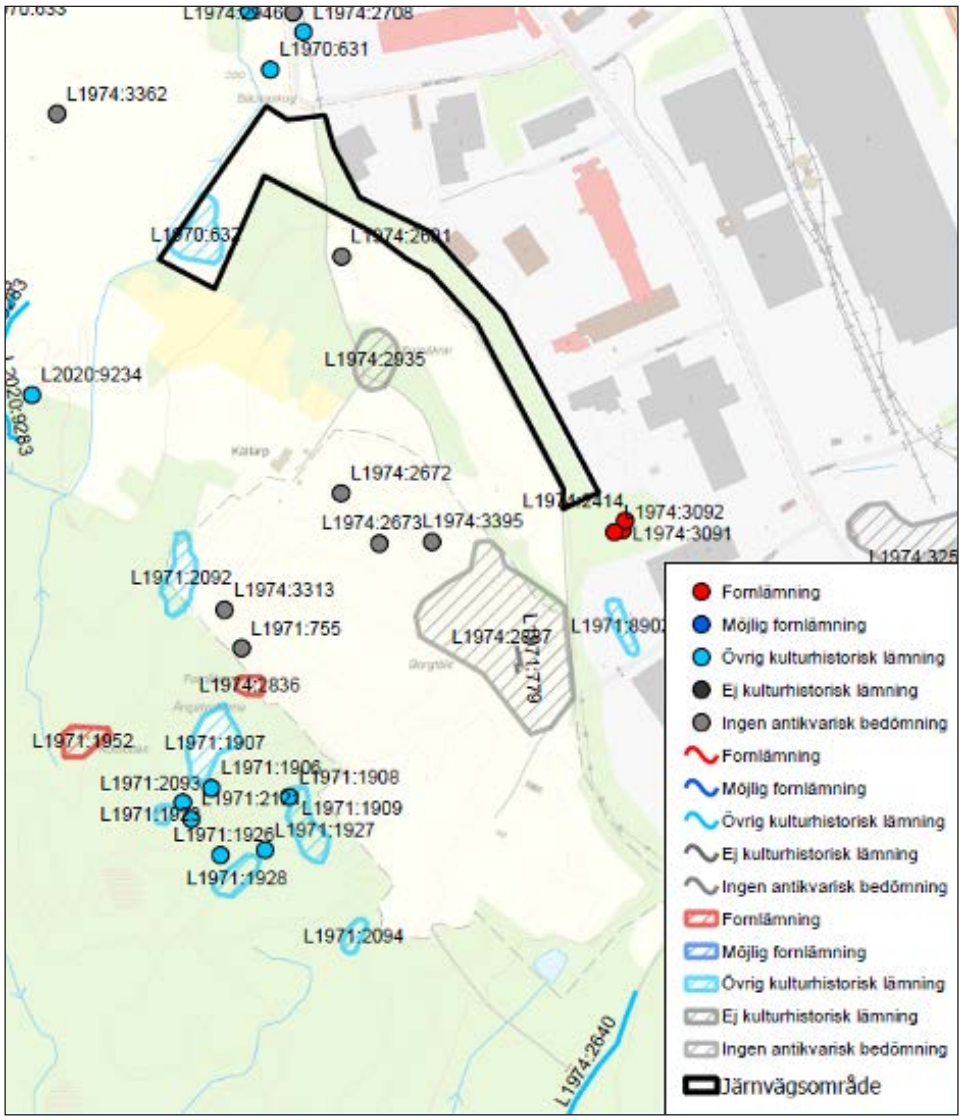
Avskärande dike

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

Utredningar och dispenser

Arkeologisk utredning

Inom planområdet finns inga kända forn- eller kulturlämningar. Ca 60 meter sydost om planområdets södra gräns finns fornlämningar i form av tre förhistoriska gravar. Samråd har gjorts enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen och i samband med ansökan har justeringar av planområdet gjorts. Nuvarande utbredning av det blivande järnvägsområdet bedöms inte beröra fornlämningsområdet tillhörande de tre fornlämningarna. Länsstyrelsen har bedömt (bilaga B - Arkeologisk bedömning 2023) att planförslaget inte påverkar forn- eller kulturlämningar negativt och att ingen arkeologisk utredning krävs.



Figur 19

Svart linje markerar området som omfattas av länsstyrelsens bedömning.

Geoteknisk utredning

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

Naturvärdesinventering

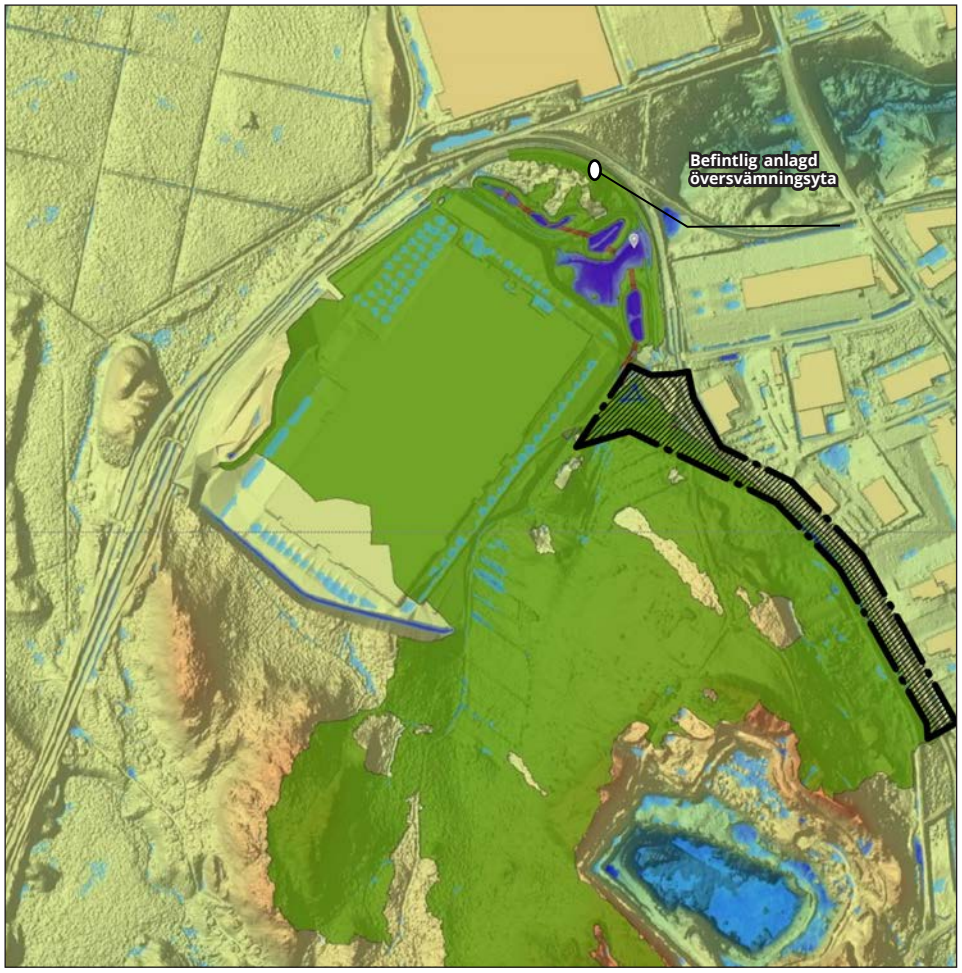
För att kunna utreda förekomsten av värdefulla områden för biologisk mångfald eller artförekomster har en naturvärdesinventering genomförts (Bilaga C - Naturvärdesinventering 2023). Inga områden eller företeelser som omfattas av generella biotopskyddsbestämmelser påträffades och inom planområdet finns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

Dagvattenutredning

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

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

Utförda flödesberäkningar i Bilaga E påvisar ett ökat flöde för området från 162 L/s (före utbyggnad och klimatfaktor 1,0) till 297 L/s för 10 års regnet och ända upp till 638 L/s för 100 års regn. Tillförs klimatfaktor 1,4 även före utbyggnad så hade ursprungsflödet stigit till 227 L/s. För att inte öka flödet mot de nedströms liggande dammarna så rekommenderas att trumman för det avskärande diket dimensioneras för ett maxflöde om 150 L/s och att det avskärande diket även används som ett magasin. Dikets längd är ca 700 meter med ett tvärsnitt i utredningen på 2,5 m^2 vilket ger en magasins volym på ca 1750 m3 vilket är ca 4 gånger mer än beräknat behov. Frågan regleras genom planbestämmelse E1, se vidare under rubrik *Plankarta och planbestämmelser*, sida 25.



Figur 20

Utsnitt ur skyfallskartering i Bilaga D - PM avvattning järnvägsanläggning

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

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

Riskbedömning

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

Även om det inte finns planer på att transportera farligt gods via järnväg har riskbedömningen utgått ifrån att det kan bli aktuellt i framtiden. I riskbedömningen har ett antal olycksscenarier identifierats vilket bland annat innefattar olyckor i form av: explosion, brandfarlig gas, giftig gas, brandfarlig vätska och oxiderade ämnen. Därtill har även risker kopplat till urspårning identifierats vilket kan ske på grund av olika tänkbara händelser: transport vid växelpassager, kraftiga inbromsningar, spårlägesfel, solkurvor eller sabotage.

Vid analys av urspårningsrisk förutsätts i beräkningen att människor vistas i spårets omedelbara närhet.

Genomförd beräkning är baserad på konservativa antaganden om såväl hastigheten som antalet transporter. Hastigheten för aktuell sträcka förutsätts vara låg, från kryphastighet till max 30 km/h. Dock har hastigheten i beräkningen ansatts till 75 km/h, vilket är en kraftig överskattning av hastigheten. Detta antagande innebär att risknivån inte underskattas och skapar marginal i beräkningarna. Detta är viktigt eftersom avstånden till närliggande byggnader är korta. Vidare har det gjorts ett antagande om 10 godståg/vecka (som alltså även inkluderar farligt gods-transporter) vilket även det bedöms vara en kraftig överskattning. Även detta antagande medför att risknivån överskattas.

Av genomförd beräkning och platsanalys bedöms det inte finnas några omkringliggande riskkällor från närliggande verksamheter, industrier eller transportleder som kräver skyddsåtgärder mot planerat spårområde. Planerat spårområde antas däremot utgöra en riskkälla vilket medför krav om ett minsta skyddsavstånd motsvarande 7 meter mellan spårmitt och bebyggelse eller ytor som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Nedan visas en kartbild över föreslagna plangränser, förprojekterat spårområde samt plangränser i gällande detaljplaner öster om föreslaget spårområde.

Figur 21

Översiktskarta plangränser (befintliga och planerade), förprojekterat spårområde. Sektion B-B redovisar hur spåret delvis går i skärning.

Spårområde (T_1)

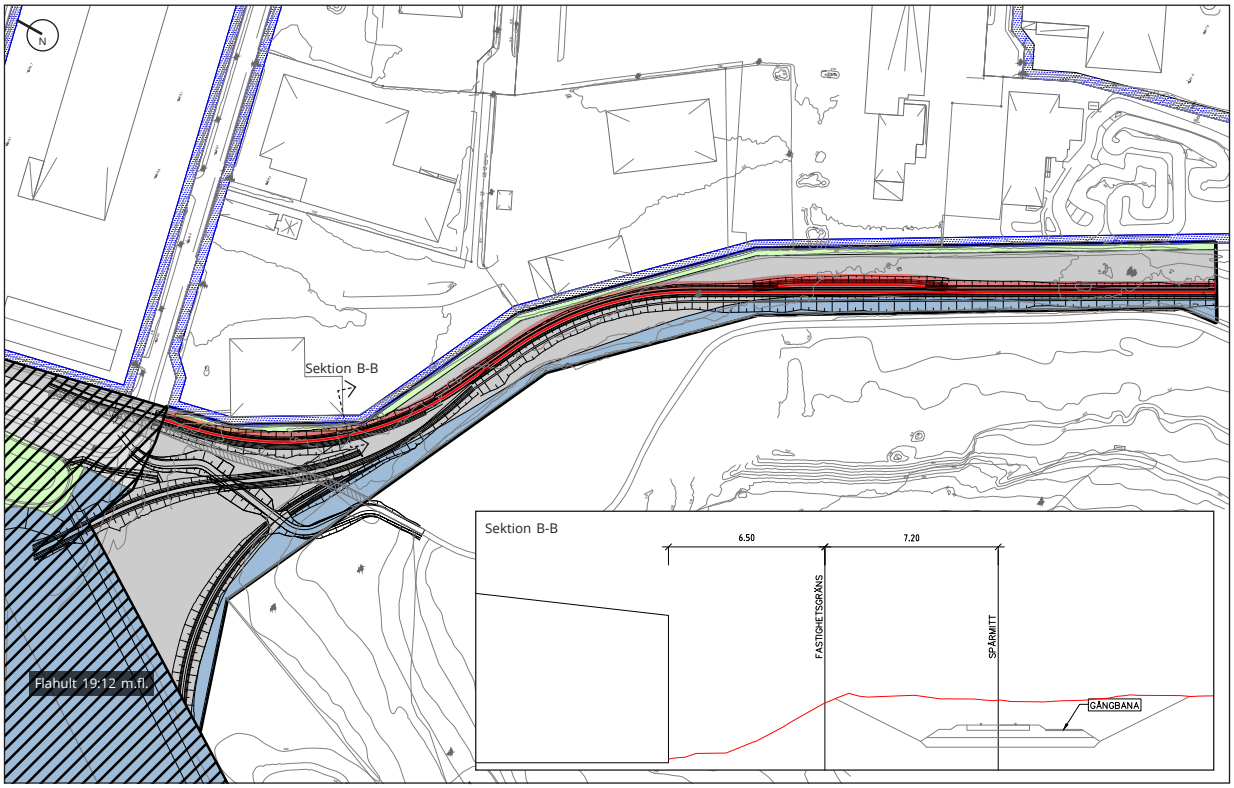
SKYDD

Dike (E_1)

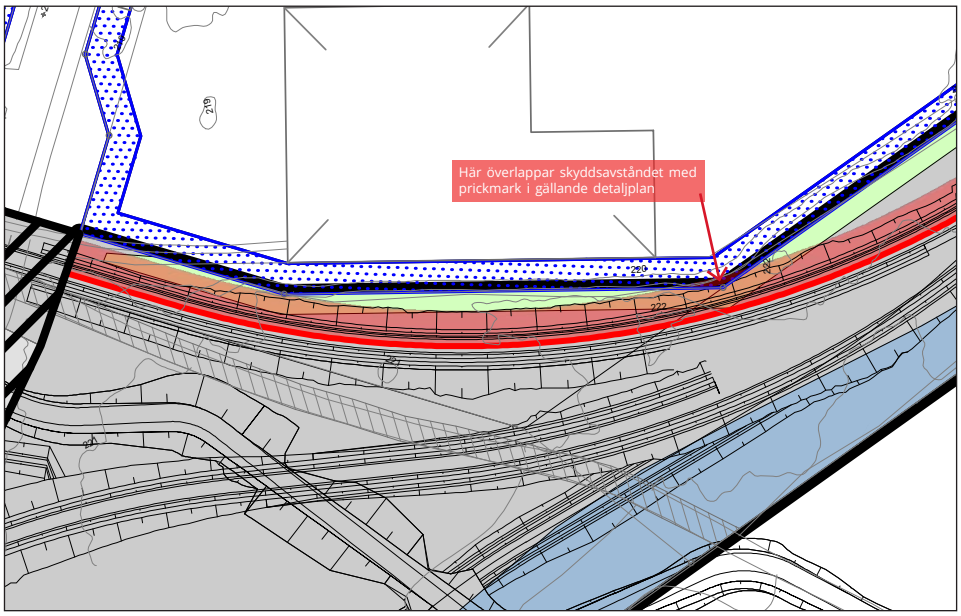
Spårmitt

Skyddszon (7 m)

Prickmark (gällande dp)



I angränsande detaljplaner begränsas byggrätten med 6 meter prickmark. Med prickmark avses del av byggrätt där byggnadsverk inte får byggas. I planförslaget föreslås en 4 meter bred skyddsremsa (SKYDD) vilket i kartan anges som grön yta. Med bägge planbestämmelser avsätts totalt 10 meter skyddsavstånd mellan planerat spårområde (T_1) och byggrätter i angränsande planer öster om spårområdet. Rekommenderat skyddsavstånd erhålls därmed genom planerad markanvändning med en marginal på ytterligare 3 meter.



Figur 22

Kartbild som visar spårmitt närmst befintlig bebyggelse i öst med 7 meters skyddsavstånd. Yta där skyddszon och prickmark överlappar är som bredast 2,44 meter med en arealstorlek motsvarande 20,83 m^2

Utöver ett bebyggelsefritt avstånd på 7 meter rekommenderas att mark inom skyddsavståndet inte utformas så att det uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Stadigvarande vistelse används som begrepp i samband med riskbedömningar av detta slag. Med begreppet menas inte ett förbud mot vistelse, men att området inte ska främja att människor befinner sig på platsen mer än tillfälligt. Trafikering av vägar och GC-banor i närheten av järnvägsanläggningen bedöms som ej stadigvarande vistelse, likaså är även prickmark att betrakta som ej uppmuntran till stadigvarande vistelse.

Figur 23

Två bilder som visar ytan utmed närliggande byggnadsverk som vetter mot planerat spårområde

Efter genomförda beräkningar har spårsektioner tillkommit vilket framgår i riskbedömningen. På föregående sida redovisas spårsektion B-B vilket redovisar hur spåret delvis behöver gå i skärning vilket skapar en höjdskillnad utmed spårområdets östra sida vilket i sig har en riskreducerande effekt. Denna höjdskillnad bedöms däremot inte nödvändig att säkerställa ett rekommenderat skyddsavstånd. Inom sektion B-B överlappar skyddsavståndet som mest 2,44 meter över prickmarkerat område i angränsande detaljplan med en ytstorlek motsvarande 20,83 m^2. Sammantaget bedöms föreslaget skyddsavstånd i detaljplanen mer än tillräckligt för att kunna eftersträva en acceptabel risknivå.

Vibrationsberäkning

Söder om planområdet bedriver Skanska Industrial Solutions en bergtäktverksamhet. I samband med planer på utökad täktverksamhet har en riskanalys (Bilaga I - Riskanalys för täkt av berg) tagits fram av verksamhetsutövaren. Syftet med utredningen var att identifiera att sprängning kan utföras så att sökta villkor innehålls och utan risk för skador och/eller driftstörningar på omkringliggande bebyggelse.

För att säkerställa att planerat spårområde inte kan begränsa pågående bergtäktverksamhet har en vibrationsmätning genomförts (Bilaga J - Vibrationsberäkning). I resultatet framgår det att risken för skadlig påverkan från bergtäktens sprängarbeten mot banvallen som mycket liten. Anläggandet av det nya järnvägsspåret bedöms därför inte skapa några begränsningar för den angränsande bergtäkten.

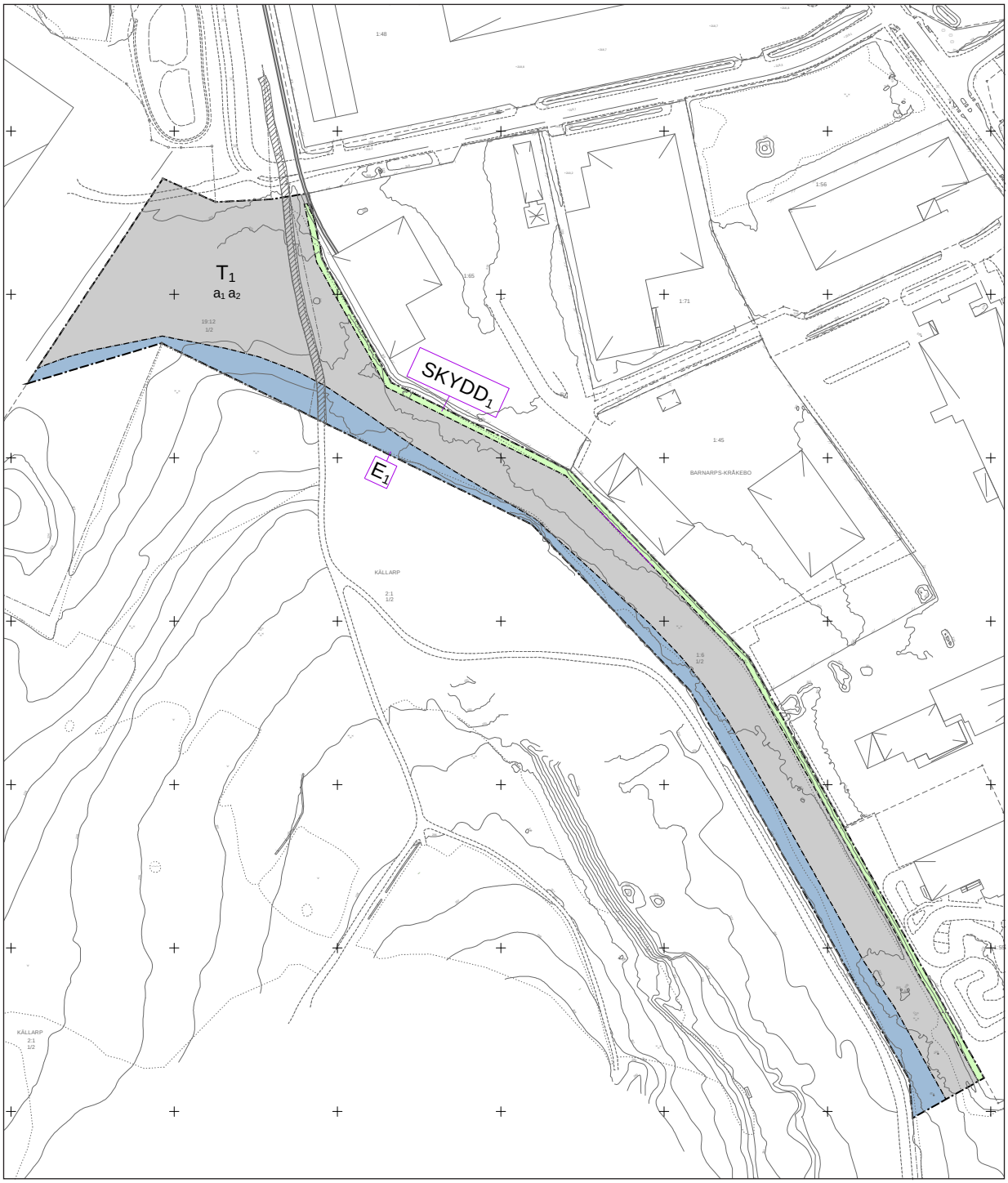
Artskyddsutredning

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

Plankarta och bestämmelser

Figur 24

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

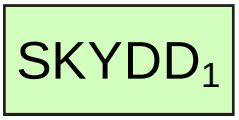


Planbestämmelser

Allmän platsmark

SKYDD

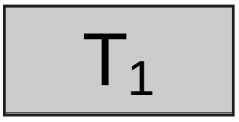
Användningen ”SKYDD” används för områden som är till för anordningar och åtgärder som ska skydda mot störning, markförorening, olyckor, översvämning och erosion. Öster om planerat järnvägsområde avsätts en 4 meter bred remsa. I gällande detaljplaner begränsas byggrätten med 6 meter prickmark. Sammantaget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



Kvartersmark

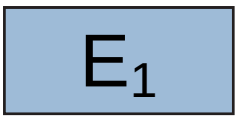
T1 (Järnväg)

Användningen ”Trafik” används för områden särskilt avsett för väg-och spårtrafik, tillhörande anläggningar samt vägreservat. Här ingår spårområden och liknande anläggningar samt stations- och servicebyggnader. Även komplement till trafikverksamheten ingår i användningen. I gällande detaljplaner i närområdet är befintlig järnväg planlagd med motsvarande användning. För planerat spårområde inom planområdet medges mark för en förlängning av befintligt spårområde söderut. Planförslaget har utrett markens lämplighet för anläggandet av ny järnväg. Av detta skäl får inte marken nyttjas för annat ändamål än ”Järnväg” vilket är anledningen till preciserad användning.



E1 (Avskärande dike)

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



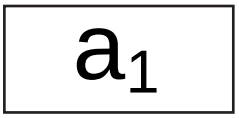
Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

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

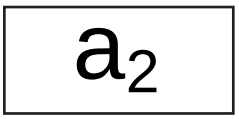
Ändrad lovplikt: Murar och stödmurar (a1)

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



Ändrad lovplikt: Byggbodar (a2)

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



Genomförande

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

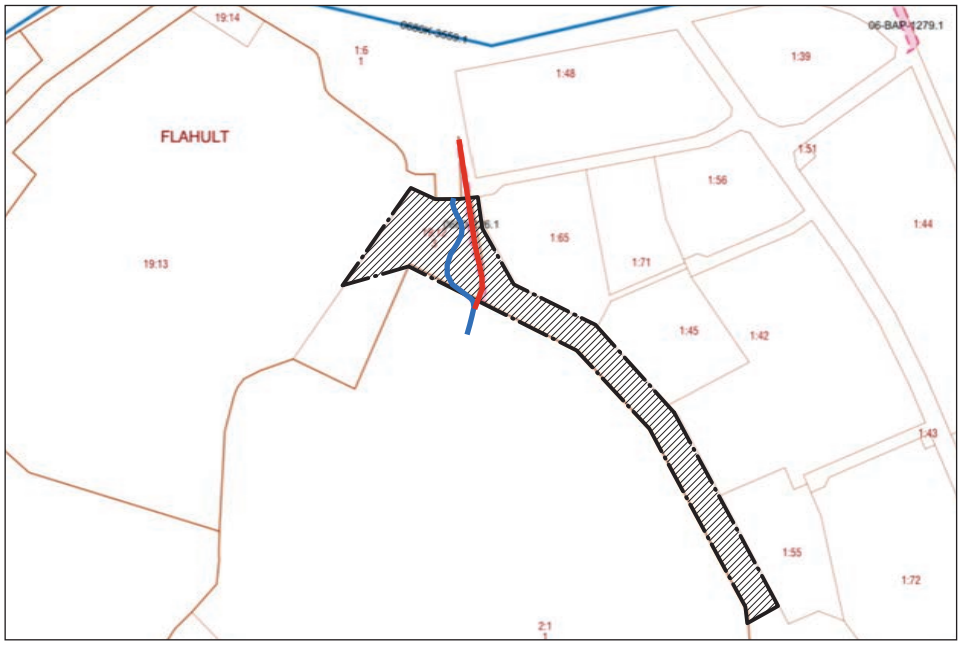
När detaljplanen har vunnit laga kraft blir fastighetsbildning för genomförande av planen möjlig. Kvartersmarken kan avstyckas till nya fastigheter med ändamålen järnväg. Kvartersmarken kommer fortsättningsvis ägas av kommunen för att säkerställa en framtida utbyggnad av spåret söderut. Det fortsatta ägandet av kommunen kommer också innebära att ingen fastighetsreglering kommer att behövas för att reglera allmän platsmark.

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”.

Rättigheter

Del av Barnarps-Kråkebo 1:6 och Flahult 19:12 som planläggs för järnvägsändamål belastas av ett vägservitut till förmån för Källarp 2:1. Vidare belastas Barnarps-Kråkebo 1:6 av ett avtalsservitut för väg till förmån för Källarp 1:3. Rättigheterna kan behöva upphävas eller ändras beroende på hur ny väg anläggs över spårområdet.



Figur 25

Fastighets-konsekvenskarta

Röd linje befintlig servitut, blå linje förslag till nytt servitut

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

Figur 26

Tabell över fastighetsrättsliga konsekvenser för repsektive fastighet eller rättighet

Tekniska frågor

Utbyggnad av elnätet görs av Jönköpings energi vid behov.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Anläggningskostnader för järnvägsanläggningen regleras ett servitutsavtal mellan SMUAB, Kommunen och fastigheten Flahult 19:13. Ägaren till fastigheten Flahult 19:13, Flahult 19 BidCo AB, kommer i sin tur ålägga kostnaden på Nobia Sweden AB som är den utförande parten.

Om utbyggnad av elnätet blir aktuellt finansieras detta via anslutningsavgifter.

Plankostnader

Kostnader för utredningar kopplade till detaljplanen betalas av Flahult 19 BidCo AB, som i sin tur ålägger Nobia Sweden AB kostnaderna då Nobia är utförande part. Det kommer inte att tas ut någon planavgift i samband med kommande bygglov inom detaljplanen. SMUAB står för övriga kostnader för detaljplanens framtagande och finansierar detta med kommande fastighetsupplåtelse.

Servitutsbildning

Avtalsservitut för markupplåtelse av järnvägsmark som krävs för att utföra järnvägsanläggningen ska tecknas till förmån för Flahult 19:13, och belastar fastigheterna Barnarps-Kråkebo 1:6 och Flahult 19:12. För upplåtelsen kommer kommunen att få en årlig intäkt.

Ett officialservitut för väg till förmån för Källarp 2:1 ska ändras och få en ny lokalisering. Förrättningskostnader för ändring, alternativt upphävande och nybildande, av befintligt vägservitut bekostas av SMUAB , för att sedan vidarefaktureras till Nobia Sweden AB

Organisatoriska frågor

Genomförandetiden är 5 år över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m. laga kraft datum.

Tidplan

Planarbetet bedrivs enligt följande tidplan:

Beslut om antagande:	juni, 2025
Laga kraft:	minst tre veckor efter att kommunens antagandebeslut har kungjorts på kommunens digitala anslagstavla

Konsekvenser

Riksintresse

Totalförsvaret

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

Järnväg

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

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för centrala tätorten

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

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

Nollalternativ

Om planförslagets intentioner inte genomförs (nollalternativ) uteblir påverkan på områdets funktion som naturområde men det minskar också möjligheten till effektiva och miljövänliga transporter på järnväg. Tung lastbilstrafik blir kvar på det lokala vägnätet och fortsätter att belasta riksintresset E4:an. Järnvägstransporter är billigare än transport med lastbil räknat tonkilometer och ger upphov till mindre klimatutsläpp räknat i koldioxidekvivalenter. Vid ett nollalternativ förlorar befintlig verksamhetsutövare möjligheten att transportera gods till en lägre kostnad och till ett lägre klimatavtryck. För

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

Gällande detaljplaner

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

Nollalternativ

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

Hälsa och säkerhet

Farligt gods (järnväg)

Utan åtgärder

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter som kan skada människor, djur, miljö, egendom och annat gods om de inte hanteras rätt under transporter eller skyddas mot yttre hot som stöld eller skadegörelse. Identifierade risker inom området avser möjlig framtida transport av farligt gods inom planerat spårområde. Om inga skyddsåtgärder genomförs riskerar närliggande bebyggelse att utsättas för en oacceptabel risk vid ett olycksscenario vilket kan medföra förstörelse och skador på egendom som konsekvens. Framtagen förprojektering föreslår en järnvägsdragning med planerad spårmitt bortom det skyddsavstånd som anges i riskbedömningarna. Utan åtgärder i form av begränsning i användningsområdets (T_1) utbredning kan avståndet mellan spårmitt och närmsta byggnad placeras inom rekommenderat skyddsavstånd motsvarande 10 meter vilket medför en oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet.

Med åtgärder

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

Nollalternativ

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

Mark och vegetation

Miljökvalitetsnormer - Vatten

Utan åtgärder

Ekologisk status för vattenrecipienterna är i dagsläget ”Måttlig ekologisk status” med framtida mål ”God ekologisk status 2033”. Den kemiska statusen ”Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus” med framtida mål ”God kemisk ytvattenstatus 2027”. Dagvattnet inom planområdet ska inte bara fördröjas utan även renas så att det inte försämrar vattenrecipienten negativt med avseende ekologisk och kemisk status. Om fördröjningsåtgärder inte utförs med en renande funktion förväntas vattenrecipientens kemisk status försämras.

Med åtgärder

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

Nollalternativ

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

Infrastruktur

Trafik

Utan åtgärder

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

Nollalternativ

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

Undersökning av betydande miljöpåverkan

För att klarlägga om planen kan innebära en betydande miljöpåverkan har en undersökning av miljöpåverkan genomförts med stöd av en checklista, se bilaga (Bilaga K - Undersökning av betydande miljöpåverkan). Kommunen genomför en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och 6 kap. 6 § i miljöbalken (SFS 1998:808) och bedömningen har utgått

från kriterierna upptagna miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) 5 §.

Sammanvägd bedömning

Detaljplanen innehåller inga verksamheter som finns redovisade i bilagan till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. Detaljplanen påverkar inga Natura-2000 områden eller skyddade arter. Detaljplanen är inom riksintresse för totalförsvaret och specifikt influensområde luftrum (MSA-område) och bedöms inte påverka riksintresset negativt. Kommunen bedömer inte att detta är en sådan verksamhet eller åtgärd som faller in under 4 kap 34§ i plan- och bygglagen och därmed bör bedömas enligt miljöbedömningsförordningen §10-13.

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

Ställningstagande

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

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att detaljplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet framgår i Länsstyrelsens granskningsyttrande daterat 2025-10-28 inlämnat vid det första granskningstillfället när rubricerad detaljplan ingick i ett större planområde för detaljplan Flahult 19:8 m.fl. (Målöns verksamhetsområde), (Stbn/2021:411).

Stadsbyggnadsnämnden delar Stadsbyggnadskontorets bedömning vilket framgår i tjänsteskrivelsen för nämndbeslut daterat 2025-03-06 (Stbn/2025:72 241, § 97).

Omgivningspåverkan

Planens påverkan på omgivningen

I framtagen förprojektering föreslås delar av spårområdets norra del att gå i skärning för att därefter anläggas på befintlig markhöjdnivå längre söderut. Fastigheten Barnarps-Kråkebo 1:65 som angränsar till planområdets nordöstra del har i dagsläget en egen stickspåranslutning. I framtagen förprojektering förväntas del av spårområdets norra del gå i skärning i spårområdets norra del och i sektion B-B redovisas hur skärningen ger upphov till en vall mot industribebyggelsen i öst. Framtagen riskbedömning har inte faktorerat in framtagen vall i beräkningarna. Det innebär att vallens tillkomst innebär en

förbättring än vad riskbedömningen anser krävs för att erhålla en acceptabel risknivå. Längre söderut föreslås spåret att anläggas på befintlig marknivå men på ett längre avstånd än spårområdets norra del.

Naturmarken öster om spårområdet ligger högre än befintliga industrifastigheter, vilket ökar översvämningsrisken vid kraftiga regn. För att hantera detta föreslås ett avskärande dike längs spårområdets västra sida. Diket ska i första hand leda bort skyfallsvatten från spårområdet, men även avleda ytvatten från naturmarken och därigenom minska översvämningsrisken för industrifastigheterna.

Omgivningens påverkan på planen

Järnvägsanläggningen bedöms inte påverkas negativt av omgivande verksamheter och är till sin natur okänslig för omgivningspåverkan. Utanför planområdet i söder finns en befintlig bergtäkt. Med framtagen vibrationsmätning går det att konstatera att det inte föreligger någon risk för vibrationer som påverkar bergtäktens pågående rätt till verksamhet eller skador på spårområdet.

Allmänna och enskilda intressen

Enligt Plan- och bygglagen ska olika samhällsintressen vägas mot varandra, med målet att mark- och vattenområden ska användas för det ändamål de är mest lämpade för utifrån beskaffenhet, läge och behov.

I översiktsplanen för den centrala tätorten lyfts ”Hållbara transporter” fram som en av kommunens åtta strategier för fysisk planering. Strategin betonar behovet av att överföra mer gods från väg till järnväg samt att utveckla befintliga järnvägar för ökad kapacitet för både gods- och persontransporter. Det kommunala allmänna intresset ligger därmed i att möjliggöra att fler verksamheter, särskilt i södra delarna av kommunen, i framtiden kan transportera gods via järnväg. Det nya spåret är tänkt att vara ett enskilt spår i kommunal ägo och då heller inget spår som Trafikverket ska ha rådighet över i framtiden. Även om transport av farligt gods till Flahult 19:13 (Nobia) inte är aktuellt i dagsläget, tar detaljplanen höjd för ett framtida scenario där även detta kan bli möjligt genom anslutning till järnvägen, med stöd av en framtagen riskbedömning.

Samtidigt innebär planförslaget en påverkan på enskilda intressen. Fastighetsägarna påverkas genom att planförslaget medför en begränsning av deras rätt att bedriva pågående verksamhet enligt gällande detaljplan för de delar där skyddsavståndet överlappar prickmark. Andra fastighetsägare längre söderut kan däremot erhålla plannytta om de väljer att anlägga ett stickspår till sin fastighet, och på så sätt kunna transpotera gods via järnväg.

Sammantaget bedöms det kommunala intresset att utveckla hållbara godstransporter väga tyngre än intresset att bibehålla naturmarkens nuvarande utformning och funktion. Genom att planlägga mark för allmän platsmark (skydd) samt avskärande dike kommer naturmarkens nuvarande funktion att delvis kunna bibehållas.

Stadsbyggnadskontoret
Västra Storgatan 16
551 89 Jönköping
Tel: 036-10 50 00