

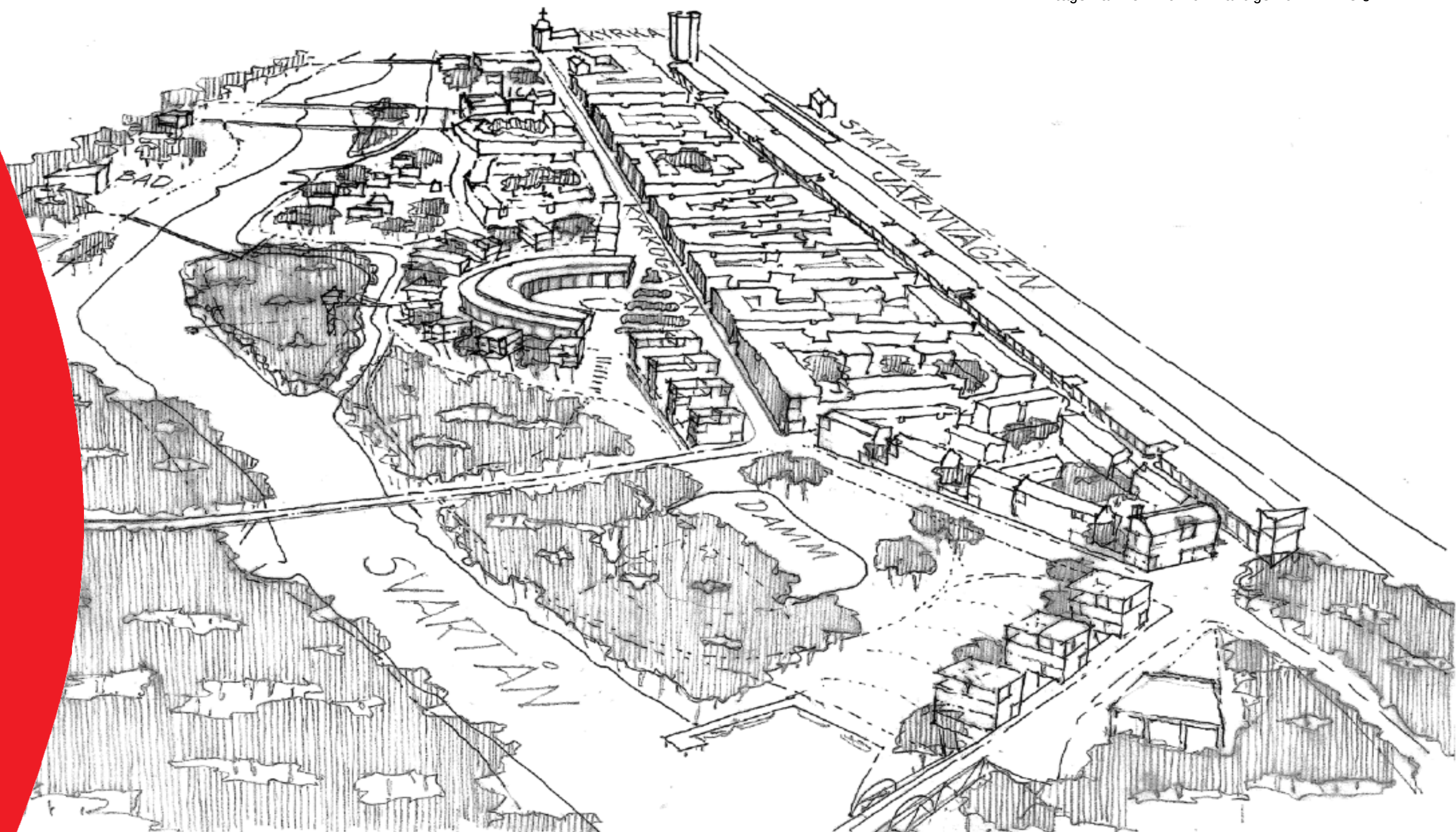


Mjölby Kommun

Svartå Strand

Fördjupning av översiktsplanen
för del av Mjölby centrum

Antagen av kommunfullmäktige 2012-11-13 § 141



Förord

Det är en strålande aprildag 2025 och vi tar lunch på vår stora balkong. Alla är här. Solen tittar just fram och visar Svartå Strand i sina finaste färger. Läget gör att de flesta promenerade hit, men några kom med pendeltåg, däribland de nu vuxna barnbarnen.

Vi har nu bott här i snart 10 år. När vi flyttade in 2015 var området onekligen stökigt, med byggtrafik i söder och första etappen som en halvö i Svartån. Nybyggnation pågår fortfarande, men nu är det helt annorlunda. Den sista etappen av strandparken är klar och en andra förskola har öppnats. Många unga familjer har fått upp ögonen för lokstallarna, där de både kan bo och utveckla sin verksamhet. Här finns nu alla typer av boenden, även smålägenheter för ungdomar. Det är naturskönt, tryggt, prisvärt och centralt med närhet till allt.

När jag och min man flyttade hit blev vårt liv rikt på upplevelser, både tillsammans och var för sig. Strandparken är en pärla, inte bara för stadsdelen, utan för hela Mjölby. Husen har ekologisk prägel med materialkänsla och långsiktigt klok ekonomi. Och i kvarteret har det utvecklats en härlig gemenskap.

Hur vill du se stadsdelen Svartå Strand utvecklas?
Välkommen med synpunkter!

Carina Jönsson
Kommunstyrelsens ordförande

E-postadress
byggnad@mjolby.se

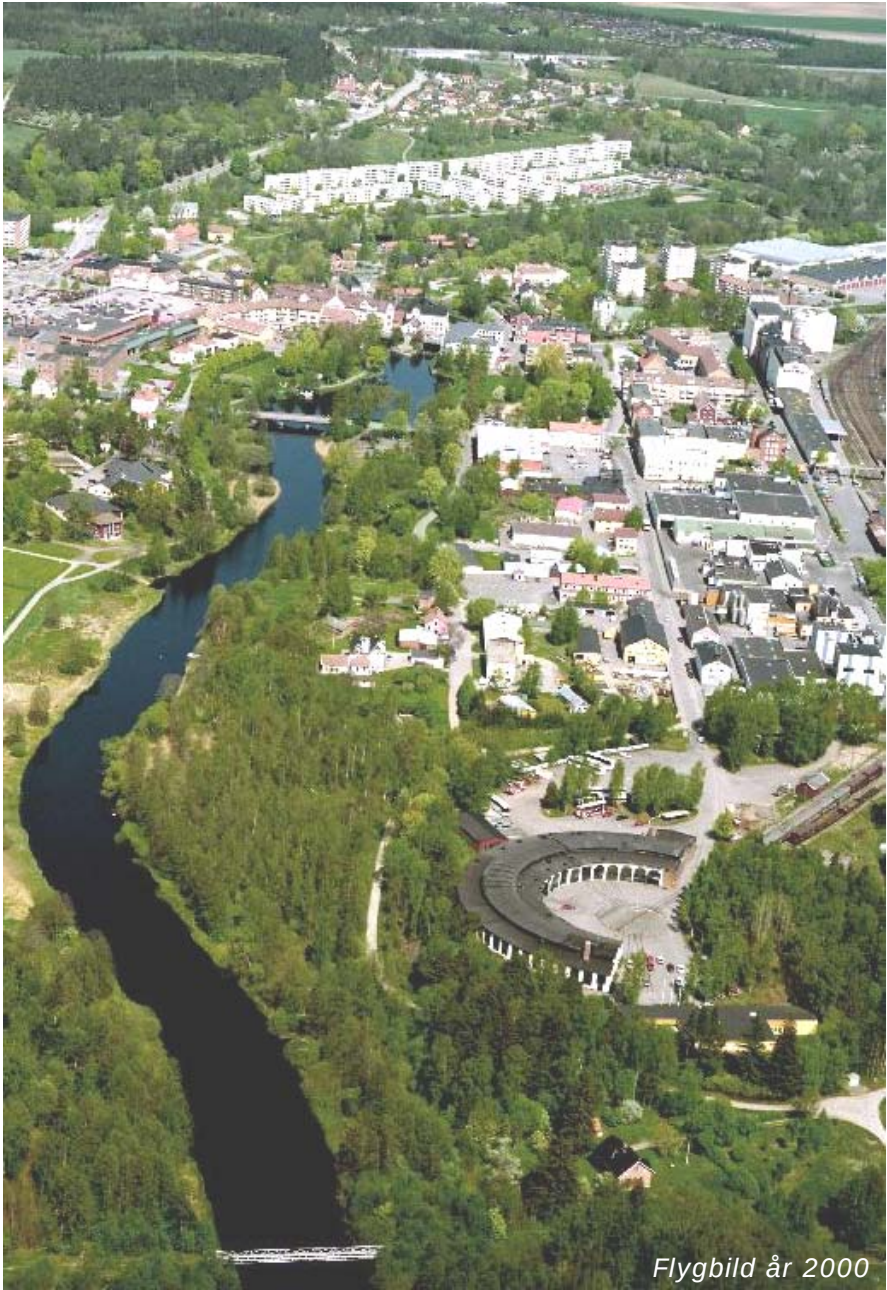
Besöksadress
Burensköldsvägen 11-13, Mjölby

Telefon
0142 - 85000

Postadress
Mjölby kommun
Byggnadskontoret
595 80 MJÖLBY

Internetadress
www.mjolby.se/planer

Telefax
0142 - 85192



Arbetsprocess och deltagare

Förslaget är upprättat av Kommunstyrelsen genom projektledning från exploateringsingenjör Hanna Hammarlund, hållbarhetsstrateg Karolina Hedlund, planarkitekter Håkan Sylvan och Jesper Borgström.

Kommunchef samt förvaltningschefer för Byggnadskontoret, Tekniska kontoret och Miljökontoret har varit styrgrupp och kommunens arbetsgrupp för fysisk planering har fungerat som referens- och utökad arbetsgrupp.

Arbetet inleddes med parallella skissuppgdrag 2007 av tre arkitektföretag. Brunnberg & Forshed arkitektkontor AB med Kjell Forshed och Richard Hedin; WHITE arkitekter AB i Linköping med Marie Isaksson, Mikael Jonsson och Matilda Åslin; samt Södergruppen arkitektkontor AB med Jens Deurell, Staffan Gezelius och landskapsarkitekt Lena Dübeck.

Jens Deurell och Linda Santesson vid Södergruppens / Deurell arkitekter AB har bistått med fördjupade analyser och skisser till stöd för kommunens samrådsförslag 2009. Illustrationer är huvudsakligen hämtade från de parallella uppdragen med vissa kompletteringar.

Om översiktlig planering

Denna plan för Svartå Strand är en fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen. Översiktsplanen redovisar kommunens vilja för hur mark- och vattenområden ska utvecklas. Planen upprättas i enlighet med plan- och bygglagen (PBL 1987:10), som reglerar bebyggelseutformning och andra mark- och vattenanvändningsfrågor. Här behandlas långsiktiga visioner och aktuella frågor, med möjlighet att i processen skapa dialog mellan olika intressegrupper. Planen ska förenkla och effektivisera dagliga beslut genom att ge kunskap och framhålla principer. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men bereder väg för utveckling och utgör underlag för efterföljande beslut (detaljplaner, bygglov och annan myndighetsutövning). Eftersom planen inte har rättsverkan kan den inte överklagas, men klagomål på arbetsprocessen kan ske genom förvaltningsbesvär till länsrätten (10 kap Kommunallagen).

Plan- och bygglagen syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsvillkor och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Avsikten med planering är att medverka till en ändamålsenlig struktur av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar; att främja goda miljöförhållanden och en långsiktigt god hushållning med mark- och vattenområden, med energi och råvaror; samt att främja en från social synpunkt god livsmiljö.

Sammanfattning

Syfte: Planförslaget föreslår successiv stadsförnyelse med övergång mot bostäder och funktioner med begränsad omgivningspåverkan.

Avgränsning: Centrums industriområde i Mjölby centrum.

Struktur: Gator och kvarter följer stråk från norr till söder med olika trafikrum och kvartersinnehåll och ny väganslutning i söder.

I öster skapas en sammanhängande, bullerskyddande zon mot järnvägen för ekonomibyggnader i 1-2 våningar, såsom: lager, parkeringshus, verksamheter med begränsad omgivningspåverkan eller bara en hög mur. Sammanhängande kvarter öster och väster om Kyrkogatan ges byggnadsvolymer på 2-8 våningar. Närmast Svartån föreslås glesare kvarter med friliggande byggnader i 2-6 våningar. Arrendestugor i områdets södra del kommer på sikt ersättas med nya byggnader.

Trafik: Kyrkogatan blir paradgata med kyrkan i fonden och anslutning till Magasinsgatan som förlängs och länkas mot Järnvägsgatan i söder. Tung trafik hänvisas till Magasinsgatan som väntas avlasta trafiken i centrum. Gatunätet kompletteras med nya gränder och tvärförbindelser. Mjuktrafikrum för gång och cykel skapas utmed ån. Svartåns stränder och mader utvecklas som natur- och parkmiljö med god vattenkontakt.

Exploateringen omfattar ca **700 nya bostäder**, med ett snitt på ca 100 m² per lägenhet. Därutöver ca **20 000 m² lokaler**.

Innehållsförteckning

1 INLEDNING 1

Bakgrund och motiv, Gällande översiktsplan och vision 2025, Syfte, Mål om hållbar stadsbyggnad, Avgränsning, Tidplan

2 PLANFÖRSLAG 3

Övergripande syften och läsanvisning, Rekommenderad mark- och vattenanvändning ~ riktlinjer för hållbar stadsbyggnad, Struktur för stadsliv, bebyggelse och rörelsemönster, Markanvändning, Verksamheter, Utformning av kvartersmark, Allmän plats ~ plats för alla, Teknik i framkant

Plankarta ~ föreslagna förändringar 5-6

3 PROGRAMSKISSER OCH EXEMPEL 7

Områdets karaktär, Bebyggelsestruktur, Illustrationer, Kulturmiljö och befintlig bebyggelse, Platser och torgbildningar, Väg- och gatustruktur, Svartåns strandpark

4 GENOMFÖRANDE 14

Markägande och ansvar, Samverkan, Etappindelning, Bebyggelse, Trafik, Förorenad mark, Geoteknik, Exploateringstal och arealer, Vatten- och avloppsförsörjning, Dagvatten, Fjärrvärme, Bredband, Fastighetsbildning, Huvudmannaskap

5 PLATSANALYS 16

Riksintressen, Region, Läge, Areal, Befolkning, Offentlig & kommersiell service, Stationsområdet och dess kollektivtrafik, Historia, Fornlämningar, Byggnadskultur och gestaltning, Geotekniska förhållanden, Markägare, Gällande översiktsplan, Detaljplaner, Natur och vatten, Lek och rekreation

Socialt perspektiv: Folkhälsa och rekreation, Trygghet, Deltagande, integration, jämlikhet

Teknisk försörjning: Gator och trafik, Ledningar, Vatten & avlopp, Energi & bredband, Avfall

Störningar: Trafikbuller, Markvibration, Farligt gods och riskobjekt, Förorenad mark, Översvämningsrisk

6 KONSEKVENSER OCH BEDÖMNINGAR 22

Förslaget i korthet, Miljömål, Alternativ markanvändning

Generella miljökonsekvenser: Riksintressen, Natur och Vatten, Klimatanpassning och klimatpåverkan, Kulturhistoria, Buller, Energi och avfall, Förorenad mark, Risker och säkerhetsaspekter, Övrigt,

Ekonomiska konsekvenser: Befolkning, Stadens funktionella struktur, Region – arbetsmarknad och näringsliv

Sociala konsekvenser: Folkhälsa och rekreation, Trygghet

7 BILAGOR 29

Länsstyrelsens granskningsyttrande.....29

Antagandebeslut, Mjölby KF 2012-11-13, § 14130

Samrådsredogörelse, Utställningsutlåtande, Trafikbullerutredning, Vibrationsutredning, Riskanalys, Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Analys av översvämningsrisker, Geoteknisk utredning. Bilagor finns tillgängliga på kommuns hemsida och på stadshuset. (separata handlingar)



1 INLEDNING

Centrums industriområde vid Svartåns strand har länge varit intressant för stadsförnyelse och stadsdelen utpekats som utredningsområde i 2001 års översiktsplan. En successiv omvandling från industriområde till blandad bebyggelse har påbörjats genom ICA:s etablering och nya bostäder inom kv Tumskruven. Stadsdelen har öppnats upp genom gång- och cykelstråk från resecentrum under järnvägen och över ån.

Efterfrågan på mark förväntas öka i detta attraktiva läge som är centralt, vattennära, naturskönt och ansluter till resecentrum och annan service. Planförslaget ska utreda tänkbara frågor och klargöra kommunens vilja till förändring och bevarande och därmed vägleda stadsdelens framtida bebyggelseutveckling.

Bakgrund och motiv

Centrums industriområde är ca 250×900 meter stort och tillhör stadens mest centrala delar. Ändå uppfattas det i nuläget som relativt isolerat från den övriga staden. Här finns möjlighet att skapa en förlängning av stadskärnans tätare bebyggelse och nya länkar som öppnar upp området mot angränsande trafikleder och platser. Stadsdelen har ett attraktivt läge både för boende och för verksamheter genom dess närhet till järnvägsstationen, övriga centrum och natursköna stränder längs Svartån. Passagen för gång- och cykeltrafik från stationen under järnvägen och över Svartån har ökat tillgängligheten till området. Markens attraktivitet beror även på stationsområdets omvandling till resecentrum med pendeltåg och busstation. Bostadsbolaget har på senare tid skapat ett femtiotal smålägenheter inom kv Tumskruven, varav hälften är trygghetsboende. Ett troligt scenario är att efterfrågan på mark ökar ytterligare och att stadsdelen utvecklas med blandat innehåll med mindre skrymmande verksamheter. Fler bostäder kommer också att utvecklas successivt, vilket aktualiserar frågan om en strukturerad förnyelse.

Vissa verksamheter, såsom ASM Foods, kommer att vara kvar under lång tid medan andra genom förändrade förutsättningar kommer att flytta. Kommunen strävar då efter att i god tid erbjuda företagen alternativa lägen som motsvarar deras förändrade behov.

Efterfrågan på centrala lägenheter har enligt enkät varit stor och väntas bestå. Många äldre småhusägare väntas söka sig ett nytt boende inom överskådlig tid. Även andelen ungdomar och familjebildare som söker bostad kommer att öka. Ökad pendling till arbete och högskolestudier inom regionen gör läget extra attraktivt för såväl boende som småföretagande.

Tendenser i omvärlden är att kunskapssamhället ställer nya krav på boende och arbete. Arbetsmarknaden är regional; förutsättningarna för pendling och distansarbete har förbättrats. Många prioriterar sin boendemiljö och Svartå Strand kan erbjuda en attraktiv livsstil. Allmänt beror inflyttning till kommunen på goda kommunikationer, mervärden på bostadsorten och möjligheten att förverkliga sin bostadsdröm. Företagslokalisering styrs av goda kommunikationer, utbildad arbetskraft, bra företagsklimat och närhet till forskning och utveckling.

Gällande översiktsplan och vision 2025



Planområdet är utpekat som utredningsområde för bostäder och verksamheter i kommunens översiktsplan, antagen av KF 2011-08-23, § 73. Mjölby stad bör enligt ÖP2011 kunna stå för huvuddelen av kommunens framtida expansion. Huvudinriktning i ÖP2011 är kommunens vision 2025, som sammanfattas i orden *världsvan och hemkär*. Här finns viljan att växa, nytänkande och framtidstro, näringsliv i världsklass och attraktiva skolor; men också en stolthet över den egna hembygden, orter med kvalitet där det är enkelt att leva ett gott liv med utvecklande mötesplatser och attraktiva boendemiljöer.

Strategiska utvecklingsområden för att uppnå visionen är: en kommun med livskraft, livslångt lärande, hållbar tillväxt, utvecklande mötesplatser, god miljö.

Tillämpbara kommunala mål som berör stadsförnyelsen är:

- Positiv befolkningsutveckling i en växande region
- God hälsa och levnadsstandard
- Attraktiva boendemiljöer
- Bra dialog och delaktighet
- Rikt kultur och fritidsliv
- Tryggt, säkert och tillgängligt
- Klimatanpassat & energieffektivt
- Ett kretslopp i balans

Denna fördjupning ersätter och kompletterar den kommuntäckande översiktsplanen inom planområdet.

Syfte

Fördjupningen av översiktsplanen syftar till att utreda och föreslå lämplig markanvändning för att på längre sikt genom detaljplaneläggning utveckla och integrera området till en del av Mjölby centrum. Planen skall lägga grunden för en attraktiv och hållbar stadsmiljö med blandade funktioner.

- ❖ Utöka centrum och förtäta stadskärnan
- ❖ Ny stadsfront mot vattnet – attraktivt, hållbart och med kvalitet

Avsikten med planprocess och dokumentation är att skapa en färdplan för framtida utveckling inom stadsdelen och att i god tid klargöra och bereda tänkbara frågor. Detta sker genom att i förslaget presentera mål, riktlinjer, dispositionsplan, exempelsamling, samt redovisa bakgrundsfakta och konsekvensbeskrivningar.

Mål om hållbar stadsbyggnad

Stadsförnyelsen bör kunna medföra många kvaliteter, dels för de som ska bo och verka här, men även för staden och kommunen som helhet. Svartå Strand ska bli Mjölbys grönaste stadsdel med många hållbara kvaliteter.

Svartå Strand bör präglas av långsiktig ekonomisk bärkraft, sociala kvaliteter samt ekologisk uthållighet. Begreppet ”hållbar” anger något varaktigt över tiden. Hållbar stadsbyggnad innebär fokus på helhet i flera sammanhang – lokalt, regionalt, nationellt och globalt.

Social hållbarhet

Nyckelfrågor för social hållbarhet inom Svartå Strand är:

- Folkhälsa och rekreation
- Kulturhistoria
- Barnperspektiv
- Jämställdhet, Trygghet, Tillgänglighet
- Demokrati, integration, jämlikhet – en stadsdel för alla!

Inom stadsdelen står människan i centrum, med fokus på social gemenskap, identitet och trygghet. Mjölbys centrala delar ska göras tillgängliga och attraktiva för alla Mjölbybor, särskilt Svartåns vattenrum och stadsmiljöer med tydliga offentliga rum som tillhör alla. Alla generationers behov ska kunna tillgodoses inom området. Bred demografisk utveckling bidrar till att åldersmässig, etnisk och socioekonomisk segregering motverkas.

Här skapas boendemiljöer med varierade bostadstyper och storlekar samt attraktiv grogrund för företagande. Stadsbyggande ges tyngd genom satsning på helhet och kvalitet för att skapa god attraktion och vackra offentliga rum. Landskapet utmed Svartådalen nyttjas och utvecklas för rekreation. Området präglas av delaktighet och inflytande för invånarna.

Ekologisk hållbarhet

Nyckelfrågor för ekologisk hållbarhet inom Svartå Strand är:

- Största möjliga miljönytta, där äldre industrimark bearbetas och tas i anspråk för nya ändamål (och jordbruksmark undviks).
- Hänsyn till riksdagens miljö kvalitetsmål: 1. Begränsad klimatpåverkan, 4. Giftfri miljö, 8. Levande sjöar och vattendrag, 9. Grundvatten av god kvalitet, 11. Myllrande våtmarker, 15. God bebyggd miljö och 16. Ett rikt växt- och djurliv, med särskild tonvikt på målet om en god bebyggd miljö.
- Natur, där utbyggnad av stadspark blandas med inslag av natur och god kontakt med Svartåns vatten.
- Stabil och robust stadsbyggnad för framtida klimatförändringar.

Inom området kan uthålliga, attraktiva livsmiljöer skapas med möjligheter till kretslopp med miljövänligt och energisnålt byggande. Icke förnyelsebar energi kan här minskas genom energieffektivt byggande, fjärrvärmeanslutning och inte minst tågresa. Bästa miljönytta sker genom tillvaratagande av lågutnyttjad spår- och industrimark med marksanering där så krävs. Genom exploatering i centralt läge undviks byggnation på jordbruksmark som runt Mjölby är mycket bördig.

Förslaget beaktar även nationella och regionala miljömål, samt andra långsiktiga mål och strategiska satsningar.

Ekonomisk hållbarhet

Nyckelfrågor för ekonomisk hållbarhet inom Svartå Strand är:

- Prisvärda bostäder.
- God energihushållning.
- Högt markutnyttjande (exploateringsgrad).
- Byggrätter för verksamheter.
- Bottenvåningar för småföretagande och föreningsliv.
- Långsiktiga investeringar.
Låg livscykelkostnad prioriteras vid byggnadsproduktion.

Mjölby tillväxt ska ha en balanserad påverkan på miljön och generera måttliga mängder trafik. Byggbara ytor utnyttjas effektivt och bebyggelsestrukturen medger olika hustyper (och upplåtelseformer) samt utbyggnad i etapper. Med flera olika boendeformer ökar möjligheterna att bo och verka i Mjölby för människor i olika livssituationer. Det gäller även att utnyttja områdets goda förutsättningar för småföretagande och ta tillvara bra lägen och utveckla områdets

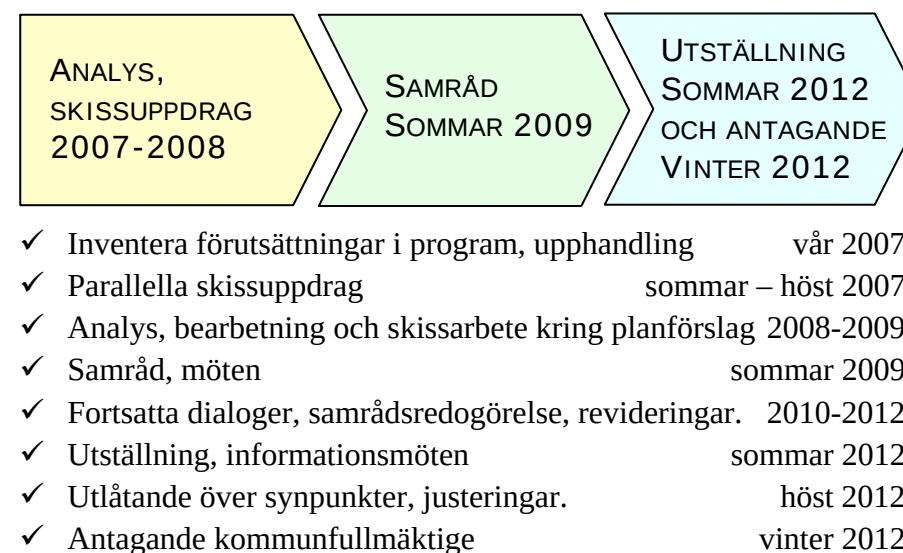
kommunikationsmöjligheter, såsom nya stråk för biltrafik och för gång- och cykeltrafik.

Bostäder av hög kvalitet till rimliga kostnader bör eftersträvas. Mjölby goda läge och infrastruktur ska utnyttjas och dess kommunikationer utvecklas, såsom pendeltågtrafik, gång- och cykelväg-nät. Svartå Strand ska växa både genom förtätning och omvandling.

Avgränsning

Planområdet är väldefinierat geografiskt och naturligt avgränsat mellan Svartån och järnvägen som löper i nord-sydlig riktning genom centrala staden. Både ån och järnvägen är grundläggande för stadens utveckling, men utgör samtidigt barriärer mellan stadens östra och västra delar. Området sträcker sig från Burensköldsvägen i norr, förbi lokstallarna, och ner till Järnvägs-gatan i söder och dess bro över Svartån.

Arealen uppgår till cirka **32 ha**. I området ingår låglänta partier utmed ån som inte låter sig bebyggas och kvarter med befintlig verksamhet som kommer vara oförändrad under överskådlig tid.

Tidplan

Arbetet följer plan- och bygglagens process. Arbetsgången för en fördjupad översiktsplan är den samma som för en kommunomfattande översiktsplan.

Planområdets avgränsning

2 PLANFÖRSLAG

Övergripande idé med fördjupningen av översiktsplanen är att förtäta denna del av centrala Mjölby – att knyta ihop öster med väster och söder med norr. Planen bryter de barriärer som järnvägen och Svartån innebär för Mjölby. Helt nya sätt att röra sig genom den centrala staden kan vitalisera också omgivande stadsdelar. Uppemot 700 bostäder och nära 20 000m² bruttoarea potentiell lokalyta kan rymmas inom området.

Genom entrén från resecentrum till centrum via gång- och cykelvägen passeras en del av stadskärnan som idag saknar traditionell stadsbebyggelse. Genom planförslaget utvecklas stadsdelen till en attraktiv miljö i småstadens skala och karaktär med torg, butiker och parkmiljöer – olika funktioner sida vid sida i en delvis ny kvartersstruktur.

Övergripande syften och läsanvisning

Planförslagets syfte är att föreslå successiv stadsförnyelse där området övergår från industriområde till bostäder och verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. Stadsdelen ska bli en del av centrala Mjölby med hög tillgänglighet och attraktivitet. Detta ska baseras på ett hållbart stadsbyggande.

Fördjupningen utgör programhandling för efterföljande detaljplaner, lov, och projektering. Riktlinjerna utgör rekommendationer som preciseras genom detaljplan, markanvisning eller kvalitetsprogram i dialog med berörda. Riktlinjerna är kommunens ambitioner som förtydligar planförslaget och ska fungera som checklista för genomförandet.

Rekommenderad mark- och vattenanvändning ~ riktlinjer för hållbar stadsbyggnad

Hållbar stadsutveckling är ett nyckelbegrepp för Sverige, vilket Mjölby kommun vill medverka till. Svartå Strand ska bli en stadsdel som är såväl miljömässigt som socialt och ekonomiskt hållbar.

Struktur för stadsliv, bebyggelse och rörelsemönster

Stadsdelen ges en struktur som är tillgänglig för alla trafikslag. Gator och kvarter följer tydliga stråk från norr till söder med olika trafikrum och kopplingar mot närliggande stadsdelar, så att området blir en naturlig del av staden.

Strukturen är uppdelad i fyra kvarterstyper från norr till söder.

- 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 prövas inom planområdet.

Markanvändning

Mångfald olika platser och miljöer, människor och verksamheter

Förslaget bereder väg för nya bostäder. Dagens verksamheter och handel ska kunna tillåtas, men också långsiktiga förändringar och en utveckling mot en mer blandad stadsbebyggelse med fler bostäder och nya verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. ASM Foods väntas vara kvar under överskådlig tid. Arrendestugor i områdets södra del blir kvar en tid, men ersätts på sikt av nya bostäder.

- Blandat innehåll – bostäder OCH verksamheter – är avgörande för att stadsdelen ska upplevas som livfull under större delen av dygnet.
- I öster föreslås en sammanhängande, skyddszon mot järnvägen för lager, förråd, garage och parkering.
- Svartåns stränder och mader utvecklas som natur- och parkmiljö, med tonvikt på park. Genom att erbjuda gångvägar och platser utmed ån kan detta stora parkrum nyttjas bättre. Alsumpskogen minskas till förmån för lekyta och utökad vattenspegel.
- Olika upplåtelseformer – både hyres- och bostadsrätt – eftersträvas.

Verksamheter

Nya förskolor

Efterfrågan på förskoleplatser tillgodoses inom planområdet. Något läge preciseras inte, men de bör ligga i strategiska kommunikationslägen med närhet till Svartåns parkstråk.

Stadsdelen bör kunna rymma 1-2 förskolor, förslagsvis en i sydväst och en lite mer centralt.



Kv. Inkvisitorn

- Kv. Inkvisitorn (ASM Foods) ges planbeteckning V/B där B endast är möjlig om nuvarande industriell verksamhet upphör.
- Planlagd industrimark (J) inom kv. Inkvisitorn ges 50 till 100 m hänsynszon.

Innebörden är att bostäder med rätt bullerskydd, ventilation och uteplats i väster bör kunna prövas inom halva kvarteren Rosenkammaren, Bålet och Häxan. Inom industrins närmiljö prioriteras inte bostadsutbyggnad, utan fortsatt verksamhet och småindustri förenliga med bostäder. Inkvisitorns norra del regleras idag med småindustriplan (Jm) som är förenlig med bostäderna inom kv. Tumskraven.

Lokstallarna, bussgarage

- Gällande markanvändning bedöms lämplig och förenlig med bostäder om särskild hänsyn tas till tankning och underhåll.
- På sikt förslås en användning för blandat innehåll, företrädesvis bostäder eller verksamhetslokaler för handel och service.

Hantverk inom kv. Rosenkammaren, Bålet och Häxan.

- Befintlig verksamhet i form av hantverk och småindustri är att beteckna som småindustrier som är förenliga med intilliggande bostäder.

Utformning av kvartersmark*I dialog med exploatör*

Planförslaget bereder väg för utveckling genom plankarta och riktlinjer, men också genom idéskisser och inspirerande exempel. Översiktsplanen har ett brett anslag som medger tätare bebyggelse i flera våningar. Byggnader preciseras närmare vid senare skede i samverkan med berörda fastighetsägare och intressenter.

- Byggnader i kvartersstrukturen placeras i gatuliv och begränsas i hushöjd och byggbar yta.
- Flexibla planer eftersträvas, liksom väldokumenterade vägval vid exploatering.

Gaturummet ska råda

Genomgående bör den mänskliga skalan råda i valet av gestaltning. Oavsett val av inriktning – tätt, lågt eller högre volymer – bör området utformas utifrån enhetliga regler, så att ett sammanhållet gaturum skapas.

- Hög täthet eftersträvas med mål om exploateringstal på 0,6 – 1,2.
- Hus förläggs i gatuliv och utformas med hänsyn till flanerande och folkliv med levande bottenvåningar i strategiska lägen. Mot gårdarna är bebyggelsen brokigare och friare i sin form.
- Sammanbyggda hus. Där det är öppningar mellan husen hålls gatulinjen samman med glesa plank, murar och växtlighet.

- Skyddszonen i öster utformas som moderna magasin i 1-2 våningar eller bara som en hög mur.

Kyrkogatan bör ges enhetliga husvolymmer, gärna med förhöjning i slutet av kvarteren. Bottenvåningar utformas så att butiker, kultur och annan service möjliggörs (genom förhöjda bottenvåningar, ventilation, fasadkonstruktion som medger skyltfönster mm). Det bör gälla i strategiska gathörn och stråk med sådana långsiktiga förutsättningar.

Grönskande gårdar

Vackra, grönskande gårdsmiljöer bör samverka med grannen i gröna stråk. Längs Kyrkogatans båda sidor och utmed Magasinsgatan ges plats för småstadens kvartersstruktur med tydliga offentliga gaturum och privata gårdar som mönster.

- Tydliga gränser skall finnas mellan privata gårdar och offentliga stadsrum. För friliggande hus i väster utvecklas halvprivata zoner.
- Gårdar kan delas av olika fastigheter och innehålla gemensamma ytor som till exempel grillplatser och andra gemensamhetsanläggningar.

Kulturmiljö

Med historia från flera tidsepoker och en förväntad omvandling över lång tid bör stadsdelen kunna utvecklas på ett mångfacetterat sätt.

Byggnader av kulturhistoriskt värde bevaras och ges skydds- eller varsamhetsbestämmelse i detaljplan. Fyra byggnader av värde för skydds- eller varsamhetsbestämmelse i detaljplan anvisas med ▲ - byggnad av stort kulturhistoriskt eller miljömässigt värde eller ● - byggnad av kulturhistoriskt eller miljömässigt värde.

Allmän plats ~ plats för alla*Torg och allmän plats*

Offentliga platser ges en tydlig karaktär och avgränsning. Vid utformningen beaktas följande: möten, trygghet, goda siktlinjer, social integration, tillgänglighet, identitet och service.

- Entréplatser gestaltas på ett välkomnande sätt.
- Området bör rymma ett flertal platser med karaktär av lokal mötesplats.

Mobilitet och rörlighet

Inom Svartå Strand kan man bo utan bil. Centrum med service och handel, samt resecentrum, ligger inom gångavstånd. Kommunikationerna är mycket goda och utmed Svartån skapas parker och frirum för gående och cyklister.

Lokalgator utformas med hänsyn till jämnt flöde, låg hastighet och god trafiksäkerhet vid korsningspunkter. På lokalgatorna ges alla trafikslag god tillgänglighet.

En ny anslutning mot söder är viktig, med angöring mot Järnvägsgatan. Inom området skapas tre tydligt åtskilda trafikrum:

- Frirum i park med cykelvägar och enkla gångvägar utmed Svartån.
- Kyrkogatan – paradgata för blandad trafik i gåfart (blandtrafikrum) med kantparkering.
- Magasinsgatan, en gata för genomfart och huvuddelen av trafiken in- och ut ur området, förlängs med en anslutning mot Järnvägsgatan i söder som öppnar området och avlastar trafik i centrum (även med viss tung trafik).

Stråken sammanbinds med gränder och tvärförbindelser. Utfarter ska utföras med goda siktlinjer. Bilparkering bör ordnas samlat, gärna i lägen nära järnvägen. Cykelparkering ordnas inom kvartersmark.

Park och natur

Tillgänglighet och rörligt friluftsliv ska prioriteras. Det handlar om att kunna ta långa och korta promenader, att kunna komma snabbare till buss och tåg eller att kunna gå trygg och säker i park och natur. Genom att erbjuda tillrättalagda gångvägar och platser utmed ån kan detta stora parkrum nyttjas bättre.

- Prydnadspark och grönområde.
- Vistelseytor för lek och spontanidrott.
- Nya gång- och cykelstråk, både för framkomlighet och promenad
- Trygghet för alla.
- Tillgängliga sittplatser.
- God belysning.
- Vattenbukt med bryggor ersätter del av alsumpskog.

Med ökat antal möjligheter att korsa ån bildas varierande promenadslingsor. Ån blir då ett samlande parkstråk istället för barriär.

Teknik i framkant

- God energihushållning
- LCC-optimerad bebyggelse – låg livscykelkostnad.
- Miljökvalitetssäkring
- Fastighetsnära kretsloppsanpassning
- Avfallsmängden till förbränning ska minska genom utsortering av bioavfall
- Ny teknik för central avfallsinsamling
- Öppen dagvattenavledning och fördröjning, lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) där det bedöms möjligt.
- Bullerskyddade bostäder och utemiljöer.

Anläggningsteknik är framåtsyftande och kvalitetssäkrad, exempelvis enligt byggrådet för kvalitet (BQR) för bedömning av *Energi*, *Innemiljö*, *Kemiska ämnen*.





Fördjupning av översiktsplanen Svartå Strand i Mjölby

Plankarta, utställning

FÖP avgränsning

Mark- och vattenanvändning

Bostad

Bostad / Verksamhet

Verksamhet

Verksamhet / Bostad

Skydd

Utredningsområde för centrumändamål

Torg / Plats

Vatten

Park

Natur

Hänsynsobjekt, särskild prövning

Kulturbyggnad, klass A och B

Värdefulla grova träd

Hänsynszon 50 resp 100 m

Strandskydd 100 m (ej planlagd mark)

Gator och anläggning

Ny huvudgata

Ny gata

Ny gc-väg

Ny gångväg

Riksbusslinje järnväg

Upprättad av byggnadskontoret i juni 2009
reviderad inför utställning i maj 2012
samt inför antagande i oktober 2012.

3 PROGRAMSKISSER OCH EXEMPEL

Som komplement till planen presenteras här beskrivningar, intentioner, skisser och exempel i syfte att visa på hur området kan utvecklas. Dessa ska inspirera och ligga till grund för kommande detaljplanering och gestaltning.

Underlagen är till stora delar framtagna av Södergruppen Deurell Arkitekter AB. Skisser och exempel är även hämtade ur idéarbeten av Brunnberg&Forshed Arkitekter AB och WHITE Arkitekter AB.

Områdets karaktär

Mjölby är till stora delar en trädgårdsstad med övervägande andel friliggande hus. Stadsdelen tillhör den mest centrala, men innehåller nästan inga bostäder och ligger relativt åtskild från den övriga staden. Här finns möjlighet att skapa en förlängning av stadens tätare bebyggelse med flerbostadshus söderut längs Kyrkogatan. Mjölby får därmed en större och mer sammanhållen stadskärna med olika verksamheter sida vid sida.

Industriområdet med lokstallar vid ån är en ursprunglig del av Mjölby. Här finns stor utvecklingspotential. Kyrkogatan blir den nya stadsdelens ryggrad. Den förbinder det nya med det gamla i nord-sydlig riktning och en serie offentliga platser avlöser varandra längs gatan. Från Kyrkan och Stora torget förbi Stadsparken vidare över det nya torget vid ICA och gångstråket från stationen. Kyrkogatan fortsätter sedan ner i den nya stadsdelen mot en ny nod i staden – de ombyggda lokstallarna med tillhörande torg. Därefter öppnar sig en ny park som står i kontakt med Svartån. Gatan leds där österut och länkas till Magasinsgatan som får en ny anslutning till Järnvägsgatan. Härigenom skapas en ny entré till Mjölby centrum.

Svartån har mycket natursköna strandlinjer i sitt lopp genom Mjölby. Dessa är idag till stor del svårtillgängliga, särskilt på åns östra sida. Här kan en ny strandpromenad ordnas genom olika landskapsåtgärder. Nya gångvägar och spänger kan anläggas längs vattnet. Bryggor med sittplatser erbjuder vila och utsikt ute i vattenrummet. Gångbroar förbinder östra och västra stranden på strategiska platser. Promenadstråken runt Svartån har förutsättningar att bli populära parkrum som ger Mjölby förstärkt identitet med vattnet som sammanhållande tema.

De gamla lokstallarna, som nu används som bussgarage, har förutsättningar att framöver rymma verksamheter, kultur eller bostäder. När utbyggnaden av kvarterstaden nått fram till stallarna kan de omvandlas till attraktiva lokaler för verksamheter. Serien av stora öppningar bildar en sammanhållen arkad som ramar in den bågformade platsen på ett effektivt sätt. Byggnaden kan med fördel rymma en mängd olika näringsidkare sida vid sida.

Kvarteren mellan järnvägsspåren och Magasinsgatan har ett särskilt risk- och bullerutsatt läge. Norra Magasinsgatan har en smal zon med magasinsbyggnader som tjänar som bullerskydd åt stadsbebyggelsen. Denna princip bör gälla även inom planområdet. Magasinsgatan förlängs söderut så att verksamheter med tyngre transporter

kan försörjas därifrån även i de tillkommande kvarteren. Magasinsliknande byggnader mot spåren kan rymma parkering, lager och andra bifunktioner till verksamheter tvärs över gatan. Fronten mot järnvägsspåren hålls låg, en till två våningar, bullret avskärmas effektivt samtidigt som den högre stadsbebyggelsen bakom tillåts anonsa sig för tågresenärer.

Bebyggelsestruktur

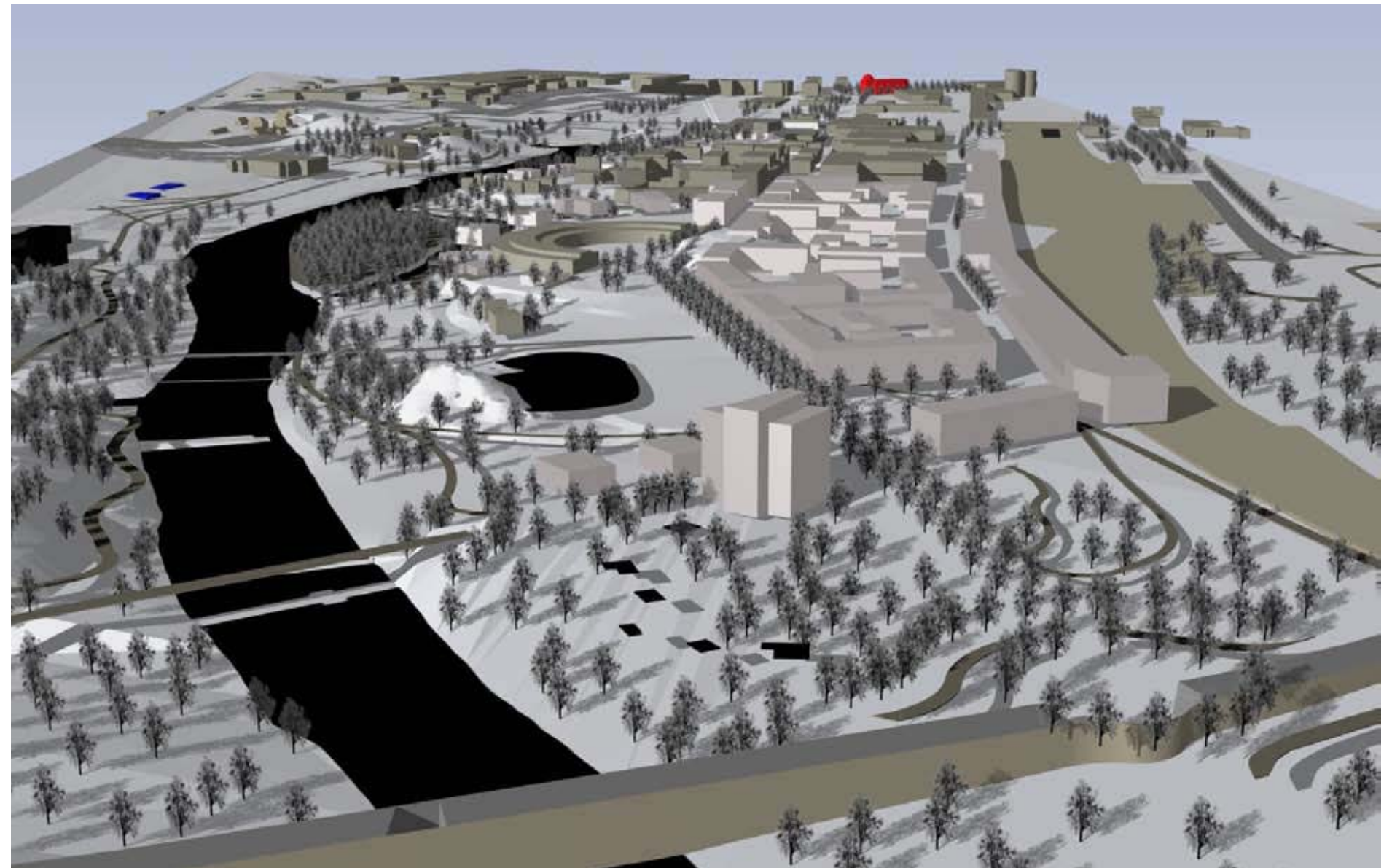
Inom planområdet ryms idag ett flertal verksamheter och den föreslagna bebyggelsestrukturen är tänkt att även i framtiden rymma olika former av verksamhet – framförallt i gatuplanet. De olika gatu-karaktärerna medger också bra tillgänglighet för transporter av olika slag. Längs Magasinsgatan kan tyngre transporter ske medan Kyrkogatan ger bättre förutsättningar för butiker mm genom att vara huvudstråk för gångtrafikanter, men ändå klara lättare trafik för att bibehålla en livfull och funktionell karaktär.

Mot Kyrkogatan och Södra Strandvägen är den tänkta bebyggelsen till övervägande del bostäder och ickestörande verksamheter så som

butiker och kontor. Längs Magasinsgatan kan de mindre industri-verksamheter som finns där idag få utvecklas och erbjudas ny plats i kvarteren söderut längs järnvägen.

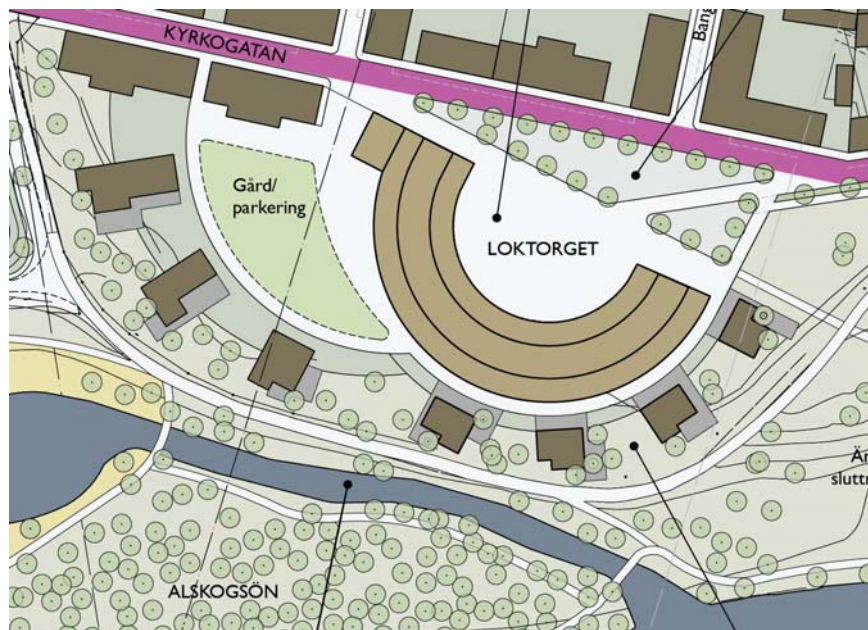
Öster om Magasinsgatan löper en smal kvartersbredd som i likhet med befintlig bebyggelse längre norrut längs järnvägen kan rymma förråds, parkering och annan verksamhet som tål störningar från järnvägen.

Kyrkogatan föreslås få kvartersbebyggelse på bägge sidor i två till åtta våningar. Kvarteren på Kyrkogatans östra sida, som vetter mot järnvägen, är lämpade för olika verksamheter som kan kombineras med bostäder i bullerskyddade lägen. På västra sidan om Kyrkogatan ger det bullerskyddade läget och närheten till Svartån utmärkta förutsättningar för bostäder. Det är förmodligen övervägande andel bostäder i dessa kvarter. Sluttningarna ner mot Svartån hålls fria och bildar ett sammanhållet parkstråk utan bebyggelse. All nybebyggelse koncentreras till områdets övre nivå, då låga partier närmast ån kan översvämmas.





Björkudden väster om Södra Strandvägen i Blåkullegränds förlängning kompletteras med några flerfamiljsvillor som i skala och placering ansluter till befintlig bebyggelse (2-6 vån.). Dessa kan byggas ut oberoende av utbyggnadstakten för kvartersbebyggelsen längs spåret då läget inte är bullerstört.

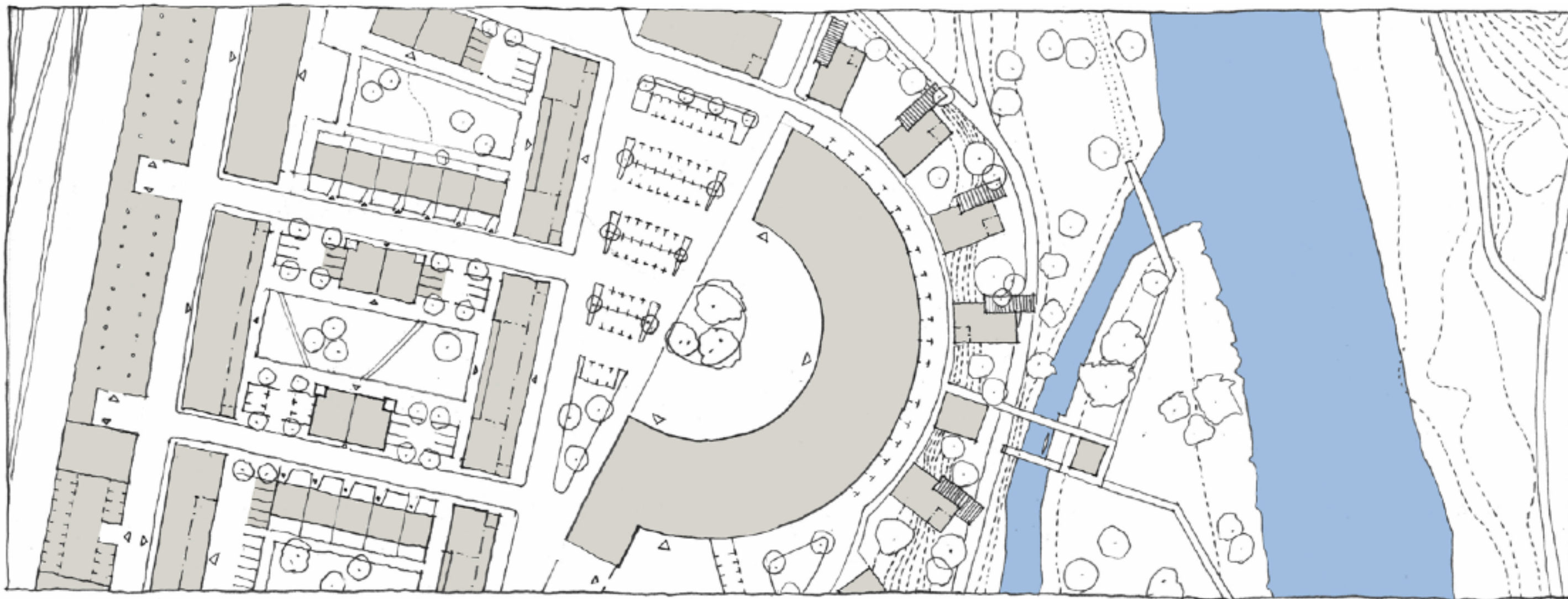


Friliggande husvolymer intill kanal

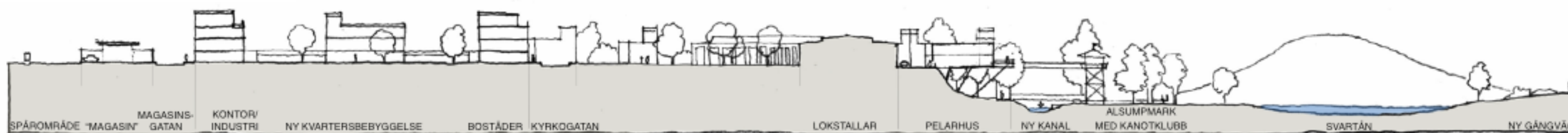
Väster om Lokstallarna mot Svartån föreslås en bostadsbebyggelse som utgår från den övre platån och skjuter ut högt över branten på pelare. Trädbeståndet i branten kan sparas mellan husen och träden kan tillåtas fortsätta genom bostädernas altaner som ligger i nivå med trädkronorna. Läget i branten är attraktivt för bostäder med utsikt och västersol utan att parkstråket längs vattnet privatiseras. Översvämningsrisken gör det också lämpligt att hålla bostädernas nedre plan ett par meter över ån.



*Illustration Pelarhus vid lokstallarnas baksida
Södergruppen Deurell Arkitekter AB*



Tidig skiss med alternativa kvarter, juni 2007
Södergruppen Deurell Arkitekter AB



Sektion mitt för lokstallarna med ny kanal
Södergruppen Deurell Arkitekter AB, juni 2007

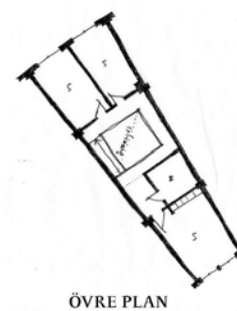
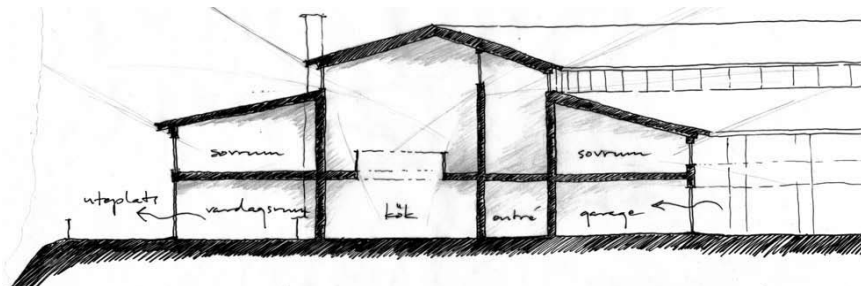
Kulturmiljö och befintlig bebyggelse

Lokstallarna 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 miljö. Byggnaden kan få central betydelse som publik byggnad och nod i staden. Stommen och rytmen av stora öppningar ger goda förutsättningar att rymma olika typer av verksamheter i lokalerna.

Innan utbyggnaden har nått stallarna kan byggnaden behålla sin funktion som bussgarage. Då kan också kullen intill vara kvar. Kullen skulle även kunna vara kvar efter fullt utbyggd kvartersstruktur, kvarteren närmast kullen blir då grundare för att lämna plats. Det är dock tveksamt om den tillför värden som motiverar detta då det sammanhållna parkområdet längs Svartån ligger så nära intill. Planförslaget utgår ifrån ett scenario där kullen tas bort och ger plats för ett fullstort kvarter.

Bostäderna väster om Stallarna kan byggas utan att bussgaraget behöver flyttas. Inom befintliga kvarter finns en mängd byggnader av skiftande kvalitet. De i programmet uppmärksammade byggnaderna, Lokstallarna, huvudbyggnaden på Mjölby 43.69 och Vattenverkets pumphus (Björkudden) samt den mindre industribyggnaden i korsningen Kyrkogatan/Fabriksgatan bör alla bevaras då de är viktiga för att förankra det nya på platsen. Tegelbyggnaden på Tums kruven 2 är viktig att bevara eftersom den tydligt visar att Mjölby's stenstadsbebyggelse utsträckte sig öster om Burensköldsvägen redan i slutet på 1800-talet. Byggnaden skyddas i gällande detaljplan. Övriga byggnader som tjänar sitt syfte, men inte har något större värde för miljön som helhet, får stå kvar till dess efterfrågan på nya lokaler gör det motiverat att ersätta dem.

Nya byggnader mot gatorna ska förläggas i gatuliv. In mot gårdarna är friheten större, här begränsas bebyggelsen endast av hushöjd och maximal bruttoarea.



Idéskiss 21 bostäder
Brunnberg & Forshed
Arkitekter AB juni 2007

Platser och torgbildningar

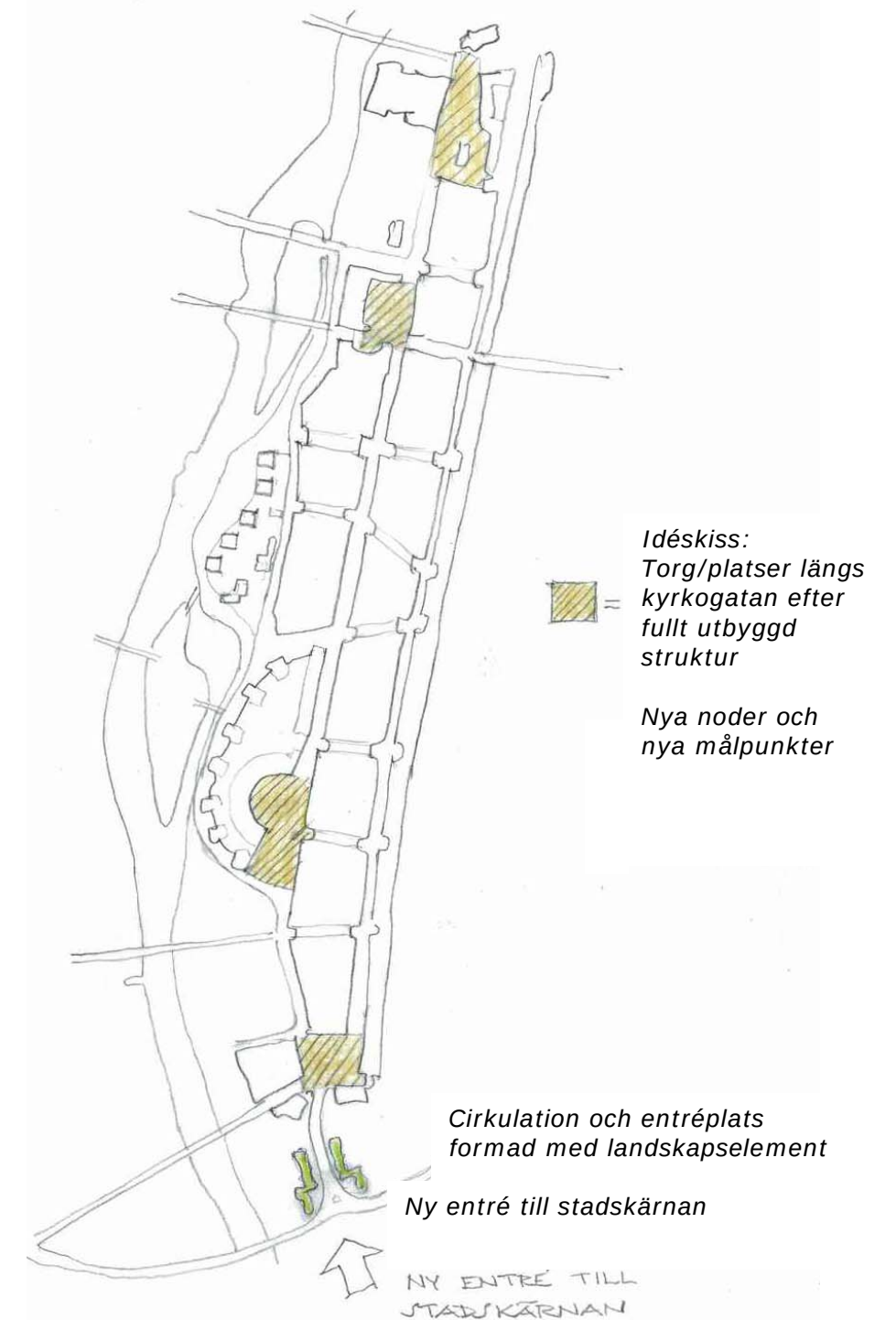
Mjölby har idag ett antal noder med mindre platsbildningar för möten och avkoppling och några större, såsom stora torget som parad-torg, ett modernt evenemangstorg vid köpcentrum, samt Gästispar-ken och Hembygdgården för större och friare sammankomster.

I anslutning till ICA, Stationsstråket och Kyrkogatan utvecklas ett mindre torg med gårdsgatumiljö och utsikt mot Svartån. Ytan kan till exempel beläggas med plattor och torget kan ramas in av trädrader och av ICA:s entré. Industribyggnaden i tegel avgränsar torget i söder. Platsen har en strategisk placering med sin koppling till stråket som förbinder Stationen, ICA, Svartån och bebyggelsen väster om vattnet.

Industribyggnaden i tegel i korsningen mellan Stationsstråket och Kyrkogatan bevaras som avgränsning av det nya torget. Byggnaden kan rymma en mindre butik på gaveln ut mot torget.



Exempel cafémiljö



Väg- och gatustruktur

Gatunätet i området ska bidra till att binda samman Mjölby stadsdelar. Här finns möjlighet att skapa alternativa rörelsemönster i de centrala delarna. Området mellan järnvägsspåret och Svartån görs därigenom tillgängligt för alla Mjölbybor. Det blir inte ett avskilt bostadsområde utan upplevs som en del av innerstaden.

Kyrkogatan blir en axel i den nya stadsdelen, men den egentliga ryggraden blir Magasinsgatan med anslutning mot Järnvägsgatan i söder. Denna koppling är av fundamental betydelse för den nya stadsdelens utveckling.

Ekonomin talar också för denna lösning. Inför utbyggnaden av centrum bör frågan om byggtrafiken till och från området beaktas. Det vore en stor fördel om den tunga trafiken för byggnationerna kan angöras via Järnvägsgatan söderifrån. En enkelt anlagd transportväg för byggtrafiken kan i ett senare skede omvandlas till allmän gata och utgöra Magasinsgatans förlängning. Läget för passagen förbi kv. Inkvisitorn kan behöva ske via Banverkets mark. Ett annat alternativ är att Kyrkogatan förlängs i första skedet.

Genom den nya tillfarten kan centrum avlastas och störningarna orsakade av tillkommande trafik vid utbyggnaden av stadsdelen blir minimala. En sådan koppling till gatunätet är betydligt billigare än en ny bilbro över Svartån. Eftersom en sådan förbindelse redan finns med Järnvägsgatans bro är det rimligt att låta tillkommande broar göras enklare, endast för gång- och cykeltrafik.

Med den södra infarten kan också stadsdelen byggas ut från två håll och mötas i mitten. Den södra tillfarten medger stor flexibilitet över tid och avlastar trafiken i centrum. Tyngre transporter och godshandling till verksamheter sker företrädesvis via Magasinsgatan medan trafiken till bostäder och andra verksamheter förs via Kyrkogatan. Den kan beskrivas som en sammanlänkande funktion mellan gammalt och nytt i nord-sydlig riktning. Den får också en bärande betydelse för bebyggelsestrukturen i öst-västlig riktning då den tillkommande bebyggelsen är grupperad kring detta centrala stråk med lokaler för olika verksamheter.

Snickaregatan, Blåkullegränd och Nygatan förbinds med Magasinsgatan. Söder därom läggs ytterligare tvärgränder till mellan Kyrkogatan och Magasinsgatan allt eftersom utbyggnaden fortskrider.

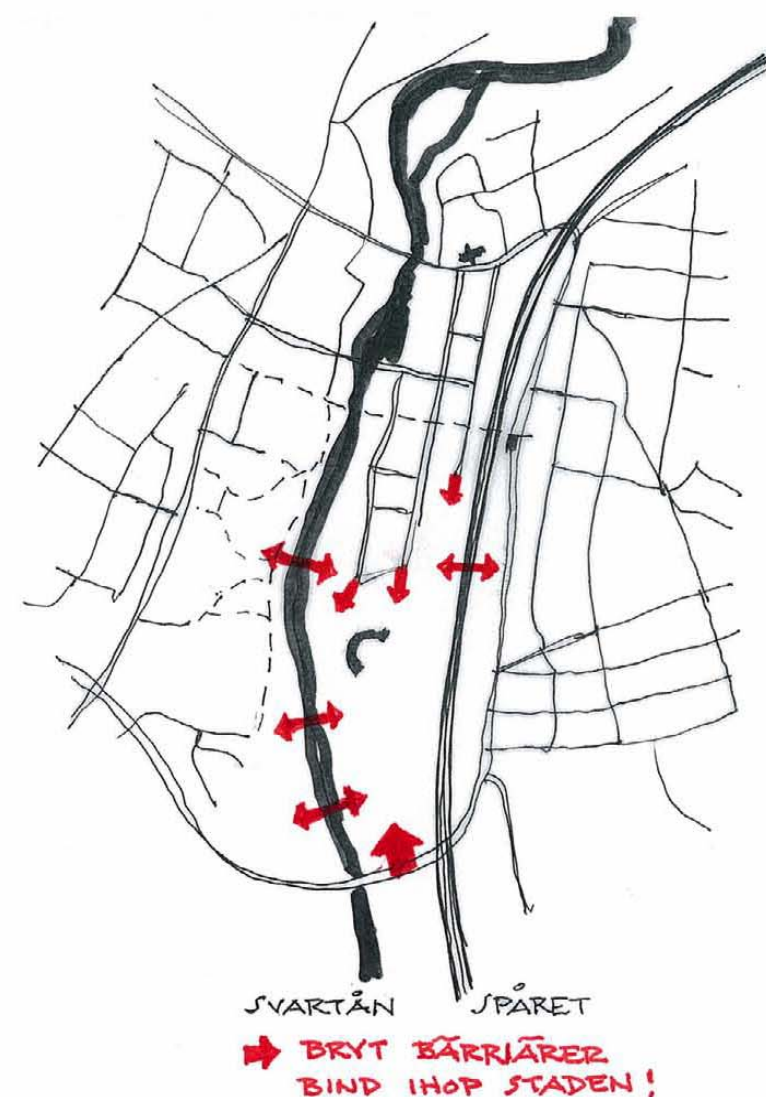
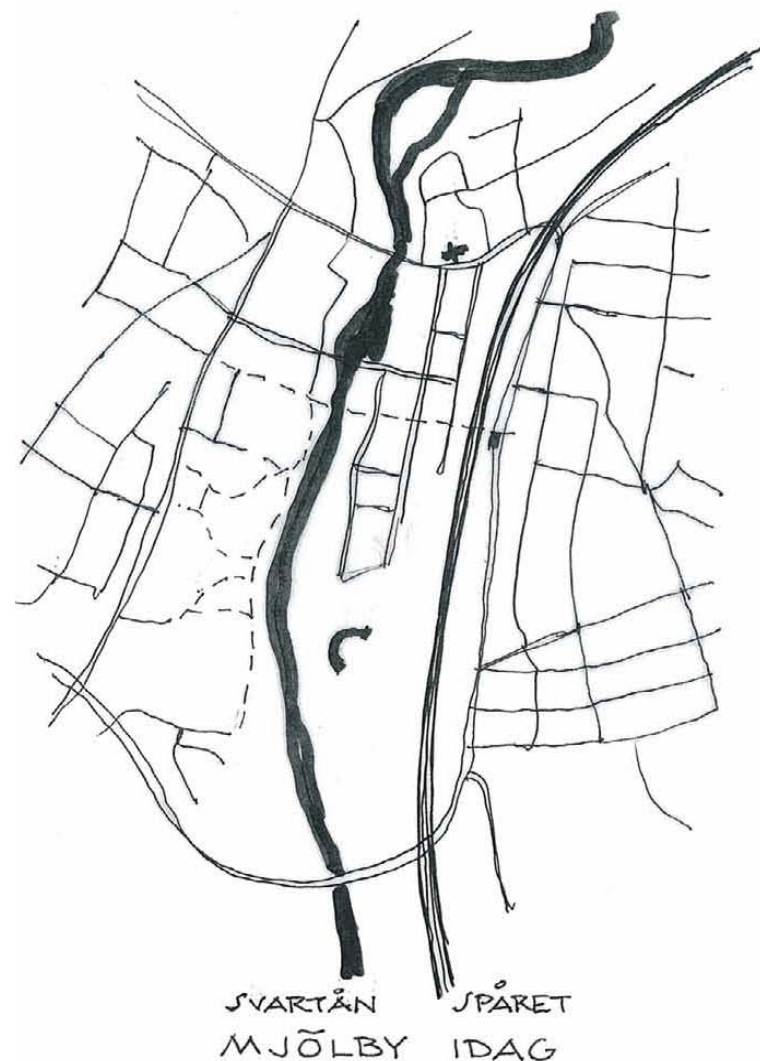
För att överbrygga den barriär som Svartån utgör och inordna vattendraget med dess kvaliteter i staden bör Skattegårdsgatan förlängas i en gång- och cykelbro över befintlig fjärrvärmeledning. I förlängningen av bron ansluter förbindelsen till Kyrkogatan.

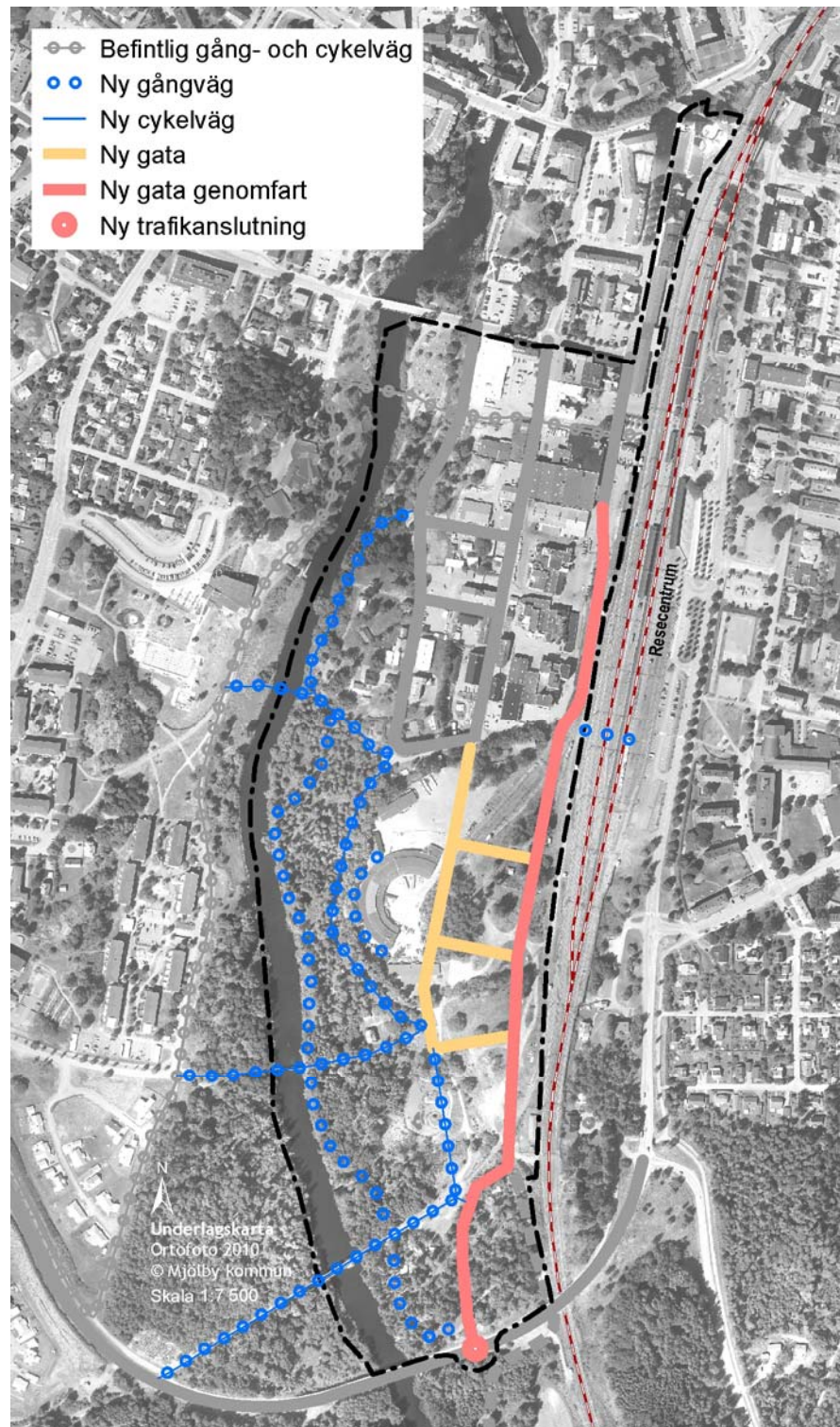
Bostadsbebyggelsen i Mjölby sydvästra delar får därigenom en genväg till centrum och ett mer centralt läge då stadskärnan framöver sträcker sig ner söder om Stallarna. Efter att spårtrafiken lagts ner bör även järnvägsbron omvandlas till en gång- och cykelbro.

På utsidan om stallarna löper en smal angöringsgata från vilken man når mindre flerbostadshus.

Lagom mycket biltrafik gör att stadsdelen känns levande och fungerar fullt ut. Utformningen av de olika gaturummen hjälper till att styra de olika trafikslagen rätt så att miljön känns säker men livfull.

Korsningspunkter att utveckla är Magasinsvägen – Kungsvägen och Magasinsvägen – Burensköldsvägen.





Trafiknät

Gångtrafik

Boende i området antas åka kollektivt i hög utsträckning och det finns därför ett behov av gena stråk till resecentrum. Detta tillgodoses genom en struktur med blandtrafik på Kyrkogatan och gott om tvärförbindelser i öst-västlig riktning mellan huvudstråken. Tre nya gångstråk med broar över Svartån föreslås, vilka beskrivs i texten om strandpark på nästa sida. Stråket över spåren med sikte på perongerna samt Lagmansskolan och Mjölby kulturscen är en möjlig tanke på lång sikt.

Förutom att gå i transportsyfte finns ett stort intresse för gång ur ett hälso- och socialt perspektiv, vilket möjliggörs genom Södra Strandvägens utformning och idéerna om hur parkmiljön ska utformas. För att gång- och cykelstråken ska fungera binds de samman och slutar aldrig i återvändsgränder.

Cykeltrafik

Cyklister som cyklar i transportsyfte vill gent och säkert kan nå sin målpunkt. Det blir således viktigt att Kyrkogatan ges en utformning som möjliggör detta. Cykeltrafik ska vara möjlig på Magasinsvägen södra del så att Järnvägsgränd och stråket i yttre ring kan nås. Cyklister är känsliga för stora höjdskillnader vilket bör beaktas vid anslutningen Magasinsgränd-Järnvägsgränd. Cykling ska också vara möjlig på Södra Strandvägen, men där i ett lugnare tempo. Då tillgodoses alla cyklisters behov.

Parkering

Nära resecentrum finns stort behov av bil- och cykelparkering. I övrigt antas parkeringskvoten 1 bilplats per lägenhet räcka för tillkommande bostäder. Cykelparkering för boende löses inom kvartermark och bör ges ett säkert och funktionsdugligt läge. I den nya kvartersbebyggelsen är parkeringen tänkt att ordnas i mindre gårdar inom kvartermarken. Gästparkering ryms som kantstensparkering, förutom på ställen där det kan utgöra en säkerhetsrisk för cyklister.

Som komplement till bilparkering inom fastighet finns gott om utrymme längs Magasinsgränd för parkering mot spåren där bilarna kan rymmas i garage som skärmar av bullret från järnvägen.

Parkeringen utformas på ett tryggt sätt med bra belysning, utan skymmande växter eller plank samt gärna med ett flöde av människor eller bilar.

Där husen står friare får parkeringen ordnas olika beroende på situation. Bebyggelsen på Björkudden kan ha bilarna inom kvartermark samlade i mindre grupper intill husen. De hus som ligger intill Stallarna kan dels ha kantstensparkering längs angränsningsgatan, dels en mindre parkeringsgård norr om Stallarna. Husen i Kyrkogatans förlängning söder om Stallarna får bilplatser dels mellan husen och dels i parkeringen intill Stallarna. Husen vid järnvägsbron slutligen kan ha sin parkering förlagd på andra sidan gatan.



Svartåns strandpark

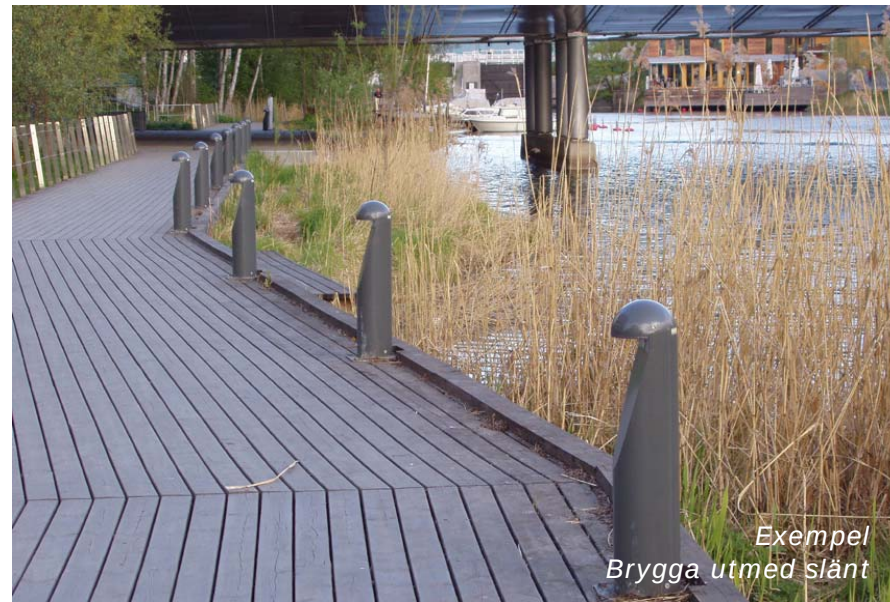
Svartåns omväxlande stränder utgör en stor tillgång för Mjölby och ger möjlighet att uppleva natur- och landskapsvärden. Att nå stränderna samt att röra sig utmed ån i ett sammanhängande gång- och cykelvägnät skulle förstärka stadens kvalitet. Det är också viktigt att den tillkommande bebyggelsens struktur, läge och utformning samspelar med årummets karaktär och särprägel.

Svartåns parkområde betraktas som en helhet som kan ges tydliga karaktärer och där man kan nå stränderna och de olika delområdena på olika sätt via gång- och cykelvägar. Parkområdet bör utformas så att hela det inre årummet sammanlänkas. För att åstadkomma detta är det viktigt att anordna nya gångbroar över ån. Gångbroar föreslås dels i det högläge där fjärrvärmeledningen leds idag (såsom i kommunens cykelnätsplan), dels på bron för det nuvarande industrispåret. En mindre prioriterad ny gång- och cykelförbindelse föreslås även i ett lågt läge mitt för badhuset. Lätta broar förstärker kontakten mellan stadsdelarna, de både knyter samman och öppnar upp.

Den anlagda parken i norr utökas söderut på ett sätt som förstärker landskapets särart och berikar stadsmiljön. Delar sparas som naturmark, men den nuvarande tydliga gränsen mellan park och natur nyanseras så att samspel uppstår. Det centrala läget motiverar en avvägning mellan naturvärden och stadsmässiga och sociala värden.

Västra strandparken

På Svartåns västra sida finns en befintlig gång- och cykelväg utmed ån. Den föreslås kompletteras med nya gångstigar närmast stranden nedanför bergsbranterna i den södra delen. Om nödvändigt byggs trädäck för att leda gående nära vattnet intill bergväggen.



Exempel
Brygga utmed slänt

Östra strandparken

En sammanhängande parkdel föreslås från Södra Strandvägen ner till det gamla industrispåret. Friliggande hus i denna del har klart definierade gränser mot parkmark med häckar och staket som ger en privat zon. Där det behövs anläggs parkvägar mellan kvartersmark och allmän plats för att motverka privatisering och begränsad tillgänglighet.

En inbjudande strandpromenad leder från norr till söder med olika karaktärer: Strandvägspromenaden, Södra Strandvägen, öppen lektya med vattenkontakt söder om Björkudden, den tätare alkogen nedanför lokstallarna som minskas och slutligen den avslutande Bergsparken i söder. Den befintliga dammen skulle kunna justeras och omgestaltas. Dammens anslutning och utflöde bör kunna ges en naturligare utformning mot berget.

Strandvägspromenaden

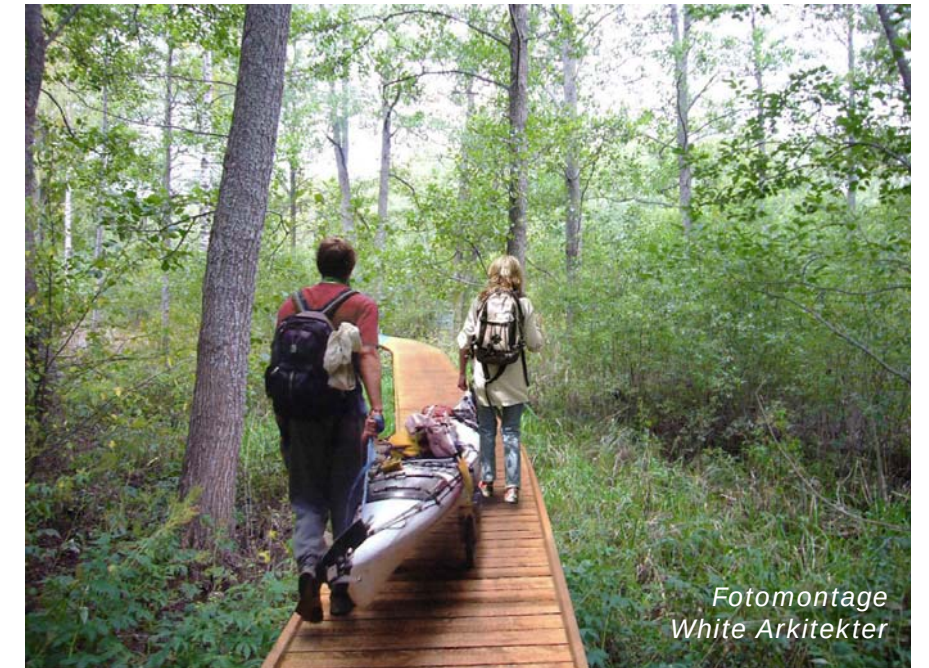
Vid Björkudden föreslås nya friliggande byggnader i slutningen väster om Södra Strandvägen. En zon mellan de nya tomterna och ån behålls som allmän plats där en strandpromenad anläggs nära vattenlinjen. Strandpromenaden kan berikas med sittplatser, brygga ut i vattnet och växtlighet som är anpassad till den naturliga växtplatsen.



Vattenbukt och alsumpskog

Söder om Björkudden föreslås alsumpskogen halveras till förmån för en öppen lektya med vattenkontakt. Själva vattenkontakten bör kunna förstärkas genom en vattenbukt – en liten lagun – med kringliggande bryggor. De åtgärder som föreslås i planen och som kräver anmälan eller tillstånd om vattenverksamhet enligt 11 kap. kommer att prövas i senare skede. I samband med projekteringen av dess åtgärder kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram och fördjupade utredningar att göras kring förutsättningarna och åtgärdernas påverkan.

Alsumpskogen har ett högt naturvärde (naturvärdesklass 3) enligt kommunens naturvärdesbedömning genomförd 2009. Kvarvarande del av den värdefulla alsumpskogen ges förbättrad tillgänglighet via smala träbroar och träspänger ut till vattenlinjen. Utformningen ska ske med varsamhet och förstärka karaktären av tät skog och myllrande våtmark.



Fotomontage
White Arkitekter

Bergsparken

Marken kan omformas till en väl definierad kvarters- eller stadsdelspark som samtidigt utgör avslutning på den långa Kyrkogatan. Dammens istället för att ligga fritt anslutas till det uppstickande berget så att dess ena strand blir en stupande klippvägg och så att berget framstår som en ö i vattnet när man närmar sig från Kyrkogatan. Gräsytan avgränsas av en parkväg och en byggnadsvolym som också utgör parkrummets fond.



Exempel
Damm mot bergvägg

4 GENOMFÖRANDE

Exploateringen omfattar ca 700 nya bostäder, med ett snitt på ca 100 m² per lägenhet, samt ca 20 000 m² till verksamhetslokaler. Exploateringsgraden är låg i väster och ökar mot öster.

Etapppordning är relativt fri och byggnation bör kunna komma igång inom kort. Stadsdelen kan komma att utvecklas över ett långt tids-
spann och blir kanske inte fullt utbyggd förrän om 20-30 år. Den nya väganslutningen i söder utgör tröskelkostnad.

Den fördjupade översiktsplanen anger rekommenderad omvandling och utbyggnad av Svartå Strand. Utbyggnadstakten beror på efterfrågan av nya bostäder och lokaler. Drivande för den framtida utvecklingen är läget nära pendeltågstationen liksom regionens integrerade arbets- och bostadsmarknad, där efterfrågan på attraktiva bostäder väntas öka.

Markägande och ansvar

Kommunen äger stor del av marken inom exploateringsområdet och arbetar aktivt med att förvärva ytterligare delar. Det är inte nödvändigt att kommunen äger all mark för att exploatera området. Exploatering av området är förenat med kostnader för utbyggnad av gator, parker, ledningar mm. Kostnaderna fördelas mellan kommunen och markägarna efter det behov och den nytta man har av anläggningarna. Exploateringsavtal tecknas där kostnadsfördelning och andra särskilda villkor tas upp så att byggnadsprojekten genomförs på önskvärt sätt och inom en överenskommen tid.

För den mark där kommunen är markägare tecknas markanvisningsavtal med exploatören där exploatören förbinder sig att utföra exploateringen enligt vissa, av kommunen ställda, villkor.

Samverkan

De markägare som önskar utveckla sina fastigheter och de byggherrar som erhåller markanvisning förutsätts delta aktivt och i samverkan med kommun och andra parter arbeta för helhetstänkande med ambitiösa tekniska lösningar, energieffektivitet, gemenskap mellan boende och tilltalande arkitektur. För hållbart stadsbyggande krävs samverkan, helhetssyn, och hänsyn till stadsdelens särart.

Etapppindelning

Utvecklingen av stadsdelen är en etappvis process över lång tid, där starten bör vara att iordningställa Södra Strandvägen med tillhörande parkområde. Därpå kommer området att utvecklas beroende av efterfrågan.

Planområdets delar är tänkt att kunna byggas ut på olika sätt oberoende av varandra. Svartå Strand hänger ihop med befintligt centrum och riskerar därför inte att uppfattas som någon enskild enklav.

Etapppordning är relativt fri men kan ske i följande steg:

- 1) Iordningställa Södra Strandvägen och Svartåns strandpark.
- 2) Bebygga områdets västra delar enligt föreslagen struktur genom framtagande av nya detaljplaner. För en mer omfattande utbyggnad krävs att:
- 3) Magasinsgatan förlängs med väganslutning mot Järnvägs-gatan i söder.



Förslag till etappindelning

Bebyggelse

Lämpligast är att iordningställa tomterna närmst Svartån först, då de inte är bullerstörda eller kräver omfattande utbyggnad av gatunätet. Det rör sig i första hand om flerfamiljshus på Björkudden och västra halvorna kvarteren Rosenkammaren, Bålen och Häxan. Med sitt attraktiva läge intill Svartån bör det väcka intresse för den nya stadsdelen.

Nästa skede är troligen komplettering av bebyggelsen i de befintliga kvarteren norr om Nygatan. Där kan tillkommande bostäder med fördel samsas med andra verksamheter som inte är störande för de boende. Efter det kommer successiv utbyggnad av kvarteren söder om Nygatan parallellt med att byggnader eller murar längs järnvägen uppförs som bullerskydd för bostäderna. Alternativt kan kvarteren runt det nya Magasinstorget byggas ut samtidigt så att stadsdelen byggs ut parallellt från både norr och söder för att mötas i mitten.

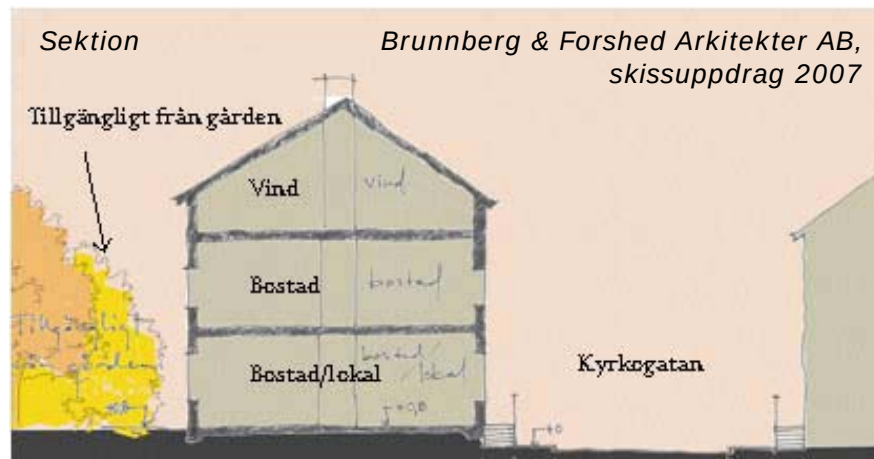
Kvartersbebyggelsen väster om Kyrkogatan



Kv. Bålet Idéskiss av Brunnberg & Forshed Arkitekter AB

Oberoende av anslutning i söder kan en successiv omvandling och komplettering av bebyggelsen i kv. Rosenkammaren, kv. Bålet och kv. Häxan komma till. Här är läget för bostäder utmärkt. Mot Södra Strandgatan bör kvarteren Rosenkammaren och Bålet förseas med en grön förgårdsmark, ca 4-5 m bred, för att ta upp nivåskillnader mellan tomt och gata och för smidig anpassning till gatans krökning. Mot Kyrkogatan bör bebyggelsen förläggas i gatuliv.

Bottenplanet bör ha våningshöjd tillräcklig för lokaler (ca 3,5m) med golv i nivå med gatan. Eventuella bostäder i bottenplanet mot gatan har golvnivån en knapp meter upplyft över gatan. Mot gården är bebyggelsen friare i utformning.



Kvartersbebyggelsen öster om Kyrkogatan

Kvarteret Inkvisitorn är idag mycket stort till ytan och gränsar till järnvägen utan omgivande gator. Delar av livsmedelsindustrin väntas vara kvar på lång sikt. Vid förändring kan ny bebyggelse bli aktuell, då i första hand bostäder med aktiva bottenvåningar. Kvarteret bör då delas i tre mindre genom att Snickaregatan, Blåkullegränd och Nygatan förbinds med Magasinsgatan som förlängs söderut längs spåret.

Mellan Magasinsgatan och spåret rymmer ett smalt kvarter som kan rymma parkering, förråd/lager, och andra komplementbyggnader. Därigenom kan tillkommande och kompletterande bebyggelse inordnas i stadens generella kvartersstruktur. Nya kvarter kan sedan läggas till söderut allt eftersom efterfrågan på centralt belägna bostäder och lokaler medger detta.

Mot Magasinsgatan kan verksamheter som inte stör bostäder förläggas. Verksamheterna och bostäderna kan då dela på gården. Mot Kyrkogatan ska i första hand verksamheter förläggas till bottenplanet och bostäder i de övre planen.

Trafik

Magasinsgatan förlängs fram till Järnvägsgatan för att avlasta Kyrkogatans norra delar från tung trafik samt för att öppna för alternativa rörelsemönster i staden. Inför utbyggnaden bör frågan om byggtrafiken till och från området beaktas. Det vore en stor fördel om den tunga trafiken för byggnationerna kan angöras via Järnvägsgatan söderifrån. Därigenom kan centrum avlastas och störningarna orsakade av tillkommande trafik vid utbyggnaden av stadsdelen bli minimala. Den enkelt anlagda transportvägen för byggtrafiken kan i ett senare skede omvandlas till allmän gata och utgöra Kyrkogatans förlängning. Mark nära järnväg kan under byggtiden nyttjas för upplag, baracker m.m.

Bron över Svartån i anslutning till fjärrvärmeledningen byggs för att göra Svartåns stränder tillgängliga för alla Mjölbybor. Stadsparken utvidgas därmed från Kungsvägen i norr ner till gång- och cykelbron vid fjärrvärmeledningen. När det är möjligt att röra sig över Svartån och i ett sammanhängande parkstråk runt vattenrummet kommer de stora kvalitéerna i detta slumrande område att uppdagas.

Förorenad mark

Inom planområdet har det funnits industriverksamhet av olika slag sedan början på 1900-talet, bl.a. ytbehandling, verkstäder, smältteri, träindustri mm. Då dessa typer av verksamheter kan ge upphov till markföroreningar har Mjölby kommun uppdragit åt WSP att utreda föroreningssituationen inom området. WSP har 2012-05-10 genomfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning av jord och grundvatten. Kompletterande undersökningar genomförs innan exploatering.

Geoteknik

WSP har på uppdrag av Mjölby kommun genomfört en översiktlig geoteknisk undersökning inom planområdet 2012-04-23. Det finns även ett flertal äldre geotekniska undersökningar för olika delar av planområdet. Inför respektive byggprojekt kan ytterligare utredningar behövas.

Exploateringstal och arealer

Planområdets kvarter avsedda för bebyggelse omfattar ca 145 000 m², varav ca 41 000 m² föreslås bli bostadskvarter, 23 000 m² verksamheter och de kombinerade kvarteren omfattar ca 81 000 m². Gator och parkmark är inte inräknade.

Exploateringstalet antas bli ca 0,6–0,7 vilket motsvarar en relativt normal kvartersstruktur i mindre städer. Fullt utbyggd och med en genomsnittlig byggnadshöjd på 3 våningar kan strukturen rymma ca 81 000–95 000 m² bruttoyta. Kv. Stocken och kv. Tumskruven oräknade.

Med denna exploatering bör parkeringsbehovet kunna klaras med enbart markparkering på gård och gata samt inom skyddszonen närmast järnvägsspåren.

Det är troligt att stadsdelen kommer locka till sig verksamheter, även om det är svårt att uppskatta hur stor andelen blir. Annonsläget och utmärkta kommunikationer kan generera ca 30 % verksamheter. Kv. Stocken (ICA) har redan idag handel och området närmast järnvägen är mindre lämpat för bostäder.

Planen medger 500-700 nya bostäder, beroende på hur stor andel byggd yta som blir bostäder både vad gäller täthet och inslag av verksamheter. Beräkningen utgår från en snittstorlek på ca 100 m² per lägenhet.

Därutöver skapas ca 20 000 m² lokaler.

Vatten- och avloppsförsörjning

I Mjölby tas dricksvatten ur Svartån för filtrering i Högbyåsen. Kapaciteten är god. Reningsverket bedöms att ha kapacitet eller ha möjlighet att utökas för nya hushåll. Vid etappindelning beaktas befintligt nät och behov av nyinvesteringar.

Dagvatten

Dagvatten från stadsdelen Eldslösa leds till området och dess dagvattenmagasin för att sedan ledas ut i Svartån. Vid hög nederbörd skulle annars slammat vatten rinna ut i Svartån. Även dagvatten från den södra delen av området, från lokstallarna och söderut, bör kunna ledas till dammen som i så fall kan förstöras något. Övrig markavvattning leds mot Svartån, där diken i mader nyttjas för utsilning. Öppen dagvattenlösning för området bör beaktas, främst för det södra området. Med en öppen dagvattenlösning kan vattnet följas i sitt flöde och tillför troligen området en förhöjd attraktion.

Fjärrvärme

Mjölby har fjärrvärmeverk; ledning passerar området.

Bredband

Mjölby har utbyggt bredband där bland annat Utsikt Bredband erbjuder anslutning.

Fastighetsbildning

Grundstrukturen baseras på gällande fastighetsbildning samt en större ombildning av järnvägsmark. En särskild avsiktsförklaring kring områdets utveckling bör slutas mellan Trafikverket, Jernhusen och kommunen.

Utöver kommunal mark omfattar utredningen privat mark som helt eller delvis kan utgå i senare detaljplanarbete. Marken kan också komma att köpas av kommunen eller planläggas med markägarens godkännande efter särskild genomförandeanvisning. Dialog förs fortlöpande med fastighetsägare.

Rättsliga frågor om fastigheter såsom fastighetsdelning, servitut och ledningsrätter utreds vid planläggning.

Huvudmannaskap

Mjölby kommun ska vara huvudman för allmänna platser.

5 PLATSANALYS

Här redovisas platsens planeringsförutsättningar, såsom allmänna intressen. Underlagen togs fram som program för parallella skissupdrag våren 2007. Några frågor har utvecklats i kapitel 6, konsekvenser.

Riksintressen

Järnvägen är en anläggning av riksintresse för kommunikationer.

Region



Mjölby är ett samhälle utmed Östgötaregionens expansiva kommunikationsnät med både järnväg, motorväg och andra riksvägar som binder samman Mjölby med Linköping/ Norrköping, men också med andra regioner som norra Småland och med Bergslagen. Möjligheter för daglig arbetspendling till och från Linköping, Norrköping, Motala, Tranås m.fl. är god. Östergötland är Sveriges fjärde största arbetsmarknadsregion. X2000 till Stockholm tar ca 2 timmar och till Köpenhamn 3½ timmar.

Läge

Området är beläget i centrala Mjölby mellan Svartån i väster och Södra stambanan med stationsområde i öster.

Areal

Arealen uppgår till 32 ha. Delar av befintlig verksamhet förutsättes vara kvar under överskådlig tid. I området ingår också låglänta partier som inte låter sig bebyggas.

Befolkning

Mjölby stad har ca 12 000 invånare och kommunen ca 26 000. Inom områdets bor idag drygt 50 personer, dels på Kyrkogatan 30, dels inom kv. Tumskruven där det finns 21 smålägenheter och där 24 trygghetsboenden färdigställdes 2011.

Offentlig & kommersiell service

Området är en del av Mjölby centrum med pendeltåg och medelstor livsmedelsbutik i direkt anslutning. Stora torget och Mjölby kyrka ligger vid Kyrkogatans norra del. Avståndet till stadshus, bibliotek och köpcentrum är mindre än 500 m.

Utbyggnad av offentlig service beror på utbyggnadstakt. De nya bostäderna kommer sannolikt inte medföra utbyggnadsbehov av skolor.

Stationsområdet och dess kollektivtrafik

Resecentrum med pendeltåg och busstation ansluter området genom gång- och cykelport. Järnvägsstationen är en port till staden. Här passerar dagligen många människor och det nya resecentrumet erbjuder smidig övergång mellan olika trafikslag. Pendeltåget till Linköping tar 20 minuter och till Norrköping 50 minuter. Utbyggnad av pendeltågssystemet planeras till Skänninge och Motala, samt utökad trafikering med Småland.

Mycket möda har lagts vid att stationen ska vara funktionell och tåla framtida utveckling med mesta möjliga tillgänglighet, förbindelser och genomströmningskapacitet. Stationen ska också motsvara användarnas behov: atmosfären och livsmiljön är säker, livlig och öppen/publik. Direktförbindelsen mot centrum bidrar till nya trafikflöden.

Historia

Mjölby är en kvarnby som nämns i medeltida skrifter. Efter järnvägens öppnande 1873 sökte sig industrier till den dåvarande byn och gärna i läge nära järnvägen. Området väster om Magasinsgatan växte successivt och blev efter kvarnverksamheten ortens första industriområde i första hand dominerat av träbearbetning och möbelindustrier. Efter kraftverkets tillkomst flyttade även kvarnverksamheten upp till järnvägen. Samtidigt blev de tomma lokalerna i den nedre delen av ån ett slags industrihotell för nya verksamheter. Mekanisk verkstadsindustri blev en tredje bransch i Mjölbyns industriutveckling.

Historik för respektive kvarter framgår av tidigare program.

Fornlämningar

Området saknar kända fornlämningar. Centrala Mjölby är inte utpekad som kulturmiljöintresse, även om byggnadsinventeringen från 1984 pekar ut historiskt intressanta stadsmiljöer, däribland Stora torget och dess närområde.

Byggnadskultur och gestaltning



a) Lokstallar, b) Pumphus, c) Industribyggnad, d) Björkudden

Lokstallarna (bild a), Björkuddens huvudbyggnad (Länkarna), bild d) och Vattenverkets pumphus (bild b) har ett stort byggnads-historiskt eller miljömässigt kulturvärde i kommunens byggnadsinventering från 1984, vars värden bedöms kvarstå. Industribyggnaden utmed Kyrkogatan på Rosenkammaren 1 (bild c) har klass B, byggnadshistoriskt eller miljömässigt kulturvärde.

Det första lokstallet byggdes 1873 inom nuvarande kv. Kvarnområdet, men revs 1922 efter att ha ersatts av det nya lokstallet 1915. Utöver de äldre tegelbyggnaderna har området karaktär av småskaligt industriområde med en mångfald uthus och ekonomibyggnader i trä som kontrasterar mot nyare, storskaliga plåtmoduler.

Björkudden byggdes under 1910-talet för Mjölby Snickerifabriks direktör och ritades av sonen och byggnadsingenjören Eric E Gustafson. Pumphuset vid gamla vattenledningsverket med sina fyra sandbäddar anlades 1902 på privat initiativ, men övertogs av kommunen (municipalsamhället) 1911. F.d. lokstallet vid hästholsbanan brann 2008.

Geotekniska förhållanden

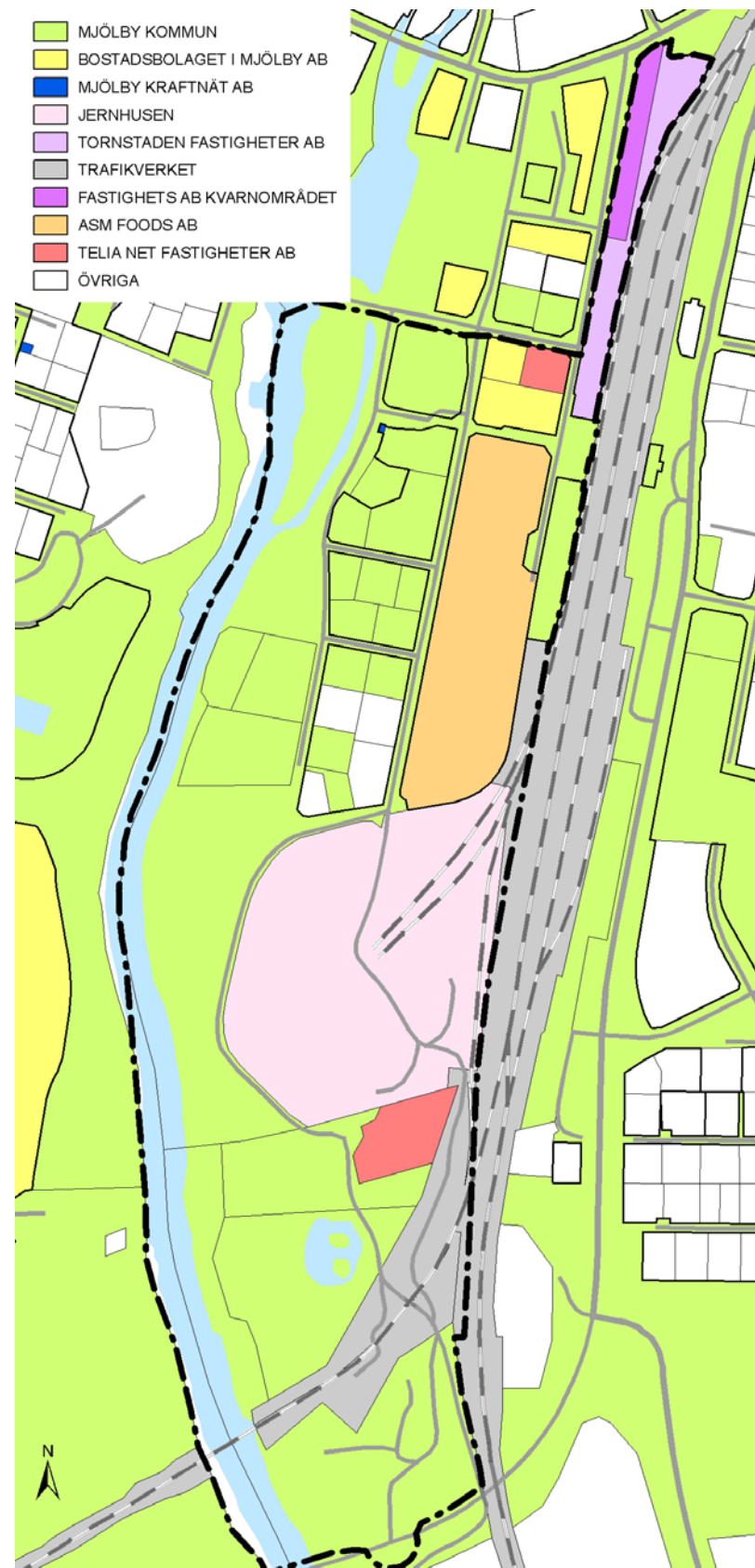
Enligt SGU:s jordartskarta ligger området väster om en isälvsavlagring med postglacial sand och silt. Ju närmare Svartån man kommer så består jorden överst av glacial silt och närmast Svartån kommer älv sediment av lera och silt samt enstaka partier med isälvs sediment. I södra delarna mot Järnvägsbro finns glacial lera, men även berg i dagen och morän. Det förekommer även berg i dagen inom flera delar av området.

Det aktuella området vid Svartån, har varierande geologisk sammansättning, i huvudsak olika mäktigheter av siltig lera och lerig silt, som övergår mot sand och morän i botten av jordlagerprofilerna. Närmast Svartån förekommer i norr, inslag av torv och lera närmast ån. Även vid järnvägsbron och ner mot Svartån förekommer det lösare sediment av torv och lera. Jorddjupen inom området varierar från endast ca 1,5 m upp till 20 m jordmäktighet.

Undersökningar har i denna utredning inte gjorts inom området för ASM Foods, men tidigare genomförda utredningar tyder på att det går ett höjdparti under mark, öster om Kyrkogatan mot Magasinsgatan, vid Fabriksgatan. Inom området för ASM Foods har sonderingsstopp på berg erhållits endast 1,5 m ner i några punkter och djupare stopp har erhållits mot Magasinsgatan.

Markägare

Inom området finns mark i privat ägo och i södra delen finns arrendestugor på kommunal mark. Mjölby kommun äger stora delar av området, liksom Trafikverket och Jernhusen.



Karta över markägare

Gällande översiktsplan

Området är utredningsområde för bostäder och verksamheter i Mjölbyns översiktsplan ÖP2011.

Detaljplaner

Mjölbyns första stadsplan från 1934 gäller fortfarande för delar av området. Plan för del av södra banområdet fastställdes 1973-12-21. Kv. Inkvisitorn sydliga del 1985-03-05; nordlig del 1989-12-22. Stationsporten med gång och cykelväg på Fabriksgatan är del av stationsområdets förnyelse 2000-05-22 och 2001-01-04. Gällande detaljplan för kvarnområdet är lagakraftvunnen 2004-07-27, arbete med att revidera planen pågår.

**Natur och vatten**

Planområdet består av en mosaik av tomtmark, natur, park och grönområden. Områdena kring Svartån i de centrala delarna av Mjölby tätort anges som miljö av högt värde i ett kommunalt perspektiv (klass 3) i kommunens naturvårdsprogramms objektsdel från 2011 (NVP05860035). Uppströms (söderut) från Järnvägs-gatan är Svartån riksintresse.



Planområdets norra tredjedel är relativt tätbebyggd med parkmark/natur i väster mot Svartån. De södra 2/3 är i öster gles bebyggd med inslag av natur/parkmark. I västra delarna, mot Svartån, finns ett mer sammanhängande naturområde med alsumpskog som dominerande inslag. Alsumpskogen är som mest ca 100 meter bred och som minst ca 25 meter. Skogen har enligt kommunens naturvärdesbedömning 2009 mycket höga naturvärden och hör ihop med åmiljön. Längst i söder mellan den gamla Hästholmsbanan och Järnvägs-gatan finns ett skogsområde med blandlövskog med inslag av äldre tallar.

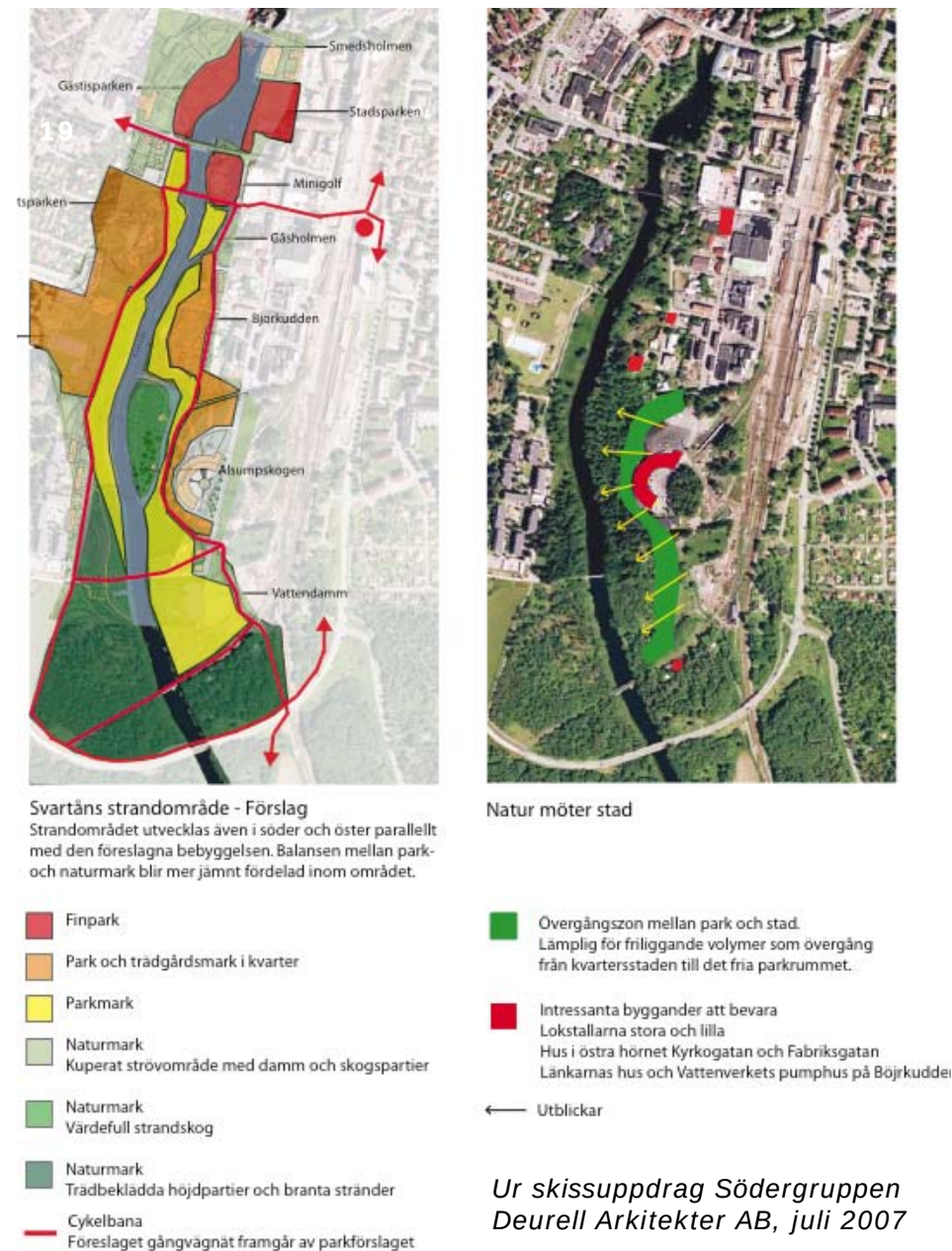
Svartån och dess omgivning från Sörby till Egeby utgör en värdefull naturmiljö. Objektet bedöms värdefullt för friluftslivet. För att bibehålla värdet får ån inte utsättas för schaktning eller andra ingrepp som påverkar dess naturliga lopp eller vattenmiljön.

Strandskydd råder inom 100 meter från strandlinjen men gäller inte inom tätorten som planlagts före strandskyddets införande. Skyddet återinträder dock i samband med att nya detaljplaner upprättas. Kommunen kan vid detaljplaneläggning besluta om upphävande av strandskyddet om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Länsstyrelsen har möjlighet att överpröva kommunala dispenser och upphävande av strandskyddet.

Lek och rekreation

Strömparken med minigolfbana ligger inom området och på promenadavstånd finns Stadsparken med välutrustad lekpark. Övrig naturmark inbjuder till lek, men samtidigt utgör närheten till vatten en fara. Söder om lokstallarna finns avskilda strövmiljöer med damm.

Behov finns att skapa nya gång- och cykelstråk. Södergruppen har i sitt skissuppsdrag analyserat och föreslagit nya stråk och en utveckling av parklandskapet. Ett särskilt uppdrag kring hela å-miljön har utförts av White Arkitekter Linköping på uppdrag av kommunen.



White arkitekter har tillsammans med Mjölby kommun tagit fram ett förslag för att utveckla Svartåområdet där kommunikation och tillgänglighet prioriteras. Mål med studien är att visa på möjligheter till långa och korta promenader, gena och snabba turer till buss och tåg, att kunna gå torrskodd i miljöer som man aldrig tidigare gått i.



Svartån och järnvägen som barriärer enligt områdesanalys
White Arkitekter, skissuppsdrag 2007

Socialt perspektiv – en mänsklig miljö

Kommunens ambition är att människan ska stå i fokus vid stadsplanering. En god livsmiljö är bra för allas välbefinnande. Det är bra om bebyggelsen utformas i sådan skala att den blir överblickbar och att social kontroll i dess positiva bemärkelse fungerar.

Folkhälsa och rekreation

Områdets utnyttjandegrad i dag är mycket begränsat, då området är relativt okänt och outnyttjat. Gång- och cykelstråket är välfrekventerat, men därutöver är dagspuls och nattpuls svåra att mäta. Det finns dock de som korsar området från norr till söder som helgpromenad.

Området har möjlighet att utvecklas till en integrerad del av centrum och med viktiga stråk och parkmiljöer för hela staden.

Trygghet

Det är viktigt att uppmärksamma trygghetsfrågor tidigt i fysisk planering, så att de möjligheter som står till buds kan nyttjas för att undvika brott och skadegörelse. God belysning är viktig, speciellt i avsides belägna arbetsområden och andra platser där få människor är i rörelse. Förutsättningar för skadegörelse bör minimeras. Butiker bör lokaliseras till öppna gator och torg där risk för skadegörelse är mindre. Parkeringsytor bör inte helt avskärmats från gatan och bebyggelsen utan hellre omges av låga plank eller buskar som fortfarande medger god insyn.

Deltagande, integration, jämställdhet

Planförslaget och dess efterföljande detaljplaner bereds enligt plan- och bygglagen i en demokratisk process. Aktiv dialog från alla förbättrar innehållet och ger förslaget större genomslagskraft.

Barn och ungdomar tillbringar mycket tid i det offentliga rummet och berörs ofta direkt av utformningen av bostadsområden, trafik, grönområden mm. I behandlingen av denna fördjupning av översiktsplanen bör dessa grupper få möjlighet att lämna synpunkter.

Planeringen ska omfatta alla. Utbudet av bostäder bör ha bredd både vad gäller hustyper, storlekar och upplåtelseformer, så att olika människor lockas att bo i området. Service inom gång- och cykelavstånd är viktig att framhålla, liksom närheten till kollektivtrafik. Här kan man med fördel bo utan bil.

Teknisk försörjning

Gator och trafik

Mjölby centrala delar består av stadsgator med byggnader i liv med gata; företrädesvis rutnätsstruktur med genomströmning. Tung trafik är hänvisad till Burensköldsvägen som tillsammans med nordlig del av Magasinsgatan utgör begränsad genomfart genom centrum.

Huvudnät och gator inom området

Området kan anslutas från Burensköldsvägen genom tre parallella vägar: Magasinsgatan, Kyrkogatan och Södra Strandvägen.



Kyrkogatan sedd från lokstallarna

Burensköldsvägen och nordlig del av Magasinsgatan ska även fortsättningsvis utgöra genomfart. Gator i övrigt kan disponeras om, men Mjölby kyrka som Kyrkogatans fond ska beaktas. Korsningen Fabriksgatan (cykeltrafik efter nedförsbacke) – Södra Strandvägen bör ges en mer trafiksäker utformning. Cykelvägens passage av Kyrkogatan skapar också risksituationer, främst på grund av dålig sikt.

Utöver befintliga broar – Järnvägsgatan, industrispår för järnväg, cykelväg mitt för Fabriksgatan och Burensköldsbron – finns ett reservat mitt för Skattegårdsgatan där fjärrvärmeledning korsar ån – och möjlighet finns att pröva bro för olika trafikslag.

Gång- och cykelvägnät

Stationsportens och Kvarnparksbrons lägen gör att befintlig cykelväg över Fabriksgatan ska vara kvar; mindre justeringar kan bli aktuella. Gångväg utmed norra sidan av Järnvägsgatan ansluter i nuläget området genom mindre cykelstig.

Vid fjärrvärmeledning finns som nämnts möjlighet till överbrygning av ån. Industrispåret på bro över Svartån kommer att fasas ut.

Parkering & utfarter

Parkeringsytor skall finnas i tillräcklig utsträckning till samtliga bostäder och verksamheter. Parkering ordnas inom respektive fastighet eller i annat läge genom servitut. Vid placering av parkeringsplatser bör hänsyn tas till omgivningen så att fordon inte förorsakar bländning, buller eller luftföroreningar. Avskärmning kan då övervägas. Utfarter bör anordnas samordnat.



Fjärrvärmeledning över Svartån. Läge för eventuell bro.

Ledningar

Befintliga va-ledningar inom kv. Inkvisitorn är del av kommunens huvudnät och bör ligga kvar. Även ledningar till simhallen väster om Svartån från läge vid Strandvägen och (mitt för) Blåkullegränd ska vara kvar; liksom dagvattenledning från resecentrum i Fabriksgatan. Övriga ledningar bör ligga kvar, men kan skifta läge om funktionen upprätthålls.

Vatten & avlopp

Området ansluts till kommunalt va-nät. Området avbördas mot Svartån genom befintliga dagvattenledningar. I söder finns en befintlig dagvattenanläggning som fördröjer och till viss del renar dagvatten.

Förutsättningar för lokalt omhändertagande av dagvatten sakna, men i söder finns ett fördröjningsmagasin som kan utvecklas. Det finns förutsättningar för att använda öppen dagvattenlösning i främst de södra delarna av området.



Dagvattenmagasin söder om lokstallar.

Energi & bredband

Mjölby Svartådalen Energi AB är huvudman för elnät och fjärrvärmenät och Utsikt Bredband är huvudman för bredbandsnät inom området.

Avfall

Kommunen är huvudman för avfallshantering. Återvinningsstation finns utanför planområdet och en ny sådan bör kunna rymmas inom området. Exploateringen av området ska följa de fyra inriktningsmålen i kommunens förslag till avfallsplan:

1. Den totala mängden avfall och avfallets farlighet ska minska.
2. De resurser som finns i avfallet ska tas tillvara.
3. Avfall ska hanteras på ett säkert sätt med avseende på hälsa och miljö.
4. Avfallshanteringen ska svara upp till samhällets och kundernas krav på ekonomi, service och kvalitet.

Störningar

Trafikbuller

Planområdet utsätts för väg- och tågtrafikbuller. En trafikbullerutredning har, 2012-03-05, genomförts av ÅF-Infrastructure AB/ÅF Ljud och vibrationer på uppdrag av Mjölby kommun.

I samband med Infrastrukturpropositionen, 1996/97:53, som antogs 1997-03-20, fastställde riksdagen riktvärden för trafikbuller. Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

På grund av antalet spår i järnvägsområdet, trafiken på vägarna kring bostadshusen samt höjden på bostäderna är det svårt att dämpa ljudnivån utomhus med hjälp av rimliga bullerskyddsåtgärder. I centrala lägen eller andra lägen med bra kollektivtrafik kan i vissa fall avsteg från riksdagens riktvärden för trafikbuller göras, men ekvivalentnivån ska vara högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet.

För att kvarteren närmst järnvägen ska klara riktvärden enligt avstegsfall krävs slutna bostadskvarter, alternativt långa fasader vinkelrätt mot spår samt genomgående planlösningar.

Gemensam uteplats med högst 55 dB(A) ekvivalent och 70 dB(A) maximalnivå kan anordnas på gård för samtliga bostäder. Med lämpligt val av fönster samt don kan god ljudmiljö inomhus erhållas.

Markvibration

Området exponeras för markvibration från järnvägen. WSP har 2012-05-24, på uppdrag av Mjölby kommun, utfört 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.

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.



ÅF Infrastructure AB, trafikbullerutredning
Ekvivalent ljudnivå 2m över mark

Farligt gods och riskobjekt

Järnvägsstråket Södra stambanan sträcker sig från Malmö via Mjölby till Katrineholm. Strax norr om Mjölby ansluter godsstråket Bergslagen till Södra stambanan. Genom Mjölby är banorna utförda med dubbelspår och trafikeras av både persontåg och godståg. Sträckan är utpekad som transportled för farligt gods.

WSP har på uppdrag av Mjölby kommun 2012-06-21 gjort en fördjupad riskbedömning för planområdet. Syftet med riskbedömningen är att utreda lämpligheten av bostadsbebyggelse inom planområdet med avseende på järnvägstrafik och transport av farligt gods på järnvägen.

Riskbedömningen visar att farligt godsolyckor med explosiva ämnen, gaser, brandfarliga vätskor samt oxiderande ämnen och organiska peroxider har så långa konsekvensavstånd vid olycka att de utgör risker för Svartå strand.

WSP föreslår följande riskreducerande åtgärder för att sänka risknivån:

- skyddsavstånd på 40 meter; fri från bebyggelse
- placering och funktion av ventilationssystemen; friskluftsintag placeras på oexponerad sida från järnvägen samt förses med nödstopp.
- placering av entréer och nödutgångar; entréer placeras bort från järnvägen
- områdets utformning; planområdet utformas så att persontätheten ökar med ökat avstånd från järnvägen.
- Krav på fasadkonstruktion; fönsterarean mot järnvägen minimeras

Trafikverket har i rapporten Risk och nytta (publikation 2010:074) tagit fram en metod för värdering av riskerna av stationsnära byggande mot samhällsnyttan. För att metoden ska vara tillämpbar bör följande kriterier vara uppfyllda:

- Stationsnära förtätning
- På ortens villkor
- Blandad stad
- Attraktiv stad
- God fysisk tillgänglighet
- God kollektivtrafik (spårburen)

För Svartå Strand bedöms samtliga kriterier vara uppfyllda.

ASM Foods är en befintlig livsmedelsindustri inom kv. Inkvisitorn som omfattar viss bullrande verksamhet och medför viss lukt. De har gods- och materialhantering med tillstånd för 100 000 m³ eldningsolja och brännbar livsmedelsgas placerad påkörningsskyddad och utan risk för mekanisk sprängning orsakad av värme från brand.

Förorenad mark

Förorenad mark är mark- och vattenområden som är så förorenade att det kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Inom planområdet har det tidigare funnits verksamheter som man befärar har lämnat efter sig föroreningar. WSP har på uppdrag av Mjölby kommun, 2012-05-10, genomfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning av jord och grundvatten inom området.

Föroreningssituationen inom området är heterogen och antas härröra från fyllning som transporterats till platsen men även från de verksamheter som förekommit inom området. Eftersom grusmaterial varit lättillgängligt i regionen kan man anta att en stor del av fyllningen ursprungligen var jungfruliga massor. Ställvis förekommer dock tegel i fyllningen vilket indikerar ett annat ursprung.

I olika delar av området förekommer förhöjda halter av metaller, PAH, trikloretin samt oljekolväten. Förhöjda metallhalter förekommer framförallt i ytlig fyllning och halten minskar i djupare jordlager. Föroreningförekomsterna är inte avgränsade. De ämnen som framförallt kan innebära en risk för människors hälsa är PAH-H, bly, kadmium, arsenik och trikloretin. Uppmätta halter av koppar, krom och zink utgör främst en risk för markmiljön på platsen.

Trikloretinföroreningen kan utgöra en hälsorisk för människor som vistas i byggnader ovan det förorenade grundvattnet. Föroreningen är inte avgränsad och kräver fortsatt undersökning och utredning.

Grundvattenströmningen antas generellt vara västerut mot Svartån som antas vara recipient för hela området. På grund av bergklackar kan dock strömningen lokalt avvika från den generella. Grundvattnet inom området är vid kvarteret Bålet starkt påverkat av trikloretin och spår finns även av dess nedbrytningsprodukter. Även PCB förekommer i grundvattnet inom planområdet.

Eftersom grundvattenrör endast kunnat installeras inom kvarteret Bålet kan ingen bedömning av grundvattnet inom hela planområdet göras. Kompletterande undersökning av grundvattnet ska utföras. Trikloretinföroreningen ska utredas vidare för att avgränsa föroreningen i jord och grundvatten.

Provtagningen som WSP har utfört inom planområdet är mycket översiktlig och har framförallt riktats till de områden där förorening förväntats. Kompletterande provtagning avseende både jord och grundvatten ska utföras inom ej provtagna områden innan exploatering.

Översvämningsrisk

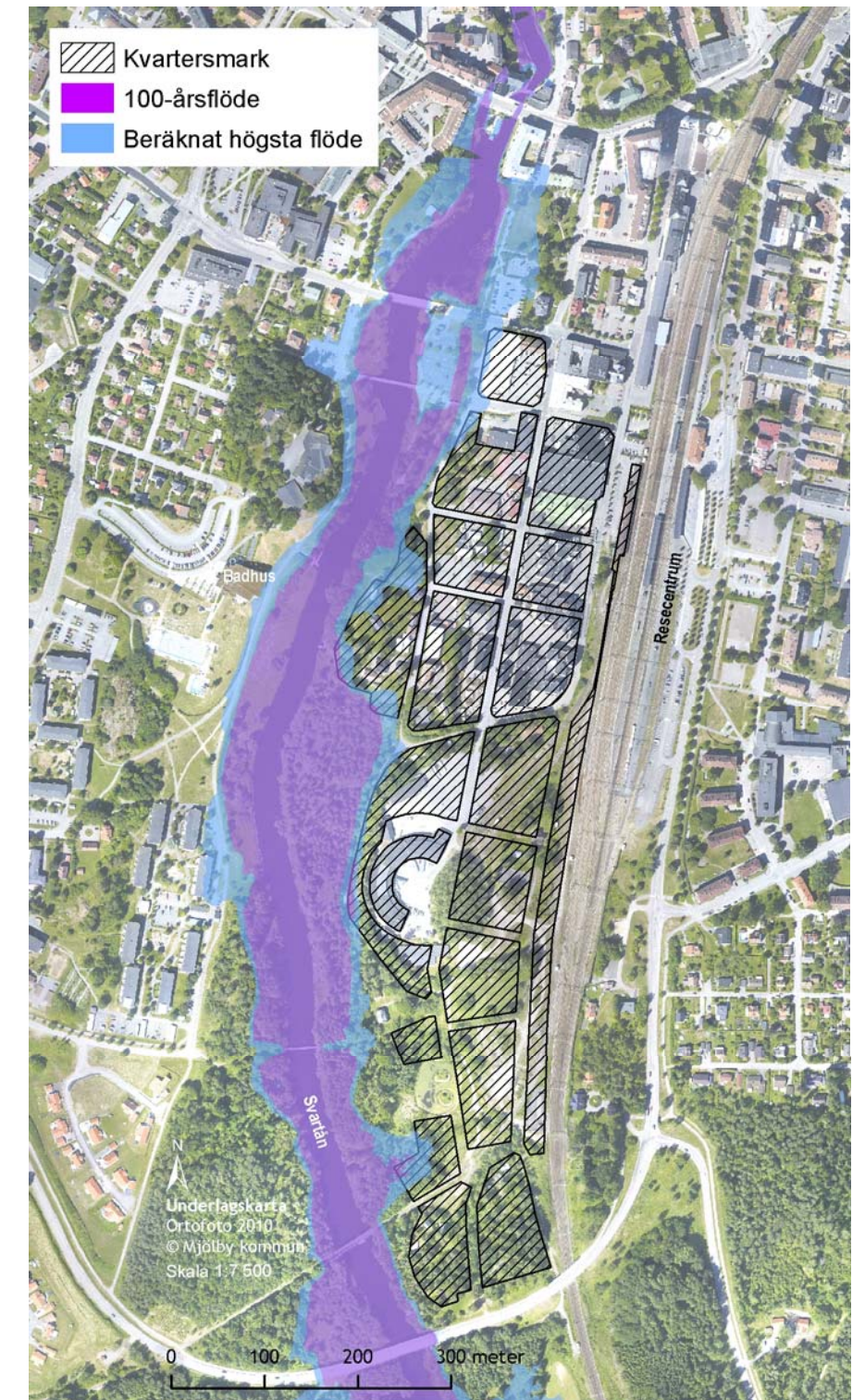
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), tidigare Räddningsverket, utförde 2002 en översiktlig översvämningskartering längs Svartån. Eftersom att karteringen bygger på ett höjddataunderlag med relativt grov noggrannhet har Mjölby kommun, för att ta fram ett säkrare underlag, låtit WSP göra en fördjupad analys av översvämningsrisker för sträckan från Sörstad till kraftverksdammen i centrala Mjölby (WSP 2012-04-23). Eftersom det under 2010 gjordes en flygskanning av det aktuella området finns nu ett mycket bättre höjddataunderlag i jämförelse med tidigare översiktlig översvämningskartering. Inom uppdraget har även en ekolodning av vattendragets bottenprofil genomförts vilket även detta förbättrar precisionen i resultaten.

Översvämningskartor har tagits fram för två olika flöden:

- 100-årsflöde
- Beräknat Högsta Flöde (BHF), vilket även ofta kallas 10 000-årsflöde.

Översvämningsutbredningen sträcker sig som mest 100-150 meter från Svartån inom gränserna för planområdet, för både 100-årsflödet och beräknat högsta flöde. Inom kvarter där bostäder eller verksamheter planeras inom översvämmat område bör hänsyn tas till översvämningsutbredningen samt beräknade vattenstånd vid planering av tomter och grundläggningsnivåer. Vid planeringen bör grundläggningsnivåer anges med marginaler till högsta vattenstånd eftersom det finns osäkerheter i beräkningarna, särskilt hur flöden i framtiden kan påverkas av klimatförändringarna. Hänsyn bör också tas till de geotekniska förutsättningarna i respektive område.

Markanvändning inom gränserna för 100-årsflöde kan vara förråd, garage och mindre prioriterade vägar. Inom gränsen för beräknat högsta flöde kan vägar, villor, fritidshus och mindre industrier med begränsad omgivningspåverkan placeras. Flerfamiljshus, sjukhus, skolor, industrier med större påverkan liksom el- och teleanläggningar och annan viktig infrastruktur bör placeras utom området för beräknat högsta flöde.



6 KONSEKVENSER OCH BEDÖMNINGAR

I följande kapitel görs en bedömning av de konsekvenser som den fördjupade översiktsplanen antas medföra. Syftet är att integrera miljöfrågor i planen för att främja en hållbar utveckling. Planens inverkan på hållbar utveckling bedöms ur ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Risk för betydande miljöpåverkan belyses och en avstämning görs mot relevanta miljömål.

Konsekvenser beskrivs på en översiktlig strategisk nivå och fördjupas i samband med andra beslutsprocesser, främst vid detaljplanläggning. Frågeställningar som kvarstod efter samrådskedet har nu behandlats närmre. Undersökningar har gjorts för översvämningsrisk, buller, risk- och säkerhetsaspekter från järnvägen, samt markföroreningar. Utredningarna utgör planeringsunderlag för både översiktsplanen och kommande detaljplaner. Inom vissa områden som t.ex. förorenad mark kommer kompletterande undersökningar att behövas i samband med detaljplanläggning.

Miljöfrågor har haft en viktig roll vid framtagandet av planen och ambitionen har redan från början varit att Svartå Strand ska vara en hållbar stadsdel. Planen är framtagen i ett tvärsektorielt samarbete mellan flera kommunala förvaltningar och kommunens hållbarhetsstrateg har haft en framträdande roll som en del av projektledningsgruppen.

Förslaget i korthet

Syfte och avgränsning

Stadsförnyelse inom Centrums industriområde, Mjölby stad.

Inriktningar och strategiska val

Blandade funktioner: För att uppnå en hållbar utveckling blandas bostadsfunktioner med annan verksamhet. Hela områdets närmiljö föreslås utformas så att kvarteren blir en önskvärd mix av bostäder och nya målpunkter som hör staden till, såsom handels-, service- och tjänsteföretag. En blandad stadsmiljö minskar bilbehovet och bidrar till en attraktiv och levande stadsdel. Det centrala läget bör kunna ge underlag för ett varierat innehåll, 2-8 våningar med verksamheter i gatuplan. Ett område som befolkas hela dygnet ger ökad trygghet. Större industrianläggningar bör kunna ligga kvar, men på lång sikt är verksamheter utan större omgivningspåverkan mest lämpligt.

Kommunikationer: Det är viktigt att utnyttja det utmärkta läget för pendling med tåg och annan kollektivtrafik. Samtidigt kan trafikstrukturen i centrala Mjölby förbättras genom ny väganslutning i söder som länkar Magasinsgatan och Kyrkogatan mot Järnvägsplanen. Att öppna upp området bryter känslan av återvändsgata och ger möjlighet till genomströmning, vilket ökar tryggheten. För gång- och cykeltrafik är det viktigt med bra länkar till andra närområden. Området utformas och anpassas för alla människor oavsett ålder och eventuella funktionshinder i enlighet med jämställdhetsplan och handikappolitisk plan.

Alternativ etapputbyggnad: Möjlighet ges till flexibel utbyggnad, då omvandlingen kan ta lång tid – kanske upp emot 20-30 år. På kort sikt bör ny byggnation kunna ske inom några år i etapper i väster. Ny bebyggelse ansluter till befintlig och tar samtidigt hänsyn till dess

inverkan på närmiljön. Bebyggelsemönster och utbredning strävar efter att vara ”gränslös” till sin karaktär, dvs klara etappvis utbyggnad utan att luckor bildas.

Strukturen har småstadens skala och en tydlig kvartersstruktur kompletterad med hus i park i gränzonerna. Tydliga gränser skall finnas mellan privat och offentligt. Arrendestugor inom områdets södra del lämnas utan åtgärd, men de kommer troligen fasas ut varefter området byggs ut på medellång sikt.

Vatten: Vattenmiljöns attraktion utnyttjas för gångstråk samt vackra utblickar för mesta möjliga antal lägenheter. Naturförutsättningarna tas tillvara, samtidigt finns behov att skapa en mer stadslig parkmiljö. Inriktningen bör vara att utveckla och tillgängliggöra parkmiljön utmed Svartån.



Miljömål

Nationella miljömål

Det övergripande målet för svensk miljöpolitik är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de största miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Riksdagen har fastlagt miljö kvalitetsmål för 16 områden, där särskilt målet *God bebyggd miljö* bör beaktas vid stadsförnyelse. Planförslaget berörs av miljömål 1. *Begränsad klimatpåverkan*, 4. *Giftfri miljö*, 8. *Levande sjöar och vattendrag*, 9. *Grundvatten av god kvalitet*, 11. *Myllrande våtmarker*, 15. *God bebyggd miljö* och 16. *Ett rikt växt- och djurliv*.

Regionala miljömål

Länsstyrelsen Östergötland har fått uppdraget att omsätta de nationella miljö kvalitetsmålen till regionala delmål och den 9 maj 2003 antogs 70 regionala miljömål av Länsstyrelsens styrelse. Senare tillkom fyra delmål för *Ett rikt växt- och djurliv*. Under 2007 gjordes en mindre revidering av de regionala delmålen. Angelägna områden för en klimatsmart utveckling är åtgärder kring 1) Energieffektivisering i bostäder och lokaler, 2) Energieffektivisering i näringslivet, 3) Bioenergi, 4) Vindkraft, vattenkraft och solenergi, 5) Hållbara transporter samt 6) Växthusgaser utanför energisystemet.

Kommunala miljömål

Projektet bör genomlysas utifrån miljö, tillväxt och folkhälsa, de tre perspektiv som utgör grunden för Mjölbyns program för hållbar utveckling. I *Vision Mjölby kommun 2025* antagen av Kommunfullmäktige i juni 2010 anges att:

”Mjölby kommun ska vara en kommun som är hållbar över tiden. Det innebär att vi ska hushålla med våra resurser så att kommande generationer får minst lika goda förutsättningar som nuvarande. Vår tillväxt ska ske på ett sätt som är ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart. Vi ska skapa utrymme för att både människor, företag och naturresurser ska kunna växa och utvecklas på ett hållbart sätt.”

Visionen innehåller fem strategiska utvecklingsområden: *En kommun med livskraft*, *Invånarna är initiativrika och välutbildade*, *En hållbar tillväxt med ett näringsliv i världsklass*, *Utvecklande mötesplatser* och *En miljö som håller i längden*. De övergripande målen utvecklas i 15 delmål, varav relevanta mål som berör planen är:

- Positiv befolkningsutveckling i en växande region
- God hälsa och levnadsstandard
- Attraktiva boendemiljöer
- Bra dialog och delaktighet
- Rikt kultur och fritidsliv
- Tryggt, säkert och tillgängligt
- Klimatanpassat & energieffektivt
- Ett kretslopp i balans

Alternativ markanvändning

Nollalternativ

Nollalternativet används för att belysa konsekvenserna av områdets troliga utveckling om planen inte genomförs. Syftet är att ha ett jämförelsealternativ mot planens konsekvenser.

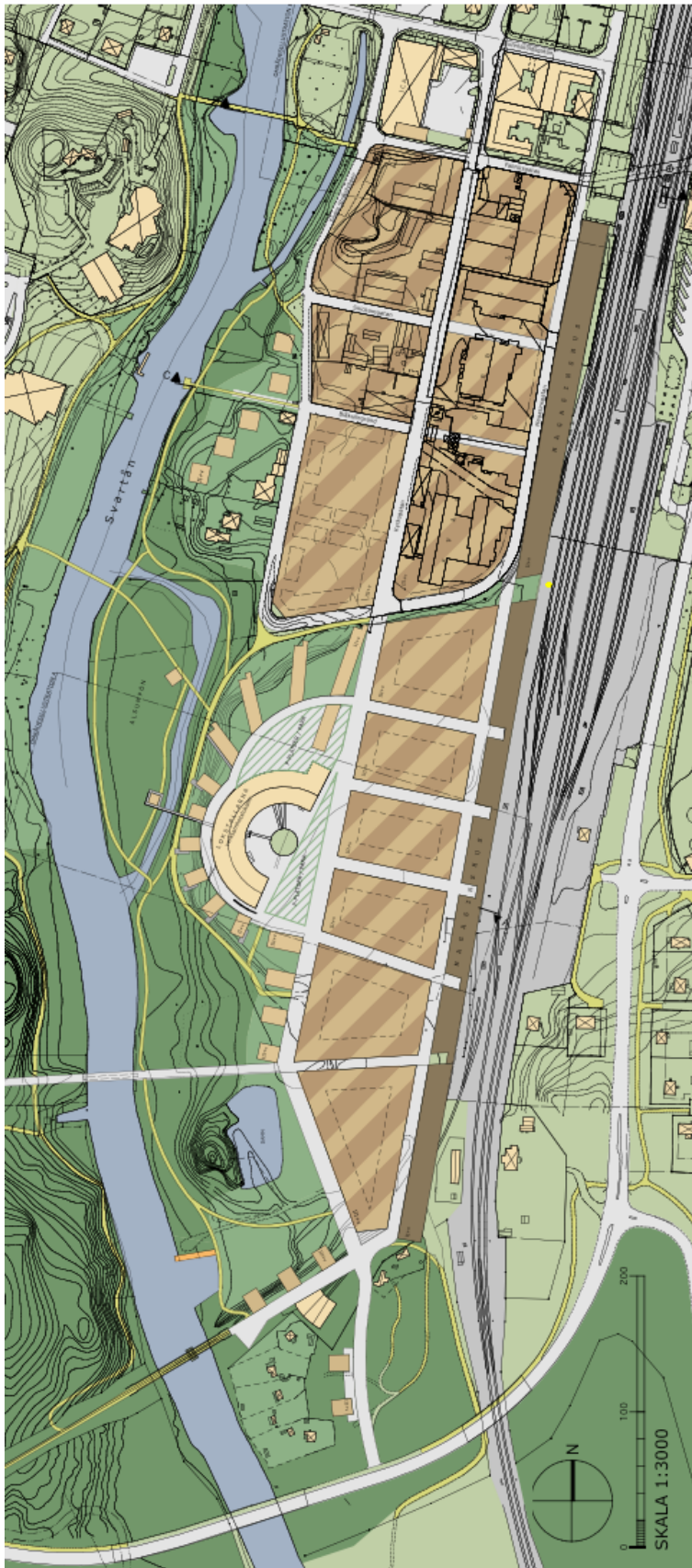
Alternativ väganslutning

Området är en säck som behöver öppnas. I stället för anslutning till Järnvägsplanen är en sydlig länk genom ny bro mot Skattegårdsgatan möjlig, men den blir kostsam och kan inte aktualiseras förrän på mycket lång sikt. En sådan väg skulle medföra buller i ett område mer lämpligt för rekreation.

Parallella skissupdrag

Olika scenarier har skissats genom parallella skissupdrag utförda av tre arkitektkontor 2007. Förslagen visar på två olika strukturer. Södergruppen Deurell Arkitekter AB samt White Arkitekter AB i Linköping skissade den valda dispositionen med skärmande byggnader utmed järnväg, en tätare bebyggelse mellan Magasinsgatan och Kyrkogatan samt glesare bebyggelse i väster. Brunnberg & Forshed valde en annan uppdelning med tätare småstad i nordlig del och glesare villabebyggelse i söder. Den senare har en tilltalande skala, men föreslår en trafiklänk i söder med passage av mycket trafik förbi småhus med enskilda utfarter.

Södergruppen Deurell Arkitekter AB, Stockholm



WHITE Arkitekter, Linköping



Brunnberg & Forshed Arkitekter AB, Stockholm



Tre parallella skissupdrag 2007

Generella miljökonsekvenser

Exploatering sker i huvudsak på exploaterad mark inom kommunens definierade tätort. Liten andel jungfrulig mark tas i anspråk. Viss andel sker på förorenad mark alternativt f.d. industrimark som saneras. Ingen attraktiv jord- eller skogsbruksmark tas i anspråk.

Vad utgör en god bebyggd miljö?

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en lokalt och globalt god miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas.

Området ligger nära resecentrum och dess utbud av kollektivtrafik. Här finns gynnsamma lokalklimatlägen med sluttningar mot väster.

Riksintressen

Förutsättningar

Södra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan är mycket viktig för person och godstrafik. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet. Godsstråket mot Bergslagen ingår i TEN-T nätet och är av internationell betydelse, den ingår även i det strategiska godsnätet. Även järnvägsstationen i Mjölby är av riksintresse. De utpekade riksintressena ska skyddas mot åtgärder som riskerar påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Konsekvenser

Risk- och säkerhetsaspekter behandlas under egen rubrik.

Nollalternativ: Nollalternativet innebär troligtvis ingen större förändring för riksintressen för kommunikationsanläggningar jämfört med dagsläget.

Trots den nya passagen för gång- och cykeltrafik under järnvägen och över Svartån utgör järnvägen och Svartån fortfarande barriärer mellan stadens östra och västra delar. Utan en större samlad planering och utbyggnad av Svartå Strand är ytterligare satsningar på överbryggnad av barriärerna och utbyggnad av gång- och cykelnätet inom planområdet osannolika. Mest troligt är att området skulle vara exploaterat i ungefär nuvarande grad, med reservation för utbyggnad i de västra och norra, mest attraktiva delarna. Vilket innebär att ett strategiskt viktigt område med utmärkta förutsättningar för kollektivtresande skulle vara fortsatt outnyttjat

Planförslag: Planförslaget tar i anspråk lågutnyttjad industrimark i centralt läge, inom befintlig struktur. Förslaget bedöms inte påverka riksintresset i någon större utsträckning. En viktig ambition med planförslaget är att knyta ihop öster med väster och söder med norr. Planen ska bryta de barriärer som järnvägen och Svartån innebär för Mjölby bland annat genom att Skattegårdsgatan förlängas i en gång- och cykelbro över befintlig fjärrvärmeledning och även järnvägsbron omvandlas till en gång- och cykelbro. Genomförande av planförslaget skulle innebära fler människor bosatta i ett område med utmärkta förutsättningar för kollektivt resande.

Fortsatta utredningar och åtgärdsförslag

Det är viktigt att ha en dialog med Trafikverket vid framtida planläggning med risk för påverkan på järnvägen. Genomförd bullerutredning utgör planeringsunderlag vid kommande detaljplaner.

Natur och vatten

Förutsättningar

Naturmiljön kring Svartåns strand mellan kraftstationerna och Järnväggsgatan i Mjölby är utmärkt i kommunens naturvårdsprogram som högt värde (naturvärdesklass 3). Under planarbetet har en naturvärdesbedömning gjorts för att närmare studera de naturvärden som finns inom planområdet.

Söder om befintlig bebyggelse, längs Svartåns strandlinje, finns en alsumpskog som har höga naturvärden (naturvärdesklass 3). Alsumpskogen är som bredast ca 100 m och som smalast ca 25 m. Det blöta skogspartiet som domineras av klibbal är viktigt för åmiljön i närområdet genom beskuggning, näringstillförsel och möjlighet till död ved i åfåran. Området har höga naturvärden genom förekomst av träd i olika successioner, även död ved som ger utrymme för en rad hotade och ovanliga organismer. För att bevara naturvärdena i området bör det lämnas för fri utveckling.

Väster om lokstallarna finns en moränkulle med tall och björk som har bedömts ha vissa naturvärden (naturvärdesklass 4). På toppen av kullen finns resterna av ett gammalt skyttevärn.

Öster om de befintliga dammarna (söder om lokstallarna) finns en kulle med en bergbrant ned mot ån och alsumpskogen. Särskilt branten bedöms ha höga naturvärden (naturvärdesklass 3), men även äldre ädellövträd och bland dem grova ekar har naturvärden.

Längst i söder i området finns ett stugområde. Där finns en blandskog med äldre tallar och ekar (naturvärdesklass 4). Delarna närmast ån har högre naturvärden (naturvärdesklass 3).

Inom området finns flera värdefulla träd, till exempel grova, gamla ekar och stora tallar.

Konsekvenser

Nollalternativ: Nollalternativet bedöms inte påverka naturvärdena jämfört med nuläget, eftersom det i nollalternativet antas innebära exploatering främst i planområdets norra delar, som är mer stationsnära.

Planförslag: Planförslaget innebär att värdefulla naturområden tas i anspråk för bebyggelse eller omvandlas till park. Till exempel föreslås hälften av alsumpskogen att tas bort och ersättas med vatten- och parkmiljö. De negativa effekterna kan minskas beroende på utformning av parkområdena. Om vattenmiljöerna till exempel utformas på ett sätt som tillför nya värden kan de bidra till ökad biologisk mångfald och därmed minska den negativa konsekvensen.

I planförslaget föreslås moränkullen öster om lokstallarna ingå i kvartersmark. Det finns därmed risk att naturvärdena försvinner om kullen tas bort. Vid det fortsatta detaljplanearbetet bör utredas om

kullen kan vara kvar som närrekreationsområde (t ex utsiktspunkt) för att spara naturvärden och grönytor i området.

I planförslaget föreslås vandringsled med spänger och bryggor genom alsumpskog och längs Svartåns strand. I de mer centrala lägena kan man förvänta sig mer parkkaraktär och mindre naturliga inslag, medan naturmiljön får mer utrymme ju längre söderut man kommer i planområdet. Vattenmiljön kan komma att påverkas genom åtgärder i vattenområdet. Detta måste dock utredas vidare i senare skeden, då planförslaget endast har visat på principerna.

De åtgärder som föreslås i planen och som kräver anmälan eller tillstånd om vattenverksamhet enligt 11 kap. kommer att prövas i senare skede. I samband med projekteringen av dess åtgärder kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram och fördjupade utredningar att göras kring förutsättningarna och åtgärdernas påverkan.

Vattenmiljön i Svartån kan också påverkas av planförslaget genom att mer mark tas i anspråk och fler hårdgjorda ytor skapas, vilket innebär större mängder dagvatten som ska tas omhand och som kan medföra föroreningar som släpps ut i Svartån. Inom planområdet finns ytor föreslagna för dammar som kan användas till fördröjning och rening av dagvattnet.

Vid saneringsarbeten i förorenad mark förutsätts att sådana åtgärder vidtas så att förorening av Svartån undviks.

De samlade konsekvenserna för naturmiljön bedöms bli negativa, eftersom värdefulla naturmiljöer tas i anspråk i planförslaget. Konsekvenserna kan dock mildras genom att de nya miljöer som skapas, t ex i våtmarker, kan tillföra nya naturvärden.

Planförslagets påverkan på miljökvalitetsmålet Levande sjöar och vattendrag bedöms bli liten. Förutsättningar finns för en medverkan att uppfylla målet. Miljökvalitetsmålet Myllrande våtmarker bedöms påverkas negativt genom att alsumpskogen minskas, men påverkan kan uppvägas genom att nya våtmarksområden skapas. Då kan även planen medverka till att miljökvalitetsmål om Ett rikt växt- och djurliv uppfylls, om våtmarkerna utformas på ett sätt som gynnar biologisk mångfald.

Fortsatta utredningar och åtgärdsförslag

Utformning av park- och naturmiljön vid Svartåns strand bör göras i samarbete med stadsträdgårdsmästare och kommunekolog.

Vid utformning av detaljplaner bör hänsyn tas till de lokala naturvärdena, för att om möjligt bevara naturområden och större träd som kan tillföra kvaliteter till området samtidigt som naturvärden bevaras. Våtmarker för omhändertagande av dagvatten bör utformas så att även biologisk mångfald gynnas.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Förutsättningar

År 2000 antog alla medlemsländer EU:s ramdirektiv för vatten. Vattendirektivet påverkar bland annat genom de miljökvalitetsnormer som fastställts i svensk lagstiftning. För ytvatten finns miljökvalitetsnormer avseende ekologisk och kemisk status och för grundvatten avseende kemisk och kvantitativ status.

Miljökvalitetsnormerna gäller för de yt- och grundvattenområden som klassats som vattenförekomster (vattenområden med en viss minsta storlek). Vattenmyndigheten i Kalmar beslutade den 22 december 2009 om miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram med mera i Södra Östersjöns vattendistrikt. Bestämmelserna innebär att inga vatten får försämrats kvalitetsmässigt och att god vattenstatus ska säkerställas senast 2015 (2021 för vissa vatten).

Inom planområdet för Svartå strand finns en ytvattenförekomst, Svartån, som berörs av utbyggnaden enligt planförslaget. Svartån bedöms idag ha en god ekologisk status men uppnår ej god kemisk status. Det bedöms finnas risk att varken ekologisk eller kemisk status (exklusive kvicksilver) uppnås till 2015.

Konsekvenser

Nollalternativ: Nollalternativet bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna mer än idag. Redan idag släpps dagvatten ut i Svartån. Mängderna bedöms inte öka, eftersom de ytor som förväntas exploateras i nollalternativet redan är hårdgjorda idag.

Planförslag: Planförslaget innebär att mer dagvatten kommer att bildas i planområdet i takt med att större ytor hårdgörs jämfört med idag. Dagvattnet kommer för delar av området att ledas till dagvattendamm i den södra delen av området. I övrigt föreslås lokalt omhändertagande av dagvatten där så är möjligt och att öppna dagvattenlösningar ska beaktas. Planförslaget innebär att även det dagvatten som redan idag avleds orenat till Svartån kan komma att renas i dagvattendammar och våtmarker.

Det finns risk för att föroreningar i dagvattnet släpps ut i Svartån. Risken för att dagvattnet från planområdet ska påverka kvaliteten så mycket att statusen i Svartån försämrats bedöms dock vara liten.

Fortsatta utredningar och åtgärdsförslag

Vid fortsatt planering bör man beakta möjligheten till rening av dagvatten i samband med att det fördröjs. Rening kan till exempel ske naturligt i våtmarker och dammar genom sedimentering och biologiska processer. Reningseffekten kan öka om dessa processer beaktas vid utformning av dammen.

Klimatanpassning och klimatpåverkan

Förutsättningar

Planområdet är idag bebyggt med verksamheter i de norra delarna, samt enstaka bostadshus och några fritidshus i de södra delarna. Trots det centrala stationsnära läget är området outnyttjat och upplevs som avskärmat från övriga staden. I dagsläget utgör Svartån och järnvägen barriärer.

Delar av planområdet ligger låglänt med risk för översvämningar, kommunen har därför låtit WSP ta fram en fördjupad analys av översvämningssrisker inom Svartå Strand. Översvämningsskator togs fram för 100-årsflöde och Beräknat Högsta Flöde (BHF), även kallat 10 000-årsflöde. Analys visar på att översvämningssutbredningen sträcker sig som mest 100-150 meter från Svartån inom gränserna för planområdet. En geoteknisk utredning har genomförts som visar på att stabiliteten mot Svartån är tillfredsställande. För ytliga grundare glidytor där slänterna är branta mot vattnet, är stabiliteten lite låg för enstaka branta partier.

För området mot Svartån är stabiliteten för naturliga slänter tillfredsställande enligt beräkning. Vid byggnation nära Svartån, måste stabiliteten för planerad bebyggelse utredas vidare. T ex kan val av grundläggning påverka stabiliteten, om tillskottslasterna på slänten blir för höga. Planeras uppfyllnader nära släntkrön behöver även stabiliteten utredas för dessa. I övrigt är stabiliteten tillfredsställande i området.

Konsekvenser

Nollalternativ: Nollalternativet innebär att de norra delarna av planområdet, kvarteren närmast stationen, kan bli bebyggda med bostäder, medan större delarna av planområdet inte bedöms förändras jämfört med nuläget. Det innebär att mark som har ett bra läge med närhet till kollektivtrafik, service med mera förblir dåligt exploaterat.

Troligtvis skulle området utan riktlinjer för bebyggelsen få högre parkeringstal (fler bilplatser per lägenhet) jämfört med planförslaget. Nollalternativet innebär också sämre förutsättningar för samordning av gång- och cykelstråk genom planområdet.

Planförslag: Planförslaget medför fler invånare och därför även en ökning av trafik inom och igenom planområdet. I ett större sammanhang bedöms dock planförslaget leda till att biltrafiken minskar då det medför goda förutsättningar för ett klimatsmart resande genom att attraktiv mark i stationsnära läge bebyggs. Dessutom förespråkar planförslaget en blandning av funktioner vilket väntas minska bilbehovet ytterligare.

Parkeringsnormen i planförslaget föreslås bli en bilplats per lägenhet, vilket är lägre än normalt i Mjölby kommun. Parkeringsplatser föreslås nära järnvägen inom skyddszon för bostäder, vilket innebär att värdefull kvartersmark i högre grad kan användas för bostäder istället för till parkering. I stationsnära läge finns även behov av bil- och cykelparkering för pendlare. Cykelparkering skall även finnas i nära anslutning till bostäder.

Trafiken föreslås i första hand ledas på Magasinsgatan och Kyrkogatan. Magasinsgatan blir den huvudsakliga gatan för tung trafik och för trafikmatning genom staden. Kyrkogatan blir det centrala stråket i stadsdelen.

Sammantaget innebär planförslaget att gång- och cykeltrafik får bra förutsättningar, medan biltrafiken får något lägre prioritet jämfört med normala förhållanden i Mjölby kommun. Tillsammans med det kollektivtrafiken läget innebär planförslaget förutsättningar för positiva konsekvenser avseende klimatpåverkan och medverkar därmed till uppfyllelse av miljökvalitetsmål Ingen klimatpåverkan.

Planförslaget är klimatanpassat genom att områden som riskerar att drabbas av översvämningar ej föreslås bebyggas. Istället planeras de låglänta parterna att bevaras som natur- och parkmark.

Fortsatta utredningar och åtgärdsförslag

Planens intentioner om minskat bilbehov följs upp. Översvämningsskarteringen utgör planeringsunderlag vid efterföljande detaljplanering. Inom kvarter där bostäder eller verksamheter planeras inom översvämmat område bör hänsyn tas till översvämningssutbredningen samt beräknade vattenstånd vid planering av tomter och grundläggningsnivåer. Vid planeringen bör grundläggningsnivåer anges med marginaler till högsta vattenstånd eftersom det finns osäkerheter i beräkningarna, särskilt hur flöden i framtiden kan påverkas av klimatförändringarna. Hänsyn bör också tas till de geotekniska förutsättningarna i respektive område.

Kulturhistoria

Förutsättningar

Fyra byggnader inom planområdet av kulturhistoriskt värde är identifierade i den omfattande byggnadsinventering som kommunen lät genomföra på 1980-talet. Byggnaderna är Lokstallarna, huvudbyggnaden på Mjölby 43:69 och Vattenverkets pumphus (Björkudden) samt den mindre industribyggnaden i korsningen Kyrkogatan/Fabriksgatan. Området saknar kända fornlämningar.

Riskdagens miljökvalitetsmål God bebyggd miljö syftar bland annat till att bevara kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Konsekvenser

Nollalternativ: Nollalternativet innebär viss risk för negativ påverkan på byggnader och miljöer av kulturhistoriskt värde.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom planområdet är upptagen i kommunens byggnadsinventering vilken är vägledande vid bygglovsprövning men inte juridiskt bindande. Risk för rivning, fortsatt förfall eller ovarsam renovering.

Planförslag: Genomförande av planförslaget innebär i huvudsak positiva konsekvenser för områdets kulturhistoria.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kan bidra till att den nya stadsdelen får en historisk förankring på platsen. Att gammalt och nytt ligger sida vid sida skapar förutsättningar för en rikt sammansatt

miljö. Samtidigt finns risk för att en byggnads särart går förlorad vid renovering och/eller ny användning.

Fortsatta utredningar och åtgärdsförslag

Värdefull bebyggelse är identifierad och tilldelas skydds- eller var-samhetsbestämmelse vid detaljpanelläggning.

Inför detaljpanelläggning får Kultur- och samhällsbyggnadsenheten vid Länsstyrelsen Östergötland fatta beslut om eventuellt behov av arkeologiska utredningar.

Buller

Förutsättningar

Planområdet utsätts för väg- och tågtrafikbuller. En trafikbullerutredning har, 2012-03-05, genomförts av ÅF-Infrastructure AB/ÅF Ljud och vibrationer på uppdrag av Mjölby kommun. I samband med Infrastrukturpropositionen, 1996/97:53, som antogs 1997-03-20, fastställde riksdagen riktvärden för trafikbuller. Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

I centrala lägen eller andra lägen med bra kollektivtrafik kan i vissa fall avsteg från riksdagens riktvärden för trafikbuller göras, men ekvivalentnivån ska vara högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boplingsrummen i varje lägenhet.

Konsekvenser

Nollalternativ: Nollalternativet innebär troligtvis ingen större förändring jämfört med dagsläget. Eventuellt kan byggnation aktualiseras i de mest attraktiva lägena närmast stationen, det är då inte troligt att den skyddande bullerzonen närmast järnvägen genomförs. Dock ska en god ljudmiljö alltid uppnås vid detaljpanelläggning och riksdagens riktvärden för buller tillämpas oavsett.

Planförslag: Riksdagens miljö kvalitetsmål *God bebyggd miljö* syftar bland annat till att människor inte ska utsättas för skadliga ljudnivåer. Planförslaget riskerar medföra påverka miljö kvalitetsmålet negativt då fler människor kommer att bo och vistas i en miljö med risk för bullerstörning. Konsekvenser minimeras bland annat genom att en sammanhängande, bullerskyddande zon skapas närmast järnvägen.

Miljö kvalitetsmålet om *Levande sjöar och vattendrag* syftar bland annat till att strandmiljöer, sjöar och vattendrags värden för fritidsfiske, badliv, båtliv och annat friluftsliv är värnade och bibehållna och påverkan från buller är minimerad. Miljö kvalitetsmålet om *Myllrande våtmarker* syftar bland annat till att våtmarkernas värden för friluftsliv är värnade och bibehållna och påverkan från buller är minimerad. Bullerstörning från järnvägen med avseende på våtmarker och strandmiljöer väntas minska då nya byggnader tillkommer som skärmar av från bullret. Dock finns risk för störningar från den

nya trafiksituationen inom planområdet. Den sammanvägda effekten är svår att uppskatta.

Fortsatta utredningar och åtgärdsförslag

Bullerutredningen utgör även planeringsunderlag för efterföljande detaljplanering då bullersituationen detaljstuderas. Slutna bostadskvarter, alternativt långa fasader vinkelrätt mot spår respektive väg samt genomgående planlösningar kan användas för att minimera störningar. Med byggnadstekniska åtgärder säkras att en god ljudmiljö inomhus uppnås.

Samråd ska ske med Trafikverket vid planläggning.

Störningar från industri

Förutsättningar

Inom planområdet finns idag olika verksamheter, så som ASM Foods i områdets norra del och de gamla lokstallarna som fungerar som bussgarage i området mellersta del. Även en del bostäder och fritidsbostäder finns inom planområdet.

Området har en karaktär av industri kvarter, vilket innebär att verksamheterna till stor del är icke störande. Det finns dock viss risk för störning i form av buller, transporter och lukt från ASM Foods.

ASM Food har en lång kontinuitet i Mjölby, då det på 30-talet startades en produktion av mjölksocker i dåvarande bolaget AB Svenskt Mjölksocker. Företaget har sedan dess bytt ägare och även produktionsinriktning.

Konsekvenser

Nollalternativ: Nollalternativet innebär precis som planförslaget att de norra delarna nära ASM Foods bedöms bli bebyggda av bostäder. Vid planläggning av kvarteren närmast bolaget bedöms att hänsyn till eventuella störningar tas i samma utsträckning som i planförslaget.

Eftersom övrig mark inom planområdet är planlagd för industriändamål finns risk i nollalternativet att störande verksamheter kan etablera sig, vilket kan innebära negativa konsekvenser för boende i närheten. En nyetablering av störande verksamheter innebär också försvårande att i framtiden omvandla området till bostadsområde.

Planförslag: I planen föreslås att detaljplanerna sätter restriktioner så att endast icke störande verksamheter som kan förenas med bostäder får etableras inom området. Ett skyddsavstånd mellan befintlig industri (ASM Foods) och planerade bostäder om 50 meter föreslås för att minska risken för störning.

Planen innebär en risk för störningar från befintlig verksamhet till exempel i form av lukt och buller, framför allt initialt. Under en period så finns det risk för att den tunga trafiken till och från både ASM, ICA och lokstallarna kommer att upplevas som störande. Befintlig industri utgör i dagsläget ett bullerskydd för järnvägen som måste ersättas om byggnader tas bort.

På längre sikt bedöms konsekvenser bli positiva avseende risken för störningar från industri, dels i takt med att området omvandlas och

restriktioner införs i de nya detaljplanerna och dels genom att Magasinsgatan avlastar den tunga trafiken från områdets centrala delar i takt med att området byggs ut.

Fortsatta utredningar och åtgärdsförslag

I det fortsatta planarbetet får risken för störningar utredas vidare då det bedöms aktuellt.

Energi och avfall

Stadsdelen bör kunna anslutas till fjärrvärmenät som passerar genom området. Vid nyetableringar och nybyggnad bör anges möjligheter att minska energianvändningen eftersom man då kan välja resurssnåla energisystem och välisolerade byggnader. Återvinning föreslås, vilket är i linje med målet om minskade avfallsmängder.

Förorenad mark

Förutsättningar

Föroreningssituationen inom området är heterogen och antas härröra från fyllning som transporterats till platsen, men även från de verksamheter som förekommit inom området. Eftersom grusmaterial varit lättillgängligt i regionen kan man anta att en stor del av fyllningen ursprungligen var jungfruliga massor. Ställvis förekommer dock tegel i fyllningen vilket indikerar ett annat ursprung.

I olika delar av området förekommer förhöjda halter av metaller, PAH, trikloret och oljekolväten. Förhöjda metallhalter förekommer framförallt i yttlig fyllning och halten minskar i djupare jordlager. Föroreningsförekomsterna är inte avgränsade. De ämnen som framförallt kan innebära en risk för människors hälsa är PAH-H, bly, kadmium, arsenik och trikloret. Uppmätta halter av koppar, krom och zink utgör främst en risk för markmiljön på platsen. Trikloret-föroreningen kan utgöra en hälsorisk för människor som vistas i byggnader ovan det förorenade grundvattnet. Föroreningen är inte avgränsad och kräver fortsatt undersökning och utredning.

Grundvattenströmningen antas generellt vara västerut mot Svartån som antas vara recipient för hela området. På grund av bergklackar kan dock strömningen lokalt avvika från den generella. Grundvattnet inom området är vid kvarteret Bålet starkt påverkat av trikloret och spår finns även av dess nedbrytningsprodukter. Även PCB förekommer i grundvattnet inom planområdet.

Konsekvenser

Nollalternativ: Nollalternativet bedöms inte påverka föroreningssituationen jämfört med nuläget. Miljökontoret kan som tillståndsmyndighet bedöma att en förorening bör åtgärdas och ställa krav på ytterligare utredning även utan exploatering.

Planförslag: Planförslagets konsekvenser är positiva för miljö kvalitetsmålet om *Giftfri miljö* som bland annat syftar till att förorenade områden ska vara åtgärdade i så stor utsträckning att de inte utgör något hot mot människors hälsa eller miljön. Kompletterande undersökningar och sanering av markföroreningar genomförs inför att planområdet byggs ut.

Fortsatta utredningar och åtgärdsförslag

Förorenad mark utreds vidare i detaljplaneskedet och saneras vid behov. Provtagningen som WSP har utfört inom planområdet är översiktlig och har framförallt riktats till de områden där förorening förväntats. Kompletterande provtagning avseende både jord och grundvatten ska utföras inom ej provtagna områden innan exploatering. Eftersom grundvattenrör endast kunnat installeras inom kvarteret Bålet kan ingen bedömning av grundvattnet inom hela planområdet göras. Kompletterande undersökning av grundvattnet ska utföras. Trikloretanföroreningen ska utredas vidare för att avgränsa föroreningen i jord och grundvatten.

I en detaljplan får kommunen bestämma att lov till en åtgärd som innebär en väsentlig ändring av markens användning endast får ges under förutsättning att en markförorening har avhjälpits eller en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten.

Risker och säkerhetsaspekter

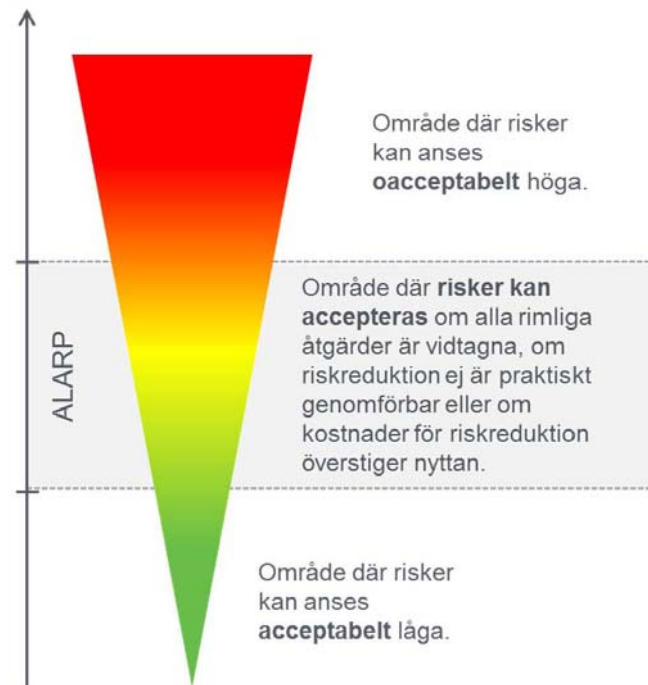
Förutsättningar

Järnvägsstråket Södra stambanan sträcker sig från Malmö via Mjölby till Katrineholm. Strax norr om Mjölby ansluter godsstråket Bergslagen till Södra stambanan. Genom Mjölby är banorna utförda med dubbelspår och trafikeras av både persontåg och godståg. Sträckan är utpekad som transportled för farligt gods. Utöver transporter av farligt gods på järnvägen finns det inga objekt av hög riskklass inom eller i närheten av området.

Krav på hantering av risker i samband med en fördjupad översiktsplan återfinns både i Plan- och Bygglagen och Miljöbalken, vilka kräver redovisning av hur riskaspekterna ska hanteras. Med anledning av detta har kommunen uppdragit till WSP att genomföra en fördjupad riskbedömning för Svartå Strand (WSP 2012-06-21). Syftet med bedömning är att utreda lämpligheten av bostadsbebyggelse inom planområdet med avseende på järnvägstrafik och transport av farligt gods på järnvägen.

Riskanalysen genomfördes enligt Banverkets rapport, Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen. För beräkning av frekvens för respektive skadescenario har händelseträdanalys använts. De risker som har beaktats är uteslutande sådana som är förknippade med plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) kopplade till transporter av farligt gods och urspårning av tåg i anslutning till planområdet. Enbart risker som kan innebära livshotande konsekvenser för tredje man, d.v.s. risker som påverkar personsäkerheten på området har beaktats.

I modellen för riskvärdering används tre nivåer för risker, acceptabla, oacceptabla och ett så kallat ALARP-område. ALARP är förkortning för As Low As Reasonable Practicable och innebär att riskerna kan accepteras om rimliga åtgärder vidtas.



Riskbedömningen visar att farligt godsolyckor med explosiva ämnen, gaser, brandfarliga vätskor samt oxiderande ämnen och organiska peroxider har så långa konsekvensavstånd vid olycka att de utgör risker för Svartå strand. Risken för en enskild individ att vistas i området ligger över oacceptabla nivåer fram till 30 meter från spårkant. Därefter sjunker individrisknivån till acceptabel med åtgärder (nedre ALARP-området) inom avstånd fram till ca 70 meter från spårkant.

Konsekvenser

Nollalternativ: Även om ingen exploatering i området sker så hamnar samhällsrisknivån mitt i ALARP-området, dvs. riskerna är inte oacceptabla, men kräver att alla rimliga åtgärder vidtas för att accepteras. Detta innebär att antalet farligt gods transporter på Södra Stambanan är så stort att det finns en förhöjd risk att förekomma i området oavsett exploateringsgrad eller riskreducerande åtgärder.

Planförslag: Samhällsrisken för planalternativet hamnar i den övre delen av ALARP-området, vilket innebär att risker kan accepteras om rimliga åtgärder är vidtagna.

WSP föreslår följande riskreducerande åtgärder för att sänka risknivån:

- skyddsavstånd på 40 meter; fri från bebyggelse
- placering och funktion av ventilationssystemen; friskluftsintag placeras på oexponerad sida från järnvägen samt förses med nödstopp.
- placering av entréer och nödutgångar; entréer placeras bort från järnvägen
- områdets utformning; planområdet utformas så att persontätheten ökar med ökat avstånd från järnvägen.
- Krav på fasadkonstruktion; fönsterarean mot järnvägen minimeras

Trafikverket har i rapporten Risk och nytta (publikation 2010:074) tagit fram en metod för värdering av riskerna av stationsnära bygande mot samhällsnyttan. För att metoden ska vara tillämpbar bör följande kriterier vara uppfyllda.

- stationsnära förtätning
- På ortens villkor
- Blandad stad
- Attraktiv stad
- God fysisk tillgänglighet
- God kollektivtrafik (spårburen)

För Svartå Strand bedöms samtliga kriterier vara uppfyllda. Nedan görs en översiktlig bedömning om samhällsnyttan med utgångspunkt från Trafikverkets metod. Den bebyggelse som föreslås i planförslaget antas föra med sig följande konsekvenser:

Näringsliv och sysselsättning: Mjölby ligger inom bra pendlingsavstånd till flera större städer i regionen; Linköping (20 min), Norrköping (50 min), Motala (ca 15 min) och Tranås (ca 40 min). Arbetspendling sker både till och från dessa orter. Inom Mjölby finns flera stora arbetsgivare och planområdet bedöms kunna locka till sig fler arbetsgivare genom sitt attraktiva läge. Planen bedöms genom sin blandning av bostäder och verksamhetsområden ge goda förutsättningar avseende näringsliv och sysselsättning.

Resurshushållning: I Östergötland finns gott om högproduktiv jordbruksmark. Det stora behovet av bostäder i regionen tillgodoses till viss del genom att jordbruksmark tas i anspråk för villatomter. Förtätningen kring Mjölby station innebär att man kan minska utbyggnaden på jordbruksmarken, vilket innebär besparing av värdefulla resurser för samhället. Det blir enklare att pendla med tåget när man bygger bostäder och arbetsplatser i stationsnära lägen. Om det innebär att fler åker kollektivt istället för att ta bilen så innebär det också hushållning med ändliga resurser (t ex fossilt bränsle) och också med mark som annars behövs för parkering.

Miljöpåverkan: Överflyttning av trafik från väg till järnväg innebär minskade utsläpp till luft av t ex koldioxid och kväveoxider. Det leder i sin tur till minskad klimatpåverkan, övergödning, försurning och bildande av marknära ozon.

Tillgänglighet ur socialt perspektiv: Vid utbyggnad i det stationsnära läget i Svartå Strand ökar möjligheterna att bygga ut handeln i anslutning till kollektivtrafiken, vilket kan underlätta vardagen för många grupper av människor. Planförslaget ger också förutsättningar för många nya mötesplatser inom planområdet.

Trygghet: Under rubriken Sociala konsekvenser beskrivs planen ur ett trygghetsperspektiv. Planen bedöms ha goda förutsättningar för att skapa ett tryggt område för boende och människor som vistas i eller passerar genom området.

Buller: Närmast järnvägsspåret planeras bebyggelse som skärmar bostäder från bullerstörningar. Bullerproblematiken beskrivs närmare under egen rubrik.

Samhällsnyttan av den planerade exploateringen inom området bedöms överväga de risker som finns, under förutsättning att alla rimliga riskreducerande åtgärder som föreslagits ovan vidtas.

Fortsatta utredningar och åtgärdsförslag

Ovan sammanfattas de åtgärder som WSP föreslagit för fortsatt planering av området.

Övrigt

Luftkvalitet: Det finns ingen anledning att befara att miljökvalitetsnormer för luft kan komma att beröras. Befintlig livsmedelsindustri inom området avger vissa utsläpp, men inte hälsovådliga. Viss lukt förekommer men inga klagomål från befintliga boende har förekommit, det bedöms inte heller bli ett problem för planerad bostadsutbyggnad. Kommunen har konsulterat Kjell Ericson på Tyréns i frågan som har lång erfarenhet av luktproblematik (se minnesanteckningar daterade 2012-06-07). I samband med detaljplaneläggning i området bör luktrisen utredas vidare, förslagsvis genom intervjuer av verksamma och boende nära ASM Foods. Detta för att försäkra sig om att risken är liten för att tillkommande boende i området ska känna sig störda av bolagets verksamhet.

Dagvatten: Området är lätt att avvattna och befintligt dagvattenmagasin kan delvis nyttjas för utsläpp i Svartån. Fördjupad VA- och dagvattenutredning pågår.

Vibrationer: En vibrationsutredning har genomförts av WSP, 2012-05-24. Resultatet från utredningen visar på att inga vibrationsåtgärder är nödvändiga. Komfortvibrationer i fastigheten kan vara kännbara vid enstaka tillfällen vid tyngre godstågstrafik, i synnerhet godståg som har hög hastighet och tung last. Detta gäller vid avstånd upp till 30-50 meter.

Ekonomiska konsekvenser

Befolkning

I kommunens översiktsplan anges att Mjölby ska planera för en ökad befolkning till 30 000 invånare år 2025. Planförslaget med sina bostads- och verksamhetsområden bedöms bereda väg för denna befolkningstillväxt. Planförslaget medger ca 700 nya lägenheter vilket väntas ge ca 1400 boende, kanske något fler. En ökad befolkning leder till en stabil långsiktig grund för ekonomisk tillväxt och är i sig hållbar.

Stadens funktionella struktur

Att satsa på stadens centrala delar är klokt ur ekonomisk synvinkel eftersom det finns flera fördelar när människor bor nära varandra, inte minst vad gäller möjligheter till kollektivtrafik, handel, skola mm. Dessutom är centrala områden attraktiva. Genom förtätning och ökad funktionsblandning kan stadens kvalitéer och attraktivitet öka.

Region, arbetsmarknad och näringsliv

Mjölby har bra pendlingskommunikationer till Linköping- Norrköping och inom något år kommer även pendeltåg att gå till Motala. Planförslaget föreslår ett nytt utbud av bostäder och verksamheter i anslutning till knutpunkt för kollektivtrafiken, vilket stärker utvecklingen av regionens bostads- och arbetsmarknad.

Planens genomförbarhet

Det centrala läget med goda kollektivtrafikförbindelser, närheten till Svartån samt den befintliga livsmedelsaffären bedöms alla vara förutsättningar som ökar markens attraktivitet.

Att planförslaget utgör en förtätning av ett delvis bebyggt område väntas kunna medföra resursbesparingar då användning och uppgradering av den befintliga infrastrukturen är förenat med lägre kostnader jämfört med dragning av helt nya vägar och tekniska anläggningar. Områdets lokalisering i centrala Mjölby innebär även ett mer resurseffektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen utanför planområdet.

Samtidigt kommer utbyggnad av området att kräva flera anpassningsåtgärder, med hänsyn till störningar, risker och markföroreningar, vilka väntas medföra kostnader. Framför allt sanering av förorenad mark är en åtgärd som ofta är förenad med höga kostnader. Omfattningen av markföroreningar inom området är fortfarande under utredning och sanering sker då behov uppstår.

Alla anpassningsåtgärder måste dock inte nödvändigtvis innebära extra kostnader:

- En skyddszon med garage och förråd fyller en nödvändig funktion samtidigt som den skyddar mot buller.
- Att bebyggelsen öppnar och vänder sig mot Svartån är naturligt och samtidigt bra ur både buller- och riskhänsyn.
- Översvämningsrisk handlar framförallt om att undanta områden från exploatering. Dessa områden blir istället vackra parkmiljöer.

Utbyggnad av planområdet kommer att ske etappvis och under en längre period med start i områdets norra delar. Därefter kommer området att utvecklas beroende på efterfrågan vilken väntas öka.

Sociala konsekvenser

Folkhälsa och rekreation

Avsikten är att skapa en levande stadsmiljö som inbjuder till såväl vardagsmotion som kvälls- och helgpromenader. Nya gångstråk utmed ån, ny bebyggelse och bevarande av kulturmiljöer bäddar för en attraktiv livsmiljö där man vill vistas. Vid detaljplaneläggning är det särskilt viktigt att uppmärksamma gestaltning av gaturum och gårdsmiljöer.

Trygghet

Planområdet har goda förutsättningar att kunna byggas ut på ett tryggt och säkert sätt bland annat tack vare det centrala läget med täta kommunikationer och människor i rörelse vid alla tider på dygnet. Bebyggelsestrukturen har också betydelse, där man med blandade funktioner, bra belysning, rätt utformning av parkeringsplatser, bostadsentréer, tvättstugor m.m. kan minska risken för brott.

I utbyggnadsfasen finns det potentiella riskområden i till exempel ännu inte utbyggda ”öde industritomter” och i natur/parkmark utan belysning eller med få korsande stråk. Om utbyggnaden sker på ett sådant sätt att luckor mellan målpunkter inte uppstår bör risken kunna minimeras, eftersom man då inte behöver passera dessa områden för att ta sig till målpunkter.

Demokrati, integration, jämlikhet

Förslaget bereds med stöd av plan- och bygglagen, vilket borgar för en demokratisk process.

Integration är svår att planera då människor själva väljer hur och med vilka grupper de vill bo. Mål om varierat utbud kan underlätta integration. De offentliga rummen, parker, torg- och platsbildningar blir förenande för hela Mjölby.



MJÖLBY KOMMUN Byggnadskontoret	
2012 -09- 23	
Diarlenr 2012:159	Diarieplanbeteckn. 212

Mjölby kommun
Byggnadskontoret
595 80 Mjölby

Fördjupning av översiktsplanen för Svartå strand, Mjölby kommun

Rubricerat förslag har insänts under utställning enligt 3 kap 14 § plan- och bygglagen. Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 3 kap 16 § plan- och bygglagen. Yttrandet är en del av översiktsplanen och ska därför fogas till planen då den antagits. Handlingarna omfattar plankarta och beskrivning samt samrådsredogörelse. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår i planbeskrivningens avsnitt om förslagets konsekvenser.

Fördjupningen av översiktsplanen syftar till att utreda och föreslå lämplig markanvändning för att på längre sikt genom detaljplaneläggning utveckla och integrera området till en del av Mjölby centrum. Planen ska lägga grunden för en attraktiv och hållbar stadsmiljö med blandade funktioner. Planförslaget föreslår succesiv stadsförnyelse med övergång mot bostäder och funktioner med begränsad omgivningspåverkan.

LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKTER

Allmänt och övergripande

Länsstyrelsen ser det som mycket värdefullt att en fördjupning av översiktsplanen tas fram för Svartå strand. Områdets mycket strategiska läge gör utvecklingen betydelsfull även i ett regionalt perspektiv. Områdets lättillgänglighet ur kollektivtrafiksynpunkt och närheten till centrala Mjölby samt Svartån men omgivande natur- och grönområden skapar potential till attraktiva och hållbara boendemiljöer.

En väl förankrad och genomarbetad översiktsplan skapar goda förutsättningar för fortsatt utveckling och förvaltning av området samt för fortsatt planering och beslut enligt plan- och bygglagen och annan lagstiftning. Länsstyrelsen anser att det är nödvändigt att den fortsatta planeringen sker med hänsynstagande till befintliga miljövärden i området samt att påverkan i form av störningar och risker för människors hälsa och säkerhet beaktas så att en framtida god stadsmiljö kan säkerställas i den nya stadsdelen Svartå strand.

Enligt Länsstyrelsens bedömning uppfyller planförslaget i huvudsak de krav som ställs i 3 kap plan- och bygglagen om översiktsplaners innehåll och tydlighet.

Riksintressen

Södra stambanan och Mjölby stationsområde utgör riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Nyttjandet av södra stambanan med sin verksamhet på bangården behöver säkerställas. Detta innebär att mark behövs för bland annat växlar, teknikhus och

befintliga uppställningsspår. Förutom dess markbehov finns även behov av anslutningsvägar till ovanstående anläggningar.

Vid planläggning i anslutning till järnvägen måste även störningar som buller och vibrationer samt risker från dagens och den i framtiden ökande järnvägstrafiken beaktas. De utredningar som har gjorts visar att åtgärder är nödvändiga för att en framtida god stadsmiljö ska kunna säkerställas. I den kommande planeringsprocessen behöver bland annat utformning och innehåll i den föreslagna skyddszonen ägnas stor omsorg med hänsyn till risk- och säkerhetsaspekter men också för att skapa en attraktiv miljö i anslutning till järnvägen för såväl resenärer som boende och verksamhetsutövare.

Trafikverket har i yttrande lämnat synpunkter om hänsynstaganden vid etablering av ny bebyggelse med mera i närheten av järnvägen. Dessa synpunkter är viktiga att beakta med hänsyn till riksintresset för järnvägskommunikationer. Se vidare Trafikverkets yttrande 2012-09-07.

Miljö kvalitetsnormer

Vattenmyndigheten i Kalmar har 22 december 2009 beslutat om miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram med mera inom Södra Östersjöns vattendistrikt. Bestämmelserna gäller för både ytvatten och grundvatten och innebär att inga vatten får kvalitetsmässigt försämrats samt att god vattenstatus ska säkerställas senast 2015 (eller för vissa vatten 2021). Bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer ska följas vid bland annat planläggning enligt PBL och det är även obligatoriskt att redovisning av kommunernas intentioner för att iakttä normerna sker i översiktsplanen. Det vattenområde som berörs inom planområdet är Svartån, vilken bedömts ha en god ekologisk och kemisk status men att det finns en risk att kvalitetkraven inte uppnås till 2015. Norr om planområdet finns även en grundvattenförekomst som idag bedöms ha god status.

En specifik redovisning av hur miljö kvalitetsnormerna för vatten ska iakttas saknas i översiktsplanen och MKB. Planförslaget speglar dock en medvetenhet och har en positiv ansats för att långsiktigt förbättra vattenkvaliteten i Svartån. Av planbeskrivningen framgår att en kompletterande VA- och dagvattenutredning håller på att tas fram. Länsstyrelsen ser detta som ett mycket viktigt underlag i den fortsatta planeringsprocessen. Det är bland annat viktigt att den fortsatta planeringen inriktas på att minimera utsläppen av dagvatten till Svartån. Vidare är det av stor betydelse för vattenmiljön att minska föroreningsläckage från de förorenade områden som förekommer inom planområdet.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Översiktsplanen innehåller inga områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen.

Mellankommunala frågor

Motala kommun har i yttrande över planen haft synpunkter kring behoven av att behålla utrymme för åtgärder som förbättrar möjligheten att vända tåg i Mjölby, vilket väsentligt skulle kunna förkorta restiderna för pendeltågstrafiken till Motala. I en tidigare utredning har konstaterats att kvarvarande del av Hästholmenbanan skulle kunna vara användbar för en sådan åtgärd. Länsstyrelsen anser att de synpunkter som påpekas av Motala i sig är mellankommunalt betydelsefulla och att det därför är viktigt att fortsatt utredning sker när det gäller att skapa funktionella förbättringar av järnvägssystemet vid Mjölby, bland

annat för vändning av tåg. Motalas synpunkter bedöms dock inte vara av sådant slag att de vid ett kommande plangenomförande kan motivera ingripande från Länsstyrelsen med stöd av PBL 11:10.

Hälsa och säkerhet, miljö- och riskaspekter

Buller

Området är utsatt för bullerstörningar från väg- och tågtrafik, med upp till 69 dbA ekvivalentnivåer. Bullerstörningarna överskrider således gällande riktvärden om 55 dbA (vid fasad) i flera av de föreslagna bostäderna. Länsstyrelsen anser att det på grund av detta blir nödvändigt med långtgående anpassningar av bebyggelsen för att säkerställa godtagbara boendemiljöer. För att bebyggelsen närmast järnvägen ska klara riktvärdena krävs anpassningar som exempelvis slutna bostadskvarter och genomgående planlösningar. Godtagbara bullernivåer måste säkerställas i kommande detaljplanering.

Riskaspekter

En fördjupad riskbedömning har tagits fram som ska ligga till grund för kommande detaljplanearbete. De risker som har beaktats är kopplade till transporter av farligt gods och urspårning av tåg i planområdet. Slutsatsen i riskbedömningen är att riskreducerande åtgärder måste genomföras för att få ner risknivån till acceptabla nivåer. För att bostadsbebyggelse ska kunna accepteras i anslutning till järnvägen måste därför åtgärderna studeras vidare och säkerställas i det kommande detaljplanearbetet.

Länsstyrelsen noterar att frågan om störningar från befintliga verksamheter inom planområdet har hanterats i översiktsplanen.

Förorenade områden

Länsstyrelsen konstaterar att förorenade områden har hanterats som en viktig planeringsförutsättning i planförslaget. En översiktlig markundersökning har tagits fram vilken ger vissa svar om föroreningarna i området, dock kvarstående osäkerheter om föroreningsstituationen som behöver undersökas vidare i den fortsatta planeringsprocessen. Kompletterande undersökningar avseende både mark och grundvatten behöver göras i områden som inte undersökts samt i de kvarter där man har konstaterat att det finns föroreningar som kan innebära en risk för människaors hälsa och för miljön. En riskbedömning samt avgränsning av föroreningarna i yt- och djupled bör ingå i denna utredning. Länsstyrelsen vill inför kommande planering framhålla vikten av att nödvändiga åtgärder för att avhjälpa föroreningarna säkerställs i kommande planprocessen. Ansvarsfrågan och de ekonomiska konsekvenserna är i sammanhanget viktiga frågor att klara ut.

Översvämning

I området finns betydande risker för problem med översvämning, både med dagens förutsättningar och utifrån ett framtida klimatanpassningsperspektiv. Länsstyrelsen anser att planförslaget har utrett dessa frågor på ett fullgott sätt. Länsstyrelsen vill dock understryka vikten av att översiktsplanens ansatser för att klara dessa frågor följs upp i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet. Om bebyggelse och annan infrastruktur ska kunna accepteras i områdena med översvämningrisk krävs speciella anpassningar av placering, höjdsättning och konstruktion med mera. Detta måste säkerställas i kommande

detaljplaner. Anpassningsåtgärderna behöver göras med en viss marginal då det finns en osäkerhet i hur flödena i framtiden kan påverkas av klimatförändringar. Hänsyn behöver också tas till de geotekniska förutsättningarna i respektive område.

Övrigt – strandskydd och naturvärden

Den föreslagna planeringsinriktningen medför förändringar av nuvarande strandområden, bland annat genom utveckling av bebyggelse inom Svartåns strandskyddade områden. Det finns också ambitioner att vidareutveckla områdets strand- och naturmiljöer som ett viktigt parkstråk med olika funktioner och värden.

Länsstyrelsen bedömer att det finns förutsättningar att genomföra stora delar av planen med hänsyn till miljöbalkens bestämmelser om strandskydd. Vissa delar av planen behöver dock studeras vidare för att utreda om det är möjligt att exploatera i strandområdena utan att det påverkar strandskyddets syften negativt. Detta gäller framförallt den föreslagna bostadsbebyggelsen direkt väster om bussgaraget, som med sin nuvarande utbredning och med hänsyn till områdets karaktär, är tveksam ur strandskyddssynpunkt.

En mycket viktig del i områdets attraktivitet kommer att vara kopplat till Svartån med omgivande grönområden. Länsstyrelsen ser positivt på den höga ambitionen som finns i att utveckla strandområdena med olika funktioner och natur- och friluftsvärden. Det är därför angeläget att utformningen och förvaltningen av strandområdet ägnas stor omsorg i ett tidigt skede av den kommande planprocessen.

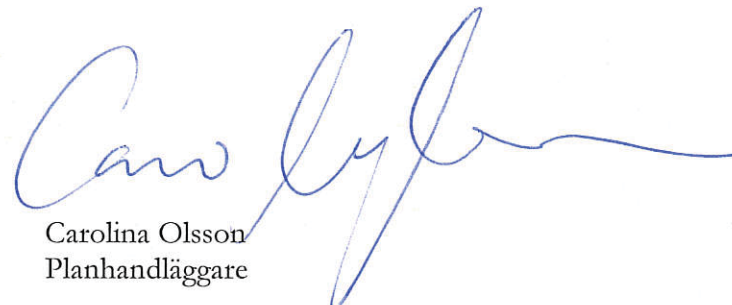
I det arbetet ser Länsstyrelsen det som viktigt att närmare studera hur naturvärdena i alsumpskogen och Svartån kommer att påverkas av de aktuella förändringsåtgärderna. Förekomsten av kungsfiskare, flodpärlmussla och tjockskalig målarmussla behöver undersökas liksom hur dessa arter och dess livsmiljöer kan komma att påverkas av förändringarna som föreslås i strandområdena. Arterna är utpekade i artskyddsförordningen. Vattenlagunen är vidare en omfattande åtgärd som kommer att kräva tillstånd eller anmälan för vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Konsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen konstaterar att utbyggnaden av området enligt planförslaget kommer att kräva flertalet anpassningsåtgärder med hänsyn till bullerstörningar, risker med transporter av farligt gods, förorenade områden, översvämningrisker med mera. Länsstyrelsen anser att detta motiverar en mer djupgående beskrivning av de ekonomiska konsekvenserna som detta medför än vad som nu presenteras i konsekvensbeskrivningen. Detta är betydelsefullt för att kunna analysera de ekonomiska möjligheterna att realisera planen.

I handläggningen av detta yttrande har förutom undertecknad deltagit byrådirektörerna Göran Thunberg (miljöskyddsenheten) och Emma Hagström (naturvårdsenheten), klimatanpassningssamordnare Anna Bratt samt byggnadsantikvarie Per Jernevad.


Jan Persson
Länsarkitekt


Carolina Olsson
Planhandläggare

Bilaga:

Trafikverkets yttrande 2012-09-07
Försvarsmaktens yttrande 2012-07-23

Kopia till:

Trafikverket
Försvarsmakten
Länsledningen
MSE
NVE
KSE

§ 141

Dnr KS/2012:456, KS/2012:60

Antagande av fördjupad översiktsplan för del av Mjölby centrum, Svartå strand

En fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen har gjort för området Svartå Strand i Mjölby. Fördjupningen av översiktsplanen syftar till att utreda och föreslå lämplig markanvändning för att på längre sikt genom detaljplanläggning utveckla och integrera området till en del av Mjölby centrum. Planen ska lägga grunden för en attraktiv och hållbar stadsmiljö med blandade funktioner. Avsikten är att utöka centrum, förtäta stadskärnan och få en ny stadsfront mot Svartån.

På kommunfullmäktiges sammanträde yrkar Carina Jönsson (S) och Monika Gideskog (M) bifall till kommunstyrelsens förslag.

Kommunfullmäktige beslutar

att anta fördjupad översiktsplan för Svartå strand.

Beslutet skickas till:
Byggnads- och räddningsnämnden
Tekniska kontoret
Akten

MJÖLBY KOMMUN Byggnadskontoret	
2012 -11- 22	
Diarienumr. 2012:159	Diarielenhetsteckn. 212

Justerandes sign.

Utdragsbestyrkande

