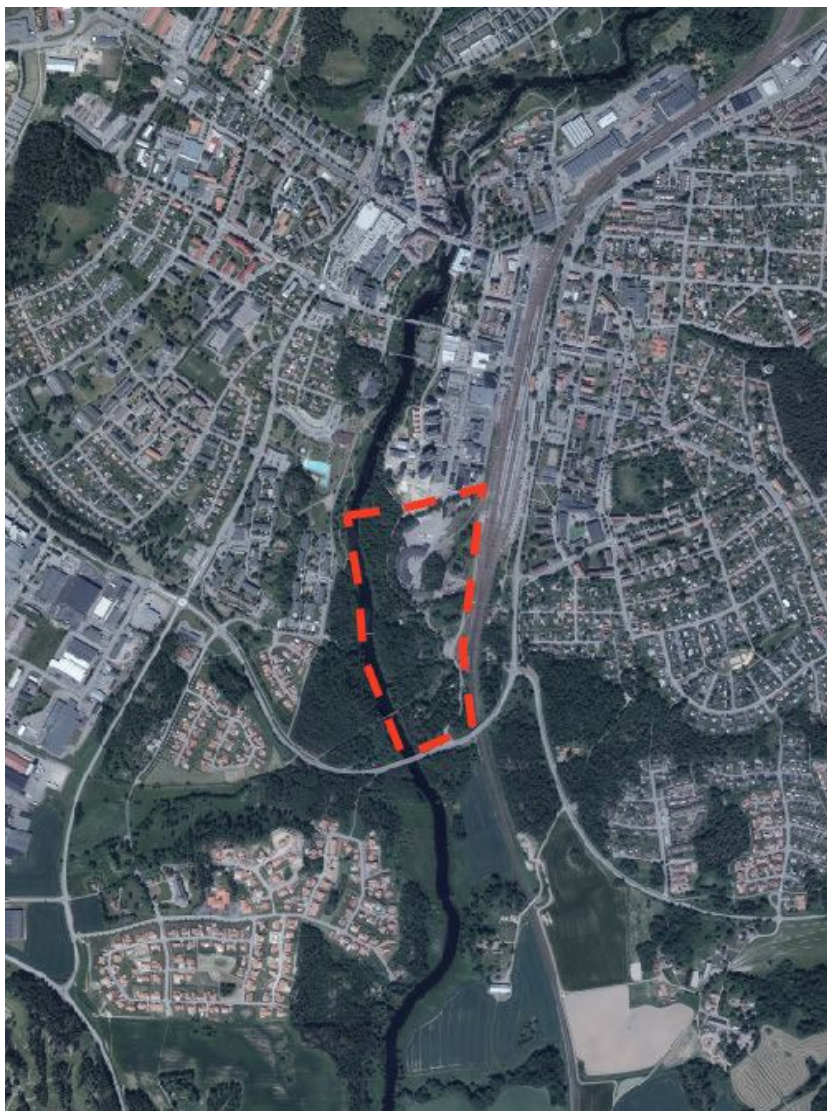




Planbeskrivning

Detaljplan i Mjölby

för del av Mjölby 40:7 m.fl.
(Södra Svartå Strand)

Om detaljplanen

Vad är en detaljplan?

En detaljplan reglerar hur mark och vatten ska användas och hur bebyggelsen ska se ut. Detaljplanen talar om vad du och andra får och inte får göra för byggåtgärder inom planområdet. Det är kommunen som tar fram en detaljplan och du som medborgare har möjlighet att ta del av informationen och lämna idéer och synpunkter. Läs mer på

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/kommunal-planering/detaljplanering/>

Detaljplanens handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta i storlek A0 i skala 1:1000
- Planbeskrivning och miljöbedömning (detta dokument)
- miljökonsekvensbeskrivning
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Övriga bilagor, se under avsnitt referenser

Planhandlingarna finns under samrådstiden tillgängliga i stadshusets entré, Burensköldsvägen 11. Handlingarna finns dessutom på kommunens webbplats www.mjolby.se/planer

Handläggare

Frågor om planen kan ställas till planarkitekt Jonas Loiske

Telefon: 010-2345190

E-post: jonas.loiske@mjolby.se

Synpunkter

Skriftliga synpunkter på detaljplanen under samråds- och granskningsskedet lämnas till Byggnads- och räddningsnämnden, Mjölby kommun, 595 80 Mjölby eller byggnad@mjolby.se

Detaljplaneprocess och tidplan

Detaljplanen har tagits fram enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015 med utökat förfarande.

Planen befinner sig i samrådskedet.

Tidplanen är preliminär och kan förändras under planarbetets gång.



Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att skapa förutsättningar för en ny stadsdel i centrala Mjölby med bostäder, förskola och centrumverksamheter. Planen syftar också till att bevara och utveckla kulturmiljöer och skapa en god livsmiljö med hög gestaltningsmässig kvalitet i såväl bebyggelse som de allmänna ytorna.

Detaljplanens mål är att tillgodose efterfrågan av centralt belägna bostäder och service samt skapa kvalitativa offentliga miljöer för alla Mjölbybor. Målet är även att koppla ihop området med övriga Mjölby genom nya gång- och cykelstråk och gator.

Planförslaget medger byggrätter om ca 70 000 BTA, motsvarande ca 700 lägenheter, förskola med plats för 110 barn samt centrumändamål om ca 3 500 BTA i befintligt lokstall. Planområdet är beläget ca 500 meter söder om Mjölby centrum och är ca 16 hektar stort

Bärande principer i planförslaget är

Bebyggelseplacering och utformning. I huvudsak placeras byggnader längs med gatorna, med genomgående entréer mellan gård och gata. På så sätt skapas trevliga och intima gaturum där varje kvarter får en mer sluten stadsmässig utsida. Samtidigt kan insidan tillåtas vara med rumsligt uppluckrad och avskilt från det offentliga rummet. För att skapa en variation inom området och en anpassning till den låglänta strandmiljön, medges den högsta bebyggelsen mot järnvägen samt krav på variation i fasader.

Kvalitativa bostadsmiljöer. Genom att dels reglera var parkering får placeras och att lekplats ska anordnas, skapas förutsättningar för att kvalitativa utemiljöer inom varje bostadskvarter. Grönskande inslag i bostadsmiljön bedöms kunna öka då detaljplanen reglerar maximal andel hårdgjord mark inom kvarteren.

Utveckla park- och naturområden. Tillgängliggörande av strandområdet med spänger, bryggor och gång- och cykelvägar samt nya kvalitativa vistelsezoner och lekplatser vid parkområdena intill lokstallet och dagvattendammen skapar en unik miljö för hela Mjölby.

Bevarande och utvecklande av kulturmiljöer. Området har flera befintliga byggnader och konstruktioner som med sin särart och historia kan bidra till att den nya stadsdelen får en tydlig identitet och förankring på platsen. Att gammalt och nytt ligger sida vid sida skapar förutsättningar för en rikt sammansatt och intressant miljö.

Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling

Kommunen har gjort bedömningen att planförslaget kan riskera att medföra en betydande miljöpåverkan utifrån nedanstående faktorer. En separat miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram och avhandlar följande frågeställningar:

- Dagvattenhantering och miljökvalitetsnorm för vatten
- Markföroreningar
- Naturvärden och strandskydd
- Buller
- Risker från järnväg

Efter utförd miljökonsekvensbeskrivning bedömer kommunen att detaljplanen för södra Svartå strand inte medför en betydande miljöpåverkan, förutsatt att föreslagna åtgärder vidtas.

Byggnadskontoret

Jonas Loiske

Planarkitekt

Innehåll

OM DETALJPLANEN	2
VAD ÄR EN DETALJPLAN?	2
DETALJPLANENS HANDLINGAR.....	2
HANDLÄGGARE	2
SYNPUNKTER.....	2
DETALJPLANEPROCESS OCH TIDPLAN	2
SAMMANFATTNING	3
BAKGRUND.....	6
PLANENS SYFTE OCH MÅL.....	6
PLANDATA	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	7
ÖVERSIKTLIGA PLANER.....	7
DETALJPLANER, OMRÅDESBESTÄMMELSER ETC.....	8
PROGRAM.....	8
KOMMUNALA BESLUT I ÖVRIGT.....	9
FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAPITLET MILJÖBALKEN.....	9
FÖRORDNANDEN ETC.	10
DETALJPLANENS INNEBÖRD	11
BEBYGGELSE	11
NATURMILJÖ	16
VIBRATIONER	25
ARKEOLOGI.....	25
KULTURMILJÖ	25
OFFENTLIG OCH SOCIAL SERVICE	31
SOCIALA ASPEKTER.....	31
GATOR OCH TRAFIK	32
MILJÖ- OCH RISKFAKTORER.....	36
TEKNISK FÖRSÖRJNING	45
AVVÄGNINGAR OCH HÄNSYN TILL MOTSTÅENDE INTRESSEN	49
FORTSATT ARBETE.....	49
GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN.....	50
ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	50
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER.....	52
EKONOMISKA FRÅGOR.....	56
STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING.....	57
VAD ÄR EN STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING? VAD ÄR BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN?	57
SLUTSATS OCH STÄLLNINGSTAGANDE	57
MILJÖBEDÖMNING.....	58
AVGRÄNSNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	67
ÖVRIGT	68
REFERENSER	68
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	69
PLANKARTA	70
PLANBESTÄMMELSER	71

Bakgrund

2012 togs en fördjupad översiktsplan fram över Svartå strand i syfte att utveckla området med bland annat nya bostäder. Området har historiskt inhyst småindustriverksamheter, tegelbruk och järnvägsanknuten verksamhet. Planen bedöms vara förenlig med den fördjupade översiktsplanen för Svartå Strand och bidrar till att införliva dess intention att förlänga Mjölbys centrala delar med bostäder samt tillgängliggöra Svartåns strandområde.

Planens syfte och mål

Detaljplanen syftar till att skapa förutsättningar för en ny stadsdel i centrala Mjölby med bostäder, förskola och centrumverksamheter. Planen syftar också till att skapa en hög gestaltningsmässig kvalitet i såväl bebyggelse som de allmänna ytorna samt att bevara och utveckla kulturmiljöer.

Detaljplanens mål är att tillgodose efterfrågan av centralt belägna bostäder och service samt skapa kvalitativa offentliga miljöer för alla Mjölbybor. Målet är även att koppla ihop området med övriga Mjölby genom nya gång- och cykelstråk och gator.

Plandata

Planområdet är beläget ca 500 meter från Mjölby centrum och är ca 16 hektar stort. Planen avgränsas av södra stambanan och Svartån samt Nygatan i norr och Järnvägsgatan i söder.

Planområdet omfattas av de kommunägda fastigheterna Mjölby 43:70, Mjölby 43:75 samt del av fastigheterna Mjölby 40:13, Mjölby 40:8, Mjölby 40:7 och Mjölby 40:6.

Mjölby 39:4 ägs av det kommunägda bolaget FAMI. Mjölby 43:71 ägs av Telia Net Fastigheter AB. Trafikverket äger Mjölby 39:1 som delvis ligger inom området, Mjölby 39:2 samt Mjölby 43:72. Del av samfälligheten Mjölby S:4 ligger även inom planområdet.



T.h. fastigheter inom planområdet. Gröna ytor är kommunägda fastigheter, planområdet i rödprickad linje.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Detaljplaneområdet ingår i *Fördjupning av översiktsplanen för Svartå strand (FÖP Svartå strand)*, antagen av kommunfullmäktige 2012-11-13 § 141.

Översiktsplanen redovisar kommunens vilja för hur området ska utvecklas och utgör vägledning vid stadsdelens framtida bebyggelseutveckling. Den är inte juridiskt bindande men bereder väg för utveckling och utgör underlag för efterföljande beslut (detaljplaner, bygglov och annan myndighetsutövning).

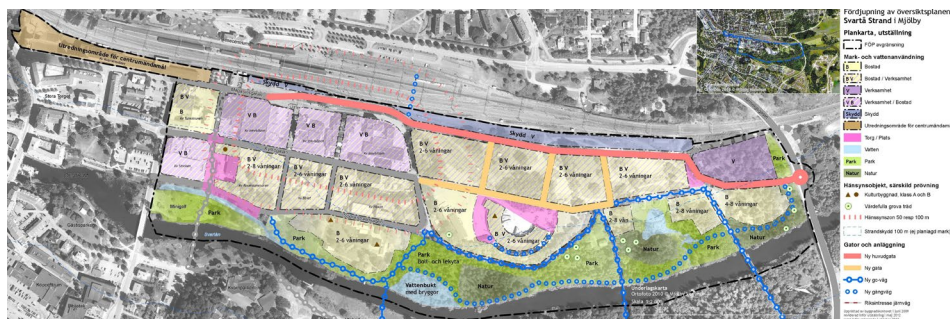
FÖP Svartå strand föreslår en förändrad markanvändning från verksamheter till en blandning av bostäder och verksamheter samt parker och naturområden.

Fyra kvarterstyper från norr till söder föreslås:

- Friliggande hus i park, med egen tomt, 2-6 våningar, närmast ån.
- Utmed Kyrkogatan sammanhängande bebyggelse 2-6-8 våningar.
- Väster om Magasinsgatan något högre byggnader (4-8 våningar).
- Närmast järnvägen byggnader eller mur som bullerskydd.

Enstaka högre punkthus på runt 8 våningar kan provas inom planområdet.

I FÖP Svartå strand föreslås bebyggelsen inom aktuellt område uppföras i mellan två till åtta våningar. En blandning av upplåtelseformer med både hyres- och bostadsrätter eftersträvas samt gärna även en blandning av bostäder och verksamheter. En hänsynszon föreslås mot angränsande industri i nordöst med innebörden att inom industrins närmiljö prioriteras inte bostadsutbyggnad, utan fortsatt verksamhet och småindustri förenliga med bostäder.



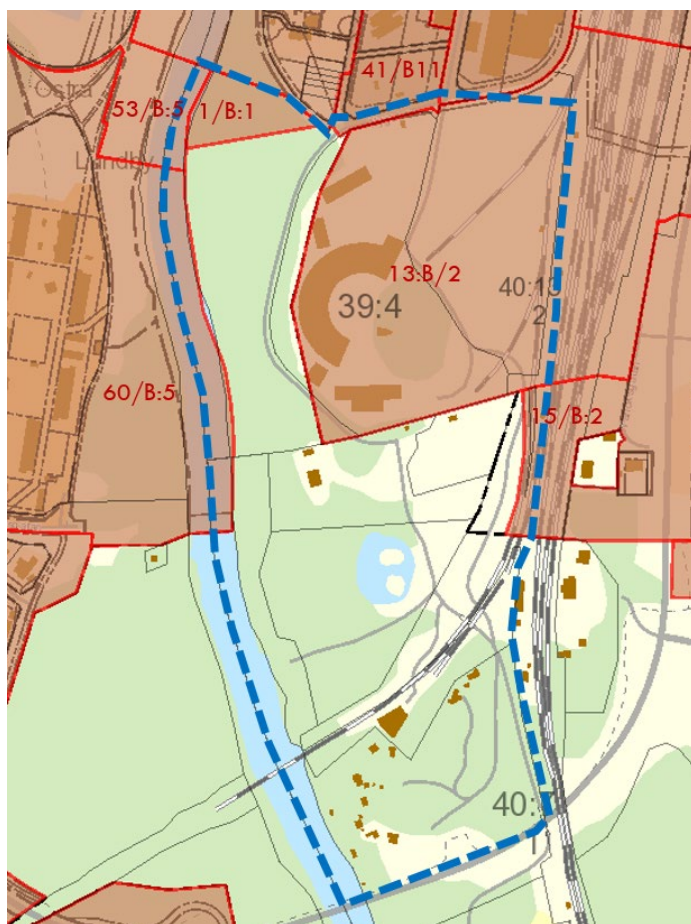
Fördjupade översiktsplanen från 2012

Planförslaget bedöms vara förenlig med den fördjupade översiktsplanen.

Detaljplaner, områdesbestämmelser etc.

Större delen av området är inte planlagt. De detaljplaner som berörs av planförslaget är:

- Detaljplan för kvarteren Bålet och Häxan (41/B11), antagen 2016-09-20. Området som berörs är planlagt för lokalgata.
- Stadsplan för del av Ringvägen-Järnvägsgatan (13/B:2), antagen 1973-12-21. Området som berörs är planlagt för järnvägsändamål.
- Stadsplan för del av Ringvägen-Järnvägsgatan (kv. Vårlöken, Tussilagon m fl) (15/B:2), antagen 1977-03-02. Området är planlagt för järnvägsändamål.
- Stadsplan för Mjölby (1/B:1), antagen 1934-04-13. Området är planlagt för plantering och gata.
- Detaljplan för Östra Lundby (60/B:5), antagen 2005-08-22. Området som berörs är planlagt för vattenområde
- Detaljplan för Kv Riddaren(53/B:5), antagen 2003-04-14. Området som berörs är planlagt för vattenområde



Gällande planers gränser markerade med röda linjer och plannamn i rött, aktuellt planförslag i streckad blå linje.

Program

I kommunens bostadsförsörjningsprogram framgår att det finns behov av främst lägenheter i centrala lägen och med närhet till kommunikationer. Svartå

strand pekas ut som ett prioriterat område. Den föreslagna inriktningen i planen ligger därmed väl i linje med bostadsförsörjningsprogrammet.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen beslutade 2019-05-15 att ge byggnads- och räddningsnämnden i uppdrag att upprätta en ny detaljplan för etapp 2 inom Svartå strand. Byggnads- och räddningsnämnden beslutade 2019-06-12 att uppdraga till byggnadskontoret att upprätta detaljplan för aktuellt område.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlet miljöbalken

Planen bedöms vara förenlig med miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden samt om miljökvalitetsnormer.

3 kap. Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden

I 3 kapitlet anges att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som är mest lämpade. Användning som medför en ur allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde. Riksintresseområden ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada miljön, försvåra tillkomst, utvinning eller utnyttjande av sådan anläggning.

Planområdet omfattas av tre riksintressen för totalförsvarets militära del. Riksintressena som omfattas är influensområde för luftrum för Malmens flygflottiljflygplats respektive Karlsborgs övningsflygplats, samt stoppområde för höga objekt. Inom dessa riksintresseområden föreligger restriktioner för höga objekt. Som höga objekt räknas byggnader och andra byggnadsverk över 45 meter från marknivån inom sammanhållen bebyggelse och över 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse. Detaljplanen bedöms inte påverka dessa riksintressen.

Planområdet gränsar även riksintresse för kommunikationer, järnvägen södra stambanan. Dialog med Trafikverket pågår för att hitta en lämplig gränsdragning mellan planområde och riksintresset.

4 kap. Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden

I 4 kapitlet anges vissa områden i Sverige där särskild stor hänsyn måste tas. Planen berör inte något sådant område.

5 kap. Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning

5 kapitlet behandlar miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning. Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som används förebygga eller åtgärda miljöproblem. Det finns idag normer för buller, luft och vattenkvalitet.

Planens genomförande kan väntas medföra viss ökad biltrafik i området men inte av sådan storlek att man kan anta att normer för luft överskrids. Planområdet är bullerutsatt från främst järnvägstrafik. Genom reglering av bebyggelsens placering uppnås riktvärden för buller.

Föreslagen lösning av dagvattenhantering bedöms säkerställa att Svartåns ekologiska och kemiska status inte påverkas negativt.

Förordnanden etc.

Planområdet berör strandskyddsområde, generellt biotopskydd, samt artskyddsförordning och fridlysning kopplat till musslor i Svartån. En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram till detaljplanen. Se vidare under avsnitt miljöbedömning och separat miljökonsekvensbeskrivning.

Detaljplanens innebörd

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Svartå strand har en lång historia präglad av olika typer av småindustrier. I takt med att markanvändningen ändrats och bostäder byggts ut har de flesta äldre byggnader rivits.

Inom planområdet syns idag främst spår av den järnvägsanknutna verksamheten. Det centralt placerade lokstallet med tillhörande spårområden och en järnvägsbro utgör en stor del av berättelsen om järnvägs- och industrisamhället Mjölby. Lokstallet från 1915 och järnvägsbron från 1910 har båda höga kulturhistoriska värden och ges därav planbestämmelser med rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Lokstallet föreslås användas för centrumändamål.

Strax söder om lokstallet finns även en mindre byggnad som troligen utgjorde bostad åt det intilliggande tegelbrukets tegelmästare. Byggnaden tillskrivs ett högt kulturhistoriskt värde och skyddas genom rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Markanvändningen föreslås vara bostadsändamål samt centrumändamål för exempelvis caféverksamhet.

Ny bebyggelse

Planförslaget medger bostäder, förskola samt centrumverksamhet.



Förslag på bebyggelseplacering.

Bostäder

Planförslaget medger flerbostadsbebyggelse fördelat i ett antal kvarter om totalt ca 70 000 m² BTA, motsvarande ca 700 bostäder. Byggnadshöjden varierar mellan 13,5-20 meter vilket motsvarar 4-6 våningar. Den tilltagna byggnadshöjden gör att bebyggelse med trästomme kan uppföras.

För att skapa en variation inom området och en anpassning till den låglänta strandmiljön, medges den högsta bebyggelsen mot järnvägen. Den högre byggnadshöjden ger i kombination med krav på slutna fasader mot Magasinsgatan möjlighet att hantera bullret från järnvägen och tillgodose gällande förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

På delar av bostadsgårdarna möjliggörs komplementbebyggelse, så som uthus. Största byggnadsarea för komplementbebyggelse är 20% av respektive egenskapsområde och högsta totalhöjd på 4 meter. Parkeringsdäck begränsas till högsta totalhöjd på 2 meter.

Offentlig och kommersiell service

En större förskola med plats för 110 barn föreslås i norra delen av planområdet. Placeringen i centrala Svartå strand skapar en bra täckning inom området, och på sikt även från Lundbyområdet på västra sidan av Svartå då gång- och cykelbroar byggs ut. Angöringen underlättas då förskolan lokaliseras intill Kyrkogatan som har gång- och cykeltrafikförbindelser.

Byggrätten medger en förskola i två plan om totalt 1600 m² BTA, vilket passar in i områdets stadsbild med tätare och högre bebyggelse.



Förslag på placering av förskola och bostäder, norr om Lokstallet.

Lokstallet är områdets nod och föreslås bli stadsdelens centrum med verksamheter och service. Här kan exempelvis butiker och café/restaurang eller

annat verksamhet som bör ligga centralt etableras. För tegelmästarbostaden söder om lokstallet medges även centrumändamål, förslagsvis för ett café.

Utformning och gestaltning

Då planområdet är förhållandevis obebyggt och på grund av järnvägen och Svartån är avskilt från omgivande bebyggelseområden, finns möjlighet att skapa en unik karaktär inom området. I områdets grundstruktur tas det kvartersbebyggelsemönster upp och som återfinns i centrala delar av Mjölby och som föreslås i den fördjupade översiktsplanen. Istället för en typisk Mjölbyskala om 3-4 våningar tillåts upp till 6 våningar. Denna skala bedöms kunna möta den senaste etappen av Svartå strand norr om planområdet där bebyggelsen är upp till 10 våningar.

I stort följer byggrätternas avgränsning principen att byggnader placeras parallellt längs med gatorna. På så sätt skapas trevliga och intima gaturum där varje kvarter får en mer sluten stadsmässig utsida. Samtidigt kan insidan tillåtas vara med rumsligt uppluckrad och avskild från det offentliga rummet. För att tillgodose bostadsnära cykelparkering och markerade entrépartier/trapphus/burspråk samt plantering reserveras en remsa av förgårdsmark på 2 meter. Avståndet gör också att det skapas ett visst insynsskydd för den nedersta våningen. För att stärka tryggheten och livet på gatorna ställs krav på att entréer ska vara genomgående mellan gata och gård.

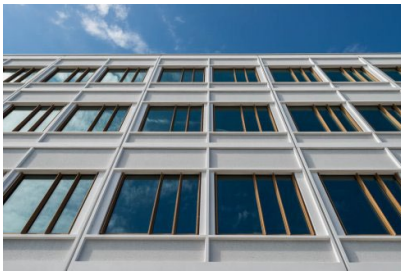
För att säkerställa en variation gatumiljön införs bestämmelsen att fasaden till varje trapphuslängd ska upplevas som en enhet och skilja sig från angränsande trapphuslängd vad gäller material, färg och fönstersättning. Förbud mot loftgångar föreslås i hela planområdet. Loftgångar minskar ofta den upplevda tryggheten då många delar samma trapphus, ökar insynen och gör det svårare att uppnå krav på dagsljus i bostaden.



Utformningsförslag av fasader mot järnvägen.

Skarvar mellan betongelementen ska döljas helt genom att använda samma material och färg som fasaden, eller vara en betydande del av byggnadens utformning. Det kan t ex. göras genom att placera fönster och stuprör i skarvlinjerna eller genom att använda matrisgjuten betong där skarvarna blir en del av betongens mönster, se exempelbilder nedan. Betongelement med putsad karaktär kan med fördel användas. Markerad sockel och andra fasaddetaljer kan med fördel utformas i annat material och/eller kulör.

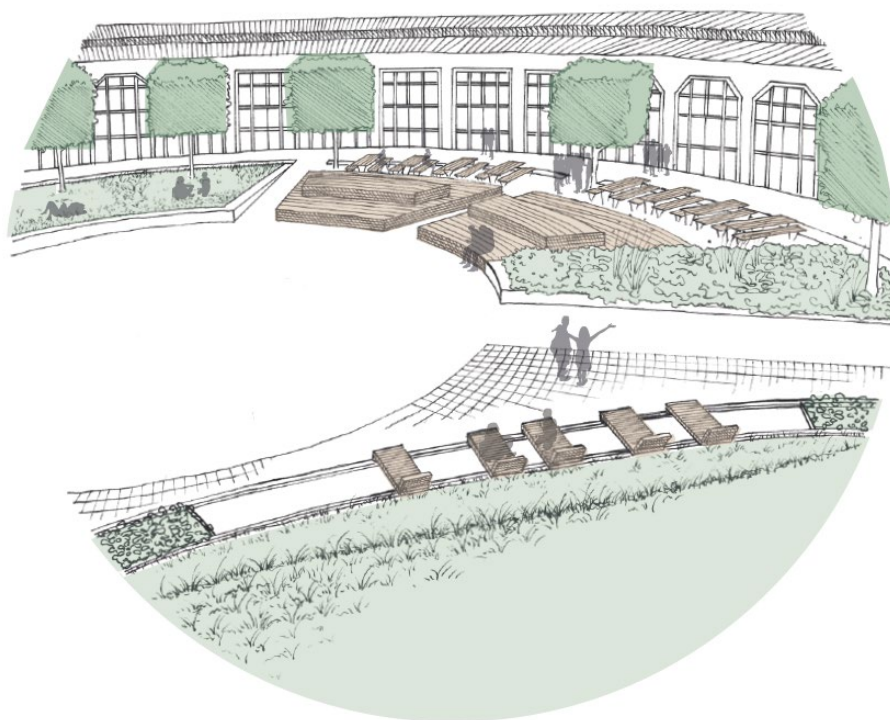
Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling



Exempel på fasadutformning med betongelement där elementskarvar blir en del av gestaltningen. Källa bilder uppifrån från vänster: Strängbetong, ED bygg, Strängbetong, Strängbetong.

I det fortsatta markanvisningsförfarandet kommer utformningsidéer och fastighetsindelningar konkretiseras och avtals i avtal med respektive byggare.

Det befintliga lokstallet är en karaktärsbyggnad som med sin särart och historia kan bidra till att den nya stadsdelen får förankring på platsen. Att gammalt och nytt ligger sida vid sida skapar förutsättningar för en rikt sammansatt och intressant miljö. Byggnaden har en central betydelse som nod i staden och funktion för handel och service. Stommen och rytmen av stora öppningar mot torget ger goda förutsättningar att rymma olika typer av verksamheter i lokalerna. Även andra konstruktioner som påminner om tidigare verksamhet i området, exempelvis vattenhästen, belysningsstolpar och spår, kan användas till att smycka allmänna platser och därmed stärka platsens historia. Den befintliga järnvägsbron är ytterligare ett exempel.



Exempel på hur torget framför lokstallet närmiljö kan gestaltas.

Tillgänglighet

Planområdet är med undantag för det sydligaste och de västra kvarteren relativt flackt, vilket gör att det är enkelt att åstadkomma en god nivåmässig tillgänglighet på gator och andra allmänna platser och inom kvartersmark. Tillgängligheten till strandområdet kommer att studeras vidare i framtida projektering.

Entréer ska vara genomgående mellan gata och gård, vilket ger goda förutsättningar för fysisk tillgänglighet. Parkeringar för rörelsehindrade samt angöringar kan ordnas längs gatorna och inne i kvarteren.

Gatunätet är hierarkiskt uppbyggt med tydliga gränser mellan privat och offentligt. Det bör underlätta orienterbarheten i området. Tillgängligheten ökar ytterligare då planförslaget möjliggör två broförbindelser för gång- och cykeltrafik över Svartån.

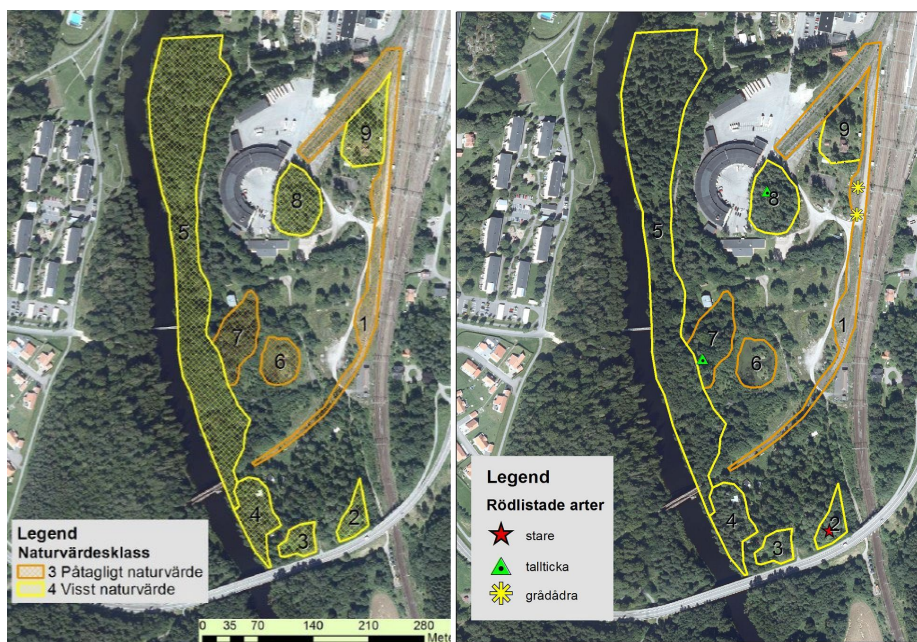
Naturmiljö

Natur, park och rekreation

Förutsättningar

Planområdet ligger nära orörd natur, men saknar mer anlagda stigar och parker. Strax norr om planområdet finns ett flertal parker i de centrala delarna av Mjölby. På västra sidan av Svartån finns även spänger längs vattnet.

En naturvärdesinventering har genomförts för planområdet. Inventeringen karterar områden för naturvärdesklass 1-4, rödlistade arter och bevarandevärda träd. Inget område når högsta klasserna 1 och 2.



Till vänster kartering över områden som naturvärdesklassats (t. v.) och rödlistade arter (t. h.). Fennicus Natur 2016.

Naturen inom planområdets västra halva består till stora delar av en blandskog på en brant med både barr- och lövträd, bland annat finns här alm, ek och tall. Norr om blandskogen ligger en alsumpskog där klibbal dominerar men här finns också hägg, sälg, alm och ask. Trädsiktets ålder är inte äldre än runt 70 år. Sumpskogen ligger i anslutning till Svartån och längs strandlinjen finns en frodig vegetation som domineras av jättegröe och bredkaveldun blandat med buskage av gråvide, svartvide och sälg. Vegetationen är också frodig inne i sumpskogen med arter som älggräs, brännässla, nejlikrot, vänderot, snärjmåra och besöksöta. Pollen och nektarresurser finns tillgängligt under hela växtsäsongen.

Planområdet har ett strandskydd på 100 meter från strandlinjen. För att få dispens från strandskydd krävs särskilda skäl. Efter åtgärdsförslag nedan presenteras skälen för dispens från strandskyddet under avsnittet miljö- och riskfaktorer.

I den östra halvan av planområdet finns också natur men är mer uppdelad på grund av vägar och verksamheter. Inom detta område finns ett grus- och sandområde som beskrivs i kommunens naturvårdsprogram som ett sandigt ruderatmarksområde med regionalt intresse. Området har ett påtagligt biotopvärde knutet till den sandiga miljön med blottad mineraljord. Även påtagligt artvärde med flera naturvårdsarter finns liksom den rödlistade växten grådådran. Även flera rödlistade arter av bin hittas i grus- och sandområdet.

Öster om lokstallet finns en kulle som främst består av lövskog. Kullen har i naturvärdesinventeringen bedömts ha visst biotopvärde knutet till senvuxna äldre träd och död ved av björk. Även ett visst artvärde finns då den rödlistade arten tallticka samt ett par naturvårdsarter bland kärlväxter har inventerats. Kullen har tidigare varit bebyggd på något vis då rester av byggnadsgrunder finns kvar. Enligt utförd naturvärdesinventering skulle kullens naturvärden gynnas av att lövsly röjdes bort och att ett regelbundet underhåll sker.

Den befintliga dammen i planområdets södra del hyser också påtagligt biotopvärde knutet till vattenmiljön. Dammområdet är troligen reproduktionsmiljö för groddjur. Rörhöna verkar häcka på denna plats och i vattnet finns fisk. Dammområdets naturvärden gynnas av solexponering, varför det är fördelaktigt om stränderna inte växer igen. Dammen bör heller inte torrläggas. Området strax väster om dammen, område 7 enligt naturvårdsinventeringen, har också påtagligt biotopvärde knutet till hålträd och äldre träd samt död ved. Visst artvärde finns med fällmossa och tallticka. Området består av en markant bergknalle med blockiga sidor. Lövskog dominerar men med inslag av tall. Områdets naturvärden bedöms kunna bevaras genom att ingrepp undviks i trädsikten på kullen, däremot är röjning av sly önskvärt i områden som vetter mot dammen och stugan norr om området.

Förutom naturvärdesinventeringen har också en inventering av kungsfiskare har gjorts. Inga fynd av boplatser eller fynd av att arten skulle besöka planområdet har dock kunnat hittas (EnviroPlanning 2020).

Under 2020 genomförde Enviro planning också en musselinventering i Svartån utmed planområdets gräns. Denna inventering visar på stora bestånd av både fridlysta och rödlistade stormusselarter. Förekomst av juvenila individer visar att föryngring av flera arter sker i vattendraget. Musslor finns troligen i flera delar av Svartån och inte bara i anslutning till aktuellt planområde, varför spridningssambandet mellan stormusslornas habitat och reproduktionslokal viktig att beakta. Stormusslorna är känsliga för störningar och fysisk förändring av vattendragens karaktär, föroreningar, förurning och igenslammade bottenar. Dessutom är de beroende av värd fiskar med vilka de får snålskjuts till andra stormusselbestånd vid tidpunkten för reproduktion. Med detta i åtanke är vattenmiljön viktig för fiskbeståndet som i sin tur är viktiga för stormusslornas överlevnad.

Förändringar och konsekvenser

Planförslaget möjliggör för en rad förändringar inom området. Inom den mark som planläggs som natur kommer det vara möjligt att anlägga olika typer av friluftsanläggningar/anordningar, t.ex. gång- och cykelvägar, spänger och grillplatser. Parkområdena vid dammen och lokstallet medger mer anlagda och skötselintensiv åtgärder.

Bostadsmiljö

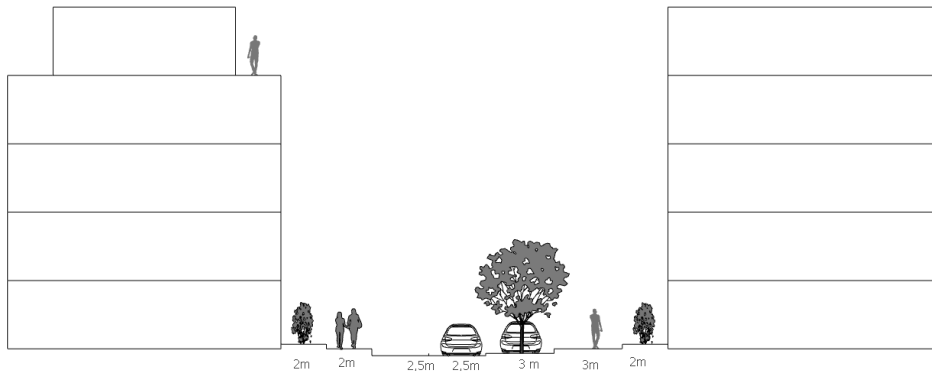
Genom att dels reglera var parkering får placeras och att lekplats ska anordnas inom varje kvarter, skapas förutsättningar för att kvalitativa utemiljöer inom varje bostadskvarter. Grönskande inslag i bostadsmiljön bedöms kunna öka då detaljplanen reglerar maximal andel hårdgjord mark inom kvarteren.

I framtida markanvisningar och avtal kan krav på kvaliteter i gårdsmiljöerna komma att ställas.

Torg och gator

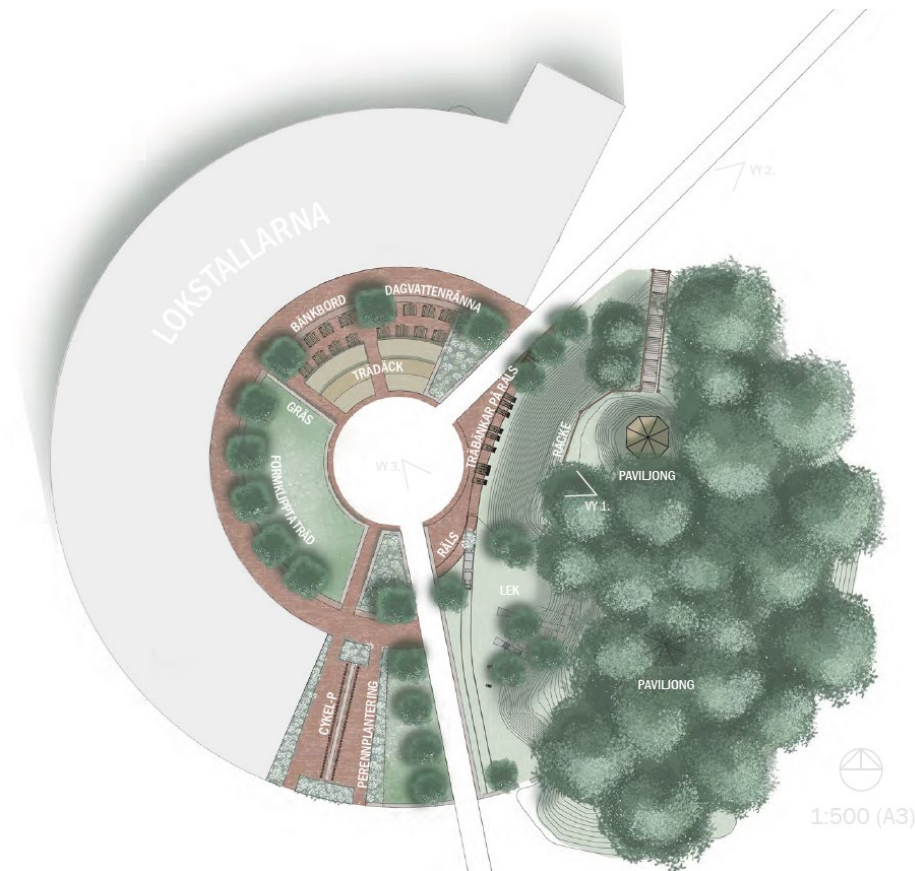
För att bryta upp den hårdgjorda miljön och skapa en intim och trivsamt karaktär föreslås trädplanteringar längs områdets gator. Trädplantering med skelettjordar längs med gator medför flera fördelar med avseende på dagvattenhantering. Varje trädkrona kan magasinera nederbörd och rotsystemet suger dessutom åt sig vatten från kringliggande mark vilket leder till att markens magasineringsskapacitet återhämtas fortare vid längre

nederbördstillfällen. Förutom detta kan träd omhänderta mindre mängder föroreningar.



Förslag av gatusektion med trädplantering och planterbar förgårdsmark.

För att bevara och förmedla en känsla av vad platsen använts till historiskt föreslås att det tidigare formspråket återspeglas i utformningen av torget vid lokstallet. Ytan för den tidigare vändplattan behålls som en öppen plats, en slags mittpunkt där fotgängare och cyklister byter riktning, precis som loken tidigare gjorde. Järnvägsspår kan med fördel användas i gestaltningen för att ytterligare stärka järnvägens tidigare så självklara roll på platsen.



Gestaltningförslag av torget och kullen.

I kyrkogatans fond ligger kullen, strax intill lokstallet. En trappa föreslås placeras i blickfånget, för att leda besökare upp till en paviljong med utsikt över det intilliggande torget. Kullen bidrar med sin unika form och växtlighet till att ge platsen en spännande och trivsamt inramning. Med sin volym gör den inte bara det gröna mer påtagligt utan hjälper även till att skapa en tydlig rumslighet på torget.



Gestaltningförslag med vy mot lokstallet och kullen sett från norr.

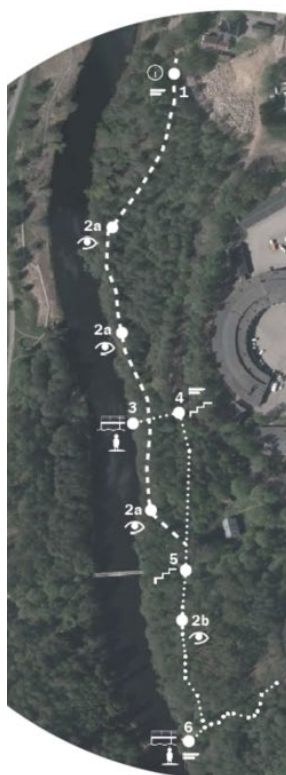
Strandområdet

Svartå strand är ett område rikt på natur och grönska med alsumpskogen och Svartån alldeles intill. Alsumpskogen möjliggör för rekreation och naturnära vistelse men är i dagsläget inte tillgängliggjord för sådana ändamål. På grund av den täta och delvis blöta vegetationen är det svårt att röra sig i alsumpskogen och att komma närmare ån. Med ett nytt område finns nu ett tydligt behov av en anlagd stig med spänger längs vissa sträckor för att kunna erbjuda boende och besökare vistelse i områdets grönaste delar med närhet till vattnet.

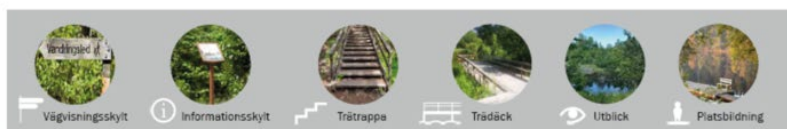
För att stärka kopplingen mellan det nya området och Svartån blir det viktigt att skapa både visuella och fysiska länkar ner till vattnet. Genom tydliga siktlinjer och en möjlighet för människor att ta sig ner till vattnet stärks upplevelsen av och möjligheten att utnyttja det vattennära läget.

En skötselplan för strandområdet håller på att tas fram. Syftet är att identifiera höga naturvärden och ge förslag på hur området kan utvecklas och skötas.

Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling



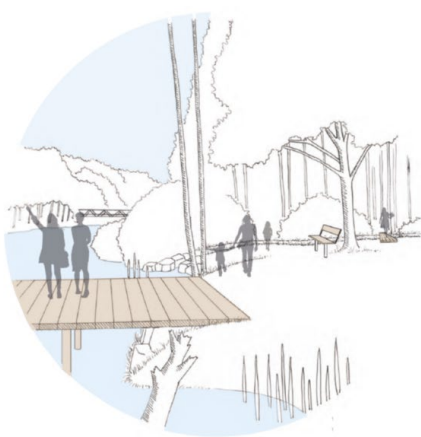
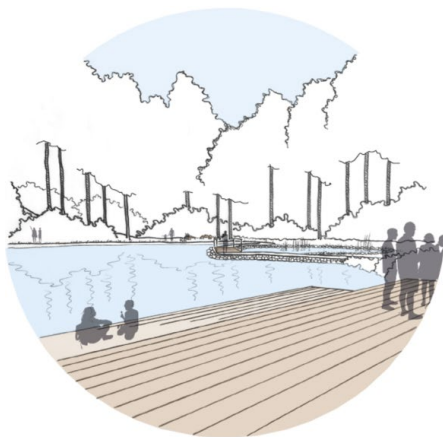
- 1** Norra entrén till naturstigen förses med informationsskylt och vägvisningsskylt.
- 2** 2a - Utblickar mot vattnet. Här röjs sly och mindre träd bort för att skapa en vy mot Svartån.
2b - Vy av berget. Här röjs sly och mindre träd bort för att framhäva bergsväggen.
- 3** På denna plats finns en gammal bod och en brygga som båda tas bort. Bryggan ersätts av ett nytt trädäck. På trädäcket placeras en bänk. Den befintliga stigen fram till platsen röjs upp och breddas. Platsen städas från skräp.
- 4** Här tar man sig ner från gång- och cykelvägen till platsbildningen (punkt 3) och naturstigen. På grund av den branta lutningen och den påtagliga höjdskillnaden byggs här en trätrappa. Här placeras även en vägvisningsskylt.
- 5** Här korsar naturstigen gång- och cykelvägen. För god tillgänglighet krävs en trappa på var sida av gå-vägen.
- 6** Vid denna platsbildning byggs ett trädäck som leder besökaren ut över vattnet. På trädäcket placeras en bänk. Här placeras även en vägvisningsskylt som visar riktningen för naturstigen och den stig som leder upp till dagvattendammen.



Förslag på hur strandområdet kan utformas med bland annat spänger och bryggor.

Området kring dammen

I området utvecklas befintlig dagvattendam och dess närområde till en plats där man kan vistas och komma nära naturen och vattnet i dammen. Promenadstigar leder besökare runt dammen och fram till naturstigen som i sin tur leder vidare ner till Svartån. Området kan kompletteras med rekreativa värden i form av en grillplats med bänkbord och intill denna en hinderbana i trä. Vid dammen anläggs ett trädäck som låter besökare komma hela vägen ner till vattnet i dammen för att på ett bekvämt sätt ta in vattnet och miljön på nära håll. För att kunna hantera en utökad dagvattenvolym föreslås dammen breddas och kompletteras med en fördamm som fungerar som sedimentationsdamm.



Illustrationer över möjlig utformning av soldäck vid damm t.v. och brygga vid Svartån t.h.

För de vattennära åtgärderna krävs anmälan och eventuellt tillstånd som söks via Länsstyrelsen. Eftersom planområdet har ett strandskydd på 100 meter vid normalt vattenstånd inbegriper strandskyddsområdet stora delar av alsumpområdet. Strandskyddet upphävs inom planområdet, förutom inom användningarna natur och park samt vattenområde.

Ett område som däremot kommer att påverkas i en högre grad av exploatering är det sandområde vid järnvägsspåren som är lokaliserat längs planområdets östra sida, och som är utmärkt som område 1 i naturinventeringen. För detta område planerar kommunen kompensera förluster av naturvärdena genom att anlägga sandområden på fler likvärdiga platser inom tätorten.

Mark och geoteknik

Topografi och jordlagerföljd

I de östra delarna av området är det relativt flackt, närmast järnvägen. Det sluttar sedan nedåt mot ån, i väst. På vissa ställen brantare än på andra.

Marknivån vid de gamla och nya utförda undersökningspunkterna varierar mellan +106,2 och +125,5.

Enligt SGU:s jordartskarta består marken inom utredningsområdet av fyllning, svämsediment (ler-silt), glacial lera, glacial silt och morän. Ytliga lager av torv förekommer inom de nordliga delarna av sumpskogen. Berg i dagen förekommer lokalt inom områdets höjdområden.



SGU jordartskarta hämtad 2021-01-22.

Enligt utförda undersökningar stämmer jordartskartan i huvudsak väldigt bra.

Inom område med fyllning enligt jordartskartan utgörs marken överst av fyllnadsmaterial med en mäktighet varierande mellan 0,5 – 3 m. Fyllnadsmaterialet består i huvudsak av sand, lera, humus och silt. Lokalt förekommer även kolrester.

Den naturliga jorden inom området är mycket skiktad och varierande men består i huvudsak av lera, lerig silt och siltig lera. Inom område med svämsediment i jordartskartan utgörs marken i huvudsak av sand.

Leran inom området har en korrigerad odränerad skjuvhållfasthet varierande mellan 30 och 60 kPa, en vattenkvot varierande mellan 23 till 39 % och en konflytgräns varierande mellan 37 och 56 %.

Sonderingsstopp har erhållits på djup varierande mellan 5 till 23 m under markytan utan att bekräfta berg. Utifrån SGUs jorddjupskarta samt utförda sonderingar bedöms att djup till berg är minst intill de lokala höjdpartierna samt i den södra delen av området.

Grundvatten

Djup till grundvattnet har mätts i 15 installerade grundvattenrör vid två tillfällen under våren 2021 och varierar mellan 0,21 meter ovan markytan och 8,53 meter under markytan. Grundvattennivåer varierar mellan +106,2 och +113,7. Generellt är grundvattnet grundare i alsumpområdet och djupare åt öster.

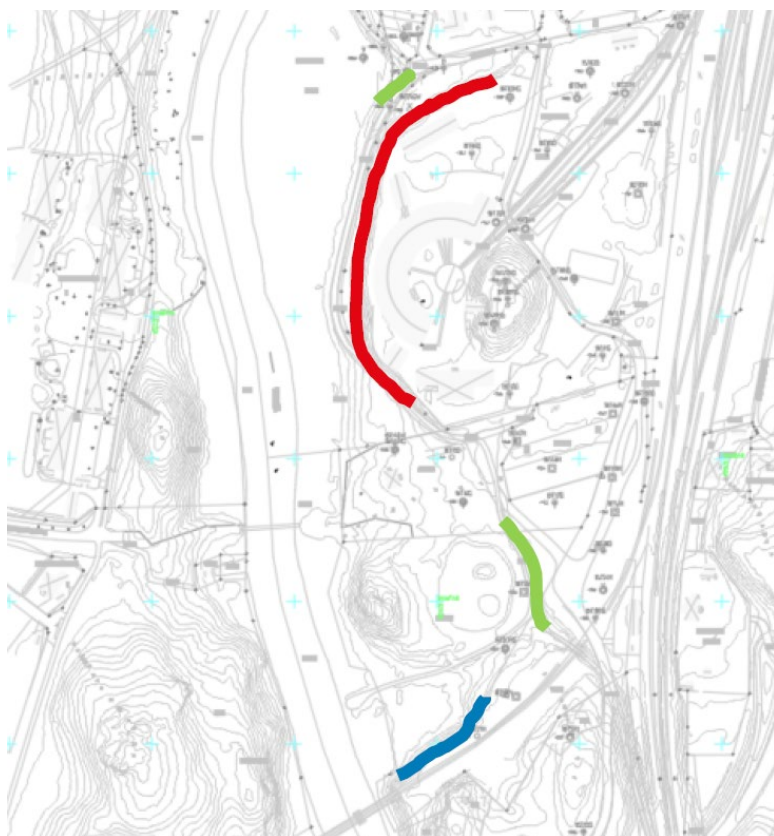
Stabilitetsförhållanden

Stabilitetsberäkningar har utförts för att utreda om de befintliga slänterna inom undersökningsområdet uppfyller gällande totalstabilitetskrav. Tre områden bedöms som instabila.

Röd linje: Slänten är instabil i dagsläget ca 4 m från släntkrön. Tydliga tecken på rörelser i form av lutande träd och erosion kan observeras på släntens yta. Åtgärder så som terrassering, utfläckande av slänt eller gabionmur erfordras.

Grön linje: Slänt har i dagsläget ej tillfredsställande stabilitet. Glidytorna är dock ytliga så konsekvensen av ett stabilitetsbrott är inte så stora. För slänt i anslutning till dammen erfordras åtgärder, förslagsvis genom terrassering, att slänten fläckas ut eller att en tryckbank anläggs (d.v.s. utfyllning av massor i släntfot).

Blå linje: Stabiliteten för den befintliga järnvägsbanken har ej utretts. Tecken på rörelser i släntens har dock observerats. Undersökning av järnvägsbankens uppbyggnad och grundläggning är nödvändigt för att utreda dess stabilitet.



Tre områden med instabilitet.

Sättningsförhållanden

Förekommande lera inom området har utifrån utförda CPT-sonderingar utvärderats som överkonsoliderad med mellan 50 - 300 kPa.

Överkonsolideringsgraden är störst i lerans överkant och avtar mot djupet. En överkonsolidering på 50 kPa motsvarar ca 2,5 m uppfyllnad, beroende på tunghet hos materialet som används vid uppfyllnad. Detta innebär att så länge framtida permanenta laster på marken understiger 50 kPa uppkommer endast mindre sättningar. Detta behöver undersökas mer i detalj i kommande skeden efter att planerade markhöjningar och byggnader är fastställda.

Förslag på grundläggning

Inom området planeras flerfamiljshus med våningsantal över 4. För dessa rekommenderas pålgrundläggning. När byggnaders lägen är bestämda bör pållängder fastställas. Detta kan göras med t.ex. hejarsondering eller slagsondering.

Schakt och fyllning

Inom området planeras schaktsanering med förflyttningar av befintliga massor. Ifall underjordssgarage/källare byggs medför detta schakter på ca 3 - 5 m djup. Schaktbotten ligger då under de i dagsläget uppmätta grundvattenytorna. Detta kan medföra risk för piping och bottenuppträckning. Eventuella lösningar på detta skulle kunna vara grundvattensänkning eller tätspons. Vid behov av grundvattensänkning krävs utförlig hydrogeologisk undersökning för omgivningspåverkan, detta gäller främst påverkan på Östra stambanan.

Vid önskemål av markhöjningar inom området skall samråd ske med sakkunnig geotekniker.

Vibrationer

Området exponeras för markvibration från järnvägen. WSP genomförde i samband med den fördjupade översiktsplanen 2012 en utredning kring markvibrationerna. Mätresultaten visar på normala vibrationsnivåer vid de planerade bostadskvarteren. Av mätresultaten kan man konstatera att enstaka tunga godstågspassager kan ge upphov till kännbara vibrationer i kvarteren närmast spåren. Inom 30-40 meter bör bostäder ej uppföras, vilket är i linje med aktuellt planförslag.

Vibrationernas skadedrivande effekt på planerad bebyggelse bedöms som mycket ringa eller helt obefintliga. Bedömningen är att förväntade vibrationsnivåer i planerad bebyggelse inte föranleder några vibrationsdämpande åtgärder.

Arkeologi

Östergötlands museum genomförde under våren 2019 en arkeologisk etapp 1 utan KML-beslut. Inget av arkeologiskt intresse framkom i samband med utredningen varför några ytterligare åtgärder ej anses vara nödvändiga.

Kulturmiljö

Förutsättningar

Enligt Mjölby kulturmiljöinventering från 2020 tillhör en stor del av planområdet Mjölby järnvägsområde med stationshuset, stadshotellet, banvallar osv. Inom planområdet finns flera objekt som pekas ut i inventeringen så som en vattenhäst, lokstallet, tegelmästarbostaden och järnvägsbron.

t.h. Mjölby järnvägsområde i gult, vattenhäst (1), lokstallet (2), tegelmästarbostaden (3), järnvägsbron (4).



Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling



Lokstallet.



Vattenhästen.



Järnvägsbron.



Tegelmästarbostaden.

Fredriksson arkitektkontor AB genomförde under 2020 en exteriör antikvarisk förundersökning av lokstallet.

Berättelsen om järnvägssamhället Mjölby utgör en av stadens viktigaste profilberättelser och är starkt identitetsskapande för orten. Lokstallet har som värdebärande del i denna berättelse ett särskilt lokalhistoriskt värde.

Lokstallet i Mjölby utgör ett exempel på en järnvägsarkitektur skapad av SJ:s chefarkitekt Folke Zettervall under det tidiga 1900-talet och karaktäriserad av borgliknande tegelfasader med få men kraftfulla dekorativa element. Relativt

omfattande ändringar av lokstallets exteriör har genomförts och det finns idag ett flertal lokstall både regionalt och nationellt som bättre speglar den här typen av järnvägsarkitektur från det tidiga 1900-talet men byggnadens huvudsakliga karaktär är bevarad och den bedöms ha arkitekturhistoriska värden. Med relativt enkla medel skulle även den ursprungliga karaktären kunna stärkas.



Det fullt utbyggda lokstallet 1930 (Samlingsportalen/Digitalt museum).

Sammanfattningsvis bedöms lokstallet i Mjölby vara en särskilt värdefull byggnad som avses i 8 kap. 13 plan- och bygglagen. Kopplat till den omgivande miljön finns särskilda järnvägshistoriska värden.

Värdebärande delar i miljön

- Rundloksstall.
- Ett visst kulturhistoriskt värde finns kopplat till den äldre ekonomibyggnad i sydväst med takkonstruktion av järnvägsräls som ett välbevarat exempel på en enkel bruksbyggnad inom en lokbangård.
- Vattenhäst, kran från vilken man tog vatten till ångloken, placerad vid spårområdet i norr.
- Bevarade spårdragningar från tidigare vändskiva på gårdsplanen ut mot spårområdet i nordöst.
- Granitblock i mark på gårdsplan som markerar formen av den tidigare vändskivan.
- Äldre belysningsstolpar.

Värdebärande delar i lokstallet

- Halvcirkelformad plan karaktäristiskt för rundloksstall.
- Bara tegelfasader.
- Mönstermurning i tegelfasader.
- Gavlarnas form och murade pilastrar.
- Murade konsolfriser i fasader.
- Takform samt låg mezzaninvåning för tidigare fönsterband.

- Samtliga portöppningar. Portöppningarnas form, volym och placering. Karaktäristiska fasade avslut.
- Fönstersättning och fönsteröppningars ursprungliga form och volym i mur.
- Kvarvarande ursprungliga småspröjsade fönster i trä och järn.

Rekommendationer för bevarande och utveckling

Generellt rekommenderas att samtliga för miljön och byggnaden värdebärande karaktärsdrag och detaljer tillvaratas vid utveckling. Lokstallet utgör givetvis det tyngst värdebärande inslaget i miljön genom dess mycket goda förmåga att spegla området historia, men även övriga delar som vattenhäst, delar av tidigare spår, äldre belysningsstolpar samt spåren efter vändskivan bidrar till läsbarheten av platsen som en tidigare lokbangård.

En del påtagliga exteriöra förändringar har gjorts av lokstallet som resulterat i en till viss del förvanskad karaktär. De vitmålade fasaderna överensstämmer illa med den tunga tegelborgsliknande arkitektur som var typisk för lokstallet och liknande järnvägsbyggnader under det tidiga 1900-talet. På sikt bör färgen tas ned och tegelfasaderna rengöras och blottläggas i helhet. Vid framtida fönsterbyten bör nya större partier som bättre överensstämmer med de ursprungliga tillverkas. Den utvändiga grönblå kulören kan med fördel ersättas av en mer tidstypisk kulör, till exempel brunt, mörkt kromoxidgrönt eller järnoxidrött.

Förändringar och konsekvenser

Lokstallet

För lokstallet rekommenderas rivningsförbud samt förvanskingsförbud i detaljplan enligt PBL 8 kap. 13 §. Dessa bestämmelser läggs in i plankartan.

- r - Byggnaden får inte rivas (PBL 4 kap. 16§ punkt 4)
- q1 - Särskilt kulturhistoriskt värdefull byggnad som omfattas av PBL 8 kap. 13 §. Byggnadens ursprungliga och värdebärande exteriöra karaktärsdrag i form av halvcirkulär planform, takform, tegelfasader med ursprunglig detaljering samt port- och fönsteröppningarnas ursprungliga form och volym ska bevaras, underhållas och får inte förvanskas (PBL 4 kap. 16§ punkt 3)

Tegelmästarbostaden och järnvägsbron

Tegelmästarbostaden utgör en kulturhistorisk värdefull byggnad då den vittnar om Mjölbys forna tegelbruksindustri. Följande bestämmelser föreslås.

- r - Byggnaden får inte rivas (PBL 4 kap. 16§ punkt 4)
- q2 - Särskilt kulturhistoriskt värdefull byggnad som omfattas av PBL 8 kap. 13 §. Byggnadens ursprungliga och värdebärande exteriöra karaktärsdrag i form av tegelfasader, takform och fönstersättning ska bevaras, underhållas och får inte förvanskas (PBL 4 kap. 16§ punkt 3)

För att hålla ett respektavstånd föreslås att marken framför villan förses med bestämmelsen att området inte får förses med byggnad (prickmark). En maximal fasadlängd om 17 meter föreslås även för att anpassa skalan till villan och smälta in i omgivningen.

Följande bestämmelser föreslås för järnvägsbron

- Bron får inte rivas (PBL 4 kap. 16§ punkt 4)
- Särskilt kulturhistoriskt värdefull bro som omfattas av PBL 8 kap. 13 §. och att dess ursprungliga karaktärsdrag i form av fackverkskonstruktion av nitade järnplåtar, volym, bågform och snedstag, fundament av murad natursten ska bevaras, underhållas och får inte förvanskas (PBL 4 kap. 16§ punkt 3)
- Bygglov krävs även för åtgärder på brokonstruktionen

Offentlig och social service

Inom planområdet finns idag bilservice, bussbolag, träningsstudio och frisör inom befintligt lokstall. Planförslaget medger en ny förskola samt utveckling av centrumverksamheter inom lokstallet.

Sociala aspekter

Området innehåller idag endast arbetsplatser inom befintligt lokstall. Området nyttjas för rekreation sporadiskt, dock begränsat då stora delar är igenväxta och svårtillgängliga. Förutom lokstallet saknar området målpunkter.

Planförslaget innebär tillskott av både bostäder, service och förskola samt utveckling av natur- och parkområden, vilket bedöms vara positivt för den sociala dimensionen.

Jämlikhet och mångfald

Planförslaget möjliggör ett område där bostäder, arbetsplatser och service integreras vilket bidrar till en levande miljö med befolkade gaturum och platser. Närheten till stadens olika funktioner, såsom bostäder, arbetsplatser, service och kollektivtrafik underlättar för att alla ska ha goda förutsättningar att få ihop ett fungerande vardagsliv. En blandning av bostadsstorlekar och upplåtelseformer i en stadsdel skapar möjlighet att bo kvar i ett område, även om kraven och behoven på en förändras.

En planering med många olika gröna ytor i närheten av bostäder och säkra gång- och cykelvägar som underlättar kopplingen mellan olika målpunkter såväl inom närområdet som mellan stadsdelarna är en viktig aspekt i att skapa en hållbar stadsdel. Transportlänkarna ska fungera för en bra befolkning med olika förutsättningar att ta sig fram i stadslandskapet oavsett om man har bil, åker kollektivt, går eller cyklar.

Barnperspektivet

Planförslaget bedöms vara positivt ur ett barnperspektiv då närmiljöns olika karaktärer kan uppmuntra till lek, rekreation och pedagogik. Området kring Svartån kommer tillgängliggöras och skapa möjligheter för både barn och vuxna att komma nära Svartån. Samtidigt skapas en park med lekplats intill torget vid lokstallet och vid dagvattendammen. Då endast parkering tillåts inom en begränsad yta inom respektive kvarter, skapas förutsättningar till kvalitativa bostadsnära ytor som kan nyttjas för exempelvis lek. Inom varje kvarter ska minst en lekplats anordnas.

Gatorna utformas med smala körfält vilket bedöms vara hastighetsdämpande. Samtidigt planeras separata gång- och cykelbanor längs alla gator, vilket gör trafikmiljön säker. I och med nya broförbindelser över Svartån för gång- och cykel skapas säkra och gena kopplingar till Lundbyområdet.

Trygghet

Då stora delar av området idag är otillgängligt, obefolkat och inte upplyst kan det ge en känsla av otrygghet.

I planförslaget regleras bebyggelse och entréer mot gatorna, vilket bedöms öka tryggheten i gaturummet. Planförslaget innebär att det skapas tydliga gränser mellan offentlig och privat mark, vilket bedöms leda till en trygg miljö och underlätta orienterbarheten. Då flera gång- och cykelstråk planeras i området

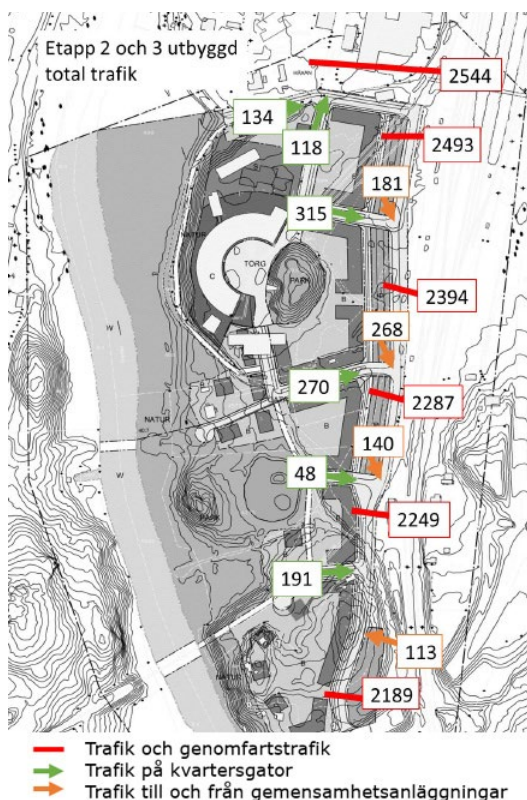
ges möjlighet att välja alternativa vägar beroende på målpunkt och tid på dygnet.

Även belysning av den nya stadsdelen är viktigt för att skapa en ökad trygghet. Det är särskilt viktigt att den gemensamma parkeringen mot järnvägen belyses och gestaltas väl för att inte bli svår att överblicka. Parkeringens närhet till bostäder och gång- och cykelstråk längs Magasinsgatan bedöms dock främja tryggheten.

Gator och trafik

Gatunät och biltrafik

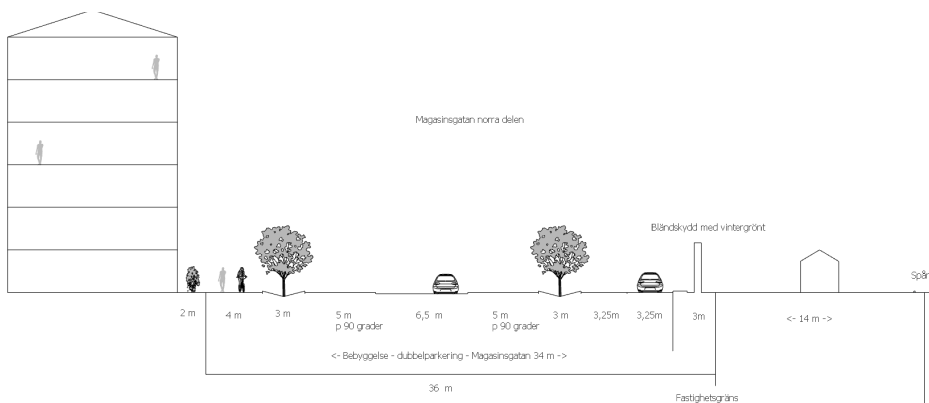
Då området i stort saknar gator kommer nya gator att anläggas i takt med att området byggs ut. Gatunätet föreslås ansluta till Kyrkogatan och Nygatan i norr samt Järnvägsgatan i söder. Magasinsgatan byggs ut längs hela planområdets östra del och blir den primära gatan för trafiken in och ut i området. Magasinsgatan föreslås i framtiden förlängas och ansluta Kungsvägen i norr. Magasinsgatans gör att den interna trafiken i Mjölby centrum påverkas. En trafiksimulering har tagits fram med utgångspunkt i att Magasinsgatan förlängs och att hela området för den fördjupade översiktsplanen byggs ut.



Total trafikbelastning inom planområdet (ÅDT) då hela området för fördjupade översiktsplanen byggs ut.

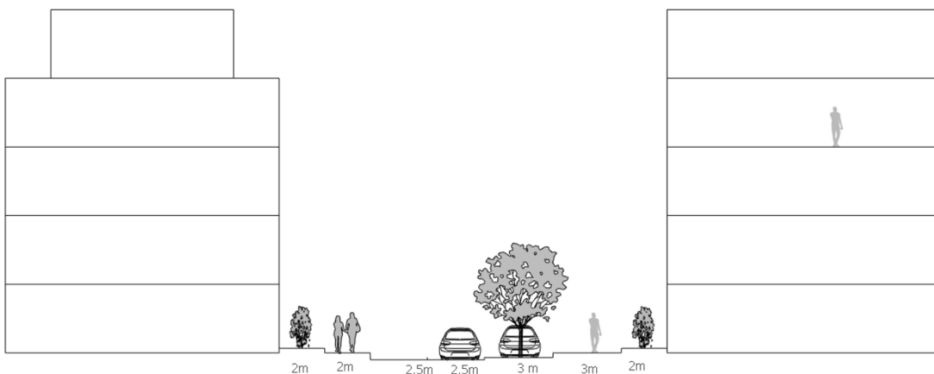
Mot järnvägen blir gaturummet relativt brett eftersom flera funktioner ska in. Här rymms Magasinsgatan, dubbla trädtrader, dubbelparkering samt gång- och cykelbana. För att bryta upp sektionen och den hårdgjorda karaktären är det viktigt att trädplantering kommer till stånd.

Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand) Samrådshandling



Principsektion av Magasinsgatan.

Kvartersgatorna utformas utifrån ambitionen att skapa trevliga gaturum där hastigheterna hålls nere. Längs ena körriktningen finns trädplantering och möjlighet för parkering samt avfallshantering i nedsänkta kärl. Separat gång- och cykelbana på ena sida och trottoar på andra gör att tillgängligheten är god för oskyddade trafikanter. Framför bebyggelsen reserveras en förgårdszon på två meter för cykelparkering och utskjutande entrépartier, trapphus, burspråk samt plantering.



Principsektion av kvartersgata.

Kyrkogatan förlängs in till lokstallet och behåller samma körfältsbredd som norr om planområdet. I övrigt känns sektionen igen från övriga lokalgator.

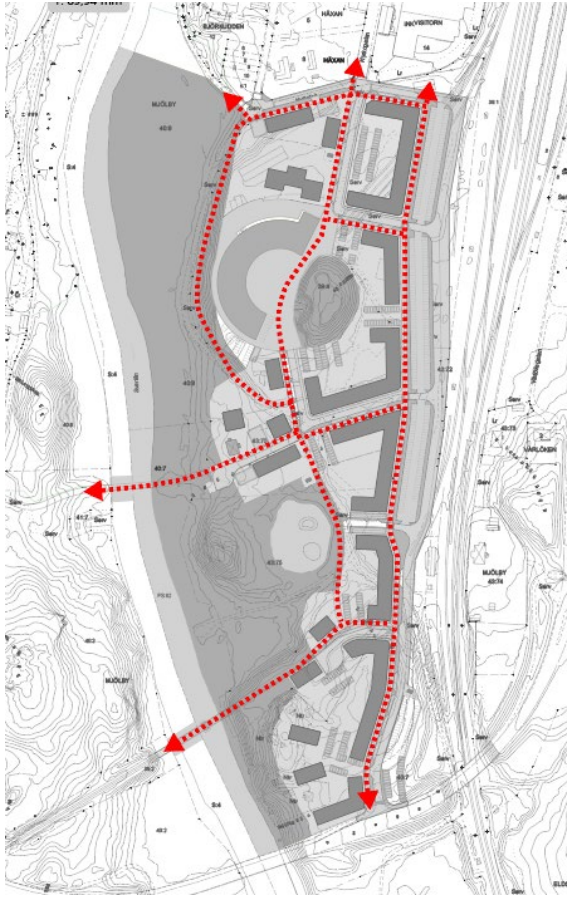
Nygatan väster om Kyrkogatan föreslås bli enkelriktad österut. På så sätt blir Nygatan en naturlig förlängning av den idag enkelriktade Södra strandvägen.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägar saknas idag inom området. Däremot finns goda förutsättningar för gång och cykeltrafik då det både norr och söder om planområdet finns separata gång- och cykelbanor. I öst- västlig riktning är gång- och cykeltrafiken hänvisad till passager vid resecentrum eller Järnvägsgatan.

I området ska det vara lätt att välja gång- och cykel framför bilen. Ett gent och kontinuerligt nät av gång- och cykelbanor föreslås längs områdets kvarter och

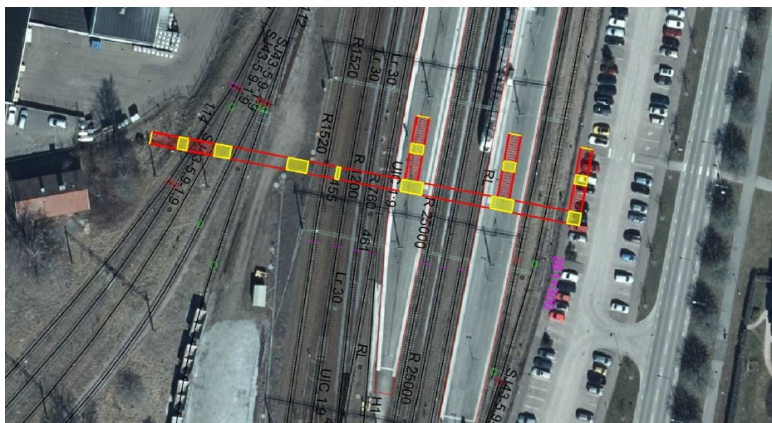
park- och naturstråk. På torget framför lokstallet undviks genomfartstrafik genom att endast gång- och cykel tillåts.



Förslag på separata gång- och cykelbanor i röstreckat.

Då området saknar bra förbindelser över Svartån föreslås två broar för gång- och cykeltrafik. Den befintliga järnvägsbron rustas upp och en ny bro byggs i förlängningen av befintligt fjärrvärmestråk som går genom området och över Svartån. Möjligen kan fjärrvärmebrons befintliga brofundament nyttjas för en ny gång- och cykelbro.

För att minska barriäreffekten åt öster finns möjligheten att i en framtida detaljplan möjliggöra för en bro över järnvägen, strax norr om Nygatan. Det är även möjligt att göra anläggna trappor ner till perrongerna, vilket gynnar resande till fots och kollektivtrafik. Brons utformning och läge har utretts av Trafikverket under 2021.



Förslag på placering av bro. Trafikverket 2021.

Kollektivtrafik

Närmaste hållplats för kollektivtrafik är Mjölby resecentrum som ligger ca 400 norr om planområdet. Närheten till både tåg och buss gör att boende inom Svartå strand kommer ha goda förutsättningar för ett hållbart resande.

Magasinsgatan dimensioneras för busstrafik och blir vid en förlängning till Kungsvägen ett potentiellt stråk för kollektivtrafiken i framtiden. Då Trafikverket planerar att bygga ut en ny plattform för pendeltågstrafik på västra sidan av järnvägen vid resecentrum, finns goda skäl till att även trafikera Magasinsgatan med buss. Kommunen planerar att bygga ut resecentrum intill plattformen med torgytor och plats för bland annat angöring och cykelparkering. Östgötatrafiken utreder nu den framtida utvecklingen av stadstrafiken och huruvida Svartå strand kommer att trafikeras.

Parkering och angöring

Bostadsparkering

Då planen medger många bostäder behöver ett stort antal parkeringsplatser hanteras. Föreslagen parkeringslösning syftar till att frigöra gårdsytor för de boende att vistas på, istället för att merparten av ytan används för parkering. För att uppnå detta och samtidigt effektivisera ytbehovet föreslås bostadsparkering dels lösas i en gemensamhetsanläggning, dels i respektive kvarter och längs gatorna. Gemensamhetsanläggningen täcker ca 50% av parkeringsbehovet och placeras längs Magasinsgatan (T₁). Resterande parkering löses inom kvarteren inom anvisad plats.

Föreslagna parkeringstal följer de principer och lösningar som föreslås i vägledning för parkeringar i planeringen som kommunen håller på att ta fram.

Samordning av parkeringsplatser mellan olika fastigheter (och/eller kvarter) kan normalt jämna ut behovs- och beläggingsvariationer över tiden och ger ett totalt sett mer effektivt utnyttjande av parkeringarna. Detta leder till ett lägre samlat parkeringsbehov och det parkeringstalet kan minskas med 15% för bostäder. I föreslagen gemensamhetsanläggning finns också potential att anordna bilpool. Med bilpoolslösningar där alla bostäder är anslutna minskar det totala parkeringsbehovet ytterligare med 10%. En total reduktion på 25% är utgångspunkten i planförslaget. I flera kvarter möjliggörs också för nedsänkt

parkeringsdäck i två plan, vilket möjliggör ett ännu mer effektivt markutnyttjande.

Zon	Cykelparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA				Bilparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA			
	Låsbart utrymme under tak för boende	Utomhus vid entré för boende och besökare	Totalt	Generellt utrymmesbehov för parkeringarna	För boende	För besökande	Totalt	Generellt utrymmesbehov för parkeringarna
Lägenheter BOA > 35 m ²	20	5	25	50 m ²	8,6	0,9	9,5	240 m ²
Smålägenheter BOA max 35 m ²	28	9	37	72 m ²	5	0,5	5,5	125 m ²

Cykel- och bilparkeringstal för flerbostadshus, exklusive reduktion för samordning och bilpool.

Verksamheter och förskola

Det framtida parkeringsbehovet för lokstallet har bedömts utifrån en kombination av 50% kontor och 50% handel. Detta genererar ett totalt parkeringsbehov av ca 90 parkeringsplatser, som föreslås placeras längs lokstallets utsida. Förskolans parkering för personal och plats för hämta/lämna föreslås i anslutning till förskolan. Ett visst samutnyttjande mellan lokstall och förskola bör vara möjligt.

Zon	Cykelparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA				Bilparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA			
	Låsbart utrymme under tak för anställda	För föräldrar och barn	Totalt	Generellt utrymmesbehov för parkeringarna	För anställda	För föräldrar m.m.	Totalt	Generellt utrymmesbehov för parkeringarna
Mjölby	12	17,5	29,5	60 m ²	5,3	7,4	12,5	313 m ²

Cykel- och bilparkeringstal för förskola.

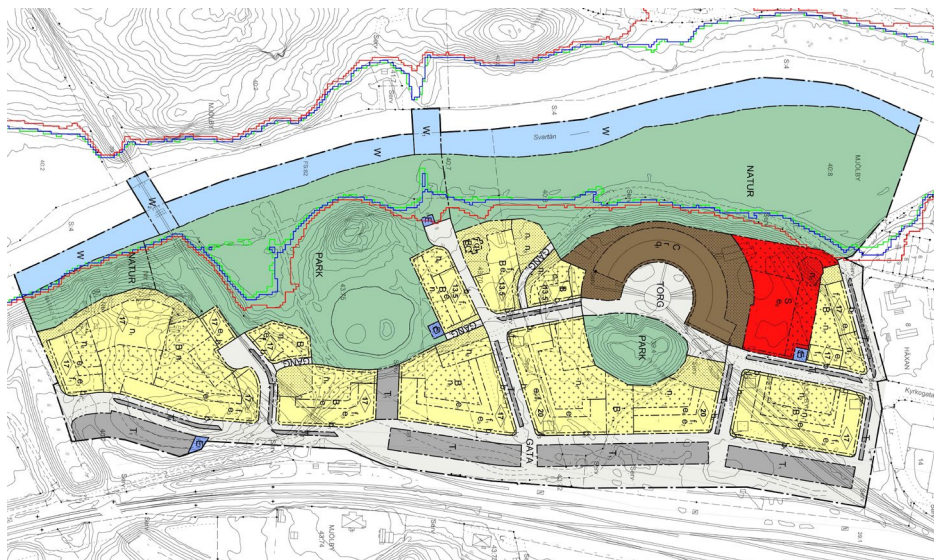
Miljö- och riskfaktorer

En samlad bedömning av den inverkan som detaljplanens genomförande bedöms medföra på miljön, hälsan och hushållningen med mark, vatten och andra naturresurser har gjorts under rubriken Miljöbedömning – *Behov av strategisk miljöbedömning*. Bedömningen har resulterat i att en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. Nedan beskrivs kort de faktorer som behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Översvämning

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) genomförde 2015 en översvämningskartering utmed Svartån genom Mjölby och aktuellt planområde med nivåer för 100-årsregn, 200-årsregn samt beräknat högsta flöde (10 000 år). 100-årsflödet och 200-årsflödet har klimatanpassats för den flödessituation som förväntas gälla vid slutet av seklet.

Aktuellt planområde berörs av översvämningsrisker inom park- och naturområdena. Kommunen bedömer förslaget som lämpligt ur ett översvämningsperspektiv då kvartersmarken inte ligger inom MSB:s kartering. Risk för erosion, skred och ras får studeras vidare i projektering av området.



Planförslaget och översvämningskartering utifrån befintliga höjder med 100-årsflöde (grön), 200-årsflöde (blå) samt högsta beräknade flöde (röd). Källa: MSB

Dagvattenhantering och mkn för vatten

Fördröjning och rening av dagvatten inom planområdet föreslås i alsumpskogen för den norra halvan av markområdet och i dammen för den södra halvan. Från dammen och alsumpskogen går vattnet sedan mot Svartån som är recipienten. Förutom dagvatten inom planområdet, tar området även hand om tillkommande dagvatten från mark norr om området samt från mark öster om järnvägen genom en dagvattenledning. För dammens utökade kapacitet planeras en fördamm, en så kallad miljödamm, där en första rening sker innan det släpps vidare till huvuddammen. Vattnet förs vidare mot recipienten genom öppna diken som kan översvämmas när exempelvis skyfall inträffar. En befintlig svacka sydväst om befintlig damm kan också användas om behovet uppstår.

För att alsumpskogen ska kunna nyttjas för dagvattenhantering vid ökad nederbörd och vid ökad exploatering planerar kommunen anlägga så kallade torrdammar (svackdiken) strax väster om lokstallet och gång- och cykelbanan. Torrdammarna syftar till att fördröja ökat dagvatten. Dagvattnet ska sedan meandra genom alsumpskogen och vidare mot recipienten Svartån.

Med grund i utförda dagvattenutredningar bedöms alsumpskogen kunna klara av en ökad mängd dagvatten som tillkommer i och med exploatering av området. Detta ställer dock krav på att torrdammar upprättas för att fördröja vattnets ytterligare innan det når recipienten. Genom att öka fördröjningsmöjligheterna i torrdammar men också i utökad dagvattendamm, är det mycket troligt att riktvärden för miljö kvalitetsnormer för vatten kan hållas under kommunens satta riktlinjer trots att exploateringen medför ökade föroreningar. Torrdammarnas lokalisering och utformning behöver ske utifrån befintliga naturvärden, t ex med hänsyn till alar med socklar.

För att minska belastningen på dagvattennätet införs en bestämmelse som reglerar att maximalt 65% av fastighetsytan inom kvartersmark för bostad får hårdgöras. Höjdsättningen av området kräver även att kvartersmark ska ner mot gatumark.

Markföroreningar

Stora delar av området är förorenat, särskilt kring lokstallet men föroreningar finns också längs med stickspåret mot Hästholmsbron och spårområdet. Många uppmätta halter ligger över riktvärden för bostäder och annan känslig markanvändning. Bland annat har det hittats PAH:er vars värden överstiger riktvärden för mindre känslig markanvändning. Arsenik överstiger riktvärden för bostäder och har hittats i områden där bostäder planeras i norr. Vid lokstallet har metaller som överstiger riktvärden för bostäder uppmätts. Petroleumföroreningar och farligt avfall har hittats vid lokstallet. Bly har hittats öster om kullen vid lokstallet och barium framför lokstallet. Halterna för dessa ämnen ligger över riktvärden för bostäder.



Rutat område visar var efterbehandling krävs avseende jordlager belägna mellan nuvarande markyta ner till 1,5 meter under projekterad markyta. Mörkgrå yta under rutnätet visar var efterbehandling kommer krävas även i jordlager belägna mer än 1,5 meter under projekterad markyta.

Sanering av förorenad mark kommer ske etappvis, i stort sett från norr till söder. Syftet med denna uppdelning är att kunna sanera ett område medan markarbeten och utbyggnad kan påbörjas för ett redan färdigsanerat område. Etappindelningen har tagits fram med befintliga vägar och kommande vägar i beaktande, så att dessa kan utnyttjas under både pågående sanering. Saneringen innebär att planområdet blir en säkrare miljö för människor, djur och natur. Saneringen skapar förutsättningar för att det dagvatten som kommer från planområdet och når recipienten Svartån har en lägre risk att vara förorenat. Marksaneringen innebär även ett närmande av måluppfyllelse av det nationella miljömålet giftfri miljö.

Naturvärden

Planområdet består av flera olika typer naturområden. I väster dominerar naturmark med alsumpskogen i nordväst och en blandskog i sydväst. Allra längst i söder ligger tomter med fritidshus och dagvattendammen är belägen strax norr om fritidshusområdet. I den östra delen av planområdet är naturmarken mer splittrad av byggnader och vägar. Av vikt att nämna finns en beväxt kulle vid lokstallet som bryter av det plana öppna området, samt ett grus och sandområde längs stickspåret och spårområdet som innehar biotopvärde samt naturvårds-, rödlistade och fridlysta arter lever här. De blöta områdena, det vill säga alsumpskogen och området vid dammen, är viktiga levnadsplatser för bland annat groddjur. Även strandlinjen mot Svartån är viktig att beakta då fridlysta och rödlistade musselarter har inventerats i ån. Skuggning och lugn, orörda sediment är viktiga faktorer för musslornas fortlevnad.

Exploateringen kommer främst ske på den östra halvan av planområdet. Det område som lär påverkas mest, till och med försvinna till förmån för bostäder och infrastruktur är grus- och sandområdet. Kompensationsåtgärder blir här viktiga. I övrigt kommer området med fritidshus exploateras, men inga större värden finns i det området. Syftet med detaljplanen är även att öka tillgängligheten till alsumpskogen och ån. Anläggning av spänger och bryggor kan bli aktuellt och här är det av vikt att vattentillståndet inte försämras så att musslornas habitat inte påverkas negativt.

Strandskydd

För Svartån råder ett strandskydd (enligt 7 kap 13 § Miljöbalken) på 100 meter. Generellt betyder detta att strandskyddet omfattar land- och vattenområden 100 meter från stranden vid ett normalt vattenstånd. Syftet med strandskyddet är att trygga det allmänna friluftslivet samt att bevara goda livsvillkor för djur och växter, både på land och i vattnet.

Strandskyddslagen som trädde i kraft 1 augusti 2009 innebär att strandskyddsfrågan skall prövas varje gång en ny plan i strandskyddslagen skall ersätta en tidigare gällande plan – även om den tidigare planen inneburit att strandskyddet upphävts.



Strandskyddet inom streckad linje. Planområde inom heldragen linje.

Förändringar enligt planförslaget

Planområdet ligger delvis inom strandskyddszonen på 100 meter. Ett upphävande av strandskyddet inom 100 m från stranden planeras för all markanvändning utom NATUR, PARK och W₁. I planförslaget anges en bestämmelse angående upphävande av strandskyddet inom planområdet.

För att det ska vara möjligt att uppföra nya byggnader m.m. inom strandskyddat område krävs att det finns särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken och att strandskyddets syften inte påverkas negativt.

Planen åberopar följande särskilda skäl:

Aktuellt område bedöms vara ett *område som behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse*, en åtgärd som tillgodoser kommunens behov av tätortsutveckling. Planområdet ligger centralt inne i tätorten och som varit föremål för beslut i en fördjupad översiktsplan för området (Svartå Strand, 2012). Ett tillskott av bostäder och rekreationsområden kan skapa ytterligare attraktivitet för samhället. Då strandområdet skyddas genom markanvändningen NATUR och PARK samt W₁, bedöms strandskyddets syfte fortsatt tillgodoses inom området. Då bland annat spänger, bryggor och liknande planeras i strandområdet krävs dispens från strandskyddet. Då omfattning och avgränsning av dessa tagits fram kommer dispensansökan skickas in. Kommunen bedömer att dessa åtgärder är förenliga med strandskyddets syften.

Buller

Närheten till spårområdet innebär höga bullernivåer i stora delar av planområdet, men även vägtrafik ger upphov till viss ökning av buller, samt det uppställningsspår som planeras öster om planområdet. Flera planeringsåtgärder blir aktuella för att hålla sig inom riktlinjer för bullernivåer vid fasad för bostäder som är utsatta från järnvägstrafiken. Mellan bostadsbebyggelse och spårområdet kommer ingen bebyggelse eller allmän plats för stadigvarande vistelse uppföras inom ett avstånd på minst 30 meter. Avståndet har en avtagande effekt på bullernivåernas räckvidd.

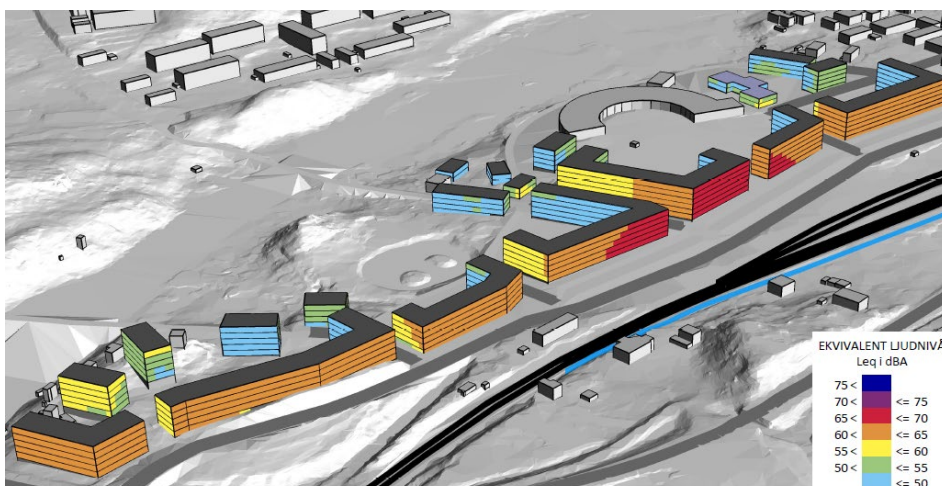
Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling

Kommunen har låtit genomföra en bullerutredning för att kontrollera om riktvärden enligt trafikbullerförordningen och riktvärden för verksamhets- och industribuller innehålls. Samtliga bostäder klarar riktvärden för trafikbuller i fullt utbyggt alternativ. Eftersom området kommer byggas ut i etapper har beräkningar gjorts för respektive etapp. I samtliga etapper enligt planerad byggordning kan uteplats där riktvärden 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå anordnas på gård.



Situationsplan över fullt utbyggt område med etappindelning. Utkast av bebyggelseplacering skiljer sig något mot gällande planförslag.

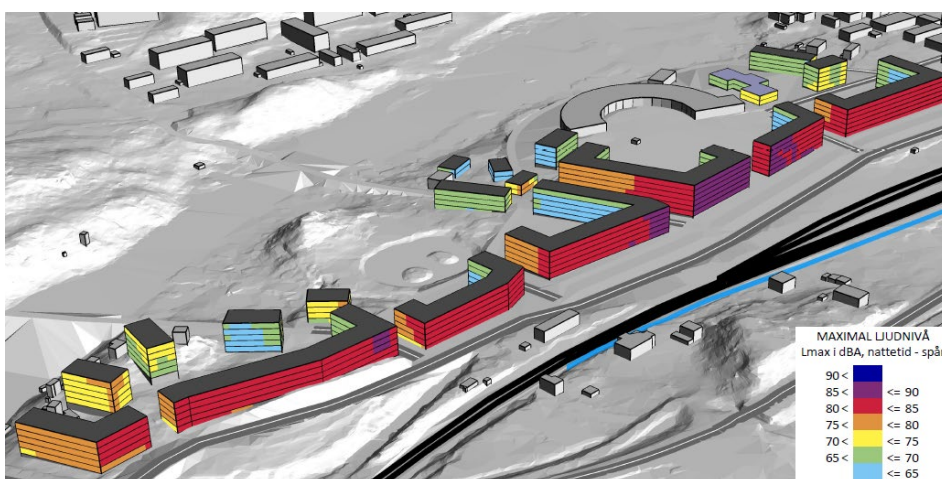
Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling



Trafikbuller, ekvivalent bullernivå.

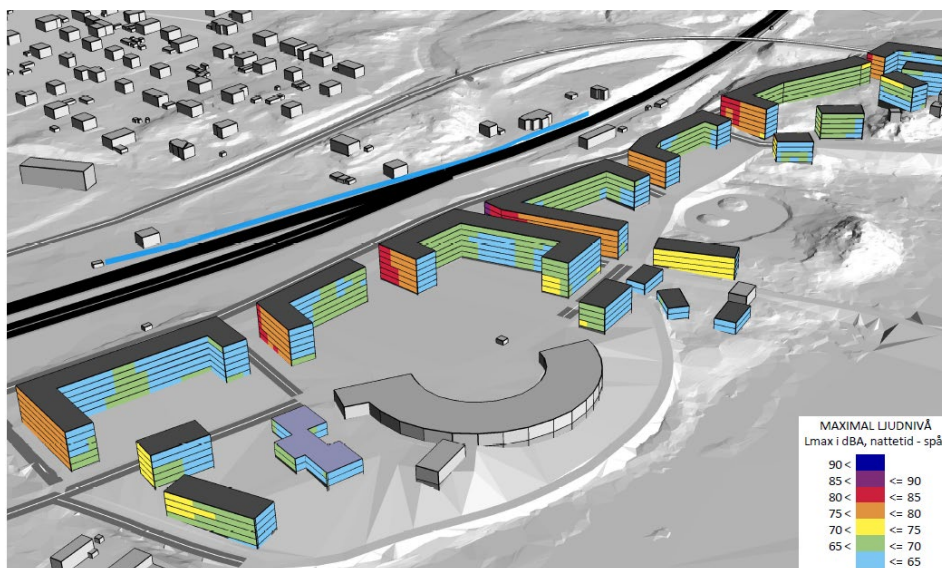


Trafikbuller, ekvivalent ljudnivå.



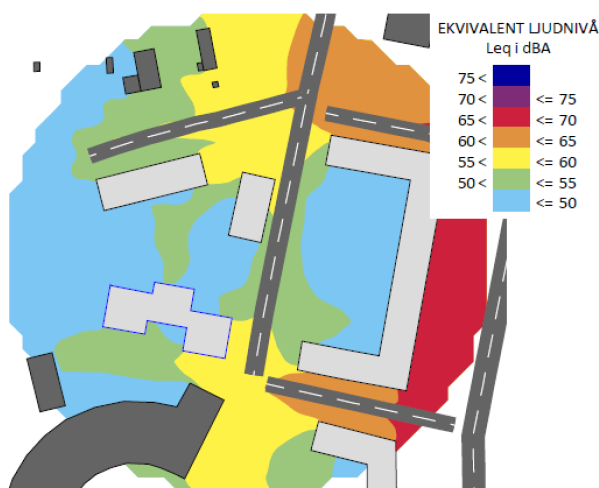
Trafikbuller, maximal ljudnivå.

Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling



Trafikbuller, maximal ljudnivå.

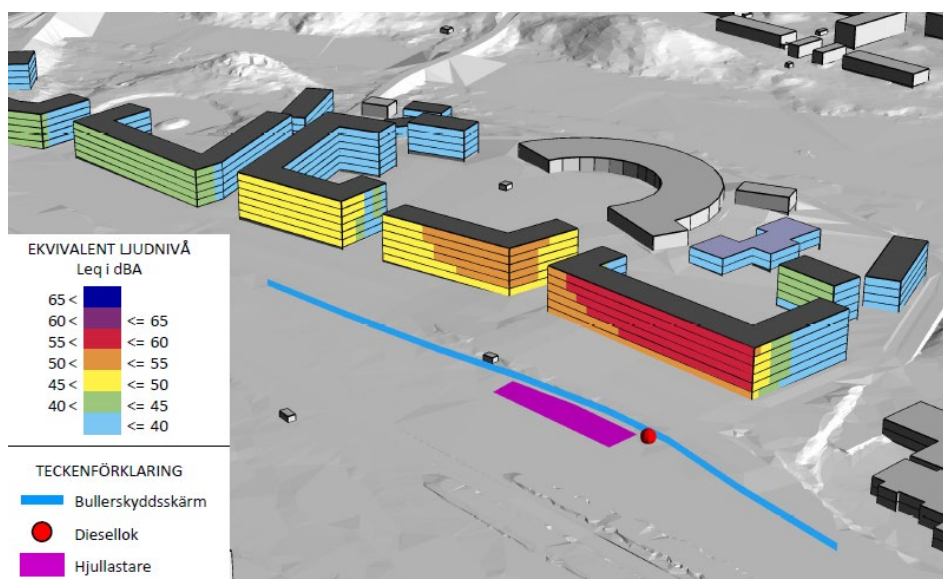
För skolgården i etapp 1 bedöms ljudnivån på skolgården vara tillräckligt bra fram till etapp 2 är färdigbyggd.



Förskolans utemiljö när etapp 2 byggs ut.

Området bedöms inte utsättas för buller från ASM Foods. Tidigare utförd utredning av ÅF Ljud och vibrationer samt WSP ligger till grund för bedömningen.

Trafikverkets upplag av underhållsmaterial och hantering av densamma utgör en bullerkälla och bedöms som externt industribuller. Etapp 1 behöver utformas så att bullerdämpad sida medges. Ljudmiljön bedöms acceptabel även om riktvärden överskrids på bullerutsatt sida. Diesellok och hjullastare genererar lågfrekvent buller vilket behöver beaktas i den fortsatta projekteringen. Upplagsområdet skärmas precis vid arbetsområdet. Preliminära beräkningar visar att en sådan skärm behöver vara ca 7 m hög. Än så länge är verksamhetens omfattning oklar och får studeras vidare när det blivit mer konkret.



Industribuller, ekvivalent ljudnivå.

För att klara gällande förordning om trafikbuller införs följande planbestämmelser där krav ställs på lägenhetsutformningen och gård:

- Där ekvivalenta ljudnivåer på den bullerutsatta sidan överstiger 60 dB(A) ska minst hälften av bostadsrummen per lägenhet ha öppningsbart fönster som är vänt mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad. Enkelsidiga lägenheter om högst 35 m² får anordnas mot fasad med högsta ekvivalenta ljudnivå 65 dB(A) .
- Uteplats ska anordnas inom varje bostadsgård. Uteplatsen ska klara riktvärden om 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal nivå.

Risker från järnväg

Planområdets närhet till spårområdet innebär en tydlig utsatthet för risker kopplade till tåg. De risker som har identifierats är aktuella för planområdet är urspårning av person- eller godståg samt olycka vid transport av farligt gods på järnväg.

WSP tog fram en riskutredning 2020. Givet risknivåerna bedöms planförslaget enligt utredningen kunna genomföras tack vare planförslagets avstånd till järnvägen. Nya byggnader placeras så att individ- och samhällsriskerna bedöms vara acceptabel.

Ovanstående bedömning förutsätter att:

- Förslaget skyddsavstånd enligt principsektionen bibehålls.
- Inga balkonger vetter mot järnvägen.
- Utrymning möjliggörs bort från järnvägen, entré kan dock placeras i fasad mot järnvägen.
- Inga ytor inom 30 meter från järnvägen utformas så att de uppmuntrar till stadigvarande vistelse utomhus, exempelvis lekpark, grillplats och liknande. Gångbro eller motsvarande över järnvägen är acceptabelt, då det inte innebär stadigvarande vistelse.

Det rekommenderas även att friskluftsintag placeras så högt som möjligt på oexponerad sida, bort från järnvägen. Åtgärden är ett kostnadseffektivt sätt att ytterligare sänka risknivåerna vid nybyggnation.

För att hantera riskerna införs följande planbestämmelser:

- Friskluftsintag ska placeras på oexponerad sida bort från järnvägen
- För bebyggelse jämte järnvägen ska utrymningsvägar anordnas så att utrymning kan ske bort från järnvägen
- Balkonger får ej uppföras i fasad närmast järnvägen

Vibrationer, järnvägstrafik

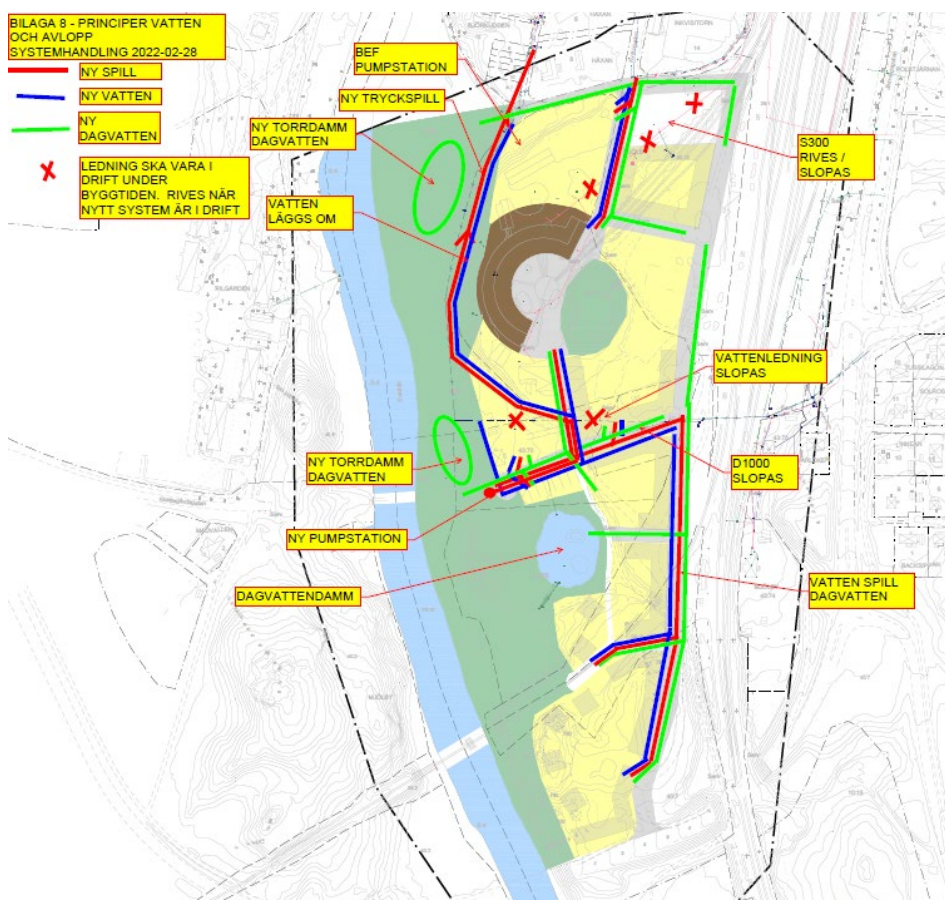
En utredning kring markvibrationer till följd av transporter på järnvägen togs fram i samband med FÖP Svartå Strand (WSP, 2012-05-24). Mätresultaten visade på normala vibrationsnivåer vid de planerade bostadskvarteren. Av mätresultaten kunde konstateras att enstaka tunga godstågspassager kan ge upphov till kännbara vibrationer i kvarteren närmast spåren. Utredningen anger att det inte bör uppföras bostäder inom 30-40 m från spåren. Vibrationernas skadedrivande effekt på planerad bebyggelse bedömdes som mycket ringa eller helt obefintliga. Bedömningen var att förväntade vibrationsnivåer i planerad bebyggelse inte föranleder några vibrationsdämpande åtgärder.

Utifrån resultat från ovan utförd utredning om vibrationer, behövs inte några vibrationsdämpande åtgärder för bebyggelsen inom planområde.

Teknisk försörjning

I området finns befintliga ledningar som antingen kommer behöva tas ur drift eller läggas om. Kommunen har genom Sigma utrett hur ledningssamordningen och utbyggnation kan gå till.

Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling



Principskiss över nya VA-ledningar.

Vatten

Ny bebyggelse ansluts till det allmänna vattennätet.

Nya ledningar förläggs i huvudsak i gatan, gångbana eller i gång- och cykelbana. Befintlig vattenledning som ligger mellan Svartån och gångbanan väster om lokstallet läggs om i nytt läge parallellt med tryckspilledning.

Spillvatten

Ny bebyggelse ansluts till det allmänna spillvattennätet.

Spillvatten från söder om lokstallarna samt Magasinsgatan samlas till en planerad spillvattenpumpstation söder om lokstallet. Spillvatten från Kyrkogatan ansluts mot befintlig spillvattenledning vid Nygatan. I fortsatt arbete bör utredas om kapaciteten av den befintliga LTA-stationen vid torget i slutet på södra Strandvägen räcker för ny bebyggelse, annars krävs ytterligare en LTA-station.

Dagvatten

Ny bebyggelse ansluts till det allmänna dagvattennätet.

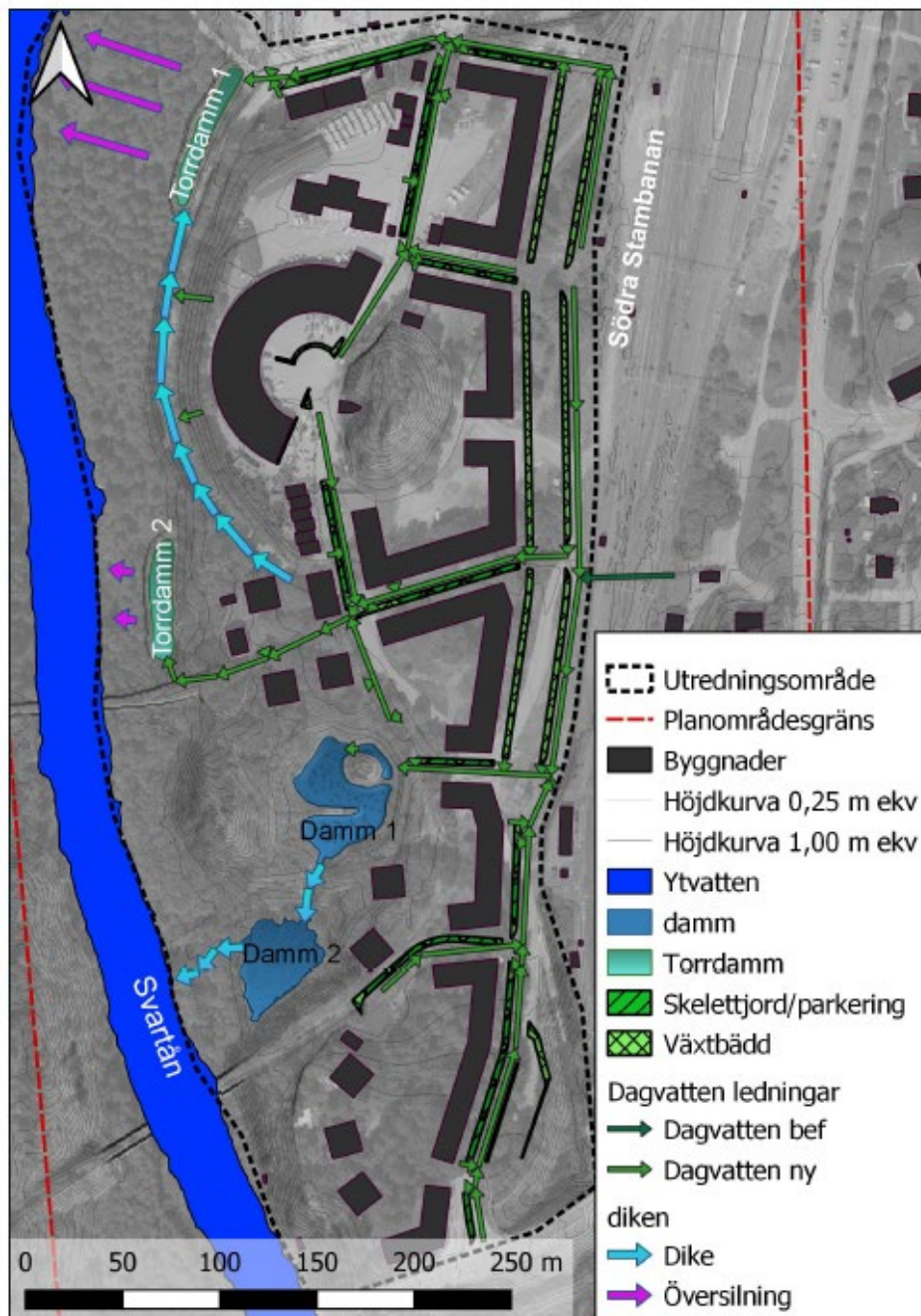
En större dagvattenledning (1600 mm) går under järnvägen och ansluter mot den befintliga dammen inom planområdet. Dammen belastas idag av dagvatten från östra Mjölby. Från dammen går två bräddavlopp som via dagvattenledningar släpper vatten vidare mot Svartån. Lokstallet har

dagvattenledningar som mynnar i slänten strax väster om lokstallet och rinner sedan vidare genom alsumpskogen.

Marken har hög genomsläpplighet i området runt lokstallet och med lägre genomsläpplighet i alsumpskogen i väst och runt dagvattendammen. Exploateringen innebär att flödena för ett 20-års regn för hela utredningsområdet ökar med 55%. I det aktuella planområdet ska fördröjnings- och reningsåtgärder hantera regn med återkomsttid på upp till 20 år. Fördröjningen och reningen planeras ske genom anläggande av växtbäddar vid parkeringar, skelettjordar på gatuparkeringar samt torrdammar, översilningsytor och sedimentationsdammar (utvidgning av befintlig damm samt kompletterande fördamm). Beräkningen utgår från situationen att lagstiftningen inte stödjer krav på fördröjning och rening inom privat kvartersmark.

Dagvattenledningar dimensioneras för 5-års regn med 10 minuters varaktighet. Befintlig dagvattendamm utvidgas och kommer användas för fördröjning och rening av dagvatten. Två nya torrdammar kommer anläggas och ska ligga sydväst om lokstallet respektive väster om förskolan. Erforderlig fördröjningsvolym för utredningsområdet har räknats fram till 1271 m³ för ett 20-års regn med 10 minuters varaktighet. Gemensamt ger fördröjningsåtgärderna en fördröjningsvolym på 1852 m³. Då befintlig dagvattendamm idag är belastad av dagvatten från östra sidan av järnvägen har endast utökningen av dammvolymer för damm 1 tillgodoses som fördröjningsvolym.

Vid större skyfall räcker dagvattensystemets ledningssystem inte till och sekundära avrinningsvägar sker framför allt längst vägar/gator. Avrinningsvägarna från torrdammar och damm 1 och 2 oförändrade och dimensioneras för att klara ett skyfall med en återkomsttid på 100-år. Med den planerade utökade dagvattenhanteringen och områdets planerade fördröjningskapacitet på 1852 m³, begränsas risker för skador nedströms vid dessa kraftiga regn. Med korrekt höjdsättning av byggnader skall dessa inte drabbas av skador vid skyfall.



Förslag på dagvattenhantering (Sigma 2022)

Vatten till brandsläckning

Brandpostflöde är beräknat till 20 l/s. Frågan utreds vidare inför detaljplanens granskning.

Fjärrvärme/fjärrkyla

Nya fastigheter ska ansluta det allmänna fjärrvärmenätet, vilket säkerställs i kommande avtal.

Mjölby-Svartådalen Energi AB (MSE) har en stamledning för fjärrvärme som korsar området söder om lokstallet. Lokstallet har en servis för fjärrvärme. Stamledningen föreslås läggas om i nytt läge.

El

Nya fastigheter ansluts till elnätet.

Mjölby kraftnät AB har en nätstation söder om Lokstallet samt högspänningsledningar som korsar området söder om Lokstallet. Inom området finns även lågspänning i mark och luft. Lokstallet, sommarstugor i söder, MC-klubb och Trafikverkets teknikhus har en servis för el.

Nätstationen belägen söder om lokstallet samt el-servis till lokstallet rivs när nytt system är i drift. Tre nya nätstationer föreslås inom området. Elledningar som korsar området söder om lokstallet läggs om och luftledningar för sommarstugeområdet kan tas ur drift.

Tele och opto

Skanova äger telenätet inom området, och har kopparledningar i mark som korsar området i nord-sydlig riktning. Mellan Svartån och lokstallet finns optoledningar. Luftledningar för tele finns i södra delen av området. Trafikverkets teknikhus har en servis.

Avfall

Hämtning av sopor ska kunna ske från lokalgatorna, antingen från parkering- och trädraderna (markanvändning T₁) eller direkt från kvartersmark. Frågan studeras vidare i fortsatt projektering.

Avvägningar och hänsyn till motstående intressen

Inom ramen för planarbetet har följande avvägningar gjorts.

- Behovet av att avskärma bebyggelsen från buller från järnvägen och behovet av visst skyddsavstånd till järnvägen kopplad till risken för olyckor sammanfaller i stor utsträckning, vilket gör att bebyggelsen placerats på ett sådant avstånd att båda faktorerna kan hanteras.
- Planområdet ligger delvis inom strandskyddet och som på delar föreslås upphävas. Tillgången på centrala bostäder är viktigt för bostadsförsörjningen i Mjölby. Samtidigt ser kommunen värdet i att bevara delar av befintlig natur längs Svartån, både för att höja boendemiljöns kvaliteter i området och för att trygga det allmänna friluftslivet samt att bevara goda livsvillkor för djur och växter, både på land och i vattnet. Planens utformning säkerställer dessa aspekter.

Fortsatt arbete

Följande delar kommer efter samrådet att studeras vidare

- Måttkedjor för kvarter och säkerställandet av planlösningar som klarar buller från väg- och spårtrafik
- Skötselplan för natur och parkområden längs Svartån i planområdet
- Fortsatta markundersökningar inför sanering
- Fortsatt dialog med ledningsägare
- Vidare projektering av allmän plats

Genomförande av detaljplanen

I detta kapitel redovisas de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som krävs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandefrågorna har ingen självständig rättsverkan utan utgör en del av planhandlingarna och ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planarbetet bedrivs enligt reglerna för utökat förfarande. Planprocessen beräknas i huvudsak kunna följa nedanstående tidplan.

Tidplanen är preliminär och kan förändras under planarbetets gång som en följd av oförutsedda händelser.

Samråd	Hösten 2022
Granskning	Årsskiftet 2022/2023
Antagande	Kvartal 1 2023
Laga kraft, tidigast	Kvartal 1 2023
Marksanering	2023-2024
Utbyggnad gator	2023-2024
Markanvisningar	2022 och löpande
Utbyggnad bebyggelse	2024 och löpande

Genomförandetid

Planens genomförandetid ska vara fem (5) år från den dag planen vinner laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan berörda fastighetsägares godkännande om det inte uppstått nya förutsättningar av stor allmän vikt.

Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning för t.ex. förlorad byggrätt.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Allmän plats

Mjölby kommun är huvudman för allmänna platser inom planområdet. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och skötsel av dessa områden. För planerade åtgärder inom strandmiljön ansvarar kommunen för eventuell strandskyddsdispens och tillstånd/anmälan.

Eventuella justeringar som föranleds av exploatering inom kvartersmark bekostas av berörd kommande exploatör, till exempel anläggande av infart.

Kvartersmark

Fastighetsägarna/exploatörerna för utbyggnad och skötsel av kvartersmark.

Teknisk försörjning

Nätbolagen för vatten och avlopp, el, fjärrvärme, bredband mm ansvarar för utbyggnad och skötsel av de allmänna ledningar som finns inom planområdet. Om inget annat överenskomms mellan respektive nätägare och exploatör så ansvarar och bekostar exploatörerna för ledningsarbete inom kvartersmark. Nätbolagens kostnader bärs normalt genom deras anslutningsavgifter och taxor.

Avtal

Kommunen avser att teckna avtal om markköp med:

Trafikverket

Telia Sverige Net Fastigheter AB

Stallhöjden Fastighets AB

Kommunen att teckna avtal om tekniska ändringar av på trafikanläggningar med:

Trafikverket

Kommunen planerar att teckna avtal om tekniska ändringar av el- och fjärrvärmeanläggningar och nya anläggningar med:

Mjölby-Svartådalens Energi AB och Mjölby-Svartådalens Kraftnät AB

Kommunen avser teckna avtal om markförsäljning och upplåtelser med:

Berörda nätbolag

Kommunen avser att teckna avtal för ersättning mm. vid uppsägning av:

Befintliga arrendatorer

Kommunen avser att teckna avtal för markförsäljning mm. med:

Ägaren av fastigheten Inkvisitorn 14 och samt efterföljande åtgärder för verksamhetsutövaren

Kommunen avser att teckna villkorat markanvisningsavtal och efterföljande köpeavtal och upplåtelser med:

Respektive kommande exploatör

Kommunen avser att teckna avtal för gemensamma parkeringsytor med berörda exploatörer.

Kommunen avser vidare att teckna överenskommelser om fastighetsreglering om det är att föredra istället för köpeavtal med berörda parter.

Markanvisningsavtal

Markanvisningsavtal kommer att tecknas mellan kommunen och respektive kommande exploatör för planens genomförande. Markanvisningsavtal tecknas innan kommunen säljer marken till respektive kommande exploatör som ska utveckla marken. Markanvisningsavtalen kommer att fullföljas med köpeavtal med villkor från markanvisningsavtalen samt krav på genomförandetider mm.

Markanvisningsavtalen kommer att ges giltighetstider på ca. 1-3 år beroende olika förutsättningar. Markanvisningsavtalen tecknas löpande eller i etapper, beroende på den direkta efterfrågan och till följd av samordning i tid mellan exploatörer och kommunen. Köpeavtal tecknas normalt först när respektive exploatörs bygglovsansökan beviljats och exploatörens finansiering för dess byggnationer säkerställts.

kommer att i huvudsak ske i konkurrens men även direkttilldelning kan komma att ske. För anvisningar i konkurrens ska villkor tas fram.

Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Fastighetsägare

Fastighetsägare

Ägare

Mjölby Mjölby 40:7	Mjölby kommun 1959-05-15
Mjölby Mjölby 40:8	Mjölby kommun 1916-10-21
Mjölby Mjölby 40:13	Mjölby kommun 1967-12-29
Mjölby Mjölby 43:75	Mjölby kommun 1958-01-02
Mjölby Mjölby 43:70	Mjölby kommun 1958-01-02
Mjölby Mjölby 43:71	Telia Net Fastigheter AB 1997-10-01
Mjölby Mjölby 39:1	Staten Trafikverket 1875-04-27
Mjölby Mjölby 39:2	Staten Trafikverket 1940-01-20
Mjölby Mjölby 43:72	Staten Trafikverket 1933-12-05
Mjölby Mjölby 39:4	Stallhöjden Fastighets AB 2015-04-29

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Telias och delvis Trafikverkets fastigheter förväntas kunna förvärvas av kommunen i enlighet med detaljplanens karta. Befintliga rättigheter för dessa fastigheter kan komma att sägas upp vilket ska hanteras genom avtalsförhandlingar. Stallhöjden AB:s marker utanför lokstallet kommer att förvärvas av kommunen i ett senare skede av genomförandet.

Arrenden och hyresrätter för befintliga kolonistugor och Tegelmästarvillan har sagts eller kommer sägas upp.

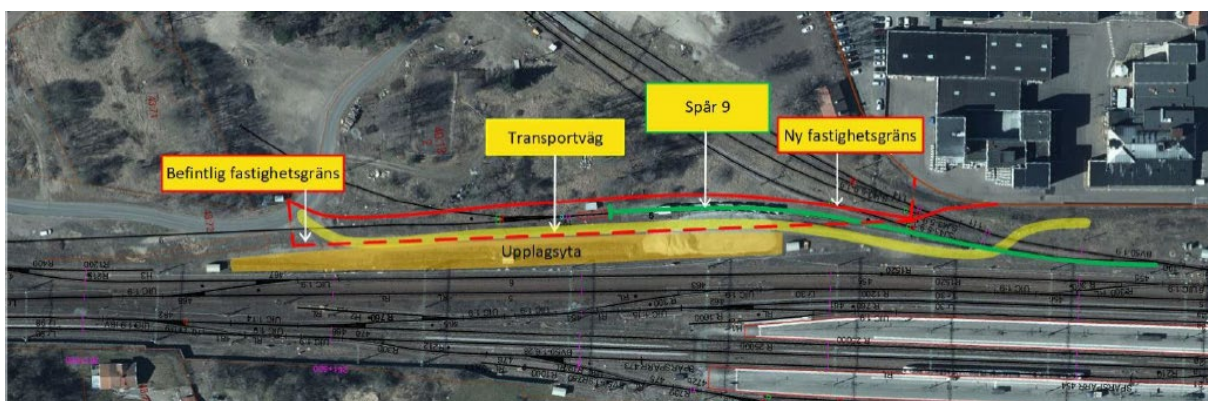
Trafikverkets servitut för uppställningsspår 10 m.m. på kommunens fastighet Mjölby 40:13 kommer att upphöra enligt gemensam avsiktsförklaring och kommande medfinansieringsavtal för flytt av uppställningsfunktion till spår 9

m.fl. Även en tågtelefonmast ska ersättas av kommunen enligt kommande medfinansieringsavtal. Ny plats föreslås sydöst om bron över järnvägen i bangårdens södra ände.

Uppställningsspår 10 ersätts av upprustade spår i dess närhet enligt en funktionsutredning som Trafikverket tagit fram under 2021 på kommunens önskan. Dessa spåråtgärder kommer att utföras av Trafikverket och bekostas av kommunen. Dessa illustreras kortfattat med nedanstående bilder. De huvudsakliga åtgärderna ligger inom Trafikverkets mark.

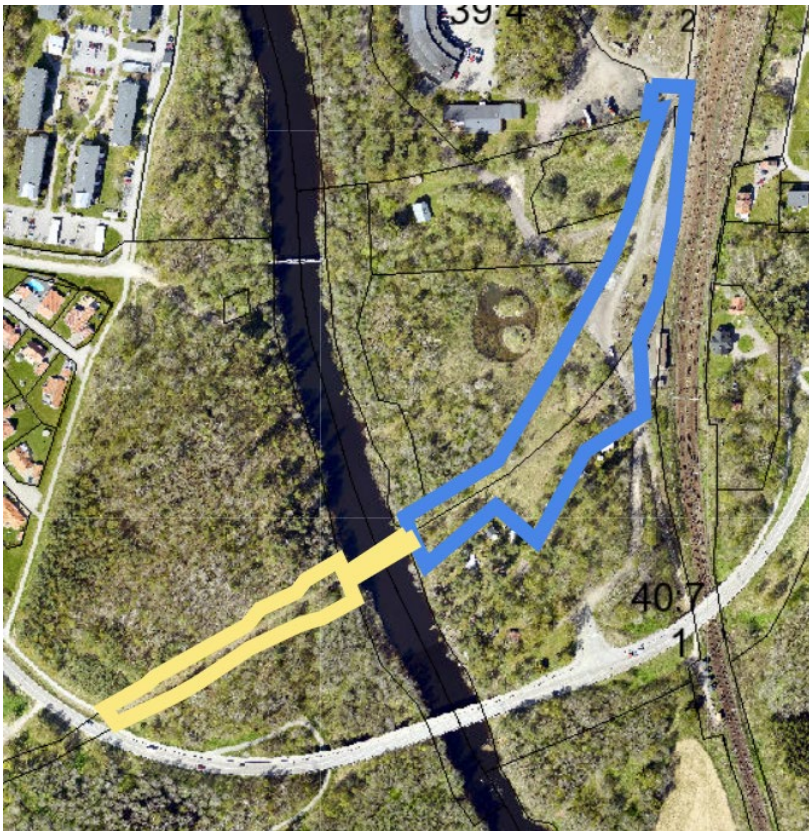


Servitutsupplåtelse för uppställning av underhållsfordon samt lastytor inom kommunens fastighet 10 m.fl. inom kommunens fastighet 43:71 som avses avvecklas.



Upprustning av spår 9 är den huvudsakliga åtgärden för att ersätta spår 10:s lastfunktioner

I södra delen av planområdet finns en icke formellt nedlagd av Hästholmsbanan. Trafikverket har påbörjat ett nedläggningsärende för denna del vilket tar ca. tre år att genomföra. Trafikverket är dock villigt att medge kommunen att sanera marken inom området innan den formella nedläggningen kunnat ske.



Blått visar det ungefärliga området av den ej ännu formellt nedlagd delen av Hästholmsbanan som kommunen önskar förvärva av Trafikverket. Det gula området spår inklusive den gamla järnvägsbron över Svartån är formellt nedlagd av Trafikverket. Kommunens önskar förvärva den blå ytan.

Fastighetsbildning

Kommunens fastigheter regleras lämpligen till en fastighet för att utgöra huvudfastighet för kommunala ytor. Lämpligen regleras dessa till Mjölby 40:8.

Samtliga byggrätter möjliggör bildande av egna fastigheter.

Om inget annat särskilt överenskomms står kommunen för fastighetsbildningskostnader.

Tredimensionell fastighetsbildning

Detaljplanen kommer inte omöjliggöra tredimensionell fastighetsbildning.

Gemensamhetsanläggningar, fastighetssamverkan

Gemensamhetsanläggning ska i första hand skapas för parkeringar utmed den planerade förlängningen av Magasinsgatan inom områden betecknat T1. Även andra parkeringsytor kan eventuellt ingå i annan eller samma gemensamhetsanläggning. Berörda fastigheter ingår i denna gemensamhetsanläggning i enlighet med de köpeavtal som kommunen kommer teckna med byggherrarna.

Gemensamhetsanläggningar för gemensamma gårdsytor, parkeringar, lekplatser, avfallshantering m.m. kan komma att tillskapas de sammanbyggda

kvarteren med flera byggherrar/fastighetsägare. Även servitut kan tänkas bli lämpliga för vissa funktioner

Servitut, ledningsrätter samt övriga rättigheter

I arbetet för planen har befintliga och kända ledningar identifierats och dialog har först med ledningsägarna. Ytterligare ledningar kan dock förekomma inom området. I arbetet hanteras dessa för omläggning, förnyelse m.m. I det fortsatta arbetet skall det vidare utredas hur ledningar samt hur servitut och övriga rättigheter skall hanteras. Mjölby bekostar ett antal ledningsomläggningar. Nya ledningar bekostas av respektive nätägare om inget annat överenskommes särskilt. Möjlighet att bilda ledningsrätt ges inom T₁-områden.

Belysning – Mjölby kommun

Kommunen har gatubelysning vid infarten i söder samt längs Nygatan i norr.

El – Mjölby kraftnät AB

Mjölby kraftnät AB har en nätstation söder om Lokstallet samt högspänningsledningar som korsar området söder om Lokstallet.

Inom området finns även lågspänning i mark och luft.

Lokstallet, sommarstugor i söder, Mc-klubb och TRV teknikhus har en servis för el.

Fjärrvärme - Mjölby-Svartådalens Energi AB (MSE)

Mjölby-Svartådalens Energi AB (MSE) har en stamledning för fjärrvärme som korsar området söder om Lokstallet.

Lokstallet har en servis för fjärrvärme.

Opto - Utsikt Bredband AB

Utsikt Bredband AB har optoledningar som korsar området söder om Lokstallet.

Lokstallet och Trafikverkets teknikhus längs Södra Stambanan har serviser för opto.

Tele och opto – Skanova

Telia har en byggnad söder om Lokstallet. Det är oklart om den är i drift, om den kan tas ur drift eller om den behöver ersättas med en ny station.

Skanova har kopparledningar i mark som korsar området i nord-sydlig riktning.

Mellan Svartån och Lokstallet finns optoledningar.

Trafikverkets teknikhus har en servis.

Ledning som går söderut har 2 abonnenter.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Planavgift som ska täcka kommunens kostnad för detaljplanen kommer tas ut i samband med bygglovsprövningen.

Kommunala investeringar och kostnader

Kommunen står för kostnad och utbyggnad av gator, cykelvägar, allmänna platser m.m. samt driften av dessa.

Exploateringsekonomin är beräknad i en särskild exploateringskalkyl.

Kostnaderna för utbyggnaden av området bedöms inte kunna täckas av de intäkter som markförsäljningen ger. Resterande kostnader kommer behöva täckas genom särskilda kommunala investeringsmedel.

Respektive byggherre eller byggherrar i gemenskap står för kostnader inom kvartersmark. Gemensamhetsanläggning för parkeringar inom områden med användningen T₁ tillskapas av kommunen, men kommer att bekostas av byggherrarna.

Anslutningsavgifter

Exploatören betalar anslutningsavgift för el, VA, fjärrvärme och fiber.

Strategisk miljöbedömning

Vad är en strategisk miljöbedömning? Vad är betydande miljöpåverkan?

Enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska det till en detaljplan som bedöms medföra en *betydande miljöpåverkan* på miljön, hälsan och hushållningen med mark vatten och andra resurser även upprättas en miljökonsekvensbeskrivning. För varje detaljplan ska det därför göras en *strategisk miljöbedömning*, för att avgöra och ta ställning till om detaljplanen kan antas påverka så pass mycket att en miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram (enligt PBL 4 kap 34 §).

Om detaljplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan räcker redovisningen av konsekvenser under rubrikerna *Detaljplanens innebörd* och *Miljö- och riskfaktorer*. Vad som avgör om en detaljplan har *betydande miljöpåverkan* eller inte styrs dels av lagstiftning (förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar 1998:905) och är dels en avvägning av de sammantagna inverkande faktorerna samt lokala förutsättningar.

Denna detaljplans *miljöbedömning* redovisas nedan under rubrik *Slutsats och ställningstagande* som tagits fram med hjälp av en miljöchecklista. Observera att bedömningarna är preliminära och kan behöva omvärderas om ny kunskap tillförs detaljplanen.

Slutsats och ställningstagande

Planområdet är ett utsatt område där särskilt närheten till järnvägen påverkar bullernivåer samt risker kopplade till järnvägstrafiken. Området är utsatt för markföroreningar som en konsekvens av framför allt utnyttjandet av området för järnvägsverksamhet. Marksanering blir en grundläggande förutsättning för fortsatt exploatering. Dagvattenhanteringen och ett säkerställande av miljö kvalitetsnormer för vatten, samt naturmiljön är ytterligare viktiga faktorer att ta hänsyn till. Flera rödlistade och fridlysta arter finns på land och i vattenmiljöerna. Även värdefulla träd finns spridda lokaliserade inom planområdet.

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att den aktuella detaljplanen bedöms kunna ge upphov till betydande miljöpåverkan (som avses i miljöbalkens 6 kap 11§, med beaktande av förordningen 1998:905, bilaga 2 och 4). Motivet till ställningstagandet grundas på ovanstående beskrivning, den analys som redovisas i miljöchecklistan samt aktuellt underlagsmaterial, se rubrik Referenser.

De huvudsakliga skälen till att kommunen gör bedömningen att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan är:

- En god dagvattenhantering måste säkerställas när exploateringsgraden är så pass hög samt så att miljökvalitetsnormerna för vatten inte påverkas negativt.
- Planområdet har haft flera olika verksamheter vilket innebär spridda förekomster av markföroreningar som är olämpliga för känslig markanvändning.
- I planområdet finns flera rödlistade och fridlysta arter samt ett strandskydd som påverkas av planförslaget.
- Planområdets närhet till järnvägen innebär utsatthet för höga bullernivåer från tågtrafik.
- Närheten till järnvägen medför risker kopplade till tågrelaterade olyckshändelser.

En miljökonsekvensbeskrivning, enligt 4 kap 34§ PBL behöver därför upprättas för "Detaljplan för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå Strand)".

Länsstyrelsen har haft möjlighet genom ett yttra sig om miljöbedömningen genom ett tidigt samråd den 2019-11-14 samt genom mailväxling 2020-03-02 och 2020-05-11. Länsstyrelsen instämmer i stort med kommunens bedömning om detaljplanens påverkan samt vilka ämnen som ska behandlas.

Miljöbedömning

Miljöbedömningen nedan utgör ett underlag för en samlad bedömning av den inverkan som detaljplanens genomförande medför på miljön, hälsan och hushållningen med mark, vatten och andra naturresurser. Bedömningen ska också visa om lokaliseringen är lämplig med hänsyn till faktorer i omgivningen. Observera att bedömningarna är preliminära och kan behöva omvärderas om ny kunskap tillförs detaljplanen.

Beskrivning av detaljplanen

Planens storlek och innehåll	<i>Planområdet omfattar cirka 16 hektar mark. Planen syftar till att omvandla industri och naturmark till bostäder och annan centrumbebyggelse men också öppna upp strandskogen för rekreativa syften.</i>
Befintlig markanvändning	<i>Idag består planområdet av verksamhetsmark samt viss naturmark.</i>

Kulturvärden

X	Byggnadsminnen, fornlämningar eller andra skyddade kulturmiljöer samt riksintressen.
Kommentar:	<i>Inga byggnader eller andra lämningar inom planområdet bedöms eller klassas som byggnadsminnen, fornlämningar, skyddade kulturmiljöer eller riksintressen.</i>

	Andra värdefulla kulturmiljöer, t.ex. känsliga landskapsavsnitt eller områden upptagna i kommunens kulturmiljöprogram.
Kommentar:	Enligt kulturmiljöinventering utförd 2020 tillhör stora delar av planområdet Mjölby järnvägsområde som vittnar om järnvägens utbyggnad under 1800-talets andra hälft. Bebyggelseområdet i sin helhet klassas i inventeringen inneha högt kulturhistoriskt värde. Värdefulla byggnationer inom planområdet är lokstallet från tidiga 1900-talet, en tegelmästarbostad samt Hästholmsbron uppförd 1910. Till lokstallet är även stickspåret samt vändplattan framför lokstallet kulturhistoriskt intressanta delar.
Planens påverkan	
Beskrivning	Planområdets kulturhistoriskt värdefulla byggnader kommer att bevaras, vilket medför att planen inte bedöms medföra en betydande påverkan ur ett kulturhistoriskt perspektiv.

Naturvärden

	Skyddad natur, t.ex. Natura 2000-områden, naturreservat, biotopskyddsområden och riksintressen
Kommentar:	I området finns inga regionala eller nationella naturskyddsområden.
X	Strandskyddszoner
Kommentar:	Delar av planen ligger inom hundra meter från Svartån och omfattas således idag av strandskydd. Kommunen bedömer att upphävande av strandskyddet inte påverkar strandskyddets syften negativt.
X	Övrig värdefull natur, t.ex. objekt i kommunens naturvårdsprogram
Kommentar:	Delar av planområdet bedöms enligt kommunens naturvärdesinventering ha påtaglig naturvärde och visst naturvärde. Inom planområdet är det framförallt de östra delarna längs med järnvägen samt ett par områden i centrala delen av planområdet som är mest värdefullt. Även dammen har höga naturvärden. Stora delar av området kommer att bevaras som natur och dammen kommer utökas som dagvattendamm med parkmiljö.
X	Fridlysta eller rödlistade växt- eller djurarter
Kommentar:	Enligt den kommunövergripande naturvärdesinventeringen finns flera rödlistade arter i området: grådådra <i>Alyssum alyssoides</i> (VU), tallticka <i>Phellinus pini</i> (NT), stare " <i>Sturnus vulgaris</i> " (VU), ask <i>Fraxinus excelsior</i> (EN) samt skogsalm <i>Ulmus glabra</i> (CR). En översiktlig musselinventering har genomförts och alla svenska inhemska stormusselararter varav flera rödlistade arter hittades: flat dammussla <i>Pseudanodonta complanata</i> (NT), äkta målarmussla <i>Unio</i>

Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling

	<i>pictorum</i> (NT), tjockskalig målarmussla <i>Unio crassus</i> (EN) och flodpärlmussla <i>Margaritifera margaritifera</i> (EN). Fridlysta arter som inventerats är: vanlig groda <i>Rana temporaria</i>, vanlig padda <i>Bufo bufo</i>. Även tjockskalig målarmussla och flodpärlmussla är fridlysta.
X	Vattenområden klassade som vattenförekomster av vattenmyndigheten
Kommentar:	Planområdet gränsar till Svartån. Dricksvattenupptaget för Mjölby sker uppströms planområdet.
	Viktiga spridningssamband mellan de naturtyper som förekommer
Kommentar:	Alsumpskogen är en del av det albestånd som finns utmed hela Svartå strand. För att partier med alar och alsumpskogar ska finnas och trivas måste dess miljö vara blöt vilket är svårt att återskapa på andra platser, därför är det viktigt att dessa blöta alsumpskogar får vara kvar. Ekar finns inom den strandskog som ligger söder om alsumpskogen. Trots att det bara är ett fåtal ekar inom planområdet kan ett enskilt träd vara en viktig länk för ekars spridningssamband. Ett träd kan vara startpunkten för exempelvis skalbaggars fortlevnad och utbredning. Större ekbestånd finns utmed Svartån, både norr och söder om planområdet och ekar inom planområdet kan vara en anhalt på vägen för exempelvis insekter. Detta samband är viktigt att beakta i detaljplanearbetet. Området längs med strandlinjen, särskilt alsumpskogen, är ett viktigt reproduktionsområde för groddjur under våren. För att områdets värden inte ska försvinna är det viktigt att området inte exploateras eller dräneras. Området vid dammen kan också vara en viktig plats för groddjurens reproduktion. Även flertalet stormusselarter har sin levnads- och reproduktionsplats i Svartån i anslutning till planområdet. Även för dessa arter är det viktigt att trädlinjen inte försvinner eftersom skuggning är en viktig faktor för stormusslornas habitat och trivsel. En annan viktig faktor för stormusslorna är de fiskbestånd som finns i Svartån eftersom de verkar som värdar för stormusslorna som åker snålskjuts under delar av sin livscykel. Blir livsmiljön olämplig för fiskarna i Svartån riskerar stormusslornas möjlighet till förökning minska. Ingrepp i och i anslutning till ån får därför endast ske om livsmiljön inte riskerar att försämrats.
Planens påverkan	
Beskrivning	En stor del av de naturområden som pekats ut som värdefulla bevaras i planläggningen, bland annat alsumpskogen och blandskogen sydost om sumpskogen. Det finns dock vissa delar inom planområdet som kommer att påverkas av exploateringen, så som grusområdet längs den östra delen av planområdet. För detta område planerar kommunen

	<i>kompensera förluster av naturvärdena genom att anlägga sandområden på fler likvärdiga platser inom tätorten.</i> <i>Att röja och tillgängliggöra flera av områdets idag otillgängliga områden i detaljplanen kan innebära en naturvärdesförbättring. Men kommunen måste se till så det sker på rätt sätt.</i>
--	--

Sociala värden

	Parker och andra grönområden inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse (tätorts- eller bostadsnära natur). Lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse, t.ex. badplatser, skidbackar, lekplatser, ridstigar, cykelleder, skidspår, motionsspår, vandringsleder, jakt och fiske, orientering, skogsmulle, scouting och klättring. (2 kap. 7 § PBL)
Kommentar:	<i>Trots att planområdet ligger centralt i Mjölby saknas här tillgängliga naturområden och parker. En exploatering skulle kunna medföra fler parker och tillgängliga naturområden för de boende i den nya bebyggelsen samt andra medborgare och besökare. Bostäderna kommer byggas i slutna kvartersformer vilket ger möjligheter till lek och socialt umgänge i närheten av bostaden.</i>
	Tysta områden
Kommentar:	<i>Närheten till både järnväg och vältrafikerade gator gör planområdet bullerutsatt. En ökad exploatering kan medföra tystare miljöer då byggnader kan agera som bullervallar mot både bil- och järnväg. Naturen vid ån tillgängliggörs och skapar möjligheter för de boende att söka sig en mer lugn och tyst miljö.</i>
	Mötesplatser
Kommentar:	<i>Planområdet saknar offentliga mötesplatser. I planen planeras för både parker och torg vilka kan bidra till nya mötesplatser.</i>
Planens påverkan	
Beskrivning	<i>Överlag bedöms planen kunna bidra till positiva sociala värden, eftersom planen tillgängliggör nya rekreations- och naturområden samt skapar förutsättningar för ett mer levande stadsliv.</i>

Materiella värden

	Vattenskyddsområde (7 kap. 21- 22 §§ MB; SFS 1998:1252; Skyddad natur)
Kommentar:	<i>Området ligger inte inom något vattenskyddsområde</i>

Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling

	Jord- och skogsbruk (3 kap 4 § MB)
Kommentar:	<i>Planen bedöms inte påverka jord- och skogsbruket.</i>
	Riksintresse för fyndigheter av ämnen eller material (3 kap 7 § MB)
Kommentar:	<i>Påverkas ej av planen.</i>
	Riksintresse för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering (3 kap 8 § MB)
Kommentar:	<i>Påverkas ej av planen.</i>
	Riksintresse för totalförsvaret (3 kap 8 § MB)
Kommentar:	<i>Planområdet omfattas av tre riksintressen för totalförsvarets militära del. Riksintressena som omfattas är influensområde för lufterum för Malmens flygflottiljflygplats respektive Karlsborgs övningsflygplats, samt stoppområde för höga objekt. Inom dessa riksintresseområden föreligger restriktioner för höga objekt. Som höga objekt räknas byggnader och andra byggnadsverk över 45 meter från marknivån inom sammanhållen bebyggelse och över 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse.</i> <i>Planen medger endast bebyggelse lägre än 25 meter. Därmed bedöms detaljplanen inte påverka dessa riksintressen.</i>
Planens påverkan	
Beskrivning	<i>Planen bedöms inte påverka de ovan beskrivna materiella värdena.</i>

Risker för människors hälsa eller miljön

X	Extrema naturhändelser (t.ex. stormar, höga vattenstånd, översvämning, ras och skred, torka, värmebölja, lavin, erosion, jordbävning, epidemier, extrem kyla)
Kommentar:	<i>Enligt MSB rapport (2015) berörs i princip ingen kvartersmark av högsta beräknade flöde.</i>
X	Olyckor (t.ex. farliga anläggningar, farligt gods, brand, trafikolycka inkl. tåg- och flygolycka)
Kommentar:	<i>Södra stambanan är en farligt-gods led som måste beaktas i planläggningen. En riskutredning har genomförts för detaljplanen.</i>

Detaljplan i tätort för Mjölby 40:7 m.fl. (Södra Svartå strand)
Samrådshandling

	<i>Enligt utredningen kan risknivån hållas inom acceptabla nivåer om följande åtgärder genomförs:</i> • Skyddsavstånd på minst 30 meter • Placering och funktion av ventilationssystemet • Placering av entréer och nödutgångar • Krav på fasadkonstruktion • Utformning av kvarter och bebyggelse med hänsyn till risksituationen, placering av balkonger • Prioriterad exploateringsordning. <i>I planförslaget är dessa åtgärder tillgodosedda.</i>
X	Verksamheter eller störningar som medför risk för omgivningen (t.ex. buller, vibrationer, ljus, lukt, damm, sot, luftföroreningar inklusive allergiframkallande ämnen, utsläpp till vatten, markföroreningar)
Kommentar:	<i>Bullerutredningar har gjorts både från biltrafik, tågtrafik och industri. Med planens utformning kan samtliga bostäder klara riktvärden för trafikbuller i fullt utbyggt alternativ. Trafikverkets upplag av underhållsmaterial och hantering av densamma utgör en bullerkälla och bedöms som externt industribuller. Etapp 1 behöver utformas så att bullerdämpad sida medges. Ljudmiljön bedöms acceptabel även om riktvärden överskrids på bullerutsatt sida.</i> <i>Miljötekniska markundersökningar har genomförts under flera omgångar. Samtliga visar på att det finns en utbredd föroreningsproblematik inom planområdet som måste tas om hand för att känslig markanvändning ska vara lämpligt inom området.</i>
x	Miljökvalitetsnormer för utomhusluft
Kommentar:	<i>Planen bedöms inte medföra risk för att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Kommunen i stort har inga platser där normerna överskrids.</i>
	Miljökvalitetsnorm för vatten
Kommentar:	<i>Enligt VISS har Svartån måttlig ekologisk status, beroende på övergödning, morfologiska förändringar och kontinuitet. Svartån har god kemisk status med undantag för kvicksilver och bromerade difenyleter (generella undantag). Dagvattenutredning från 2018 visar på att MKN för vatten inte försämras under förutsättning att föreslagna åtgärder genomförs. Utredningen har även gjort en översiktlig uträkning av reningseffekten för alsumpskogen som ligger inom planområdet. Schablonvärden för våtmark har använts och visar att dagvattenfiltrering genom alsumpskogen ger goda resultat då föroreningshalterna minskar och alla värden understiger riktvärden. MKN kan troligen bibehållas. Viktigt är att dagvattnet fördelas jämnt över alsumpskogen. Att MKN för vatten inte överstiger riktvärden har även betydelse för vattenlevande arter som exempelvis stormusslor.</i>

	<i>Alsumpskogen kommer inkorporeras som dagvattenlösning även i den föreslagna planen. Även den befintliga dammen söder om lokstallet är planera att användas som en ytterligare filtreringsfaktor innan dagvatten rinner ut i recipienten Svartån. En dagvattenutredning är under framtagande för aktuell detaljplan under 2021.</i>
Planens påverkan	
Beskrivning	<i>Planens centrala läge, närhet till både järnväg och Svartån medför en komplexitet i planarbetet. Det krävs såldes omfattande utredningar för att säkra människors hälsa och miljön. Särskilt bör ett beaktande tas för dagvattenhanteringen så att MKN inte överskrids, bullernivåer från både järnväg och vägtrafik måste minska genom åtgärder så som t.ex. lokalisering av byggnadskroppar. Säkerhetsavstånd till järnvägen som en farlig godsled måste hanteras i planläggningen. Markföroreningar måste hanteras genom sanering. Åtgärder inom samtliga dessa frågor blir viktiga faktorer att ta hänsyn till och utreda i en miljökonsekvensbeskrivning samt under hela planarbetet.</i>

Sammanvägd bedömning

Påverkans totaleffekt

Kan planen antas medföra påverkan på kulturvärden?	Ingen	Liten	Måttlig	Stor
Kan planen antas medföra påverkan på naturvärden?	Ingen	Liten	Måttlig	Stor
Kan planen antas medföra påverkan på sociala värden?	Ingen	Liten	Måttlig	Stor
Kan planen antas medföra påverkan på materiella värden?	Ingen	Liten	Måttlig	Stor
Kan planen antas medföra påverkan på risker för människors hälsa eller för miljön?	Ingen	Liten	Måttlig	Stor
Bedömning	<i>Planen är komplex med många aspekter som behöver beaktas. Vad gäller kulturvärden och sociala värden kommer vissa av dessa i positiv bemärkelse öka som följd av planläggning av området med bostäder, förskola samt i viss mån utveckling av handelsverksamheter och ett tillgängliggörande av naturmark som i viss mån idag inte är särskilt tillgänglig. Vid rätt hantering av naturområden kan även dessa öka i värde ur ekologiska perspektiv vid röjning och underhåll som planen innebär. Genomförandet av planen kommer ske med hänsyn till de höga naturvärden som finns på land och vatten. Planen måste säkerställa att miljökonsekvensnormerna för vatten inte överskrider</i>			

	riktvärden och att dagvattenhanteringen är utformad för att undvika negativ påverkan på mkn för vatten. Vad gäller fridlysta och rödlistade arter kommer åtgärder som kan störa dessa, tydligt samstämmas med Länsstyrelsen och där så krävs kommer anmälan och tillstånd ansökas. Bostäder kommer planläggas så bullernivåer minskar från dagens nivåer, marken kommer saneras från föroreningar och översvämningensrisken vid högsta beräknade flöde kommer minska då massutfyllnad blir aktuellt då bostäder ska anläggas. Närheten till järnvägen är ett problem för människors hälsa och säkerhet men åtgärder kommer sättas in för lokalisering och utformning av både bostäder och viktig infrastruktur. Samtliga aspekter kommer fortsätta beaktas i planarbetet och utgångspunkten är att samtliga risker för människors hälsa och miljö ska utredas under respektive ämne.
Kan planens omfattning medföra betydande miljöpåverkan?	
Kan möjliga effekter till följd av planen föranleda att allmänhetens behov av information är betydande?	
Beskrivning	Nej.
I vilken utsträckning har planen betydelse för andra planers miljöpåverkan?	
Beskrivning	Dagvattendammen hanterar dagvattnet från Eldslösa med en kulvert under järnvägen, så en påverkan finns uppströms. I skrivande stund detaljplaneras Eldslösa Norra och Eldslösa Södra. I dessa detaljplaner kommer dagvattnet omhändertas inom respektive område vilket innebär att dagvattendammen inom södra Svartå strand inte kommer att ta emot mer dagvatten från Eldslösa än idag.
Slutsatser och fortsatt arbete	
Miljöbedömningen visar på att en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas med grund i den samlade komplexa miljösituationen. Detta med grund i: • Att planen kan innebära en risk för försämrad påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten då dagvatten kommer ledas ut i recipienten Svartån • Att markföroreningar finns inom planområdet som behöver tas om hand • Att rödlistade och fridlysta arter kan påverkas av exploatering • Att bullernivån bör hållas inom riktvärden för bostäder • Att säkerhet gentemot järnvägen som farlig godsled bör upprättas Utredningar inom dessa områden ska tas fram för att säkerställa att planområdet planläggs utan risk för människors hälsa och säkerhet samt utan negativ påverkan på naturmiljön. Miljöbedömningen har upprättats av planarkitekter Maria Högberg och Jonas Loiske. Arbetet har skett i samarbete med kommunens miljöchef Jenny Asp Andersson och kommunekolog Anna Carpholm.	

Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning

Om betydande miljöpåverkan bedöms kunna uppstå och en MKB ska tas fram, ska även miljöbedömningen omfatta en avgränsning av MKB.

Nollalternativ

Ett nollalternativ används i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta alternativ representerar vad som händer med respektive miljöområde om inga åtgärder kommer till stånd. Nollalternativet innebär att ingen förändring av markanvändningen kommer ske.

Alternativ som ska undersökas

Två övriga alternativ (scenerier) än nollalternativet behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen. Det första scenariot är den fördjupade översiktsplanens förslag av planområdet. Det andra scenariot är detaljplaneförslaget.

Bedömningsmetoder

Bedömning av de tre alternativens påverkan på de miljöområdena som miljökonsekvensbeskrivningen täcker in, sker genom att beakta i vilken grad de uppfyller föreslagna åtgärder eller bedömning kring implementeringsgraden av åtgärder. Åtgärderna är framtagna i de utredningar som gjorts. Vidare är beaktandet och bedömningarna gjorda av kommunen. Miljömålsuppfyllnader är bedömda av kommunen.

Kontakter

Kommunen genomför miljökonsekvensbeskrivningen i samarbete med berörda kommunala tjänstemän från olika förvaltningar.

Redovisningssätt

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas i sitt eget textdokument med namn "Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Mjölby 40:7 m.fl. (södra Svartå strand)". Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att presenteras i samband med att detaljplanen går upp till Byggnads- och räddningsnämnden för beslut om samråd. Byggnads- och räddningsnämnden ska under sammanträdet även ta beslut om att miljökonsekvensbeskrivningen kan gå ut på samråd.

Övrigt

Referenser

Utredningar för detaljplan

AFRY (2020-01-15). *Svartå strand: Utredning inför detaljplan.*

Efterklang (2022-03-03). *Bullerutredning Svartå strand.*

EnviroPlanning AB (2021-01-26). *Översiktlig inventering av musslor längs Svartå Strand.*

EnviroPlanning AB (2020-08-12). *Inventering av Lungsfiskare, Södra Svartå strand (etapp 2)*

Fennicus Natur (2016). *Naturvärdesinventering vid Svartån, Mjölby.*

Fredriksson arkitektkontor AB (2020-11-30). *Lokstallet, Mjölby 39:4 och 40:13, Mjölby kommun. Antikvarisk utredning inför ny detaljplan.*

MSB (2015-11-17). *Översvämningskartering utmed Svartån, biflöde till Motala ström. Sträckan från Öringe till utloppet i Roxen, Rapport nr: 36*

Ramboll AB (2022-01-21). *Trafikalstring & visumanalys Svartå strand.*

Sigma Civil (2022-02-28). *Dagvattenutredning Svartåstrand etapp 2, Systemhandling, Version 2.0.*

Sigma Civil (2022-02-28). *PM - geoteknik.*

Sigma Civil (2021-05-21). *Markteknisk undersökningsrapport (MUR) – geoteknik.*

Tyréns AB (2018-07-06). *Miljöteknisk markundersökning, Svartå strand etapp 2.*

Tyréns AB (2012-03-11). *Masshantering med GeoBIM, Svartåstrand etapp 2.*

Tyréns AB (2019-07-01). *Miljöinventering Mjölby lokstallar.*

Tyréns AB (2019-06-28). *Miljöteknisk mark- och luftundersökning lokstallarna Mjölby*

WSP (2012-06-21). *RAPPORT Fördjupad riskbedömning för översiktsplan Svartå strand, Mjölby.*

WSP Brand & Risk (2020-12-02). *Bilaga – Kompletterande bedömning Svartå strand.*

WSP Brand & Risk (2021-03-12). *Riskbedömning Kvarnområdet 1 och 6 i Mjölby.*

WSP (2012-05-24). *Vibrationsutredning*

Östergötlands museum (2019). *Arkeologisk utredning etapp 1, Svartå strand*

Kommunala handlingar och riktlinjer

Svartå strand, fördjupning av översiktsplanen för del av Mjölby centrum (2012)

Mjölby kommun, *Kulturmiljöinventering (2020), digitalt underlag*

Medverkande tjänstemän

Jonas Loiske, planarkitekt: Projektledare för planprocessen, Byggnadskontoret

Maria Högberg, planarkitekt

Ketil Kindestam, mark- och exploateringsingenjör, Kommunstyrelsens förvaltning

Matilda Henebäck, projektledare, service- och teknikförvaltningen
har tillsammans med berörda kommunala förvaltningar tagit fram
planförslaget.



Planbestämmelser

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

	Planområdesgräns
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

	GATA	Gata
	GÅNG _i	GÅNG- OCH CYKELVÄG
	NATUR	Naturområde
	PARK	Park
	TORG	Torg

Kvartersmark, 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

	B	Bostäder
	C	Centrum
	E	Tekniska anläggningar
	S	Skola
	T _i	Trafikområde. Plantering får finnas

Vattenområden, 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

	W	Vattenområde
	W _i	Vattenområde som får överbyggas med gång- och cykelbro samt ledningar
	W ₂	Vattenområde som får överbyggas med gång- och cykelbro samt ledningar

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP

Utformning av allmän plats

dagvatten	dagvatten , yta för omhändertagande av dagvatten får anläggas, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
gc-väg	gc-väg , gång- och cykelväg får anläggas, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Bebyggandets omfattning

e ₁	Största byggnadsarea är 30 % av fastighetsarean inom eigenskapsområdet, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
e ₂	Största byggnadsarea är 550 m ² , 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
e ₃	Största bruttoarea är 500 % av fastighetsarean inom eigenskapsområdet, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
e ₄	Största bruttoarea är 2200 m ² , 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
e ₅	Största bruttoarea är 3000 m ² , 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
e ₆	Största bruttoarea är 1600 m ² , 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
e ₇	Största bruttoarea är 600 % av fastighetsarean inom eigenskapsområdet, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
e ₈	Största bruttoarea är 400 % av fastighetsarean inom eigenskapsområdet, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Största byggnadsarean för komplementbyggnad är 20% av fastighetsarean inom eigenskapsområdet, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

	Marken får inte förses med byggnad, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
	Endast komplementbyggnad får placeras, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Högsta totalhöjd i meter för komplementbebyggelse och tekniska anläggningar är 4 meter samt 2 meter för parkeringsdäck, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

	Högsta byggnadshöjd i meter, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
--	--

Utformning

f ₁	Entré till trapphus mot allmän gata ska vara genomgående så att den kan nås från gata och från gård., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
f ₂	Fasadlängd får vara max 17 meter., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
f ₃	Utragande byggnadsdel ska placeras minst 2,5 meter ovan mark., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Loftgångar får ej uppföras, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Fasadelement med synliga skarvar ska döljas helt eller vara en betydande del av byggnadens utformning, se planbeskrivning s. 14., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Fasad till varje trapphuslängd ska upplevas som en enhet och ska tydligt skilja sig från angränsande trapphuslängd gällande fönstersättning och material eller färg., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utförande

b ₁	Entréer, trapphus och burspråk får placeras inom eigenskapsområdet. Ej bilparkering. Dörrar får ej slå ut över allmän platsmark., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
----------------	---

Högst 65% av fastighetsytan inom B betecknat användningsområde får hårdgräs, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Markens anordnande och vegetation

n ₁	Marken får inte användas för parkering, 4 kap. 13 § 1 st 3 p.
n ₂	Parkering ska placeras i markplan, 4 kap. 13 § 1 st 1 p.
n ₃	Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Åtgärder som kan få en negativ effekt på trädet och dess rotsystem får inte vidtas. Under byggskedet ska ytan upp till två meter utanför kronans dropplinje skyddas., 4 kap. 10 §

Lekplats ska anordnas inom varje bostadskvarter, 4 kap. 10 §

Parkering i markplan ska avgränsas med häckar eller träd., 4 kap. 13 § 1 st 1 p.

Skydd av kulturvärden

q ₁	Särskilt kulturhistoriskt värdefull byggnad som omfattas av PBL 8 kap. 13 §. Byggnadens ursprungliga och värdebärande exteriöra karaktärsdrag i form av halvcirkulär planform, takform, tegelfasader med ursprunglig detaljering samt port- och fönsteröppningarnas ursprungliga form och volym samt pröjsade fönster ska bevaras, underhållas och får inte förvanskas, 4 kap. 16 § 1 st 3 p.
q ₂	Särskilt kulturhistoriskt värdefull byggnad som omfattas av PBL 8 kap. 13 §. Byggnadens ursprungliga och värdebärande exteriöra karaktärsdrag i form av tegelfasader, takform och fönstersättning ska bevaras, underhållas och får inte förvanskas, 4 kap. 16 § 1 st 3 p.

Rivningsförbud

r	Byggnad får inte rivas, 4 kap. 16 § 1 st 4 p.
---	---

Skydd mot störningar

Friskluftsintag ska placeras på oexponerad sida bort från järnvägen

För bostad gäller:
För bebyggelse jämte järnvägen ska utrymningsvägar anordnas så att utrymning kan ske bort från järnvägen

Balkonger får ej uppföras i fasad närmast järnvägen

Där ekvivalenta ljudnivåer på den bullerutsatta sidan överstiger 60 dB(A) ska minst hälften av bostadsrummen per lägenhet ha öppningsbart fönster som är vänt mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasad. Enkelsidiga lägenheter om högst 35 kvm får anordnas mot fasad med högsta ekvivalenta ljudnivå 65 dB(A) .

Uteplats ska anordnas inom varje bostadsgård. Uteplatsen ska klara riktvärden om 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal nivå., 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år [laga kraft:text], 4 kap. 21 §

Strandskydd

Strandskyddet är upphävt. Upphävandet gäller inte inom PARK, NATUR och W., 4 kap. 17 §

Övrigt

a ₁	Bron får inte rivas (PBL 4 kap. 16§ punkt 4)
	Särskilt kulturhistoriskt värdefull bro som omfattas av PBL 8 kap. 13 §. och att dess ursprungliga karaktärsdrag i form av fackverkskonstruktion av nitade järnplåtar, volym, bågform och snedstag, fundament av murad natursten ska bevaras, underhållas och får inte förvanskas (PBL 4 kap. 16§ punkt 3)
	Bygglov krävs även för underhåll och ändring av bron., 4 kap. §



Byggnadskontoret
Byggnadskontoret
Telefon: 0142-850 00
E-post: byggnad@mjolby.se
Burensköldsvägen 11-13, 595 80 Mjölby

The logo for Världsvan & Hemkär, consisting of a red rounded rectangle with the text "Världsvan & Hemkär" in white sans-serif font.

Världsvan
& Hemkär