



Mjölby kommun

Laga krafthandling
KS 2018:113

Antagen av kommunfullmäktige 2021-09-28 §68

Laga kraft 2021-10-26



Mantorp

Fördjupning av översiktsplanen

Världsvan
& Hemkär

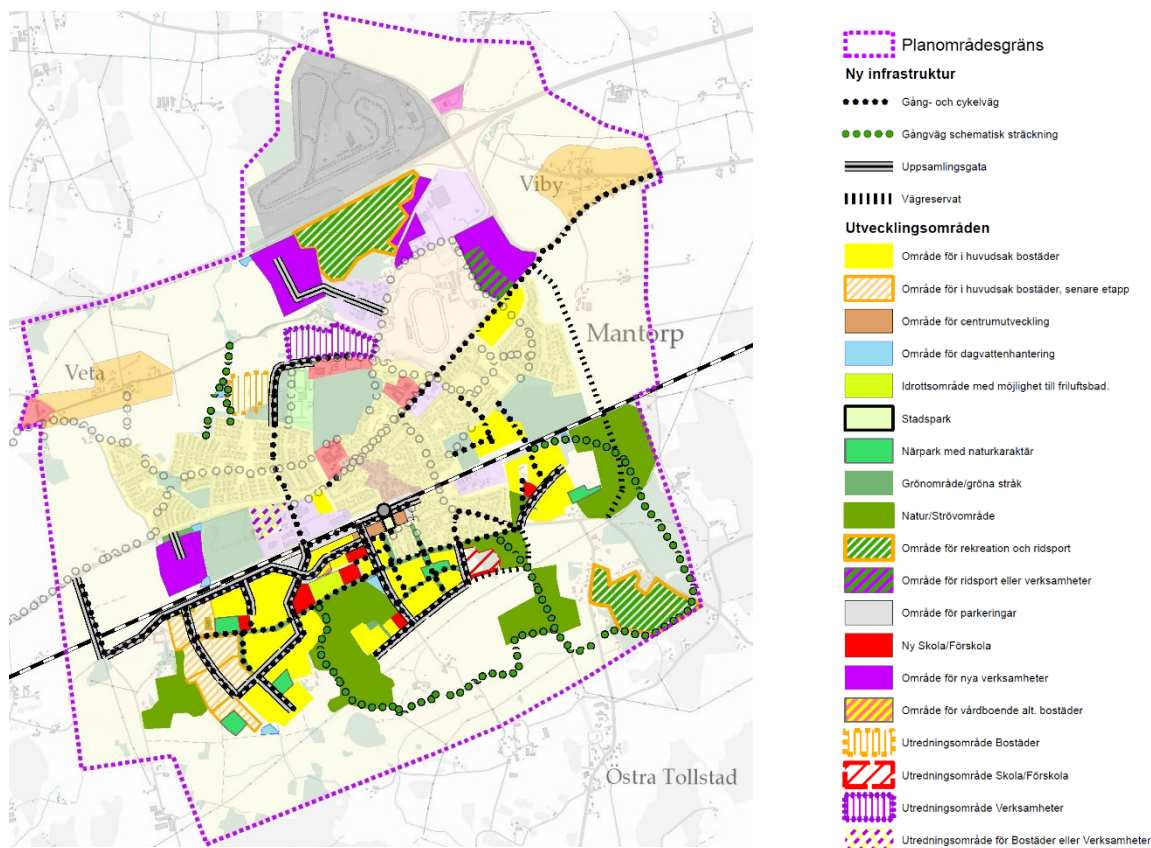
**Mantorp – Fördjupning av översiktsplanen
Laga krafthandling**

Sammanfattning

Mantorps tätort har med sitt läge och goda kommunikationer till Linköpings och Mjölbys arbetsmarknader varit en ort som stadigt vuxit under de senaste decennierna. Det är rimligt att anta att denna utveckling kommer fortsätta. Det är då viktigt för såväl kommunen som för mantorpsborna att det finns en strategi för hur denna utveckling ska kunna ske på bästa sätt för att skapa ett i alla avseenden så gott samhälle som möjligt.

Den här fördjupningen av översiktsplanen sätter ramarna för hur Mantorp ska kunna växa vidare. Planen tar sikte på hur tätortsbebyggelsen kan utvecklas fram till en situation då Mantorp har ca. 7 000 invånare, d.v.s. som en småstad. Denna förvandling är något som kommer ta lång tid, kanske 30-40 år.

Ambitionen i arbetet med planen har varit att skapa en bebyggelsestruktur där närhet till pendeltåget och till service i form av skolor, förskolor och butiker samt närhet till parker och natur varit central.



Innehåll

Bakgrund och syfte	6
Övergripande mål	7
En kommun med livskraft	7
Invånarna är initiativrika och välutbildade	7
En hållbar tillväxt med ett näringsliv i världsklass	7
Utvecklande mötesplatser	7
En miljö som håller i längden	7
Utvecklingsstrategi Mantorp	8
En ny småstad	8
Utnyttja Östgotapendeln, bygg Mantorp rundare och minska barriärerna	8
Förbättra servicen	9
Värna jordbruksmarken och landskapsbilden	9
Kraftsamla utbyggnaden	9
Anpassa byggandet till bullersituationen	9
Planförslag	10
Övergripande bebyggelsestruktur	10
Centrum – kommunikationer, bostäder, handel och service	11
Bostäder	15
Offentlig service	25
Verksamhetsområden	29
Parker, natur och rekreation	34
Kommunikationer	36
Teknisk försörjning	42
Genomförande	46
Utbyggnadsetapper	46
Markavvattningsföretag	50
Exploateringsekonomi	50
Huvudmannaskap	51
Markägande, ansvar och avtal/markanvisningar	52
Samverkan i planerings- och genomförandeskedet	52
Planeringsförutsättningar	53
Mantorp i ett regionalt perspektiv	53
Befolkning och näringsliv	53

Service	53
Kommunikationer	54
Grönstruktur	55
Jordbruksmark	56
Teknisk försörjning.....	57
Geoteknik.....	59
Kulturmiljö och fornlämningar.....	60
Riksintressen	62
Miljö- och riskfaktorer.....	64
Miljökonsekvensbeskrivning (MKB).....	74
Förändringar efter samrådet	74
Avgränsning av MKB.....	74
Konsekvenser av planförslaget.....	74
Sociala konsekvenser, samt påverkan på människors hälsa.....	82
Metod	86
Övriga konsekvenser av planförslaget.....	87
Konsekvenser för nationella, regionala och kommunala mål	87
Ekonomiska konsekvenser	91
Uppföljning.....	91
Vad är en översiktsplan.....	93
Översiktsplanens funktion	93
Översiktsplanens innehåll	94
Övrigt.....	95
Organisation.....	95
Referenser	95
Länsstyrelsens granskningsyttrande.....	96

Bakgrund och syfte

Nuvarande översiktsplan för Mantorp är en del av den kommunomfattande översiktsplanen från 2011. Innehållet går i allt väsentligt tillbaka på den fördjupning som antogs 2007, d.v.s. för drygt tio år sedan. Under den tid som gått har befolkningsutvecklingen varit stor i Mantorp och efterfrågan på inte minst småhus har varit och bedöms även i framtiden vara stor. Pendeltågstrafiken har stärkts och såväl klimatfrågan som värnandet av jordbruksmark har blivit allt viktigare frågor att beakta.

För att möjliggöra ett samlat grepp på den framtida utvecklingen av Mantorps tätort har kommunen gjort bedömningen att en ny översiktsplan behöver tas fram. Eftersom utbyggnaden av de tre större tätorterna går snabbare än i resten av kommunen är det lämpligt att göra en separat fördjupning för dessa för att underlätta kommande revideringar.

Syftet med översiktsplanen för Mantorp är att utifrån ett antal övergripande mål lägga fast en utvecklingsstrategi för hur tätorten kan utvecklas till en trivsamt småstad genom att föreslå lämplig markanvändning i och runt nuvarande tätort. Med den föreslagna bebyggelsestrukturen som grund ges möjlighet att få en samlad bild av framtida kommunala investeringar i service och infrastruktur. Översiktsplanen ska sedan ligga till grund för och förenkla kommande detaljplanering. Arbetet med den fördjupade översiktsplanen har en inriktning att skapa planmässig förberedelse för att hantera en möjlig befolknings- och bebyggelseutveckling av Mantorp till 7 000 invånare.

Planområdets avgränsning är gjord så att den omfattar nuvarande tätorten Mantorp med E4 och Mantorp park samt med planerade utbyggnadsområden. Dessutom ingår Viby och Veta kyrkbyar som idag omfattas av områdesbestämmelser med anledning av kulturmiljövärdena och där det i tidigare översiktsplan funnits nya utbyggnadsområden i direkt anslutning till byarna, vilka genom avgränsningen för fördjupningen av översiktsplanen tas bort.

Övergripande mål

Kommunens övergripande utvecklingsmål formuleras i Vision 2025. Flera av dessa har en tydlig koppling till den fysiska planeringen. Här listas under respektive målområde de formuleringar ur visionen som bedöms ha en koppling till den fysiska planeringen.

En kommun med livskraft

- Befolkningen växer, särskilt barnfamiljer hittar ett attraktivt alternativ till länets större städer.
- Vi har ett brett bostadsutbud för att passa i många livssituationer.

Invånarna är initiativrika och välutbildade

- Kommunens skolor och förskolor är attraktiva.

En hållbar tillväxt med ett näringsliv i världsklass

- Kommunen har ett differentierat näringsliv i världsklass med små, medelstora och stora företag.
- Livsmiljöerna i kommunen är attraktiva för nya etableringar.
- De flesta kommuninvånare har nära till en pendeltågstation, vilket ger befolkningen en god tillgång till hela regionens arbetsmarknad med hållbara transporter.

Utvecklande mötesplatser

- I kommunen finns ett rikt utbud av handel, kultur, musik, idrott och natur.
- Det mesta finns inom bekvämt avstånd och är tillgängligt för alla.
- Ett välförsett utbud av meningsfulla kultur- och fritidsaktiviteter.
- Alla medborgare känner sig trygga och säkra.

En miljö som håller i längden

- Våra resurser i skog, slätt och vatten förvaltas väl.
- Kollektivtrafiken är ett bra val för de allra flesta resorna. Cykeln är ett självklart val för kortare resor och pendlingen med bil har minskat drastiskt.

Inför arbetet med översiktsplanen har dessa allmänt hållna målsättningar konkretiserats för att kunna utgöra planindikatorer för hur väl olika lösningar uppfyller dessa mål. De planindikatorerna återfinns tillsammans med en utvärdering av planförslagets uppfyllelse i konsekvensbeskrivningen i slutet av planhandlingarna.

Utvecklingsstrategi Mantorp

Mantorps goda regionala tillgänglighet gör att orten har goda förutsättningar att vara en attraktiv bostadsort. Med pendeltågsstationen kan pendlandet ske på ett miljövänligt sätt. Genom nedanstående strategier bedöms utvecklingen kunna bidra till att kommunens övergripande mål nås.

En ny småstad

Mantorp växer och befolkningen i planförslaget motsvarar en svensk småstad. Med det kommer behovet av ett brett utbud av bostadstyper, service och fritidsaktiviteter. Nära stationen och ett nytt tätortscentrum finns det anledning att bygga tätare för att låta fler få bekvämt avstånd till utbudet. Här är det rimligt att eftersträva flerbostadshus i 4 våningar, med möjlighet till ytterligare något högre bebyggelse.

I andra delar av tätorten bör en glesare struktur vara möjlig med en tydlig grön prägel på tätortsmiljön i form av trädgårdar, grönområden och gröna gaturum. En blandning av mindre flerbostadshus och rad/kedjehus och friliggande villor i 1-2 våningar ger möjlighet till en trivsamt boendemiljö.

Sammantaget bör översiktsplanen göra det möjligt att skapa en attraktiv småstad med såväl en god vardagsservice som ett bra utbud av fritidsaktiviteter i en trygg och grön stadsmiljö.

Utnyttja Östgötapendeln, bygg Mantorp rundare och minska barriärerna

För att Mantorp ska kunna vara en hållbar pendlingsort i regionen behöver andelen pendling med kollektivtrafik öka. Därför ska merparten av mantorpsborna ha högst 1 km till pendeltågsstationen för att underlätta pendling med kollektivtrafik. Även nya skolor och arbetsplatser bör lokaliseras inom denna zon.

Nya passager som binder samman Mantorps södra och norra delar behöver byggas inne i tätorten. Dessa kan med fördel utformas för både bilar och fotgängare/cyklister för att öka den upplevda tryggheten i tunnlar under järnvägen. Riksvägens barriäreffekt bör motverkas samtidigt som större väglänkar i tätortens ytterkant bör undvikas så långt det är möjligt om de gör det mer attraktivt att bilpendla.

Skolor, förskolor, närparker med lekplatser och andra målpunkter för barn och unga lokaliseras längs ett nätverk av trafikseparerade gång- och cykelvägar som gör det tryggt för föräldrarna att låta sina barn gå och cykla på egen hand i vardagen. På så sätt stärks barnens självständighet samtidigt som de korta bilresorna kan minska.

Förbättra servicen

Utrymme för ett tätortscentrum centralt i tätorten gör det möjligt för alla Mantorpsbor, oavsett tillgång till bil, att ta del av grundläggande service. Med närhet till pendeln blir det effektivt att samordna inköp med arbetsresor.

Skolor och förskolor planeras så att de finns i närhet till bostadsmiljöerna och på bekvämt avstånd från stationen. Skolor- och förskolor placeras i anslutning till naturpartier för att skapa ett högt lekvärde.

Värna jordbruksmarken och landskapsbilden

Mantorp ligger mitt i fullåkerbygden. En utbyggnad av tätorten förutsätter utbyggnad på jordbruksmark. För att så långt möjligt värna jordbruksmarken föreslås tätortsutveckling i första hand där fälten är mindre och på fält nära stationen.

Marken som exploateras behöver utnyttjas effektivt genom en blandning av olika bostadsformer där friliggande villor på stora tomter högst utgör en tredjedel och flerbostadshus minst en fjärdedel av de nya bostäderna.

De gamla kyrkbyarnas identitet och vackra kulturmiljöer värnas genom att en minst ca. 200 m bred zon av jordbruksmark behålls mot Mantorps tätortsbebyggelse.

Kraftsamla utbyggnaden

Genom att samlokalisera många målpunkter till en plats kan samordning av olika funktioner åstadkommas samtidigt som olika aktörer kan dra nytta av varandras besökare. På så sätt ökar förutsättningarna för att skapa underlag för kommersiell service och upplevelsen av att Mantorp är livskraftigt samhälle. Samtidigt kan det ökade antalet människor som rör sig till en gemensam målpunkt öka den upplevda tryggheten i samhället. Genom att kraftsamla den faktiska utbyggnaden av tätorten till en eller två platser i taget, blir det tydligare för såväl byggbolag som allmänheten var tätorten utvecklas. Förutsägbarheten kan göra det lättare att hålla uppe utvecklingstakten och skapa större acceptans för de tillfälliga störningar som kan uppstå.

Anpassa byggandet till bullersituationen

Mantorps tätort påverkas av buller från E4 och stambanan. Vägbullret utgör en konstant bullermatta, medan järnvägsbullret endast uppstår vid tågpassagerna och då särskilt under nätternas godstågstrafik, vilket påverkar utemiljöupplevelsen mindre. Vid tävlingar och träningar på Mantorp park är bullernivåerna också höga. Även vid tävlingar på Mantorp travet kan bullernivåerna överskrida gällande riktvärden vid närmaste fasaderna mot travet. För att Mantorp ska vara ett attraktivt boendalternativ föreslås att den tillkommande bostadsbebyggelsen inte planeras längs E4 eller vid motorbanan.

Planförslag

Översiktsplanen redovisar ett förslag för hur tätorten Mantorp kan byggas ut till en småstad, genom att skapa förutsättningar för att rymma ca. 7 000 invånare.

Övergripande bebyggelsestruktur

Planens huvudstruktur utgörs av en bebyggelseutveckling ut från pendeltågsstationen, på järnvägens södra sida. Vid stationen utvecklas på lång sikt ett nytt centrum för tätorten. Här samlas offentlig service, handel och kultur- och fritidsverksamheter. Servicen och de olika aktiviteter som skapas i centrum gör att fler kommer röra sig i området både dag- och kvällstid. Det kan medverka till att skapa en tryggare stationsmiljö.

För att stötta centrumbildningen bedöms det vara nödvändigt att förbättra tillgängligheten för alla trafikanter. Därför föreslås att Trumpetarevägen förlängs med en bro över järnvägen. Det skulle också göra det lättare att nå stationen.

De nya bostadsområdena byggs upp med ett nätverk av gång- och cykelvägar som gör det bekvämt, tryggt och säkert att ta sig till stationen, närparker, skolor och förskolor. I de flesta fall är stråken tilltagna ytmässigt för att kunna samnyttjas med öppna dagvattenlösningar. Större gator samt i vissa fall gröna stråk är planlagda i naturliga lågstråk dit dagvattnet behöver kunna ledas för att undvika översvämningar vid skyfall. Höjdsättningen av gator och kvartermark måste beakta detta. Gatunätet för bilar är planerat för att minimera bullerstörningarna och antalet bilar samt hastigheten på bostadsgatorna. Små närparker planeras i anslutning till befintliga åkerholmar.

Utgångspunkten för översiktsplanen är att merparten av flerbostadshusen byggs i de mest centrala delarna, nära stationen och järnvägen. Övriga delar av tätorten planeras i första hand för större och mindre småhus, men även i dessa områden kan mindre flerbostadshus byggas. Eftersom tätortens yta inte är så stor, är det rimligt att det blir ungefär samma bebyggelsestäthet i alla nybyggda områden för småhus. Genom att tätorten byggs med en jämn blandning blir det lättare att bygga ut samhället från stationen. Kring stationen och nytt centrum kan bebyggelsen bli fyra eller fem våningar hög, medan bebyggelsen i övrigt begränsas till normalt två våningar även om högre byggnader kan bli aktuella i anslutning till skogspartiet sydväst om nytt centrum.

Centrum – kommunikationer, bostäder, handel och service

Nuvarande centrum

Mantorps historiska centrum finns vid Häradstorget och längs Häradsvägen. Här finns ett antal butikslokaler m.m. i bottenvåningarna till bostadshus samt en större centrumbyggnad med vårdcentral. Bebyggelsen är här lite tätare än i andra delar av Mantorp.



Översiktsplanens inriktning är att bibehålla möjligheterna att ha butiker och service i nuvarande lokaler. Längs järnvägen, vid stationen, och upp mot Häradstorget ser kommunen det som positivt med kompletteringsbebyggelse där entréer och fönster från bostäder och/eller verksamheter vetter ut mot gatorna så att det skapas en större trygghetsupplevelse i området. Även i övriga delar av nuvarande centrumområde bör det vara möjligt att, med beaktande av befintliga kulturmiljövärden, ha en positiv inställning till initiativ för att skapa en tätare bebyggelse och även högre bebyggelse.



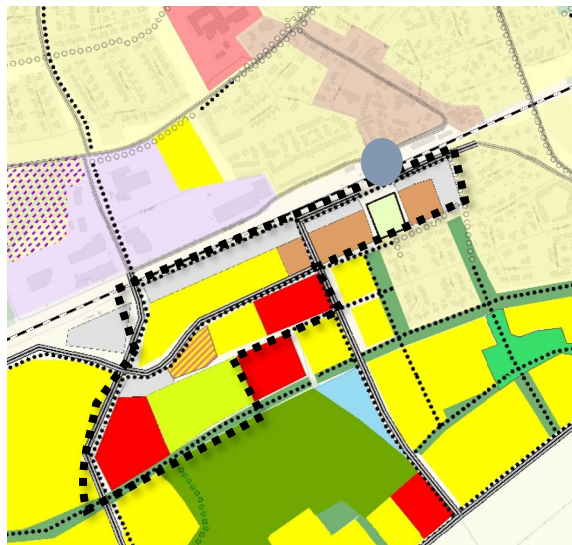
Figur 1: Idéskiss över möjlig kompletteringsbebyggelse i befintligt centrum.

Nytt centrum

För att stärka servicen inne i Mantorps tätort och skapa en tydlig målpunkt reserveras utrymme för ett nytt centrum. För att få ett starkare kundunderlag bör så många aktiviteter och målpunkter samlas i och kring detta centrum. Centrum placeras i direkt anslutning till stationen för att dels dra nytta av att stationen redan idag är en viktig målpunkt, dels underlätta vardagsärenden för de som pendlar med tåg, dels skapa mer liv och rörelse vid stationen för att på så sätt minska den upplevda otryggheten vid stationen. Dessutom ger det möjlighet att samordna kundparkeringar med pendlarparkeringar.

I centrum bör utrymme skapas så att det kan få plats en större matbutik, vårdcentral och tandvårdsklinik, några mindre butiker (t.ex. apotek, blomaffär, frisör) och restauranger när det finns ett kommersiellt underlag för verksamheterna. Vid centrum bör föreslås också en yta som innehåller både en "stadspark" och ett mindre torg. Vid centrum planerar kommunen också för en framtida högstadieskola med bibliotek, fritidsgård, föreningslokaler och idrottsanläggningar stärker centrum som målpunkt. Högstadieskolan beräknas behöva rymma ca. 500 elever, men tomten ger utrymme för en större enhet med upp till 700

elever om det skulle behövas på längre sikt. Även en enhet för vårbostäder planeras i området, vilket kommer öka antalet besökare till centrum. Om det i framtiden finns efterfrågan på kontorslokaler i Mantorp så är centrumkvarteren en mycket lämplig plats för



Figur 2: Inzoomad plankarta med nytt centrumområde inramat med prickad linje. Grå cirkel är stationens läge. Röda ytor är skolor och förskolor. Bruna ytor centrumkvarter. Gula ytor bostadskvarter. Rosa, vårdboende. Ljusgrönt idrottsplats och idrottshallar, med plats för ev. utomhusbad. Mörkgrönt park- och skogsmark.



Figur 3: Skiss över möjlig disposition av nytt centrum

dessas. Som komplement till dessa olika verksamheter bör centrumkvarteren också innehålla bostäder i flerbostadshus och trygghetsbostäder.

För att fungera kommersiellt behöver tillgängligheten också förstärkas för bilister. Därför föreslås att Trumpetarevägen förlängs över järnvägen. För att minska risken för stora trafikmängder på befintliga lokalgator kommer inriktningen vara att stänga Stationsvägen/Hargsvägen vid stationen.

Bebyggelsemiljön i centrum kännetecknas av en innerstadskaraktär där byggnaderna skapar slutna eller i huvudsak slutna kvarter och de större gatorna får en alléplantering. I centrum blir bebyggelsen också högre för att tydliggöra och dra nytta av det centrala läget.

Areal & markägare:

Ca. 12 hektar, kommunal mark.

Inriktning innehåll:

- Centrumfunktioner: Större livsmedelsbutik, mindre butiks/restauranglokaler. Vårdcentral, folktandvård. Vårdboende. Grundskola med inriktning mot Högstadium för 500 elever och med gemensamt skol- och allmänt bibliotek, fritidsgård, föreningslokaler. Plats för två fullstora idrottshallar och två fullstora fotbollsplaner. Gemensamma parkeringsanläggningar längs järnvägen som kan samnyttjas för centrumfunktioner, pendlarparkering och parkering till boende.
- Bostäder: Ca 400 – 500 bostäder, flerbostadshus i 2 – 5 våningar.

Beskrivning nuläge:

Delvis impedimentmark, tidigare jordbruksmark, delvis jordbruksmark.

Avstånd till stationen ca. 0 – 0,9 km.

Området påverkas av buller och risker kopplade till transporter av farligt gods på järnvägen. Stora delar av området har tidigare använts som timmerupplag med en barkningsstation, men föroreningshalterna påverkar inte möjligheten att bygga bostäder, skola m.m. I södra delen mot skogspartiet finns det möjliga fornlämningar i form av ett potentiellt boplatsläge. Geotekniskt förutsätter tänkt bebyggelse sannolikt pålning.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Bebyggelsegränsen mot järnvägen anpassas till riskförhållandena. Bebyggelseutformningen behöver anpassas för att hantera bullernivåerna. I de södra delarna behöver arkeologiska utredningar genomföras.

Utbyggnadsetapp:

Utbyggnadsetapp I - VI.

Inriktning nytt centrum:

- Bebyggelsemiljön i centrumkvarteren kännetecknas av slutna eller halvslutna kvarter, likt en stenstad med tydligt avgränsade gaturum där större gator har alléplantering och gång- och cykelbana respektive gångbana. Mindre gator utformas med dubbelsidiga gångbanor.
- I centrum bör marken utnyttjas effektivt och bostäder om möjligt byggas ovanpå lokaler för handel och offentlig service som t.ex. matbutik och vårdcentral.
- Planläggning för handel bör endast förekomma i och i direkt anslutning till det framtida centrumet.
- I de mest centrala centrumkvarteren bör planerna säkerställa att bottenvåningarna byggs med tillräcklig våningshöjd för att möjliggöra lokaler i framtiden.
- Vid centrumkvarteren ska ett torg och/eller en stadspark anläggas.
- Centrumkvarteren ska utformas med tydliga gränser mellan offentligt och privat. Bostädernas entréer ska vändas mot gatan för att skapa mer liv och rörelse och en tryggare bostadsmiljö.
- Bostadshus med bostäder i markplan ska placeras med en 2-6 m djup förgårdsmark för att skapa ett intimt och tydligt gaturum men också motverka insyn i bottenvåningen.
- Det ska finnas tillgång till gemensamma lek- och vistelseytor på kvartersmark.
- Gemensamma parkeringsanläggningar som placeras mindre än tio meter från bostadsfasad ska inramas med låga häckar för att förebygga störningar från strålkastare. Gemensamma parkeringsanläggningar placeras i första hand i anslutning till gata för att inte splittra bostadsgårdarna och utformas så att parkeringsytorna ses från gata eller bostad för att skapa en trygg miljö.
- För att undvika störande insyn mellan bostadshus och säkerställa rimliga dagsljusförhållanden bör parallellt placerade hus placeras på minst samma avstånd som byggnadshöjden.

Bostäder

Befintliga bostadsområden

I plankartan redovisas nuvarande bostadsområden inkl. mindre parker och grönområden som markanvändning "bostäder". Dessa bostadsområden och kvarter föreslås i huvudsak behållas i nuvarande utformning. Förändringar, mindre förtätningar och kompletterande bebyggelse kan aktualiseras såväl inom kvartersmark som mindre park- och grönområden som inte redovisats särskilt på plankartan. Verksamheter som inte är störande för bostäder och boende kan etableras i bostadskvarteren, t.ex. i form av kontor eller cykelverkstäder.

Generella riktlinjer nya bostadsområden

Utbyggnaden av Mantorp föreslås ske från nuvarande stationsläge och utåt för att skapa en fysiskt sammanhållen tätort. Då orten även på lång sikt kommer vara relativt liten till ytan bedöms det inte vara realistiskt att i någon större utsträckning skapa zoner med allt tätare bebyggelse ju närmare centrum man kommer. Det skulle också kunna vara svårt att förena med ambitionen att bygga ut tätorten från centrum och utåt då efterfrågan på tätare bebyggelseformer sannolikt kommer öka i takt med att tätorten växer i befolkningsmängd. Istället är ambitionen att i varje utbyggnadsetapp skapa en mångfald av bostadstyper. Av kommunens bostadsförsörjningsprogram framgår att merparten av bostäderna i Mantorp är ägda småhus och att det nästan helt saknas bostadsrätter. Därför är det en prioriterad åtgärd att skapa bostadsrätter och hyresrätter i stationsnära lägen. I översiktsplanen skapas möjlighet att i princip täcka hela behovet av flerbostadshus i centrumkvarteren nära stationen, men det kan vara lämpligt att i kommande planetapper även försöka säkerställa att småhus i hyres- och bostadsrättsform byggs.

Bostäder m.m. i omgivande landsbygdsområde

I de delar av planområdet som ligger utanför de utpekade utbyggnadsområdena eller befintliga planlagda områden är inriktningen att nuvarande markanvändning i form av jord- eller skogsbruk ska bestå. Bebyggelsetrycket runt tätorten kan förväntas vara stort samtidigt som betydelsen av att kunna bevara jordbruksmark är stor. En fortsatt utveckling av bostadsbebyggelse i randzonen skulle också leda till ett behov av samordning av teknisk infrastruktur och på lång sikt kunna försvåra en planmässig utbyggnad av tätorten. Denna restriktiva hållning mot nya bostäder innebär dock inte att kommunen är negativ till om- och tillbyggnader eller bostäder för t.ex. generationsväxlingar eller personal vid lantbruk. Det är inte heller avsikten att hindra fullföljandet av tidigare beviljade förhandsbesked eller bygglov.

Stadsbyggnadsgestaltning:

- De nya bostadsområdena utformas så långt möjligt med ett småskaligt nät av oregelbundna kvarter. Detta ger:
 - krökta gator som skapar slutna gaturum och olika typer av fondmotiv, vilket ger.
 - möjlighet till nya synintryck när man rör sig längs gatorna, vilket skapar en trivsammare miljö.
 - möjlighet att undvika återvändsgator med stora vändplaner.
- Bostadsgatornas gatubredder hålls nere samtidigt som husen placeras nära gatorna för att skapa gemytligare offentliga miljöer och hålla nere hastigheterna.
- För att skapa trafiksäkra miljöer delas bostadsområdena också in i mindre delområden som sinsemellan i huvudsak hänger samman genom gång- och cykelvägar.
- Större uppsamlingsgator utformas med enkel- eller dubbelsidig alléplantering samt gång- och cykelbana på respektive sida av gatan.
- Huvudcykelstråk utformas som bilfria, gröna stråk med trädplanteringar och utrymme för dagvattenhantering.
- Närparker placeras och avgränsas så att de har tydliga entréer och avgränsningar, d.v.s. att de gränsar mot lokalgator eller gång- och cykelvägar så att allmänheten lätt förstår att de är tillgängliga för alla.

Innehållet i nya bostadsområden:

- Inriktningen är att varje delområde (med undantag för centrumkvarteren där endast bostäder i flerbostadshus planeras) ska ha en bostadsmix motsvarande: 40-50% gruppbyggda rad/kedjehus och 50-60% villor på större tomter (ca. 900 m²). Möjlighet att bygga mindre flerbostadshus ges också.
- Fördelningen mellan bostadsrätter, hyresrätter, äganderätter i nyproduktionen av bostäder i Mantorp inklusive centrumområdet bör inriktas mot att vara 10 – 20 % hyresrätter, 10 – 40 % bostadsrätter och 40 – 70 % äganderätter. Mot bakgrund av dagens lilla andel bostadsrätter i Mantorp bör särskilt denna upplåtelseform premieras.
- Mindre verksamheter som inte är störande för omgivningen får etableras i områdena.

Utformning av hus och tomter:

- Med undantag från kvarteren i och närmast centrum byggs merparten av alla nya bostadshus med en eller två våningar. Även t.ex. radhus i tre våningar kan prövas i detaljplan på lämpliga platser. I områdena närmast skogspartiet centralt i södra Mantorp kan även högre flerbostadshus prövas i detaljplan.
- Bostadskvarteren ska utformas med tydliga gränser mellan offentligt och privat. Bostädernas entréer ska vändas mot gatan för att skapa mer liv och rörelse och en tryggare bostadsmiljö.
- Bostadshus med bostäder i markplan ska placeras med en 3-6 m djup förgårdsmark för att skapa ett intimt och tydligt gaturum men också motverka insyn i bottenvåningen.
- I kvarter med flerbostadshus eller gruppbyggda småhus på mindre tomter ska det finnas tillgång till gemensamma lek- och vistelseytor på kvartersmark.
- Gårdar till flerbostadshus utformas så att det skapas sammanhållna vistelseytor, att biltrafik normalt inte behöver ske på gården och så att avfallshantering och uthus normalt placeras i anslutning till gata.
- Gemensamma parkeringsanläggningar som placeras mindre än tio meter från bostadsfasad ska inramas med låga häckar för att förebygga störningar från strålkastare. Gemensamma parkeringsanläggningar placeras i första hand i anslutning till gata för att inte splittra

bostadsgårdarna och utformas så att parkeringsytorna ses från gata eller bostad för att skapa en trygg miljö.

- För att undvika störande insyn mellan bostadshus och säkerställa rimliga dagsljusförhållanden bör parallellt placerade hus placeras på minst samma avstånd som byggnadshöjden.

Områdesspecifika beskrivningar nya bostadsområden

Östra Fall

Areal & markägare:

Ca. 5 hektar, kommunal mark

Inriktning innehåll:

Ca 70 bostäder inkl. en gruppbostad, huvudsakligen i flerbostadshus eller täta småhusmiljöer. En förskoleenhet.

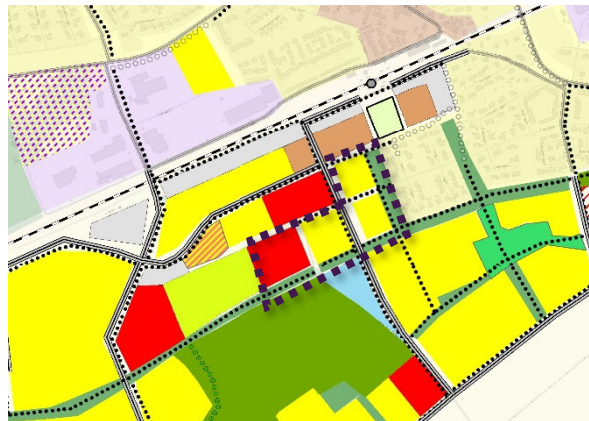
Beskrivning nuläge:

Jordbruksmark, tidigare verksamhetsmark.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Planläggning pågår.

Utbyggnadsetapp: I



Figur 4: Inzoomning av plankartan med Östra Fall inringat.

Västra Fall

Areal & markägare:

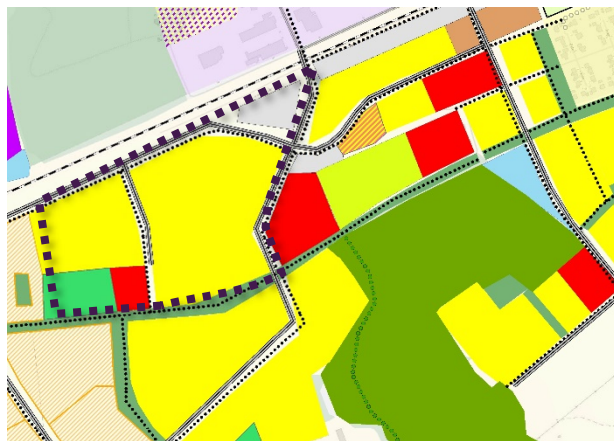
Ca. 19 hektar, östra delen kommunal mark, västligaste delen privatägd.

Inriktning innehåll:

Ca. 150 bostäder – i huvudsak småhus.

Förskola 80-120 barn. Närpark i sydväst i anslutning till förskoletomten.

Trafikanlutning sker via uppsamlingsgata i väster längs järnvägen och i öster mot ny gata mellan Trumpetarevägen och Rödhälla.



Figur 5: Inzoomning av plankartan, med Västra Fall inringat.

Beskrivning nuläge:

Jordbruksmark, ett större fält i väster och mindre i öster. Avstånd till stationen ca. 0,8 – 1,4 km. Potentiella fornlämningar finns i den östra gränzonen. De norra delarna av området påverkas av buller från järnvägen.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Utbyggnaden genomförs från öster till väster. Bebyggelsestruktur och bostadsutformning närmast järnvägen behöver anpassas till bullersituationen längs järnvägen och den nya uppsamlingsgatan.

Utbyggnadsetapp: II

Stockeby

Areal & markägare:

Ca. 23 hektar, privatägd.

Inriktning innehåll:

Ca. 150 bostäder – i huvudsak småhus.

Närpark centralt i området, öppet dagvattenstråk genom nordöstra delen samt längs Stockebyvägen. Reservtomt för låg- och mellanstadieskola 350 elever samt förskola 80-100 barn på gemensam tomt i öster med tillhörande naturparti, dagvattendamm/våtmark i nordväst.

Beskrivning nuläge:

Jordbruksmark, större fält. Avstånd till stationen är ca. 0,4 – 0,8. Området avgränsas i söder av skyddsområde mot 400 kV kraftledning. Området innehåller ett möjligt forntida boplatssläge.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Angöring via Stockebyvägen och Idrottsvägen. Idrottsvägen behöver kompletteras med gång- och cykelväg fram till Tollstadsvägen. Arkeologisk utredning behöver göras.

Utbyggnadsetapp: III

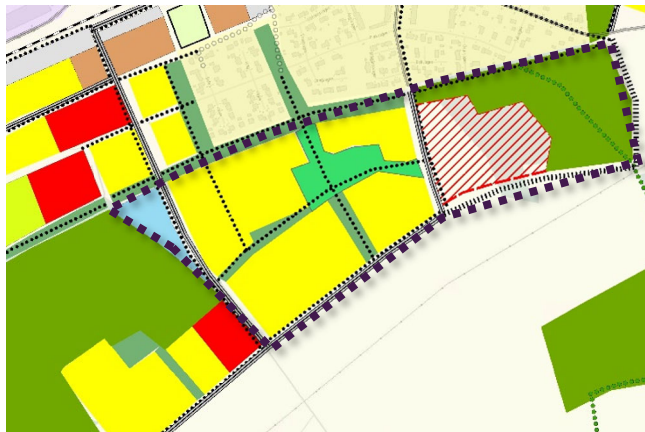
Rödhälla N

Areal & markägare:

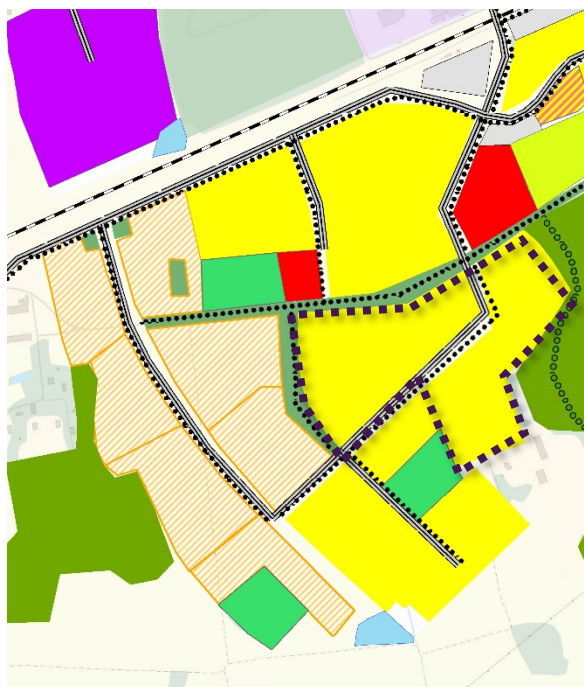
Ca. 16 hektar, privatägd.

Inriktning innehåll:

Ca. 150 bostäder – i huvudsak småhus. I anslutning till skogen i öster kan högre flerbostadshus prövas i detaljplan. Området trafikansluts via centralt placerad uppsamlingsgata norrut mot ny bro över järnvägen. Längs uppsamlingsgatan skapas en gen gång- och cykelväg mot centrum samt öppen dagvattenhantering som leds vidare via södra delarna av Mantorpsgårdsområdet.



Figur 6: Inzoomning av plankartan med Stockeby markerat.



Figur 7: Inzoomning av plankartan med Rödhälla markerat.

Beskrivning nuläge:

Jordbruksmark, främst mindre fält. Avstånd till stationen ca 1,0 – 1,6 km.

Området avvattnas söderut mot Lillån.

I söder gränsar området mot 400 kV kraftledning. I öster finns en privatbostad. I söder finns två äldre bytomter samt möjliga forntida boplatsslägen.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

I de västra delarna av området bedöms endast envåningsbyggnader kunna grundläggas ytligt. Högre byggnader än två våningar förutsätter pålning.

Utbyggnadsetapp: IV

Furuträd

Areal & markägare:

Ca. 20 hektar, huvudsakligen kommunal mark, östra delarna privatägd.

Inriktning innehåll:

Ca. 150 bostäder – i huvudsak småhus.. Förskola.

Närpark vid Dalen och i skogsparti mot Ekvägen.

Beskrivning nuläge:

Jordbruksmark, beteshagar, mindre fält. Avstånd till stationen ca. 1,1 – 1,7 km. Påverkat av buller från järnvägen. Området innehåller en forntida boplat.



Figur 8: Inzoomning av plankartan med Furuträd markerat

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Arkeologisk slutundersökning måste göras innan utbyggnad kan ske. Tunnel till Södra Rydja behövs för att knyta samman bostadsområdena. Bullervall måste anläggas mot järnvägen. Utrymme för ytterligare ett spår söder om järnvägen bör möjliggöras.

Tollstadsvägen behöver öster om Idrottsvägen kompletteras med en gång- och cykelbana fram till infarten till området. Avgränsningen mot öster måste beakta de dåliga grundläggningsförhållanden som finns i ett område öster om utbyggnadsområdet.

Utbyggnadsetapp: V

Kulla

Areal & markägare:

Ca. 6 hektar, privatägd.

Inriktning innehåll:

Ca. 60 bostäder – i huvudsak småhus. Upp mot skogen i väster kan även högre flerbostadshus prövas i detaljplan. Förskoletomt för 80 - 120 barn. Flödessvackor genom området för dagvattenhantering mot norr och söder. Området trafikansluts mot Stockebyvägen.

Beskrivning nuläge:

Jordbruksmark, mindre fält. Gränisar mot planerat rekreationsområde i väster. Avstånd till stationen ca. 0,8 – 1,4 km. I de västligaste delarna och i söder finns potentiella fornlämningar. Området avvattnas norrut.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Arkeologisk utredning behöver genomföras. Byggnad av högre hus än 2 våningar förutsätter pålning.

Utbyggnadsetapp: VI

Rödhälla S

Areal & markägare:

Ca. 12 hektar, privatägd.

Inriktning innehåll:

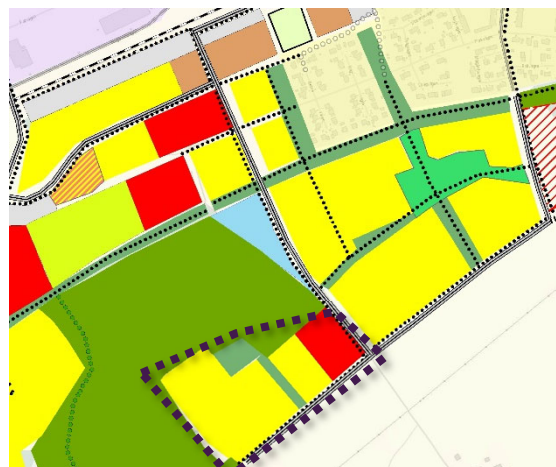
Ca. 120 bostäder – i huvudsak småhus. Närpark centralt i området. Området trafikansluts via centralt placerad uppsamlingsgata norrut mot ny bro över järnvägen. Längs uppsamlingsgatan skapas en gen gång- och cykelväg mot centrum samt öppen dagvattenhantering som leds vidare via södra delarna av Mantorpsgårdsområdet.

Beskrivning nuläge:

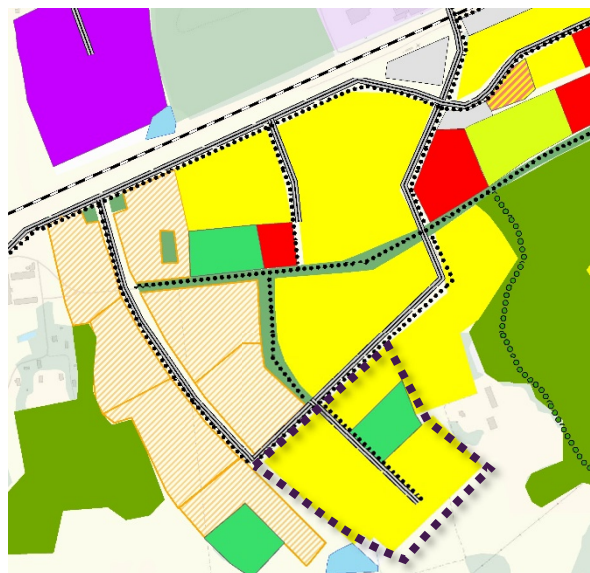
Jordbruksmark, mindre och större fält.

Avstånd till stationen ca. 1,4 – 2,2 km. I

söder finns potentiella fornlämningar. Området avvattnas söderut mot Lillån.



Figur 9: Inzoomning av plankartan med Kulla markerat.



Figur 10: Inzoomning av plankartan med Rödhälla S markerat.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Arkeologisk utredning behöver genomföras. I de västra delarna av området bedöms endast envåningsbyggnader kunna grundläggas ytligt.

Utbyggnadsetapp: VI

Mantorps gård

Areal & markägare:

Ca. 25 hektar, privatägd

Inriktning innehåll:

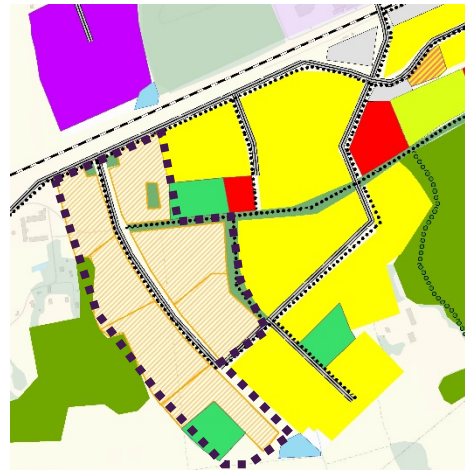
Reservområde för småhusbebyggelse. Ca. 270 bostäder, Närpark i söder. Närnatur i lövskogsbacken söder om Mantorps gård. Öppen dagvattenhantering längs uppsamlingsgata som trafikansluter området mot ny väg längs järnvägen. Uppsamlingsgatan har placerats i den naturliga lågpunkten för att åstadkomma naturlig avvattning av området.

Beskrivning nuläge:

Jordbruksmark, större fält. Avstånd till stationen ca. 1,1 – 2,1 km. Potentiella fornlämningar finns i de norra och de södra delarna av området. De norra delarna av området påverkas av buller från järnvägen. Området avvattnas söderut mot Lillån.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Området är så stort att utbyggnaden behöver ske etappvis. Utbyggnaden förutsätts ske från norr mot söder. Pumpstation för spillvatten behöver anordnas i södra delen av området. Stora delar av området behöver utredas arkeologiskt. I södra och sydöstra delen bedöms endast envåningsbyggnader kunna grundläggas ytligt. Bebyggelsestruktur och bostadsutformning närmast järnvägen behöver anpassas till bullersituationen längs järnvägen och den nya uppsamlingsgatan.



Figur 11: Inzoomning av plankartan med Mantorps gård inringat.

Utredningsområde Lugnet

Ca. 4 hektar, i huvudsak kommunägd mark.

Inriktning innehåll:

Bostadsbebyggelse för att skapa en länk mellan norra och södra delarna av Mantorp längs Trumpetarevägen för att skapa större trygghet om det är möjligt utan att försvåra fortsatt drift av befintliga verksamheter.

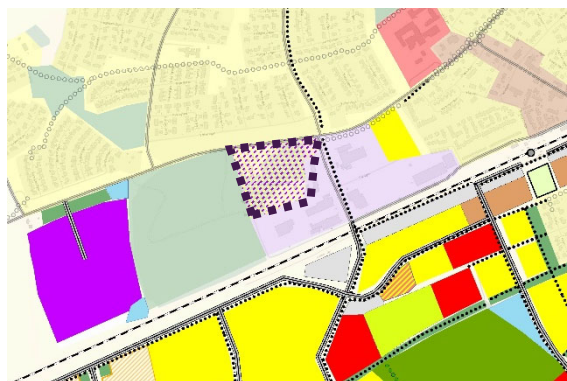
Beskrivning nuläge:

Några mindre bostadsfastigheter i väster längs Riksvägen, naturmark med en mindre tidigare grustäkt och ett par mindre byggnader mot söder. Området berörs av möjlig fornlämning samt gården Falls gårdstomt.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Trafikbuller längs Riksvägen behöver beaktas. Närheten till befintliga verksamheter behöver beaktas, bl.a. minst 100 m skyddsavstånd till ammoniakhantering inom Lantmännens verksamhet. Om bostäder inte visar sig vara möjligt kan området istället användas för verksamheter.

Utbyggnadsetapp: Planutredning bör genomföras i samband med utbyggnadsetapp II – III.



Figur 12: Utredningsområde Lugnet

Utredningsområde Bromma

Areal & markägar:

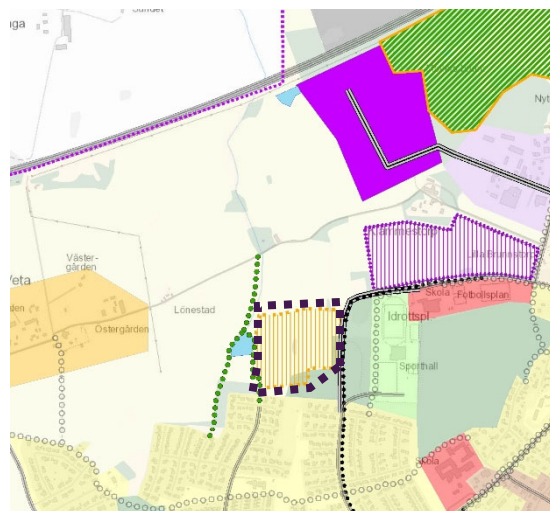
Ca. 7 hektar, privatägd mark.

Inriktning innehåll:

Ca. 100 - 140 bostäder, sannolikt i lägre delen av spannet, huvudsakligen småhusbebyggelse.

Beskrivning nuläge:

Jordbruksmark del av mycket stort fält. Avstånd till stationen ca. 1,5 – 2,2 km. Tillgängligheten är god via Trumpetarevägen och kan förbättras ytterligare med en ny gatulänk vidare mot Skördevägen. God närhet till närrekreation och skola och förskola. Det, relativt övriga utbyggnadsområden, stora avståndet till stationen gör att en utbyggnad i första hand



Figur 13: Utredningsområde Bromma

skulle motiveras av möjligheterna att bidra till finansiering av ny gatulänk som skulle kunna byggas för att avlasta trafik från Riksvägen.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Området kan bli aktuellt på lång sikt om Trumpetarevägen förlängts. Området innehåller ett potentiellt boplatssläge, vilket gör att arkeologiska utredningar behöver göras.

Utbyggnadsetapp: Reservområde på mycket lång sikt.

Offentlig service

Med utbyggnaden av Mantorps tätort följer också ett behov av ytterligare offentlig service. När det gäller kapacitetsbehovet inom skola och förskola påverkas det mycket av hur snabbt tätorten växer eftersom det ofta är en stor andel barnfamiljer som flyttar in i nyproducerade bostäder. I arbetet med översiktsplanen har antalet barn prognosticerats baserat på fördelning mellan olika bostadstyper och på en tänkt utbyggnad under 40 år. En långsammare utbyggnad kommer minska behovet av nya skol- och förskoleplatser.

Skola & förskola

En utbyggnad av Mantorps tätort innebär att behovet av platser i förskola och grundskola i Mantorp kommer öka, se nedanstående tabell.

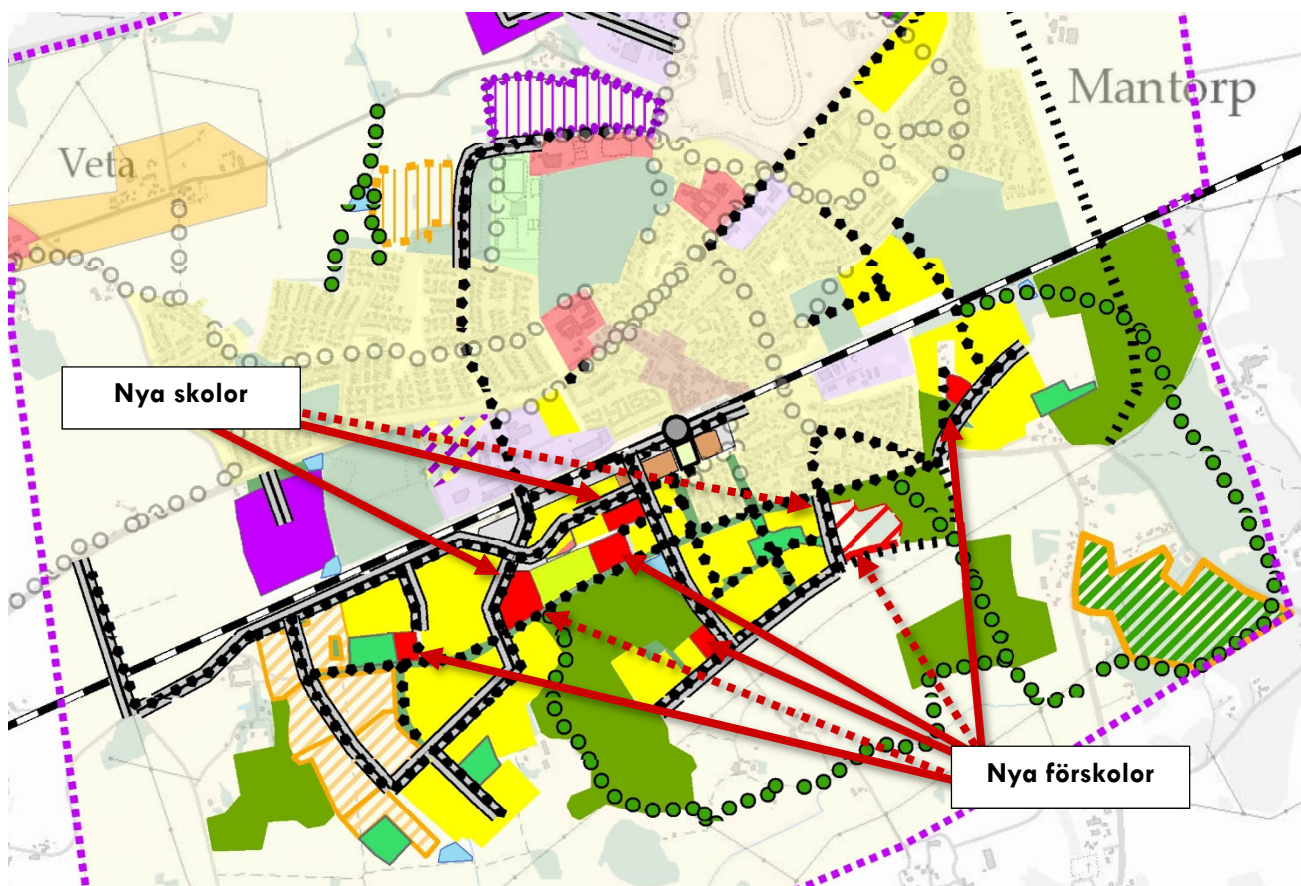
	Dagens elevtal	Tillkommande elevantal	Totalt antal vid 7 000 invånare
Högstadium	Ca. 300	200 – 250	500 – 550
Låg- och mellanstadium	Ca. 600	500 – 550	1100 – 1150
Förskolebarn	Ca. 430	300 – 350	730 – 780

Behovet av elevplatser för låg- och mellanstadiebehovet blir långsiktigt löst genom tre skolenheter inom tätorten. I norr bygger den långsiktiga strukturen i översiktsplanen på att hela Vifolkaskolan används för de aktuella årsgrupperna och Klämmestorpsskolan byggs ut. I söder byggs en ny skola för 350 elever. Ytterligare en tomtreservation för en skola för 350 elever läggs ut för att möjliggöra en annan skolstruktur om det visar sig lämpligt på lång sikt. Med denna fördelning av skolplatser skapas en relativt jämn fördelning av skolplatser i Mantorps tätort. Veta skola kan fortsätta att fungera som en mindre komplementskola.

Även med Mantorps framtida storlek föreslås att det finns ett högstadium för samtliga elever. En ny högstadieskola byggs i anslutning till de nya centrumkvarteren och pendeltågsstationen söder om järnvägen. Därmed frigörs 300 elevplatser på Vifolkaskolan som istället kan användas för lägre årskurser. Den nya skolan byggs så att den också inrymmer lokaler för fritidsgård och andra kultur- och fritidsverksamheter. Tomten dimensioneras för att kunna rymma 700 elevplatser på mycket lång sikt. Ett utbyggnadsalternativ kan också vara att skolan byggs fullstor från början, men att delar av skollokalerna till en början används för årskurserna F-6.

Det behövs en utredning av hur övergången från nuvarande skolstruktur till den framtida skolstrukturen i Mantorp bör se ut för att ge så bra förutsättningar för skolverksamheten och vara så ekonomiskt effektiv som möjligt. Den behöver genomföras innan några större investeringar genomförs för ombyggnad eller nybyggnad av skolor.

De nya skolorna lokaliseras längs stråk med bilfria gång- och cykelvägar. De lokaliseras nära skogspartier för att skapa en god närmiljö. Låg- och mellanstadieskolan placeras i närheten till högstadieskolan för att på så sätt möjliggöra samnyttjande av de fullstora idrottshallar och bollplaner som föreslås byggas där.



Figur 14: Lägen för nya skolor och förskolor markerade.

I översiktsplanen föreslås en kompletterande struktur av förskolor som lokaliseras utspritt i de nya bostadsområdena. Förskolornas tomter är dimensionerade för att rymma förskolenheter på upp till 120 barn och god tillgång på friytor (minst 30 m²/barn). Förskolorna placeras i anslutning till närparker eller små naturområden för att möjliggöra en mer varierad lek. Alla förskolorna är också placerade vid uppsamlingsgator med gång- och cykelbanor för att skapa en god tillgänglighet för föräldrar som lämnar barn till fots eller med cykel, men också för att motverka att besöks trafik leds på små bostadsgator.

Mindre förskolor, för 60-80 barn kan samlokaliseras med ny/nya låg- och mellanstadieskolorna söder om järnvägen. Detta ger möjlighet till samordningsvinster både lokalmässigt och för föräldrar som lämnar och hämtar sina barn.

Kultur och fritid

I takt med att Mantorp växer kommer det också behövas mer lokaler och anläggningar för kultur- och fritidsverksamhet. I planen föreslås att dessa koncentreras till den nya högstadieskolan vid centrum/ pendeltågsstationen för att skapa mer liv och rörelse och trygghet i anslutning till centrum.

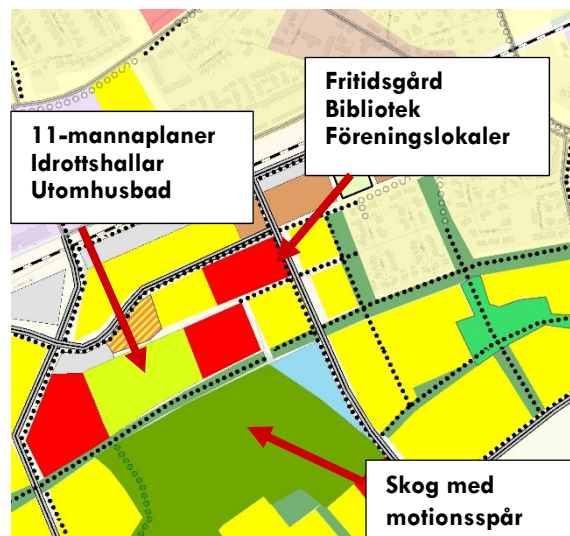
Vid högstadieskolan reserveras utrymme för att bygga två fullstora idrottshallar 45x25 m stora, två fullstora fotbollsplaner och en skolidrottsplats samt utomhusbad. Samordnat med skolans övriga lokaler skapas utrymme för kulturskolan, bibliotek och en fritidsgård. Även möjligheterna att anordna föreningslokaler i skolmiljön bör utredas i samband med att skolan byggs. I skogspartiet vid skolan föreslås att ett elljusspår anläggs.

Vård och omsorg

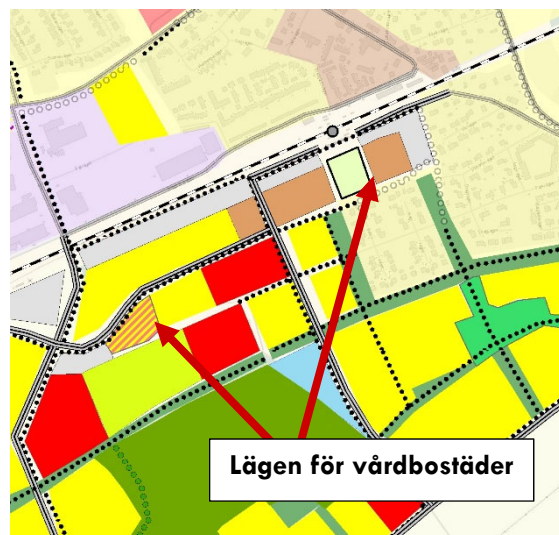
Med utbyggnaden av Mantorps tätort bedöms totalt ca. 100 vårdboendeplatser behövas för en tätort på 7000 invånare och ett omland på ca. 2000 invånare. En ny enhet kan byggas i nära anslutning till stationen/centrum. Två alternativa lägen redovisas, dels på egen tomt i väster, dels integrerat med tänkt kvarter för vårdcentral m.m. Om vårdboendet byggs i vårdcentralkvarteret kan vårbostadstomten användas till bostäder eller kommunal service. Ytterligare kapacitet kan anordnas på lång sikt genom nybyggnad av Vifolkagården om så skulle behövas.

Behovet av gruppboendestäder bedöms bli totalt 5-6 stycken vid 7 000 invånare. Dessa gruppboendestäder integreras i de vanliga bostadskvarteren. För att skapa en flexibilitet över

tid föreslås att kommunen i nya utbyggnadsområden reserverar en tomt i varje detaljplan



Figur 15: Inzoomad plankarta med lägen för planerade kultur- och fritidsanläggningar markerade.



Figur 16: Inzoomad plankarta med planerade alternativa lägen för vårbostäder markerade.

för småhusbebyggelse som kan användas för gruppbostad. Om det inte finns något behov de närmaste åren bebyggs den istället med vanliga bostäder.

- I detaljplaner i utbyggnadsområden för nya bostäder reserveras som huvudregel en tomt som kan användas för en gruppbostad.

Verksamhetsområden

Nuvarande verksamhetsområden

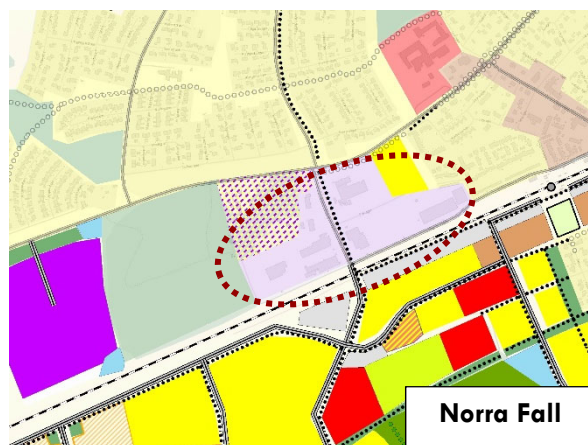
Norra Fall

Mellan Riksvägen och järnvägen ligger ett ca. 10 hektar stort verksamhetsområde med ett antal mindre verksamheter även om området närmast järnvägen planlagts för alla typer av industriändamål. Knappt 200 arbetsplatser finns i området som innehåller ett mindre kluster av livsmedelsindustrier. Området har relativt god tillgänglighet till det övergripande vägnätet, men alla transporter till företagen måste gå genom hela Mantorps tätort, vilket är en nackdel

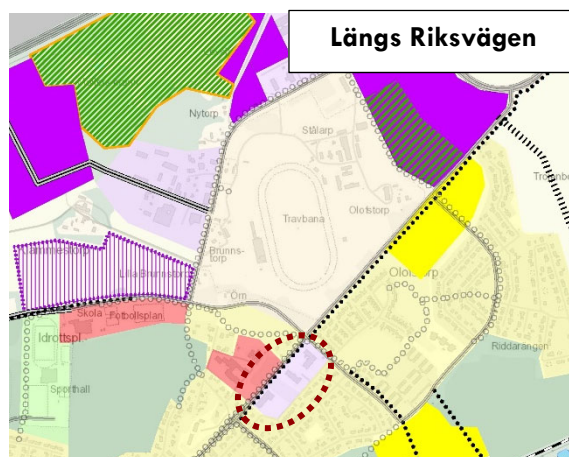
om det uppstår behov av transporter med farligt gods. Området ligger nära stationen, vilket underlättar för de anställda som vill pendla kollektivt. Bostadsbebyggelsen har närmast sig området österifrån och även söder om järnvägen planeras bostadsbebyggelse. Detta kan på sikt göra att området inte lämpar sig för verksamheter som påverkar sitt närområde negativt. Med tanke på det centrala läget ställer sig kommunen positiv till en framtida omvandling av området till t.ex. bostadsbebyggelse.

Längs Riksvägen

Ett antal småindustrifastigheter ligger längs Riksvägen i Mantorps östra delar. Området är totalt ca. 3 hektar stort. Fastigheterna ligger i nära anslutning till befintliga bostadskvarter, vilket gör att endast verksamheter som inte är störande för närområdet är lämpliga på platsen. Kvarteret har relativt god tillgänglighet till det övergripande vägnätet. Ett inslag av verksamheter inne i tätorten är positivt och närheten till stationen underlättar för anställda som vill pendla kollektivt. Den tidigare infartsallén till Rydja gård skapar ett vackert inslag i miljön och bör bevaras. En framtida omvandling till antingen kontor eller bostäder kan vara möjlig att utreda om intresse uppstår.



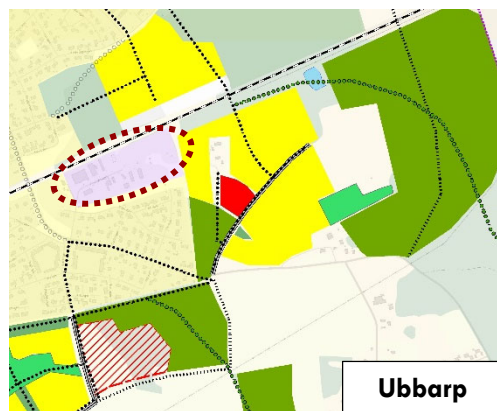
Figur 17: Inzoomad plankarta med verksamhetsområdet Norra Fall markerat



Figur 18: Inzoomad plankarta med verksamhetsområdet längs Riksvägen markerat

Ubbarp

Längs Furuträdsvägen finns ett antal småindustrifastigheter i det bullerutsatta området längs järnvägen. Området är ca. 5 hektar stort. Ett parkstråk finns planlagt som avskiljning mot bostadskvarteren. Tillgängligheten till det övergripande vägnätet är begränsat, vilket gör området mindre lämpligt för verksamheter med stora behov av lastbilstransporter. Området lämpar sig väl för mindre verkstäder m.m. som inte har större omgivningspåverkan.

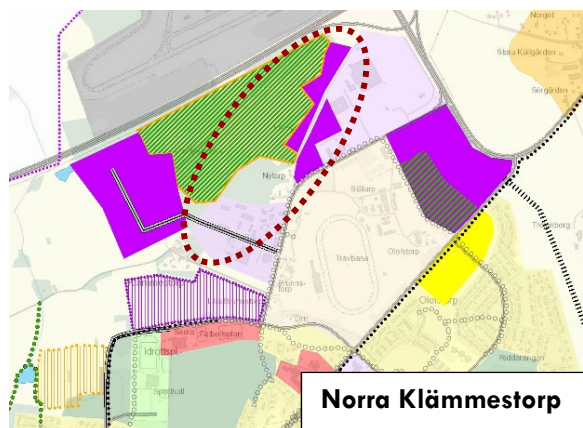


Figur 19: Inzoomad plankarta med verksamhetsområdet Ubbarp markerat

Norra Klämmestorp

Området ligger väl avskilt från bostadsområdena i Mantorp och med god trafikanslutning till E4. Området är ca. 10 hektar stort och lämpar sig väl för verksamheter som är störande för sin omgivning och bör fortsatt kunna ha sådan inriktning. Tillsammans med Mantorpstravet och Depot arbetar ca. 230 personer i den här delen av Mantorp.

I området upp mot Depot föreslås en utvidgning av verksamhetsområdet för mindre verksamheter samt etablering av återvinningscentral i anslutning till befintlig ristipp.



Figur 20: Inzoomad plankarta med verksamhetsområdet Norra Klämmestorp markerat

Nya verksamhetsområden

Tre större områden för småindustri, handel med skrymmande varor och liknande föreslås i översiktsplanen. De omfattar totalt drygt 45 hektar, vilket är nästan dubbelt så stort som de befintliga verksamhetsområdena. Inriktningen är att skapa fler arbetsplatsområden närmare stationen, därför föreslås att nuvarande område vid E4 tillåts växa västerut upp mot E4 respektive Östra Olofstorp. Båda områdena har god tillgänglighet för tunga transporter. Båda områdena har mycket bra skyltlägen.

Viby

Areal & markägare:

Ca. 15 hektar, kommunägd.

Inriktning innehåll:

Dess innehåll bör i de nordöstra delarna inriktas mot trafikantservice och handel med skrymmande varor, d.v.s. verksamheter som har behov av närhet till E4 för sin funktion.

I övriga delar av området bör det ges utrymme för utveckling av verksamheter som kan vara störande för sin närmiljö i form av buller, risker eller luktstörningar. En tomt för en framtida brandstation reserveras i verksamhetsområdet i anslutning till väg 636 för att ge möjlighet till snabba insatstider till såväl Mantorps tätort som för att hantera olyckor på E4.

Området närmast travbanan reserveras för att möjliggöra en expansion av hästsportverksamheten.

Beskrivning nuläge:

Åkermark. Avstånd till stationen ca. 2- 2,5 km. Skyltläge mot E4 och väg 638. Planlagt för handel respektive verksamheter. Området ligger på en grundvattenförekomst, vilket behöver beaktas såväl avseende vilka verksamheter som kan bedömas vara lämpliga som avseende vilken typ av dagvattenhantering som bör användas så att vattenkvaliteten inte försämras.

Klämmestorp N

Areal & markägare:

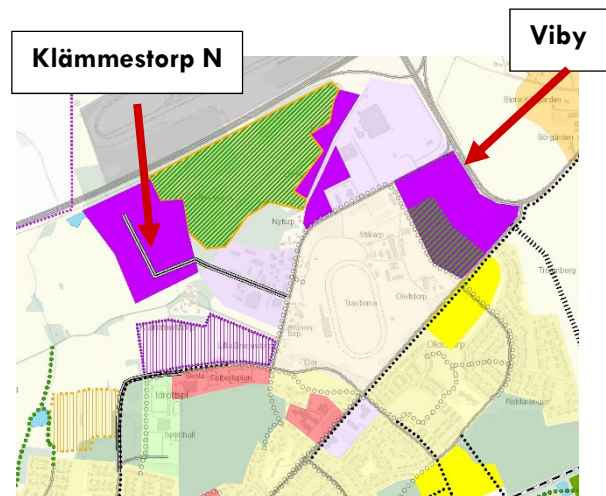
Ca. 15 hektar, privatägd.

Inriktning innehåll:

Då det finns en bostadsfastighet i området bör inriktningen vara verksamheter som har stor nytta av skyltläge vid E4, men som inte är störande för närområdet. Området ligger relativt väl anslutet till det större vägnätet, vilket gör det möjligt att lokalisera transportintensiva verksamheter hit.

Beskrivning nuläge:

1/3 åkermark, 2/3 skogsmark. En bostadsfastighet i områdets kant. Avstånd till stationen ca. 2- 2,5 km. Skyltläge mot E4. Angöring sker via befintliga industriområdet och vidare ut på



Figur 21: Inzoomad plankarta med verksamhetsområdena Klämmestorp N och Viby markerade

Västerlösavägen. Stor del av området, den östra delen, utgörs av potentiella grav- och boplatslägen.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Arkeologiska utredningar behöver göras. Området ligger på en grundvattenförekomst, vilket behöver beaktas såväl avseende vilka verksamheter som kan bedömas vara lämpliga som avseende vilken typ av dagvattenhantering som bör användas så att vattenkvaliteten inte försämras.

Område för dagvattenfördröjning är reserverad i väster, i anslutning till befintligt dike. Kvartersstruktur och höjdsättning behöver anpassas till behovet av dagvattenavrinning.

Mark

Areal & markägare:

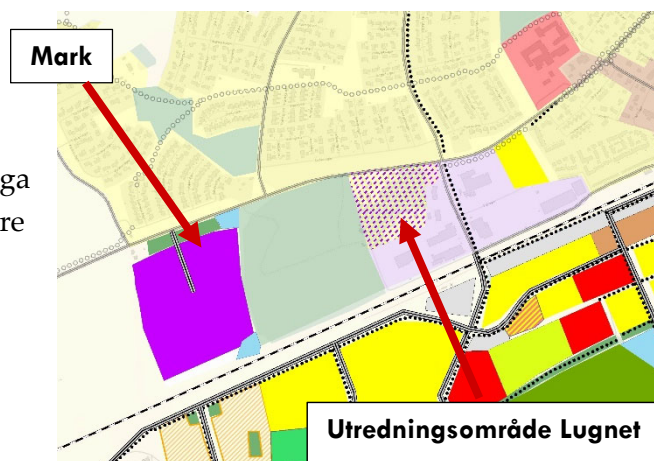
Ca. 10 hektar, privatägd.

Inriktning innehåll:

Verksamheter som inte har behov av tunga transporter, sannolikt i första hand mindre verksamheter.

Beskrivning nuläge:

Jordbruksmark, stort fält, väster om skogen vid vattentornet. Avstånd till stationen ca. 1,3 – 1,8 km. Området påverkas av buller från järnvägen och Riksvägen. I väster avgränsas området av en allé. Hela området utgörs av potentiella grav- och boplatslägen.



Figur 22: Inzoomad plankarta med verksamhetsområdet Mark och utredningsområdet Lugnet markerade

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Arkeologiska utredningar behöver göras. Grönområde med trädplantering bör anläggas längs Riksvägen för att skapa en prydlig entré från väster. Den norra delen av området ligger på en grundvattenförekomst, vilket behöver beaktas såväl avseende vilka verksamheter som kan bedömas vara lämpliga som avseende vilken typ av dagvattenhantering som bör användas så att vattenkvaliteten inte försämras.

Områden för dagvattenfördröjning är reserverade i nordost och sydost. Kvartersstruktur och höjdsättning behöver anpassas till behovet av dagvattenavrinning.

Utredningsområde Lugnet

Areal & markägare:

Ca. 4 hektar, i huvudsak kommunägd mark.

Inriktning innehåll:

Om området visar sig olämpligt för bostadsbebyggelse kan området vara lämpligt för mindre verksamheter, gärna med innehåll som vänder sig till allmänheten och därmed gör att området kan upplevas tryggt även kvällar och helger.

Beskrivning nuläge:

Några mindre bostadsfastigheter i väster längs Riksvägen, naturmark med en mindre tidigare täkt och ett par mindre byggnader mot söder. Området berörs av möjlig fornlämning samt gården Falls gårdstomt.

Förutsättningar för utbyggnad & ytterligare utredningsbehov:

Närheten till befintliga bostäder behöver beaktas.

Utbyggnadsetapp: Planutredning bör göras i samband med att etapp II – III för bostäder genomförs.

Utredningsområde Klämmestorp S

Areal & markägare:

Ca. 10 hektar, privatägd.

Inriktning innehåll:

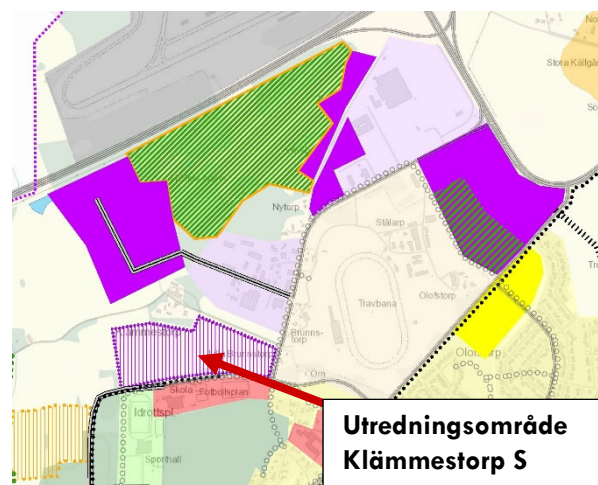
Inriktningen bör vara verksamheter med liten påverkan på sin omgivning med tanke på närheten till skolan. Det kan handla om lager, verkstäder m.m. Vagnätet är väl utbyggt, vilket gör det möjligt att lokalisera transportintensiva verksamheter hit.

Beskrivning nuläge:

Åkermark. Avstånd till stationen ca. 1,3 – 1,8 km.

Området berörs av möjliga fornlämningar.

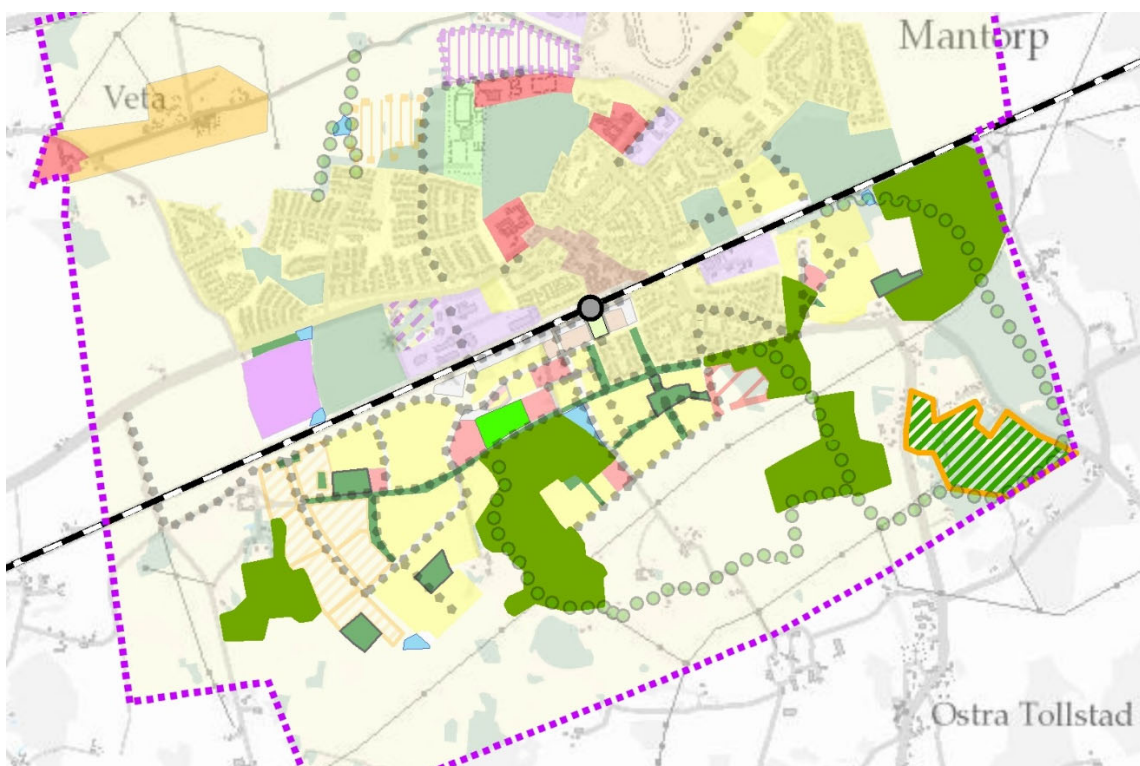
Utbyggnadsetapp: Reservområde på lång sikt



Figur 23: Inzoomad plankarta med utredningsområde Klämmestorp S markerat

Parker, natur och rekreation

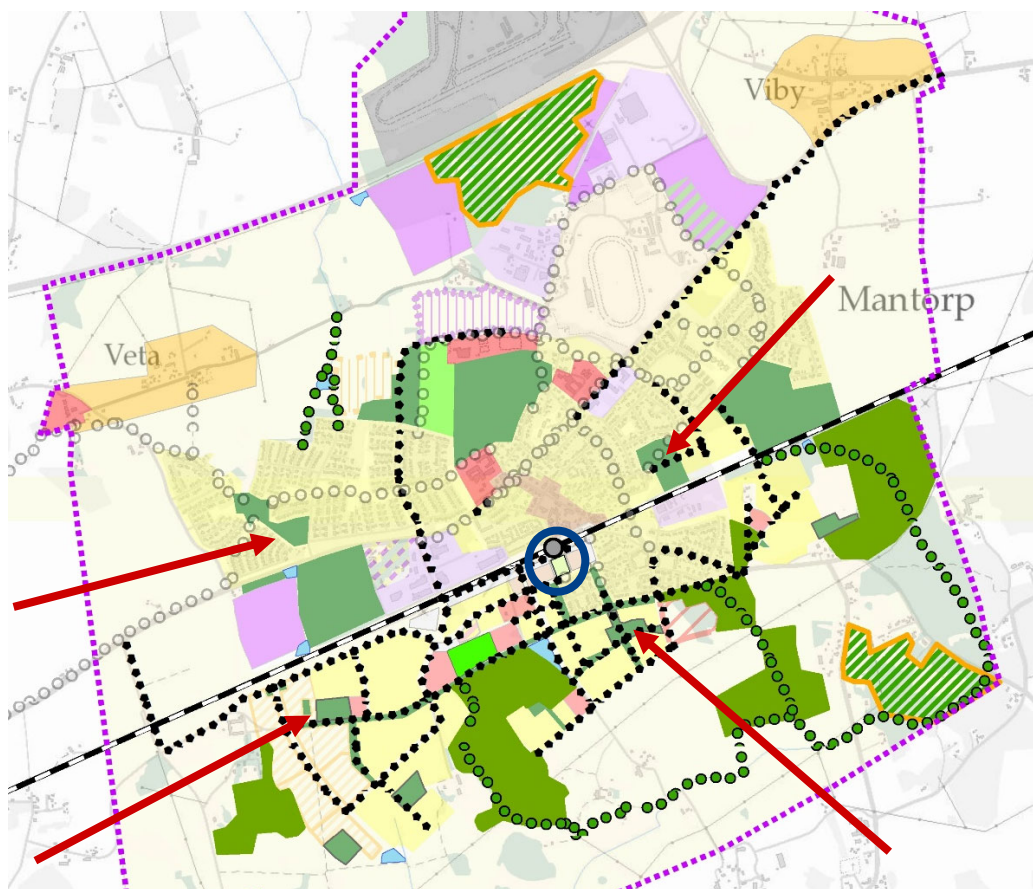
Planen bygger vidare på Mantorps nuvarande grönstrukturskaraktär med ett nätverk av mindre parker och närnatur som syftar till att skapa en god tillgänglighet till parker och grönområden. Merparten av de nya bostäderna får högst 300 m till närmaste park. Flertalet av dessa närparker inrymmer åkerholmar eller solitärträd i åkermarken, men ger också utrymme för en lekplats eller en öppen yta för lek m.m. Kombinationen av anlagda ytor och naturinslag ger ett högre lekvärde.



Figur 24: Översiktsplanekarta, nätverk av nya parker och närnatur markerade i grönt.

I anslutning till föreslaget centrum söder om järnvägen föreslås att en mindre stadspark av prydnadsparkskaraktär anläggs i kombination med ett mindre torg. Den kan då fungera som en trevlig och identitetsskapande målpunkt och för att skapa karaktär och ett trevligt första intryck för besökare till Mantorp. I anslutning till stationen bör också en lekplats anordnas, antingen som ett inslag i stadsparken eller på annan plats.

Fyra lite större närparker/grönområden föreslås på sikt få en mer strategisk funktion än övriga mindre parker. Två norr om järnvägen och två söder om. Då de har en lite större storlek än övriga småparker och dessutom ligger utspridda i samhället så kan de fungera som samlande i sina delområden. Här kan en lite större bredd på innehållet skapas, med både t.ex. lekvärden, prydnadsvärden, öppna gräsytor för bollspel och picknick.



Figur 25: Översiktsplanekarta, med strategiska parker markerade med röda pilar. Ungefärligt läge för stadspark markerat med blå cirkel. Övergripande gång- och cykelvägnätet markerat med prickade svarta linjer (framtida), vita prickar med svart kontur (befintliga). Med grön prickad linje avses principiella sträckningar för enklare vandringsstigar för rekreatiösa ändamål.

Ett antal stråk för öppen dagvattenhantering har lagts ut i anslutning till gång- och cykelvägar. Dessa är tänkta att skapa dels större naturvärden än dagens delvis storskaliga jordbrukslandskap, dels större upplevelsevärden längs de stråk där man rör sig som fotgängare och cyklist.

De objekt som enligt naturvårdsprogrammet har naturvärden föreslås bevaras och utnyttjas som rekreationsmiljöer. Centralt i den södra delen av Mantorp föreslås det större skogspartiet användas som rekreationsområde med möjlighet att anlägga såväl motionsspår som skolskog. I norr föreslås en gångväg som förbinder bostadsområdena med vägen mellan Veta och Klämmestorp för att på så sätt skapa fler alternativa promenadvägar. I söder och sydost föreslås på motsvarande sätt att gångvägar anläggs för att knyta samman skogsområden och naturvårdsobjekt med varandra så att de blir mer tillgängliga.

Inriktning parker, grönområden och natur:

- Närparker anordnas så att avståndet till merparten av alla bostäder blir högst 500 m.
- Närparker utformas normalt minst ca. 0,5 hektar stora och med närlekplatser så att avståndet till närmaste lekplats normalt är högst 500 m. Närparkerna får i övrigt i stor utsträckning snarare en naturmarksprägel än prydnadsparkkaraktär.
- Fyra större parker/grönområden utformas för att innehålla fler funktioner och fungera som en samlingspunkt i respektive del av Mantorp.
- En stadspark med karaktär av prydnadspark anordnas centralt i Mantorp.
- Övergripande gång- och cykelvägar anordnas i gröna stråk med trädplanteringar och utrymme för dagvattenhantering.
- Trädplanteringar är viktiga inslag i parker och grönområden för att skapa skugga, bidra till renare luft och bra dagvattenhantering.
- De noterade naturvårdsobjekten bör så långt möjligt bevaras genom att undantas från exploatering och kommunen bör också säkerställa att ny bebyggelse i dess närhet inte leder till att naturvårdskötsel omöjliggörs.

Kommunikationer

Järnväg

Hjärtat i Mantorps regionala funktion är pendeltågsstationen. Tillgängligheten till stationen är därför viktig.

Då merparten av de nya resenärerna bedöms komma att bo inne i Mantorps tätort och därmed ha ett relativt kort avstånd till stationen är det viktigt att utöka antalet cykelparkeringar vid stationen. Kommunen behöver också skapa en beredskap för att även kunna utöka antalet bilparkeringar vid stationen. Dock bedöms bilparkeringarna i första hand behövas för boende på landsbygden runt Mantorp, där befolkningen inte förväntas öka lika snabbt som i tätorten.

Det är viktigt att stationsmiljön och parkeringarna blir tryggare och säkrare än idag. Med ett centrum i närheten av stationen ökar flödet av människor vid stationen under fler av dygnets timmar, vilket skulle vara positivt.

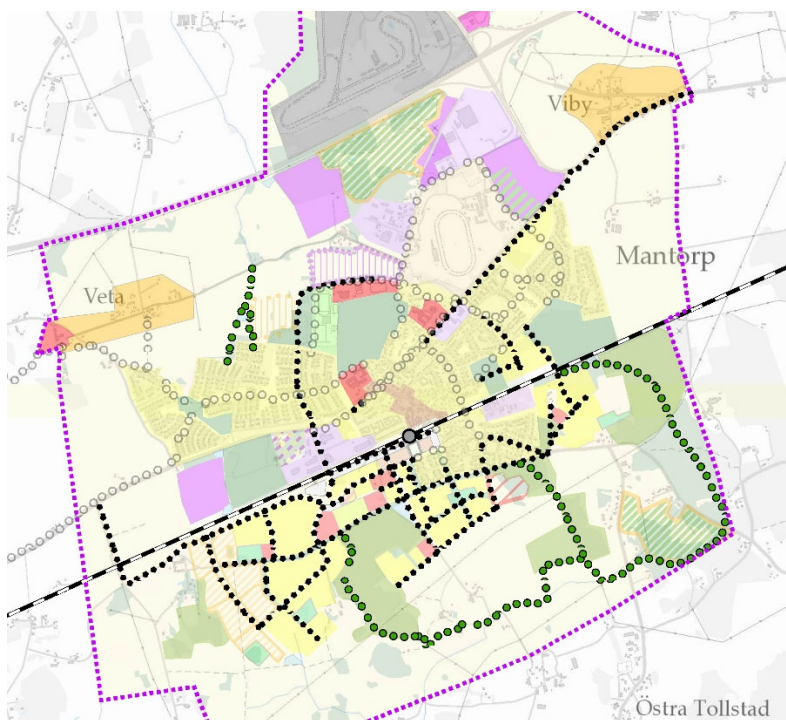
För att hantera eventuella framtida behov av att öka kapaciteten på södra stambanan anpassas utbyggnadsområdenas avgränsning så att det ryms fyra spår genom Mantorp. Riskavstånden mellan bebyggelse och järnvägen anpassas till nuvarande spårstruktur i de centrala delarna av Mantorp. Blir det aktuellt att bygga ytterligare spår får urspårningsskydd anordnas för att hantera riskaspekten.

Gång- och cykelvägar

I planen finns ett nätverk av gång- och cykelvägar för att stimulera till ett klimatsmart och hälsosamt vardagsresande. Dessa består dels av bilfria stråk där tanken är att dels arbetspendling till och från stationen ska kunna ske med relativt hög hastighet, dels fungera som säkra vägar till skolor och fritidsverksamheter så att skolbarn ges möjlighet att

på egen hand kunna röra sig i sin vardag. Detta kan också minska behovet av korta bilresor i samhället. Även längs de större gatorna föreslås separerade gång- och cykelvägar eftersom man kan utgå från att cyklister kommer vilja röra sig även längs dessa. Där gång- och cykelvägarna korsar gator ska korsningarna utformas så att hastigheten begränsas till högst 30 km/h. Detta kan ofta med fördel göras i form av upphöjda cykelpassager så att cyklisterna får säkra passager samtidigt som de prioriteras genom att de får företräde, men även andra lösningar kan bli aktuella.

Samtliga föreslagna skol- och förskoletomter är placerade längs gång- och cykelvägar.



Figur 26: Plankartan med övergripande gång- och cykelvägar markerat med prickade svarta linjer (framtida), vita prickar med svart kontur (befintliga). Gröna prickade linjer avser principiella sträckningar för vandringsstigar.

På de mindre bostadsgatorna förespråkas blandtrafik. De olika systemen av bostadsgator binds samman med kompletterande korta gång- och cykelvägar för att skapa gena resor för dessa trafikanter.

I förslaget kompletteras också Trumpetarevägen med en gång- och cykelbana som förlängs vidare till Klämmestorpsskolan. Tollstadvägen behöver kompletteras med en gång- och cykelbana österut till anslutningen till Furuträd samt de nya bostadskvarteren söder om Tollstadvägen.

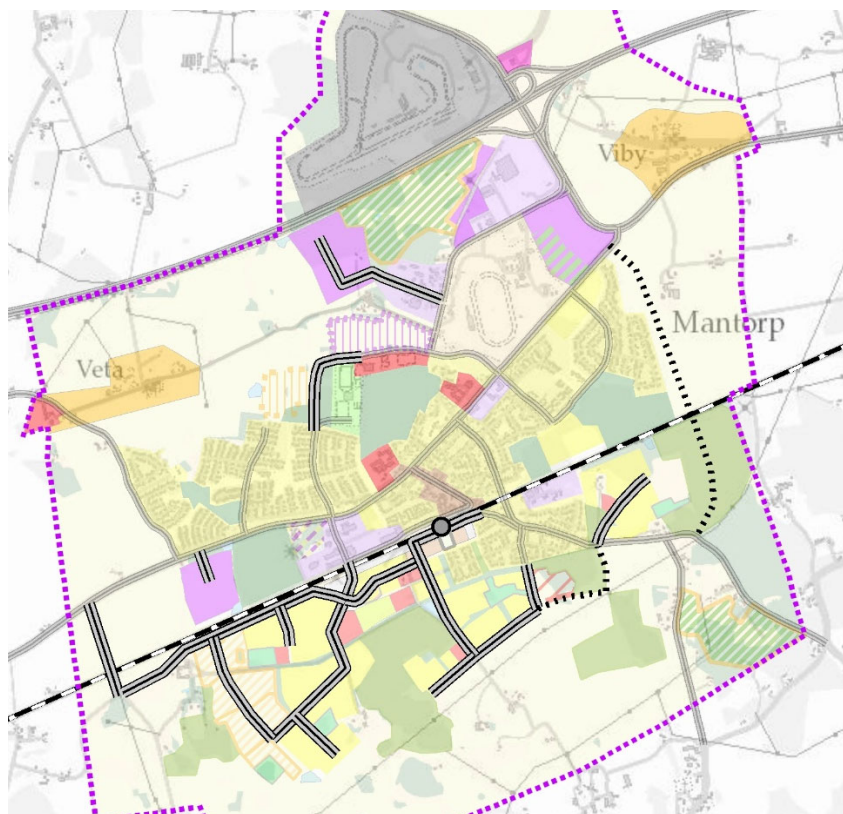
Två nya järnvägspassager för gång- och cykeltrafik föreslås. Dels mellan Furuträd och Södra Rydja, dels i Trumpetarevägens förlängning. I Trumpetarevägens förlängning sker detta genom samförläggning av gata och gång- och cykelväg, vilket ger en bredare bro/tunnel och större flöde av trafikanter vilket bidrar till en större upplevd trygghet i miljön. Även i Furuträd finns utrymme för en sådan lösning. Utbyggnaden av bron vid Trumpetarevägen sker i det första steget av den fortsatta utbyggnaden av Mantorp efter de pågående detaljplanerna. På så sätt säkerställs redan i ett tidigt skede en bra komplettering av förbindelserna för cyklister och fotgängare mellan de norra och södra delarna av Mantorp. Med utgångspunkt från översiktsplanens förslag till gång- och cykelvägnät byggs detta sedan ut etappvis i takt med att nya områden planläggs och byggs ut.

Ny gång- och cykelväg planeras också via Viby mot Sjögestad, men förutsätter samfinansiering med staten och Linköpings kommun. Sträckan till Viby föreslås byggas ut separat om en helhetslösning till Sjögestad dröjer.

Gator

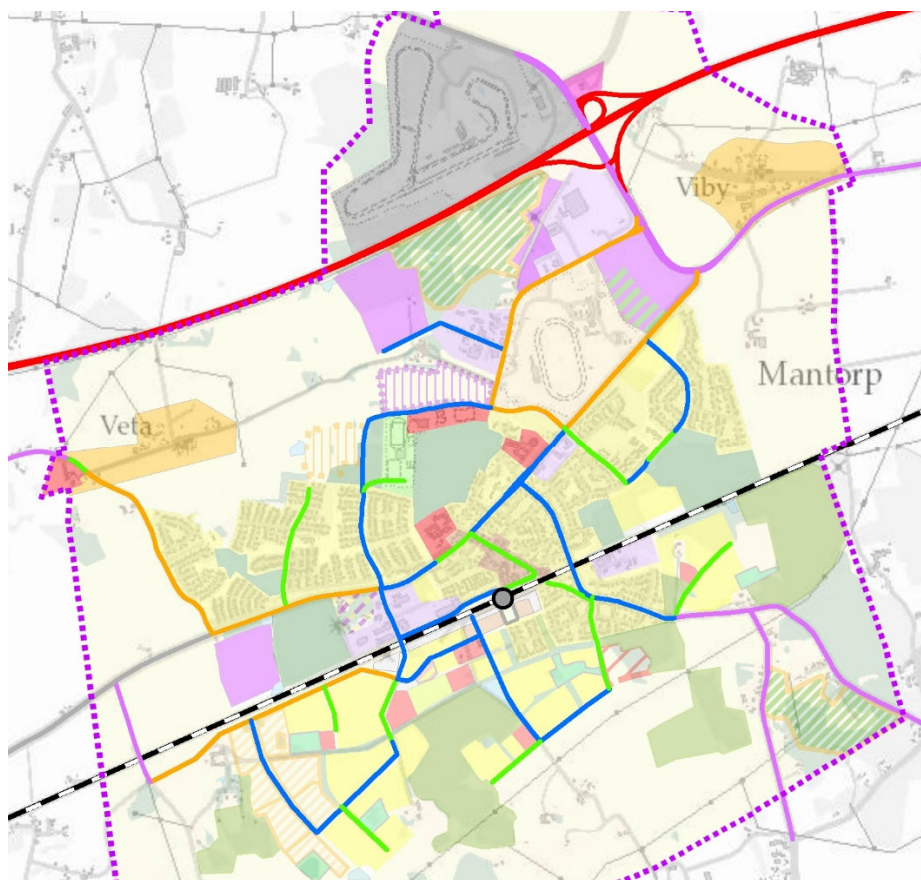
Biltrafiken föreslås i första hand lösas genom ett system av lite större uppsamlingsgator respektive mindre bostadsgator.

De södra delarna av Mantorp nås dels genom befintlig tunnel vid Mantorps gård, dels via ny bro över järnvägen i Trumpetarevägens förlängning, dels via nya uppsamlingsgator som leder trafiken vidare från Tollstadvägen.



Figur 27: Plankartan med nya uppsamlingsgator utritade. (vägreservat markerade med streckad linje)

Uppsamlingsgatorna utformas utan tomtutfarter. De större uppsamlingsgatorna planeras för en utformning med en gång- och cykelbana på ena sidan gatan, en planteringszon med trädplantering, körbana samt gångbana eller gräsyta. De föreslås få en hastighetsstandard motsvarande 40 km/h. Mindre uppsamlingsgator utformas med gångbana eller gång- och cykelbana på ena sidan och gångbana eller gräsyta på andra sidan om körbanan och utformas för en hastighetsstandard på 30 km/h.



Figur 28: Plankartan med övergripande gatunätet med tänkt hastighetsstandard markerad. Ljusgrönt 30 km/h, Blått 40 km/h, Orange 60 km/h, Lila 70 km/h, Grå 80 km/h.

I västra delen av utbyggnadsområdet söder om järnvägen läggs en större uppsamlingsgata längs järnvägen. På så sätt samlas bullerstörningarna till en sammanfallande zon.

Nätverket av uppsamlingsgator ges en maskvidd om ca. 500 m.

Alla skolor och förskolor är lokaliserade vid uppsamlingsgator för att minska biltrafiken på bostadsgatorna.

Från uppsamlingsgatorna leds trafiken fram till bostäderna på mindre bostadsgator. Dessa gator utformas för blandtrafik med en högsta hastighet om 30 km/h. För att hålla nere hastigheterna är det viktigt att gatubredderna hålls nere samt att de raka gatusträckningarna så långt möjligt inte överstiger 100 m. Där sträckorna blir längre behövs ofta gatukorsningar eller hastighetsdämpande åtgärder för att säkerställa att hastigheterna hålls nere.

Befolkningstillväxten kommer leda till en ökad trafik på de större gatorna i hela Mantorp. En beräkning av trolig utveckling av trafiksituationen har gjorts. Störst trafikmängder

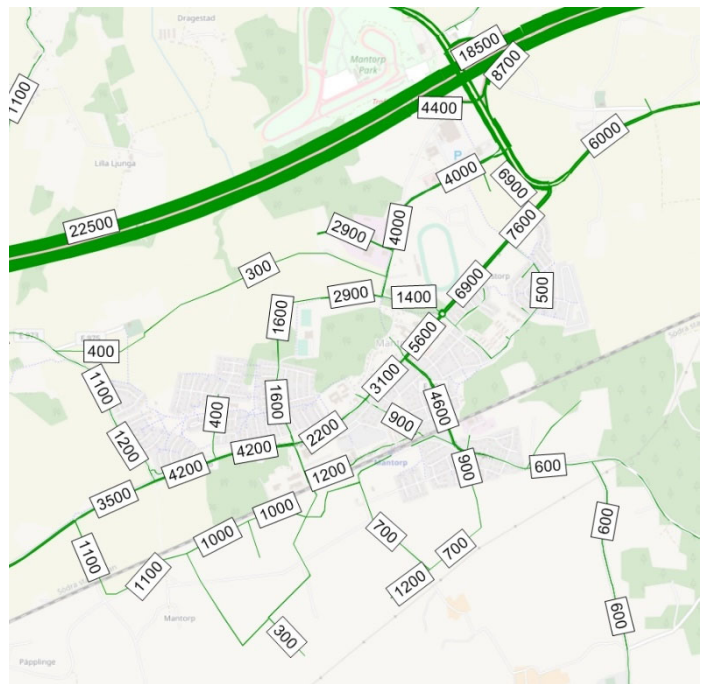
kommer skapas på Riksvägen väster om Trumpetarevägen, respektive öster om Tollstadvägen, med upp till som mest ca. 7500 fordon/dygn i öster och drygt 4000 fordon/dygn i väster.

Det kan jämföras med de ca. 7000 fordon som idag finns i Mjölby på Smålandsvägen vid vårdcentralen och de dryga 4000 fordon som trafikerar Burensköldsvägen vid ICA. Med tanke på att Mantorp i planförslaget är nästan dubbelt så stort som idag, bedöms det vara rimligt med dessa trafikmängder i de här delarna av Mantorp där det endast finns bostadsbebyggelse och målpunkter på ena sidan av Riksvägen.

Tidigare har det föreslagits en matarled öster om Mantorp. Den skulle sannolikt kosta minst 90 miljoner att bygga med en vägbro. En sådan trafikled skulle inte minska trafiken på Riksvägen i den västra delen av Mantorp, men minska trafiken i östra delen av Mantorp med 1500 fordon/dygn.

Med tanke på att Riksvägen redan idag upplevs som en trafikbarriär föreslås att åtgärder vidtas längs vägen. Ett led i detta är att förändra vägens utseende så att den upplevs mer som en gata än en väg. Det skulle på vissa sträckor kunna ske genom en komplettering med en gång- och cykelbana och där det får plats även med en trädplantering. För att göra det lättare att bygga om gatan och avlasta den från trafik föreslås också att Trumpetarevägen och Skördevägen binds samman med en gata. Beräkningarna pekar på att det med effektiva åtgärder skulle kunna bli möjligt med en viss trafikminskning på Riksvägen genom centrala Mantorp även med en ökad befolkning. Det är Trafikverket som är huvudman för Riksvägen och en dialog behöver föras med dem vid planering och genomförande av ombyggnadsåtgärder. Då behöver även lantbrukets behov av att nyttja gatan beaktas.

Inga beräkningar kan med fullständig säkerhet förutse alla förändringar över så lång tid som översiktsplanens planeringshorisont. Därför finns i översiktsplanen ett markreservat för att göra det möjligt att bygga en matarled öster om Mantorp ut mot E4 om det skulle behövas på mycket lång sikt. Den bedöms dock inte behövas för att hantera trafiken från de föreslagna utbyggnadsområdena.



Figur 29: Karta över Mantorp med beräknade trafikflöden med en tätort med 7 000 invånare.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Korsningarna vid påfarten till E4 samt vid Västerlösavägen är idag svåra att överblicka genom att väg 206/638 har två filer i vardera riktning. Kommunen bedömer att korsningarna bör åtgärdas för att höja trafiksäkerheten. Framför allt gäller detta korsningen med Västerlösavägen som varit olycksdrabbad. Detta bör ske genom att projekten tas med och finansieras genom regionens länstransportplan, LTP.

Vid en utbyggnad av tätorten österut behöver åtgärder på Tollstadvägen vidtas, dels i form av en gång- och cykelväg längs vägen på den sträcka där det idag saknas, dels i form av en hastighetssäkrad korsning där anslutningen från Furuträd och Hag sker mot Tollstadvägen.

Som nämnts tidigare behöver även trafiksäkerhetsåtgärder vidtas längs Riksvägen genom hastighetssäkring av viktiga korsningar vid Trumpetarevägen, Häradsvägen, Tollstadvägen och Skördevägen.

Teknisk försörjning

EI

Utbyggnaden av Mantorp bedöms kunna ske utan ytterligare förstärkningar av elnäten till Mantorp. Huvuddelen av tätortsutbyggnaden kommer ske inom Tekniska Verkens koncessionsområde.

I de nya bebyggelseområdena kommer det behövas nya nätstationer. Lägen för dessa får fastläggas i samband med kommande detaljplaner.

Fjärrvärme

Utbyggnaden av Mantorp bedöms kunna ske utan ytterligare förstärkningar av fjärrvärmenätet till Mantorp. Inne i Mantorp kommer nätet behöva förstärkas med ytterligare ledningskapacitet mellan norra och södra delen av tätorten.

Vatten

Större delen av utbyggnaden av Mantorp enligt översiktsplanen bedöms kunna ske utan utökning av kapaciteten i dricksvattnenätet. Mot slutet av utbyggnadsetapperna kommer det behöva göras kapacitetshöjningar i det befintliga nätet mellan Mjölby och Mantorp för att trygga försörjningen. Dessa åtgärder ligger inom ramen för normalt förnyelsearbete av vattennätet. Även leveranssäkerheten för dricksvatten kan då behöva stärkas i eller till Mantorp. Inte heller detta bedöms påverka förutsättningarna för att genomföra den planerade utbyggnaden.

Spillvatten

Utbyggnaden av Mantorp bedöms kunna leda till att ytterligare kapacitet i form av pumpstationer och större magasinskapacitet i befintliga pumpstationer. Pumpstationen i Sya kommer behöva en utökad kapacitet för att hantera utbyggnaden.

Nya pumpstationer kan komma att behövas vid utbyggnad av de sydvästra delområdena, samt för utbyggnaden av Furuträd, då topografin gör det omöjligt att enbart ha självfallsledningar. Ur ett genomförandeperspektiv är det lämpligt att de västligaste och sydvästligaste delarna av planområdet byggs ut i sena etapper.

Dagvatten

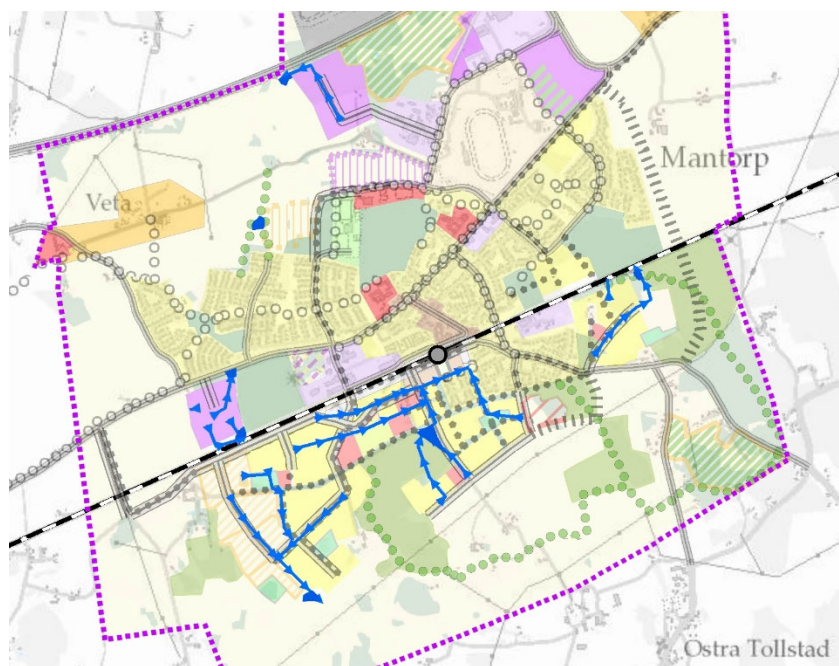
Nya ledningsnät för dagvatten ska dimensioneras enligt Svenskt vattens dimensioneringsprinciper och med en klimatkfaktor 1,25. Fördröjningsmagasin dimensioneras efter förutsättningarna för respektive avrinningsområde.

Dagvattenanläggningarna byggs i första hand som öppna lösningar för att dels skapa större kapacitet, dels bidra till större reningseffekt och natur- och upplevelsevärden. För att minska risken för att den grundvattenförekomst som Mantorp ligger på, påverkas av dagvattenföroreningar, bör fördröjningsanläggningarna i dessa delar inte bygga på infiltration.

Norr om tätorten reserveras utrymme för en större, öppen, fördröjningsanläggning där nuvarande ledningsnät leds ut i Dömestadsbäcken som är en klassad vattenförekomst.

I anslutning till planerade utbyggnadsområden reserveras ytor för dagvattenfördröjning, dels söder om Fall, dels i sydvästligaste delen av den framtida tätorten, dels i Furuträd vid järnvägen.

För att undvika problem vid regn måste utbyggnadsområdena utformas så att inga områden höjdmässigt stängs in. För att underlätta dagvattenavrinningen och motverka problem med skyfall, är gatunätet och bebyggelsestrukturen därför anpassade till terrängens lågpunkter. Höjdsättningen av gator och kvartersmark behöver i kommande detaljplaner anpassas så att fria flödesvägar skapas mot de flödesstråk som markerats i karta. På så sätt kan man klara även skyfall och 100-årsregn utan att bebyggelsen tar skada. För utbyggnaden av Furuträd har en yta för dagvattenhantering redovisats söder om järnvägen. På motsvarande sätt finns en dagvattenyta redovisad i Fall och längst i sydväst. Även i övrigt kan dagvattenkapaciteten behöva utökas i tänkta bostadsområden längs befintliga diken. Plats för detta har beaktats i form av grönstråk och liknande.



Figur 30: Plankartan, med dagvattenstråk i de nya bebyggelseområdena markerade med blå linjer med pilar i flödesriktningen.

De större uppsamlingsgatorna utformas med en planteringszon mellan körbana och gång- och cykelväg. Denna kan användas för rening och dagvattenfördröjning. De större, bilfria, gång- och cykelvägsstråken har utrymmesmässigt dimensionerats för att ge plats för öppna dikeslösningar som också kan användas för rening och dagvattenfördröjning. Även renodlade dikesstråk i form av gröna stråk har lagts ut i översiktsplanens bebyggelsestruktur. Dessa ska i första hand säkerställa att översvämningar till följd av skyfall kan undvikas, men även bidra till fördröjning och rening av dagvattnet i övrigt.

Vid en utbyggnad av verksamhetsområdet Mark bör noteras att marken i den norra delen som lutar mot Riksvägen ligger så lågt i förhållande till Riksvägen att området blir instängt och måste hanteras med utgångspunkt från detta. Utrymme för dagvattenfördröjning har därför anvisats i denna del. Dagvattensystemet nedströms området är inte dimensionerat för att omhänderta dagvatten från ett utbyggt område. Även i sydöstra delen av området har därför yta för dagvattenfördröjning redovisats.

Även för verksamhetsområdet Klämmestorp N har en yta för dagvattenfördröjning redovisats i planen.

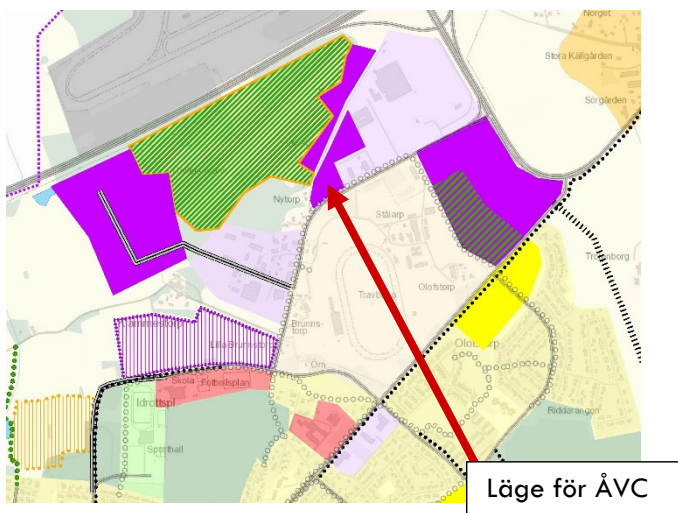
För kommande detaljplaner finns antagna riktlinjer för dagvatten som kommunen tagit fram. De berör bl.a. riktvärden för acceptabla föroreningshalter i dagvattnet.

Avfall och återvinning

Avfallshantering i nya utbyggnadsområden förväntas ske på samma sätt som i övriga Mantorp. När Mantorp växer kan det komma att behövas en återvinningscentral. Plats för en framtida återvinningscentral reserveras i anslutning till befintlig ristipp norr om Västerlösavägen vid Källgårdsvägen.

En återvinningscentral kan ge störningar i närområdet framför allt kopplat till den trafik som alstras.

Läget bedöms som lämpligt störnings- och trafikmässigt då det ligger i ett område med handel och verksamheter.



Figur 31: Inzoomning av plankartan med föreslaget läge för framtida återvinningscentral markerat

Utrymmen för nya återvinningsstationer kommer behövas söder om järnvägen i takt med att tätorten växer. Dessa placeringar behöver få en plats i detaljplanerna i form av kvartersmark för tekniska anläggningar. Några exakta placeringar för dessa pekas inte ut i översiktsplanen, men plats behöver reserveras i kommande detaljplaner. Några principer för lämpliga lokaliseringar kan ses som vägledande för kommande planering.

Återvinningsstationer lokaliseras med fördel vid platser eller stråk:

- där fordon för tömning av behållare lätt kan nå stationerna utan störningar av närboende och där trafiksäkerhetssituationen är bra,
- där många rör sig i vardagen, t.ex. vid matbutiker, idrottsplatser, skolor
- dit det är lätt att ta sig både med bil och cykel,
- en bit från bostadsträdgårdar för att minska risken för störning,
- på platser där man kan känna sig trygg när man lämnar sina förpackningar

Genomförande

Här redovisas kommunens strategier och inriktningar för översiktsplanens genomförande. Jämte denna översiktsplan finns kommunala riktlinjer om markanvisning och exploateringsavtal.

En översiktsplan är inte juridiskt gällande, men blir ofta starkt styrande då den uttrycker kommunens vilja om framtida markanvändning och är en överenskommelse med staten. Utbyggnad ska föregås av detaljplan, vars reglering blir juridiskt bindande med byggrätter och åtaganden.

Utbyggnadsetapper

I vilken ordning som Mantorp kommer byggas ut regleras inte juridiskt i en översiktsplan, utan beror av en rad faktorer såsom på utbyggnadstakt efterfrågan på bostäder och service, samverkan i infrastruktur med mera. Däremot anges här en tänkt utbyggnadsordning som är tänkt att fungera som en tydlig färdplan för tätortsutvecklingen för såväl kommunens olika verksamheter som för markägare, byggherrar och företagare.

Översiktsplanens utbyggnadsområden för bostäder är indelat i sex delområden (och ett reservområde) som föreslås genomföras i olika detaljplaner om cirka 100-200 bostäder. Utbyggnadsområdet är stort och för planering av bl.a. kommunal service kan området indelas i fyra utbyggnadsperioder om 6×500 nya boende, dvs totalt 3 000 nya invånare. Hälften bedöms komma inom överskådlig tid 15 - 20 år och övriga på längre sikt.

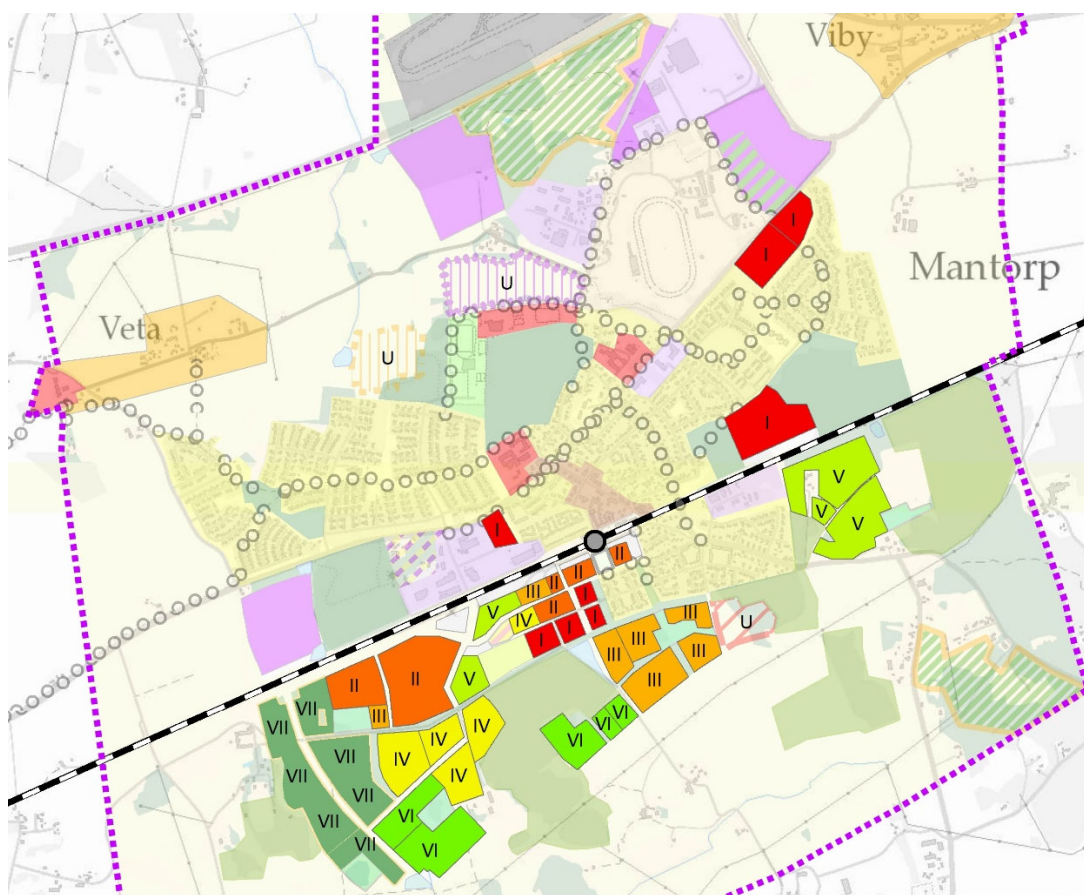
En grundförutsättning för att kunna utveckla södra Mantorp är en kompletterande tillfart söderut. Tidigare översiktsplaner 2007 och 2011 anvisar bro i öster, men vid närmare analys skulle en centralt belägen passage ge bättre möjlighet att förena ortens olika delområden och erbjuda samlad service i anslutning till pendeltågstationen.

Första etapperna består av de detaljplaneområden som lagts fast de senaste åren eller där planarbete pågår. I nästa etapp ingår tätare bebyggelse och centrumfunktioner, vilket ger underlag för att tidigt anlägga den nya passagen. Vid sidan av rekommenderad följd av utbyggnadsområden kan viss förtätning inom orten ske, även om huvuddelen av de nya bostäderna planeras ske i de föreslagna utbyggnadsområdena.

Rekommenderad utbyggnadsordning

Utbyggnaden föreslås ske från Fallområdet och vidare västerut. Detta dels för att dra nytta av den nya passagen, dels för att berörd markägare visat intresse för att exploatera sin mark för bostadsbebyggelse. I nästa skede föreslås att Mantorp växer vidare söderut från Fallområdet för att dra nytta av närheten till stationen. Sedan föreslås även Furuträd byggas ut. När dessa områden byggts ut bedöms Mantorp ha ca. 7000 invånare och ytterligare fyra förskolor och två skolor ha behövt byggas.

För att den föreslagna utbyggnadsordningen ska vara möjlig att genomföra är en avgörande förutsättning att berörda fastighetsägare är intresserade av att marken exploateras när den aktuella etappen ska inledas. Därför kan utbyggnadsordningen behöva omprövas inför nya etappskeden.



Figur 32: Karta över föreslagna utbyggnadsetapper, numrering med romerska siffror.
Utbyggnaden föreslås inledas i röda områden och avslutas i gröna.

Ettapp	Område	Innehåll	Antal bostäder
I (Pågående planering/utbyggnad)	Östra Olofstorp, Södra Rydja, Häradsvallen, Östra Fall	Bostäder: villatomter & rad-kedjehus, flerbostadshus. Förskola, gruppbostäder.	~300
II	Centrum	Bostäder: flerbostadshus, (utbyggnad under ettapp II - VI), handel & service, skola, idrott	4 -500
	Västra Fall	Bostäder: villatomter & rad-kedjehus. Förskola	~150
III	Stockeby	Bostäder: villatomter & rad-kedjehus.	~150
IV	Rödhälla, norra delen	Bostäder: villatomter & rad-kedjehus.	~150
V	Furuträd	Bostäder: villatomter & rad-kedjehus. Förskola.	~150
VI	Kulla	Bostäder: villatomter & rad-kedjehus. Förskola	~50
	Rödhälla södra delen	Bostäder: villatomter & rad-kedjehus.	~120

Strategi för att genomföra tät och blandad bebyggelse i delområdena

Mantorps bebyggelse kännetecknas idag av en relativt låg byggnadshöjd, men med en stor andel flerbostadshus sett till ortens storlek. På senare år har tomternas storlek ökat, men eftersom översiktsplanens inriktning är att möjliggöra för Mantorp att utvecklas till en småstad, med dess fördelar av närhet till vardagslivets olika behov, är ett resurseffektivt markutnyttjande en viktig del i planens utformning och genomförande. Istället för nästan uteslutande villabebyggelse på 900 – 1000 m² stora tomter och med 20 - 25 % byggrätt i 1½-plan så väntas kommande detaljplaner öppna för tätare bebyggelse. Marken bedöms i huvudsak kunna bebyggas med hus i 1-2 våningar, men i alla delområden bör högre bebyggelse om 2-3 våningar kunna prövas i detaljplaneskedet. I centrumkvarteren kan bebyggelse upp på 4-5 våningar prövas liksom i anslutning till skogsområdet i söder. Exploateringstalet väntas därmed motsvara en normal trädgårdsstad, alltså tätare än ensidig villastad. Fullt utbyggd och med en genomsnittlig byggnadshöjd på 2 våningar bedöms strukturen rymma cirka 1500 bostäder.

Traditionellt finns i många tätorter och stadsdelar en täthetsgradient där det byggts tätare och högre i centrum och glesare längre ut. Det hänger samman med att centrala lägen är mer attraktiva och att man på så sätt kunnat erbjuda många bostäder nära service och

kommunikation. Samtidigt kan det leda till en tendens till segregerat boende jämfört med en mer generellt blandad bebyggelse.

I översiktsplanen föreslås ett nytt centrumläge vid stationen, söder om järnvägen. Att planera och bygga för en tätare bebyggelse närmas centrum skulle då kunna leda till en donut-formad tätort med en hel del obebyggda kvarter närmast centrum under lång tid i avvaktan på att efterfrågan på lägenheter motsvarar vad som behöver kunna rymmas på sikt i Mantorp.

Istället föreslås att varje nytt delområde i Mantorp, med undantag för centrumkvarteren, planeras för att inrymma olika typer av bebyggelse. Detta avser i första hand olika typer av småhusbebyggelse men även småskaliga flerbostadshus kan bli aktuella. För en effektiv markanvändning är inriktningen att ca. 50 % av bostäderna utgörs av rad-/kedjehus ca. 50% av traditionella villatomter. Själva kvartersstrukturen och detaljplanerna utformas så flexibelt så att man kan göra justeringar av hustyper under utbyggnadstidens gång. För att säkerställa att det blir en variation i varje delområde är tanken att reglera vad som ska byggas i respektive kvarter genom avtal med de aktuella byggherrarna. Denna inriktning kommer därför också ligga till grund för planbesked och exploateringsavtal på privat mark respektive markanvisningar på kommunal mark.

Markanvisningar, storlekar, styrning innehåll (hustyper och upplåtelse), skede för inbjudan.

För att säkerställa en större variation av bostäder och därmed även en mer varierad stadsbild och samtidigt förbättra konkurrensen på bostadsmarknaden föreslås att den mark som kommunen exploaterar för annat än traditionell villabebyggelse säljs via enklare former av markanvisningstävlingar där varje anvisning har begränsad storlek eller är fördelad på flera kvarter. En rimlig basenhet för en anvisning i ett kvarter kan vara 25-30 bostäder, vilket kan motsvara ungefär ett års bostadsproduktion i Mantorp. I markanvisningarna kommer typen av bebyggelse och upplåtelseform vara styrd för respektive tomt/anvisningsområde så att det blir möjligt att uppnå den blandning som kommunen eftersträvar. Normalt sett genomförs markanvisningen när planen vunnit laga kraft eller under planläggningsarbetet mellan samråd och granskning. Inom planområdet kan markanvisningar för såväl flerbostadshus som grupphusbebyggelse bli aktuellt.

Tomma kvarter och tillfälliga användningar

Ett sätt att skapa variation i ett område är att till delar avvakta med utbyggnad av enstaka kvarter och tomter. Med en viss tidsfaktor och ett annat marknadsläge kan andra upplåtelseformer och hustyper bli aktuella, liksom stilidealet förändras över tid. Kostnadsbilden för boendet kommer också bli lite mer varierat när inte alla bostäder är byggda samtidigt. Detta kan ur ett socialt perspektiv vara positivt.

Där det bedöms vara lämpligt kan marken ändå användas i avvaktan på byggnation. En modell är att marken fortsatt används i jordbruket, men även lov för tillfällig markanvändning, t.ex. i form av öppna ytor för lek, enklare eller mobila byggnader eller parkering, skulle kunna vara aktuellt för att ge platserna en funktion under tiden. Viss försiktighet måste dock gälla, då tillfälliga lösningar gärna kan bli permanenta.

Markavvattningsföretag

Den omgivande åkermarken är i stor utsträckning berörd av olika markavvattningsföretag som anordnats för att förbättra möjligheterna att bedriva ett rationellt jordbruk genom väldränerade åkrar. De ingående dikenans dimensionering och utformning samt skötselansvaret för dem är rättsligt reglerade. Dikena har byggts ut med begränsad kapacitet, vilket gjort att man fått räkna med översvämningar eller att vatten blir stående vid lite större regn.

Dagvattnet från tätorten rinner på de flesta platser via diken och vattendrag som omfattas av markavvattningsföretag. Kommunens inriktning är att skapa fördröjningskapacitet så att dagvattenflödena inte ska öka vid normala och lite större regn. Vid skyfall kommer flödena överstiga dikenans kapacitet, precis som innan Mantorp började växa. Som en följd av tätortstillväxten kan den totala vattenmängden över året öka då markens förmåga att ta upp regnvatten minskar när den bebyggs.

Det kan finnas anledning att på sikt förändra markavvattningsföretagens dikens utformning så att de på ett bättre sätt kan hantera även skyfall utan att vattenkvaliteten försämras. I samband med den fortsatta utbyggnaden av Mantorp bör förutsättningarna för att förebygga och hantera skador kopplade till skyfall säkerställas genom avtal eller nya förrättningar.

Exploateringsekonomi

Principer för finansiering – generalplanekostnader

Huvudinriktningen för utbyggnaden av de nya bebyggelseområdena i Mantorp är att exploateringskostnaderna för respektive delområde ska bäras av intäkterna från markförsäljningen. Detta gäller i normalfallet de parker och gator som behövs för det egna områdets utbyggnad och användning. Även kostnaderna för del av anläggningar som är till nytta för flera områden som byggs ut som en följd av den aktuella exploateringen bör bekostas av markförsäljningen. Där exploatering ska ske på privat mark krävs en avtalslösning för att göra det möjligt att fördela kostnaderna mellan de olika utbyggnadsområdena och över tid.

Det finns dock ett antal större infrastrukturinvesteringar och liknande allmänna anläggningar som behövs för att kunna bygga ut Mantorp söder om järnvägen och där

nyttan av investeringarna omfattar alla eller merparten av de nya utbyggnadsområdena. Här ger inte lagstiftningen utrymme för att ta ut kostnaderna genom exploateringsintäkterna utan kostnaderna ska ses som s.k. generalplanekostnader och belasta skattekollektivet. I översiktsplanen bedöms bro över järnvägen, samt förlängningen av Trumpetarevägen/Skördevägen vara sådana generalplaneanläggningar.

Investerings- och driftskostnader för kommunala anläggningar

Utbyggnaden av Mantorp innebär att ytterligare anläggningar i form av gator, parker och kommunal service behöver byggas ut och fyllas med verksamhet. Detta innebär både investeringskostnader och driftskostnader i form av personal- och fastighetsskötsel m.m. Driftskostnaderna bedöms kunna balanseras med de utökade skatteintäkter som den ökade befolkningen innebär. Utbyggnaden behöver delas upp i etapper för att på bästa sätt matcha behovet av kommunal service med framför allt skolornas enhetsstorlekar/antal elevplatser.

Utbyggnaden av Mantorp innebär knappt 30 km gata och ca. 20 hektar parker och grönområden.

Som en följd av tätortens utbyggnad beräknas det behövas fyra nya förskolor, en ny låg- och mellanstadieskola och en ny högstadieskola.

I översiktsplanen inryms ett antal fritids/idrottsanläggningar. Dessa består av två fullstora idrottshallar, (som även används som gymnastiksalar för två skolor) två fullstora planer för fotboll, ett motionsspår, biblioteks- och föreningslokaler (som samnyttjas med ny högstadieskola) samt utrymme för ett ev. framtida friluftsbad i anslutning till övriga idrottsanläggningar.

Ett ny omsorgsboende och några enheter med gruppboendestäder bedöms komma att behöva etableras med anledning av tätortens utbyggnad.

I det fortsatta arbetet kommer investeringskostnaderna bedömas överslagsmässigt för att skapa en bild av hur investeringarna över tid kan påverka kommunens ekonomi respektive med vilken takt utbyggnaden kan ske.

Huvudmannaskap

Allmän platsmark i Mantorp föreslås få kommunalt huvudmannaskap. Sådan mark regleras i detaljplan som gata, park, natur eller motsvarande. Tätortsnära skog och natur bör vara allmän och i kommunal ägo, men kan även vara privat men ingår då sällan i detaljplan. Enskilt huvudmannaskap kräver särskilda skäl och regleras då i detaljplanen.

Trafikverket företräder staten och är huvudman för Riksvägen (länsväg 636) genom Mantorp, för Tollstadvägen (länsväg 596) och för järnvägen.

Markägande, ansvar och avtal/markanvisningar

Kommunen äger delar av föreslagen exploateringsmark och arbetar aktivt med att förvärva ytterligare delar för att underlätta samordningen av kommande utbyggnadsprojekt. Tidsfaktor och omkostnader gör att det ofta är kommunen som exploaterar mark, men det är inte nödvändigt. Kommunens markförsäljning sker genom direkttilldelning till kommunens tomtkö eller av verksamhetsmark till berörd näringsidkare, samt genom markanvisning enligt särskild riktlinje (KF 2016-12-20 § 143). Efter tilldelning tecknas markanvisningsavtal med exploatören där exploatören förbinder sig att utföra exploateringen enligt kommunens villkor. Vid markanvisningar bakas normalt kommunens exploateringskostnader för utbyggnad av allmänna platser och liknande in i köpeskillingen.

Markägare kan också själva ansöka om planbesked hos kommunen för planläggning som möjliggör att de själva kan exploatera fastigheten. Vid privat exploatering bekostar exploatören kommunens utredning och planläggning, samt tecknar ett exploateringsavtal där kostnader för infrastruktur och andra särskilda villkor tas upp så att byggnadsprojekten genomförs på önskvärt sätt och inom en överenskommen tid.

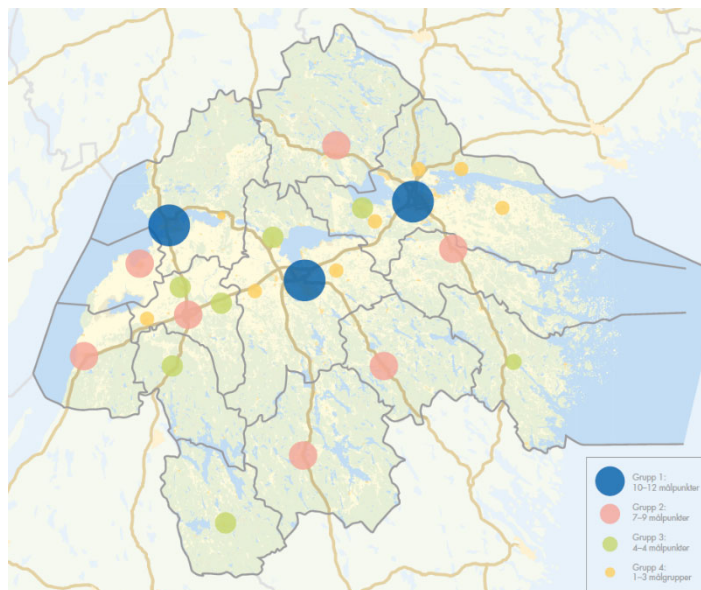
Samverkan i planerings- och genomförandeskedet

Såväl privata markägare som utvecklar sina fastigheter som 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 tätortens särart.

Planeringsförutsättningar

Mantorp i ett regionalt perspektiv

Mantorp har med sitt goda kommunikationsläge med pendeltåg och närhet till E4 mycket bra förutsättningar som en viktig ort i regionens mångfald av olika orter. Kommunikationerna gör det möjligt att bo i Mantorp men arbeta i stora delar av regionen. Genom sin inriktning mot i huvudsak boende i småhus kan Mantorp komplettera regionens större tätorter.



Figur 33: Regionala målpunkter i Östergötland.

Blå: 10-12 regionala målpunkter, rosa: 7-9, gröna: 4-6, gula: 1-3 regionala målpunkter.

Källa: Strukturbild Östergötland, Region Östergötland

Befolkning och näringsliv

Mantorp är en tätort som växer. Under 2000-talet har befolkningen ökat med drygt 20% och vid årsskiftet bodde det ungefär 3900 personer i Mantorp.

Av dessa är drygt 1100 barn och ungdomar i åldrarna 0-19 år och drygt 700 personer 65 år eller äldre, d.v.s. mer än hälften av befolkningen är i yrkesverksam ålder.

Drygt 1900 personer är förvärvsarbetande, varav ca. 15% arbetar på orten, ca. 45% pendlar till Linköping och ca. 15 % till Mjölby.

I Mantorp arbetar ca. 960 personer, varav drygt 10% pendlar in från Linköping och drygt 15% från Mjölby. Offentlig sektor står för cirka 25% av arbetstillfällena i Mantorp.

Service

Offentlig service:

I Mantorp finns idag åtta förskoleenheter med totalt ca. 430 barn. Mantorps grundskolor består av tre låg- och mellanstadieskolor med ca. 200 elever vardera och ett högstadium med ca. 300 elever.

Region Östergötland har en vårdcentral samt en folktandvårdsklinik vid Häradstorget.

En biblioteksfilial finns vid Häradstorget.

Kommersiell service:

Mantorp fungerar som en lokal servicenod för tätorten och ett omland kring Mantorp dit folk tar sig för att uträtta vardagsärenden. Inne i Mantorps tätort finns ett antal mindre butiker och tjänsteföretag, som frisör, restaurang, pizzeria, bilverkstad. Visst livsmedelssortiment finns i bensinmacken på Riksvägen. Merparten av den kommersiella servicen finns vid Depot Köpcentrum i utkanten av Mantorp.

Kommunikationer

Mantorp har en god tillgänglighet till kommunikationer.

Centralt i samhället finns pendeltågsstationen med trafikering med ett tåg i kvarten under högtrafik och ett tåg i halvtimmen lågtrafiktid. I dagsläget reser ca. 140 000 personer årligen med pendeln från Mantorp. Trafiken varierar över året och veckans dagar.

Mantorp ligger vid en av E4:s avfarter, vilket ger hög tillgänglighet till det långväga vägnätet. En stor del av pendlingstrafiken går också via väg 636 mot Vikingstad och Linköping.

Riksvägen genom Mantorp är ortens huvudgata. Väster om Tollstadvägen går det ca. 5000 fordon/dygn, medan trafiken öster om Tollstadvägen motsvarar ca. 5500 fordon/dygn. Vägen har skyltad hastighet 60 km/h genom stora delar av tätorten, med 40 km/h i de centralare delarna och



Figur 34: Mantorps station



Figur 35: Riksvägen österut, vid Häradsvägen.



Figur 36: Befintligt huvudgatunät, med skyltad hastighet: Ljusgrönt 30 km/h, Rosa 40 km/h, Ljusblått 50 km/h, Mörkgrönt 60 km/h, Orange 70 km/h, Lila 80 km/h.

30 km/h från Vifolkaskolan och österut förbi Häradsvägen. Riksvägen upplevs av många mantorpsbor som en stor trafikbarriär.

På Tollstadvägen går idag ca. 2500 fordon och skyltad hastighet är 40 km/h. Såväl brons bärighet som gatans utformning med gångbana och gång- och cykelbana gör att vägen tål högre trafikmängder. I samband med utbyggnaden av Södra Rydja har korsningen med Yoldiavägen åtgärdats för sänkt hastighet. Då hastigheten upplevs som hög i korsningarna nedanför bron över järnvägen kan ytterligare hastighetsäkrande åtgärder behövas särskilt om trafikmängderna ökar i framtiden.

Gång- och cykelvägnätet är relativt väl utbyggt i Mantorp. Det finns också gång- och cykelvägar dels till Spångsholm, dels till Mjölby. Dock finns idag endast en passage över järnvägen som kan användas för cykling, Tollstadvägen. En gångport finns också vid stationen, men den är inte anpassad för cykling.

Grönstruktur

Parker & Lekplatser

Det finns idag ett stort antal mindre grönområden och parker i Mantorp. I den nordvästra delen av Mantorp finns ett system av sammanhängande grönstråk hela vägen till Vifolkaskolan och Klämmestorpsskogen. Större sammanhängande ytor finns i väster vid Lövskogsvägen samt i öster vid Riddarängsvägen/Yoldiavägen.

I Mantorp finns 10 kommunala lekplatser utspridda för att säkerställa att alla boende har tillgång till en lekplats inom bekvämt gångavstånd. Merparten av de boende har högst 300 m fägelvägen till närmaste lekplats.

Närnatur & strövområden

Stora delar av nuvarande grönstruktur i Mantorp utgörs av skogspartier/närnatur. Klämmestorpsskogen är utrustad med motionsspår, vilket gör den till ett välbesökt område.

Även skogen vid vattentornet används flitigt för promenader, vilket syns av de stigar som finns där. Genom att kommunen gallrat ur beståndet har en större öppenhet skapats, vilket ökar trygghetsupplevelsen. Söder om Rydja finns ett skogsparti med flera vältrampade



Figur 37: Karta över Mantorp med nuvarande parker, grönområden och kommunalt ägd skogsmark samt lekplatser (lila kartnål) markerade. Befintliga gång- och cykelvägar markerade med prickade linjer.

stigar. Delar av området bebyggs genom detaljplan som antagits, men en ny promenadslinga anläggs.

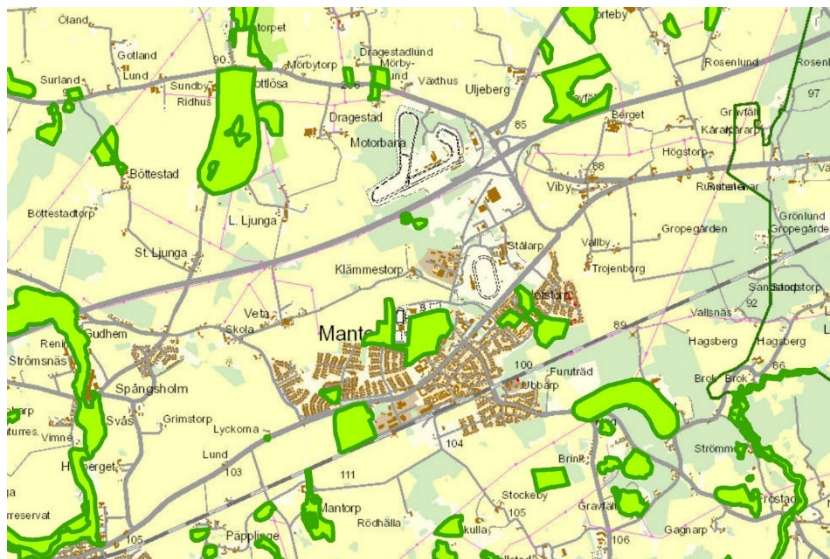
I sydost finns området Dalen med pulkabacke och söder om Fall finns ett skogsparti med varierande karaktärer som har bra förutsättningar för att på sikt kunna fungera som ett lite större närnaturområde i de centrala delarna av södra Mantorp.

Naturvärden

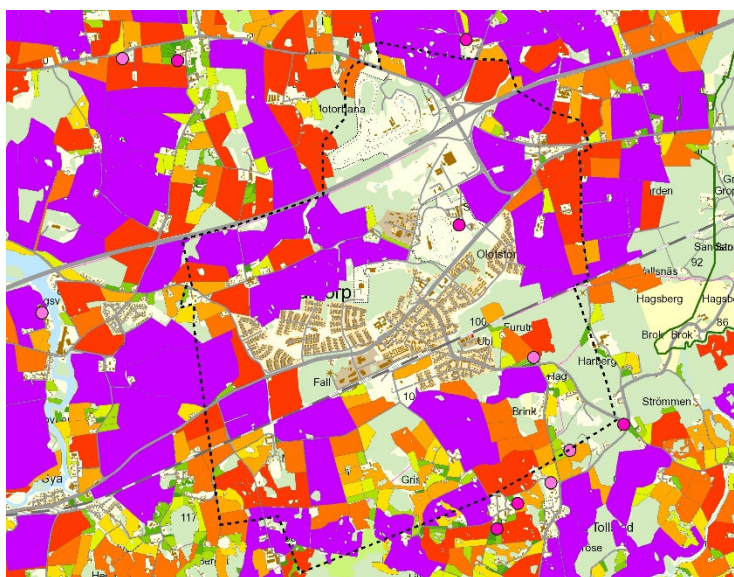
Ett antal skogspartier har i kommunens naturvårdsprogram bedömts ha naturvärden av kommunalt eller lokalt intresse. Två hag/ängsmarker har i samma program bedömts ha naturvärden av regionalt intresse.

Jordbruksmark

Eftersom Mantorp ligger i Östergötlands fullåkerbygd omges i stort sett hela tätorten av jordbruksmark. Översiktsplaneområdet består till ca. 70% av jordbruksmark enligt Jordbruksverkets statistik. Själva tätortsbebyggelsen, större parker och skogsmark oräknad, utgör knappt 25% av planområdet. D.v.s. endast ca. 5% av planområdet utgörs av annan mark som är möjlig att bebygga. Större sammanhängande område med skogsmark finns endast öster och sydost om tätorten, men på ett relativt långt avstånd från stationen. Kommunen bedömer att avståndet är



Figur 38: Karta över Mantorp med objekt i kommunens naturvårdsprogram markerade i grönt.



Figur 39: Karta över Mantorp med jordbruksmark färgmarkerad. De minsta i grönt, via gult, orange och rött till de största i lila. Platser med djurhållning markerade med gröna/lila prickar.

för långt till stationen för att någon större andel av befolkningen skulle välja att pendla från Mantorp med kollektivtrafik.

Ska Mantorp växa befolkningsmässigt gör kommunen därför bedömningen att exploatering av jordbruksmark är oundviklig. Kommunen har därför gjort en gradering av jordbruksmarkens brukningsbarhet & betydelse för jordbruksverksamheten. Stora fält, fält vars geometri är enkel, utan flikar, samt fält nära djurbesättningar med behov av gödselspridning har bedömts vara viktigare att bevara ur ett näringsperspektiv.

Data för fältstorlek har hämtats från Jordbruksverket. Sett i ett nationellt perspektiv är merparten av fälten kring Mantorp mycket stora och rationella att bruka, men det finns ändå en viss variation. Störst område med mindre fält i området kring Mantorp ligger söder om tätorten. Ett mindre kluster av mindre fält finns också kring Veta kyrkby. Veta kyrkby har höga kulturmiljömässiga värden och ligger relativt långt från Mantorps station, medan motsvarande situation inte finns söder om Mantorp.

Teknisk försörjning

Ei

Mantorps tätort ligger i skärningspunkten mellan tre olika koncessionsområden där Tekniska Verken har ansvar för elförsörjningen i större delen av tätorten, medan MSE har ansvar för de nordvästligaste delarna. Vattenfalls koncession sträcker sig in mot tätorten från sydväst.

Fjärrvärme

Fjärrvärmenät finns idag utbyggt i delar av Mantorps tätort. Huvudmatningen ligger norr om järnvägen.

Vatten & spillvatten

Dricksvattenförsörjningen i Mantorps tätort sker via överföringsledningar från vattenverket i Mjölby. Spillvattnet förs via ett system av pumpstationer och självfallsledningar till Mjölkulla reningsverk i Mjölby.

Spillvattennätet har kapacitet som möjliggör utbyggnad av tätorten för ytterligare ca. 2500 invånare. Därefter behöver kapaciteten förstärkas genom byte till en starkare pump i överföringsledningen. En sådan förstärkning skulle möjliggöra en utbyggnad av Mantorp med knappt 5000 personer ytterligare, d.v.s. totalt ca. 11 000 invånare utan ytterligare åtgärder.

Vattentornet i Mantorp har tillräckligt med vatten för att försörja tätorten i ca. två dygn vid avbrott i leveransen från Mjölby. Detta bedöms ge en god leveranssäkerhet. I takt med att befolkningen ökar kommer denna reservkapacitet räcka kortare tid, vilket kan göra det nödvändigt att på sikt förbättra leveranssäkerheten.

Dagvatten

Mantorp ligger på en vattendelare, vilket gör att dagvattnet rinner mot olika vattendrag. I södra och sydvästra delen av Mantorp rinner vattnet mot Lillån via bäckar och diken som mynnar vid Braxstad. Delar av avrinningsområdet, vid Stockeby och Brink, berörs av ett dikningsföretag. I VISS – vatteninformationssystem Sverige – rekommenderas anläggande av dagvattendamm längs sträckan även om påverkan från urban markanvändning inte anses ge upphov till påtaglig påverkan på vattenkvaliteten i nuläget.



Figur 40: Karta över Mantorp med avrinningsområdesgränserna markerade med blått.

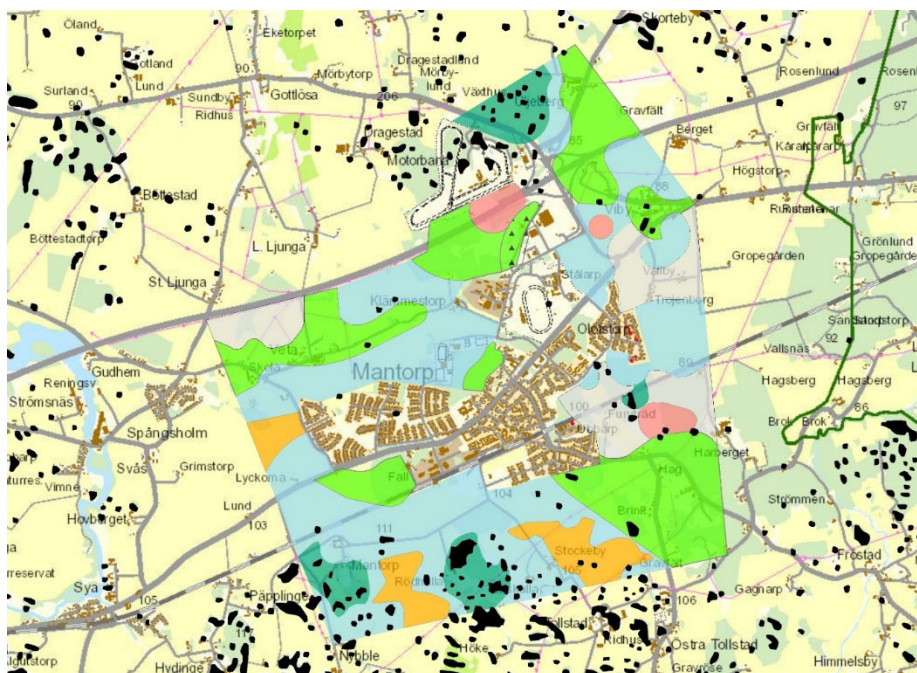
I norra delen av Mantorp rinner dagvattnet till Dömestadsbäcken. I de västligare delarna rinner vattnet direkt från det kommunala nätet till bäcken strax norr om tätorten. Fördröjningsanläggningar finns på två platser innan det når bäcken. I de östligare delarna rinner vattnet via dikningsföretag och ett annat "övrigt vattendrag" till Dömestadsbäcken. Tillloppet till Dömestadsbäcken sker strax uppströms bäckens utlopp i Svartån. Fördröjningsanläggningar finns vid Fall och vid Östra Olofstorp. I VISS – vatteninformationssystem Sverige – anges att vattenkvaliteten i Dömestadsbäcken är påverkad av bl.a. urban markanvändning. Bland de rekommenderade åtgärder som listas, föreslås en dagvattendamm.

Geoteknik

En översiktlig geoteknisk bedömning har gjorts avseende förutsättningarna för grundläggning runt Mantorps tätort. Syftet har varit att klarlägga var man kan förvänta sig utökade grundläggningskostnader i form av behov av t.ex. pålning. Några få delområden har så dåliga förutsättningar att byggnation bedöms vara olämplig.

Byggbarheten för 1-2 vånings byggnader är god i större delen av Mantorps närhet. I söder samt i väster finns totalt tre områden där även tvåvåningshus kan vara svårt att grundlägga med utbredda plattor på mark.

För byggnader med 3-4 våningar eller högre behövs sannolikt pålning eller liknande grundläggningsmetoder i större delen av Mantorp. I huvudsak endast i de östra delarna av Mantorp är de geotekniska förhållandena så goda att grundläggning kan ske med utbredda plattor för denna typ av byggnader.



Figur 41: Karta över Mantorp med översiktliga geotekniska bedömningar för yttlig grundläggning. Röda områden olämpliga att bebygga. Orange områden kan bebyggas med 1-våningsbyggnader. Ljusgrönt 3-4 våningar, mörkgrönt 3-5 våningar, grått 2-3 våningar, ljusblått 1-2 våningar.

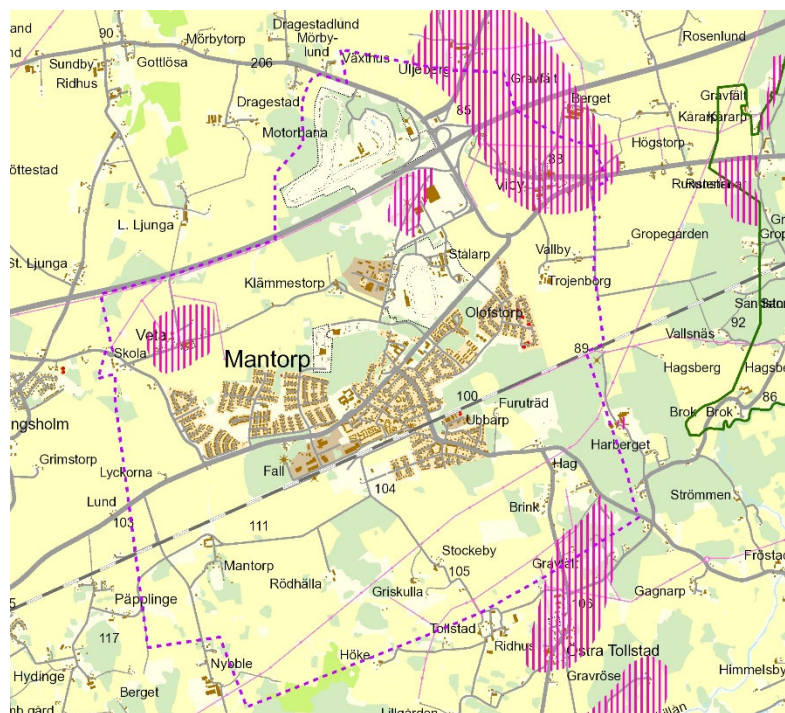
Kulturmiljö och fornlämningar

Byggnadsinventeringar har genomförts vid några tillfällen i Mantorp med omnejd. Mer omfattande inventeringar genomfördes på 80-talet med anledning av de energibesparingsåtgärder som genomfördes. Under 2000-talet har inventeringar av modernistiska byggnader tillkommit. Av inventeringarna framgår att det finns ett antal byggnader och miljöer med höga kulturhistoriska värden och ytterligare ett stort antal som har visst kulturhistoriskt värde. En koncentration av dessa är kopplade till den äldre bebyggelsen vid Häradsvägen, men också längre norrut mot travbanan. Ett antal modernare byggnader och miljöer har också kartlagts, bl.a. radhusen på Herrbergavägen och på Malörtsgränd, men även vårdcentralen och Vifolkaskolan bedöms ha höga värden.



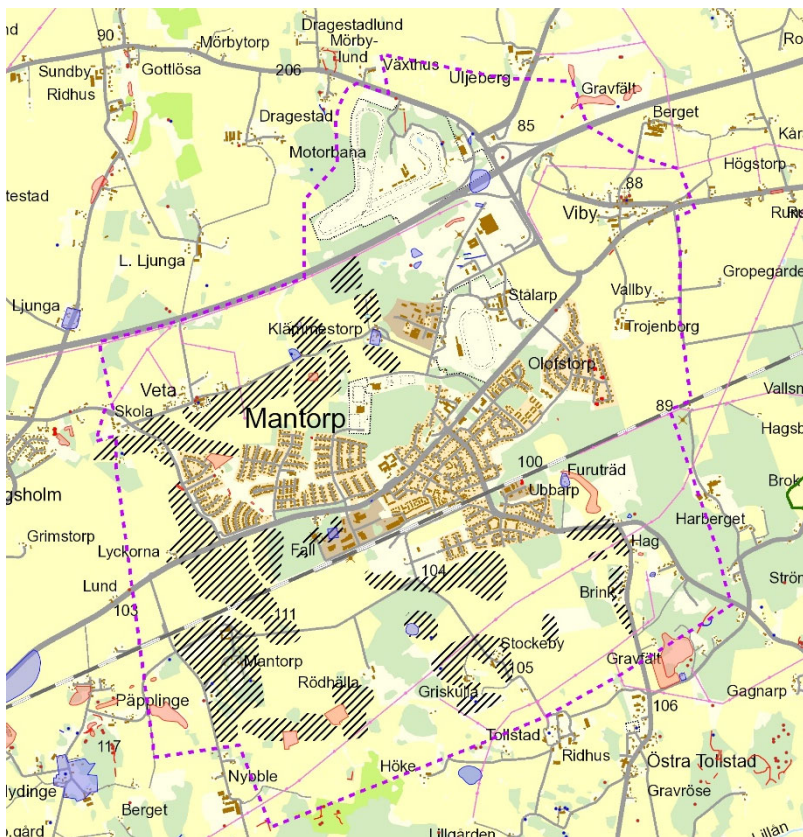
Figur 42: Fotografier över radhusen på Herrbergavägen

De omgivande kyrkbyarna i Veta, Viby och Östra Tollstad har bedömts ha ett regionalt kulturhistoriskt värde.



Figur 43: Karta över Mantorp med regionalt skyddsvärda kulturmiljöer markerade.

En etapp I utredning avseende sannolikheten för att påträffa fornlämningar i samband med utbyggnaden av olika delområden i Mantorp har genomförts. Den visar att det finns ett stort antal områden som behöver utredas närmare för att det ska vara möjligt att klarlägga om det finns fornlämningar på platsen. Merparten av dessa avser möjliga boplatsslägen.



Figur 44: Karta över Mantorp med kända fornlämningar markerade i rosa/lila och områden med möjliga fornlämningar med svart linjeraster.

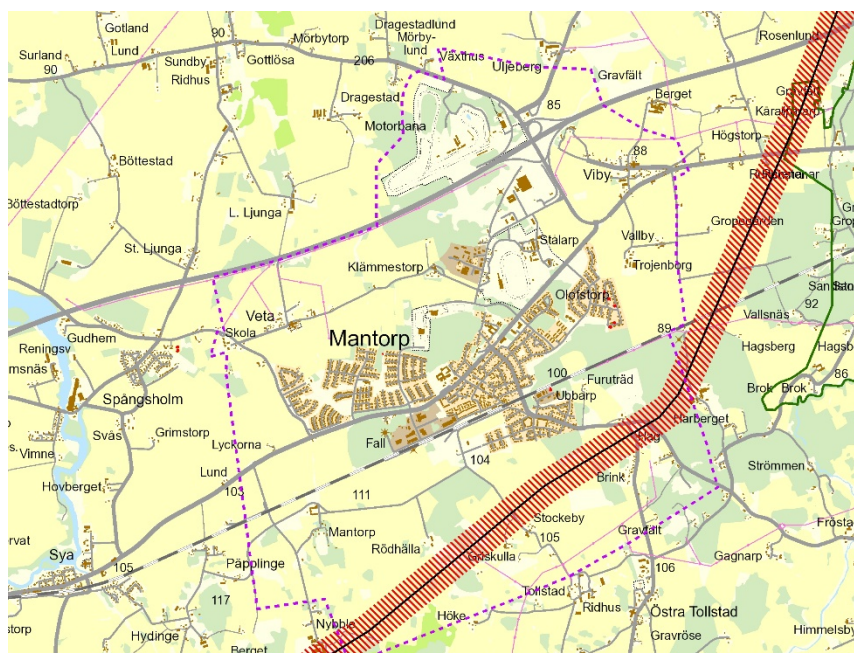
Riksintressen

Mantorps tätort berörs av sex riksintressen.

Energidistribution 3 kap 8§ Miljöbalken

Energimyndigheten har 2019 beslutat att inga kraftledningar i Östergötland utgör riksintresse, men har samtidigt uttalat att stamnätet som helhet uppfyller villkoren som riksintresse. Svenska kraftnät har en 400 kV ledning söder och öster om Mantorp som ingår i stamnätet.

Mjölby kommun delar Energimyndighetens bedömning att dessa ledningar har nationell betydelse, men anser likt tidigare beslut av dåvarande NUTEK, att sträckningen måste kunna omprövas om det finns behov med hänsyn till tätortsutveckling. I nuläget ser inte Mjölby kommun något sådant behov, men åtgärder som kan försvåra en sådan förändring på mycket lång sikt bör undvikas.



Figur 45: Karta över Mantorp med 400 kV ledning inkl. skyddszon markerad.

Kommunikationer 3 kap 8§ Miljöbalken:

Trafikverket hävdar E4 som riksintresse längs hela sin sträcka genom Sverige. Mjölby kommun har inga synpunkter på detta ställningstagande.

Södra stambanan och Mantorps station utgör båda riksintresse enligt Trafikverket.

Kommunen delar Trafikverkets ställningstagande avseende stambanans status som riksintresse. Kommunen anser att det kan vara rimligt att i den fysiska planeringen ge möjligheter till ytterligare kapacitetsförstärkningar av järnvägssträckan. Kommunen gör bedömningen att det kan vara rimligt för kommunen att inte planera för mer bebyggelse närmare spåren än att det blir möjligt att rymma fyra spår längs sträckan genom Mantorp. Det är tveksamt om det är lämpligt med en utbyggnad till tre spår mellan stationen och passagen under Tollstadvägen då det kan ge stora intrång i närliggande bebyggelse.

Mjölby kommun ifrågasätter klassningen av pendeltågsstationen Mantorp som riksintresse. Kommunen bedömer att stationen har ett stort regionalt intresse, men att den nationella betydelsen är mycket liten då endast regional persontrafik bedöms komma att trafikera stationen även i framtiden.

Mantorp ligger i den nordligaste utkanten av riksintresseområdet för framtida höghastighetsjärnväg sträckan Linköping – Borås. Kommunens bedömning är att sträckningen av järnvägen bör dras längre söderut för att dels ge större förutsättningar för utbyggnad av Mantorps tätort, dels ge en kortare och snabbare sträckning för järnvägen och minska antalet personer som påverkas av järnvägens buller.

Totalförsvaret 3 kap 9§ Miljöbalken:

Mantorp ligger inom försvarets utpekade stoppzon för höga byggnader och vindkraftverk kring Malmens flygfält. Begränsningen innebär att byggnader som är högre än 45 m inte accepteras av försvaret. Kommunens bedömning är att det inte kommer vara aktuellt med så höga byggnader i Mantorp.

Kommunen delar inte försvarsmaktens inställning att nya utbyggnadsområden som planeras för en tätorts utveckling inte ska anses vara del av sammanhållen bebyggelse eftersom de inte finns med på lantmäteriets översiktskartor. Ett sådant synsätt skulle komplicera och fördröja tätortsutvecklingen i stora delar av landet då det hindrar byggnader högre än 20 m under en utbyggnadsperiod till dess lantmäteriet reviderat sina kartor och utvidgat tätortsområdet.

Miljö- och riskfaktorer

Buller

Buller är den miljöstörning som berör flest människor i Sverige. Buller påverkar vår hälsa och vår möjlighet till en god livskvalitet.

Kommunens långsiktiga vision för buller och ljudmiljöer är att den goda ljudmiljön i kommunen ska vara viktig konkurrensfördel som påtagligt bidrar till att kommunen är ett attraktivt alternativ till de större städerna vid val av bostadsort eller plats för en företagsetablering. Genom att i kommunen kunna erbjuda många bostadsalternativ i nära, men bullerskyddade, lägen kommer Mjölby vara en bra kommun att bosätta sig i och leva sitt liv i. För att nå denna vision är den långsiktiga målsättningen att inga människor som bor eller vistas längre tid i Mjölby kommun ska exponeras för nivåer av omgivningsbuller som riskerar att leda till negativa hälsoeffekter eller begränsar möjligheten eller lusten till utomhusvistelser och social samvaro vid hemmet eller i offentliga miljöer som skolors utemiljöer och natur- och parkområden.

Riktlinjer för planering och bygglov i Mantorp

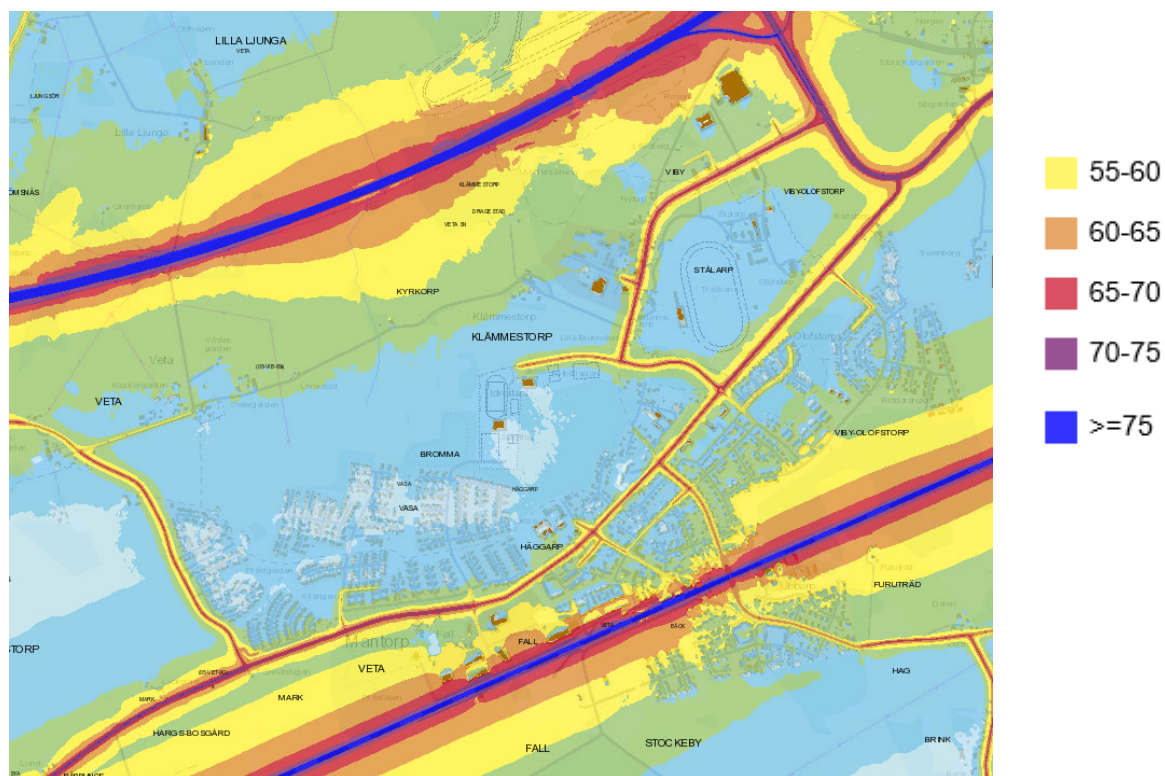
- I samband med planering för ny bostadsbebyggelse och nya skolor/förskolor bör i första hand kommunens långsiktiga vision beaktas vad gäller högsta bullernivåer.
- Åtgärder ska alltid vidtas för att skapa bullermässigt så goda lösningar som möjligt genom lokalisering, placering och bullerdämpande åtgärder.
- Kommunen ska genom placeringsbestämmelser m.m. säkerställa att bostäder får tillgång till ljuddämpad sida för uteplats och minst hälften av bostadsrummen om ekvivalentnivåerna på den bullerutsatta sidan överstiger 60 dBA.

Bullersituationen i Mantorp

Mantorp påverkas idag av buller från framför allt trafiken på E4 norr om samhället, Riksvägen genom samhället samt järnvägen. Kommunen genomförde en bullerkartläggning 2014-15. Av den framgår att ungefär 250 personer i Mantorp bor i byggnader där de ekvivalenta bullernivåerna överstiger 55 dBA utomhus vid fasad. Större delen, 220 personer, påverkas av buller som understiger 60 dBA vid bostadsfasaden.

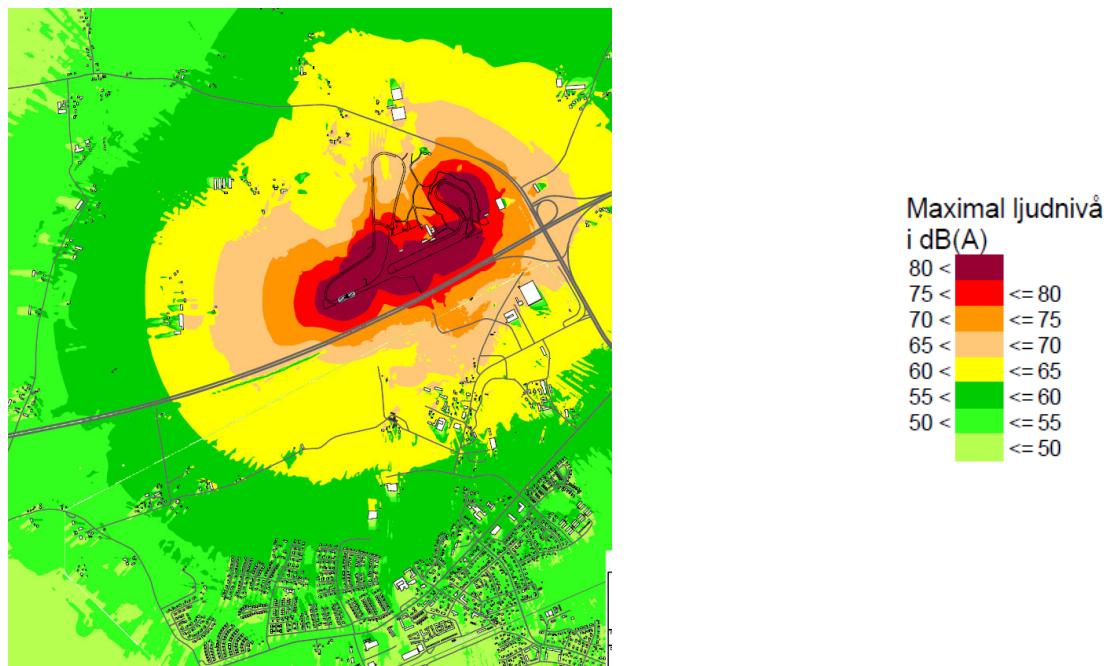
En stor del av de bullerutsatta finns längs järnvägen där också de högsta bullernivåerna återfinns. Generellt kan också konstateras att trafiken på E4 medför en lågintensiv bullermatta i de norra delarna av Mantorp. Bullret överstiger i och för sig inte 55 dBA, söder om Veta kyrkby och vägen mot Klämmestorp, men kan ändå upplevas relativt påtagligt.

Mantorp – Fördjupning av översiktsplanen Laga krafthandling



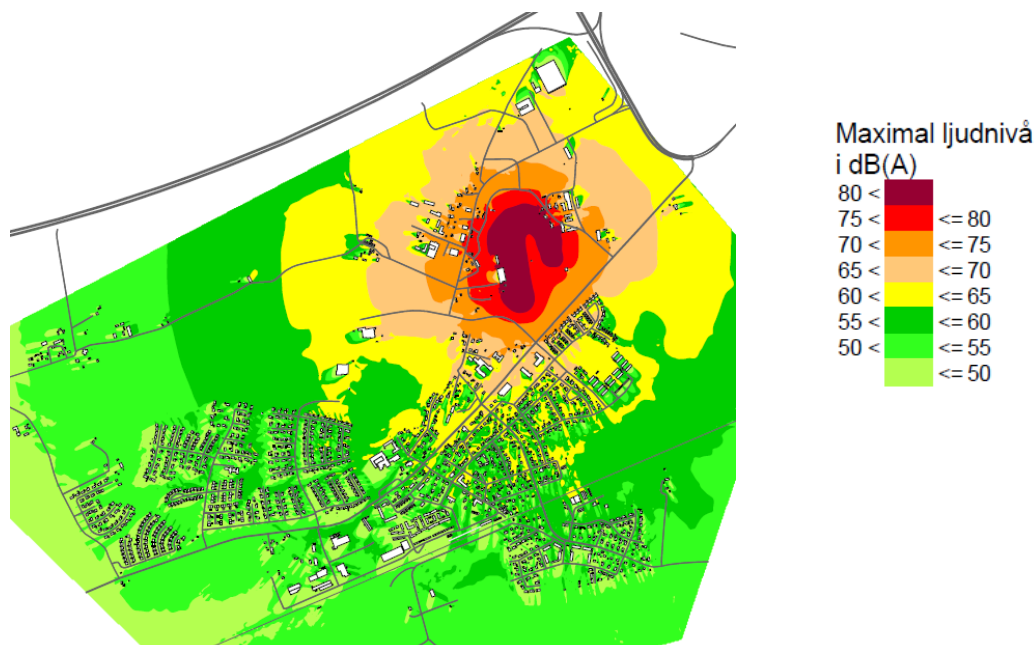
Figur 46: Trafikbullersituationen i Mantorp 2015, färgangivelserna avser ekvivalenta ljudnivåer mätta i dBA.

Även verksamheten på Mantorp park ger upphov till höga bullernivåer i samband med evenemang på banan.



Figur 47: Bullersituationen kring Mantorp park enligt kommunens bullerkartläggning 2004.

Mantorptravet påverkar närområdet genom högtalarutrop i samband med tävlingar.

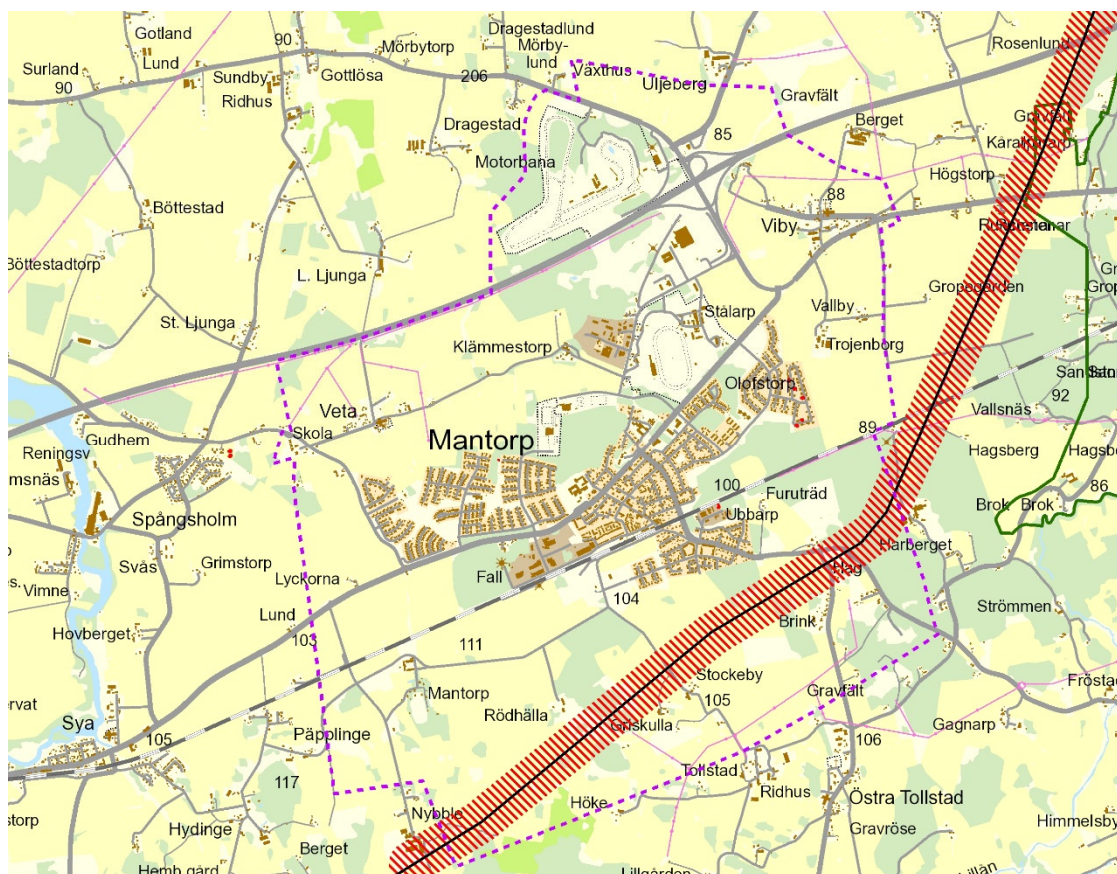


Figur 48: Bullersituationen kring Mantorptravet enligt kommunens bullerkartläggning 2004.

Risker

Elektromagnetiska fält

Söder om Mantorps tätort finns en 400 kV kraftledning. De elektromagnetiska fälten utgör en risk vid längre exponering. Mjölby kommuns inriktning är att kraftledningar och nya bostäder/förskolor/skolor lokaliseras så att magnetiska fält inte överstiger 0,2 μ T. För att klara denna ambition kan inte bostäder m.m. planläggas inom 150 m från kraftledningen. Detta påverkar möjligheten till en ändamålsenlig utbyggnad av Mantorp.



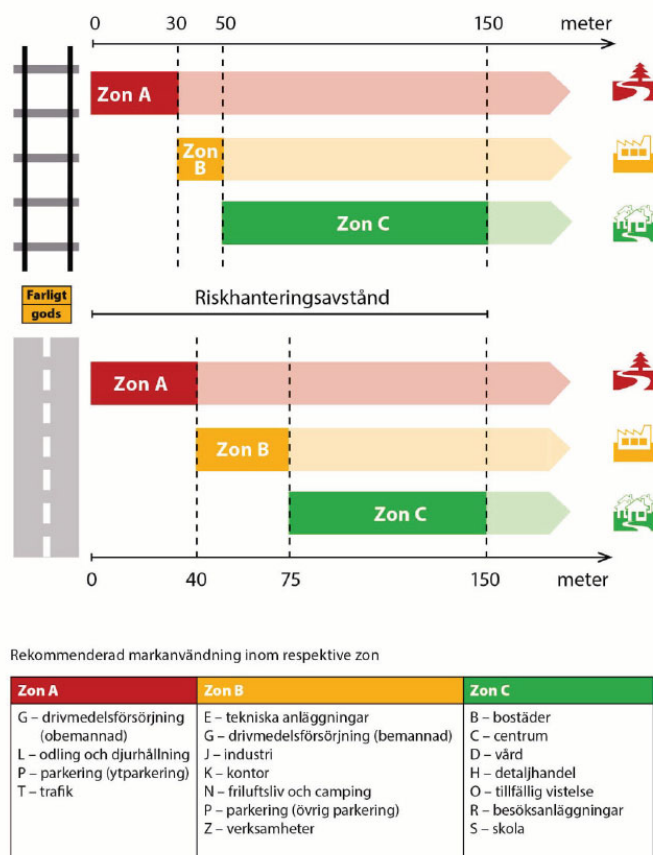
Figur 49: Karta över Mantorp med 400 kV ledning samt skyddszon kring denna markerade.

Farligt gods

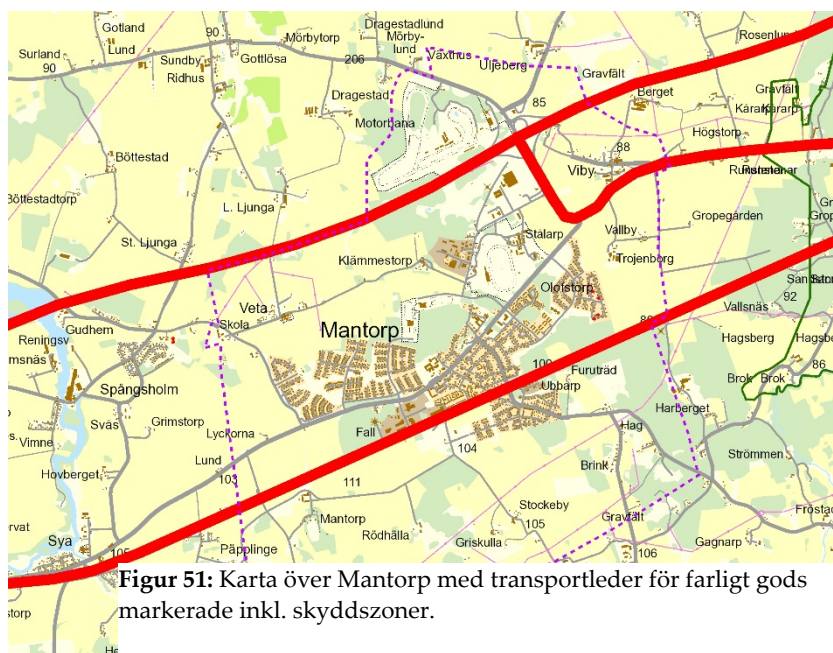
E4 utgör rekommenderad väg för farligt gods och mot bakgrund av den stora trafikmängden på vägen är det rimligt att anta att det transporteras stora mängder farligt gods på vägen. Även på väg 638/636 öster om Mantorp kan farligt gods förväntas transporteras.

Järnvägstransporter av farligt gods förekommer och stambanan har stora mängder godstransporter.

Länsstyrelsen i Östergötland gör bedömningen att det kan vara lämpligt att utgå från de riktlinjer för planläggning vid vägar och järnvägar med farligt godstransporter som länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram 2016. Den innebär att man bör undvika att planlägga för bostäder och centrumverksamheter inom 50 m från järnväg respektive 75 m från väg och arbetsplatsområden inom 30 respektive 40 m från transportlederna.



Figur 50: Bedömningsschema risker vid planläggning vid farligt godsleder, Källa Länsstyrelsen Stockholm.



Figur 51: Karta över Mantorp med transportleder för farligt gods markerade inkl. skyddszoner.

Ammoniakhantering

Lantmännen har verksamhet som innebär hantering av ammoniak i en kylanläggning. Även företaget "Den svenska matfabriken" har ammoniak i sin anläggning. Vid tillbud kan gas komma ut och leda till förgiftning vid ogynnsamma situationer. Riskavståndet vid lantmännen har beräknats inom ramen för ett antal riskutredningar kopplade till en detaljplan. I samband med översiktsplanearbetet har dessa kompletterats och utvidgats till att omfatta båda verksamheternas riskpåverkan. Riskbedömningen är gjord på troliga skadescenarier för respektive anläggning mot bakgrund av platsbesök och intervjuer.

Slutsatsen är att riskerna kopplade till ammoniakhanteringen gör att man inte bör planera för utomhusmiljöer där många människor vistas, som torg, utomhusarenor eller liknande, inom 100 m från Lantmännens kondensor respektive 120 m från Den svenska matfabrikens kondensor.

Vad gäller riskerna inomhus påverkas inte utbyggnadsområdena söder om järnvägen då riskavståndet bedömts vara kortare än det riskavstånd som transporter av farligt gods på järnväg innebär.

Lukt

I industriområdet vid Trumpetarevägen finns verksamheter i livsmedelsbranschen som innebär att lukter sprids, framför allt från en av verksamheterna som röker och steker köttprodukter. Avståndet till närmaste nya bostadskvarter bedöms bli ca. 110 m söder om den aktuella anläggningen. Förhärskande vindriktning är från sydväst. Närmaste nya kvarter med bostäder i östlig riktning planeras till ca. 300 m från anläggningen. Idag bedöms verksamheten kunna bedrivas utan störningar i närområdet.

Djurhållning

Hästhållningen i Mantorp är omfattande, dels inom ramen för verksamheten på Mantorpstravet, dels vid ett antal hästgårdar runt tätorten, inte minst i Östra Tollstad.

Det finns även djurhållning sammanhängande med jordbruksverksamhet i närområdet.

Kommunens inriktning för att förebygga olägenheter från djurhållning är att säkerställa rimliga avstånd till nya bostäder och liknande verksamheter i detaljplanlagda områden.



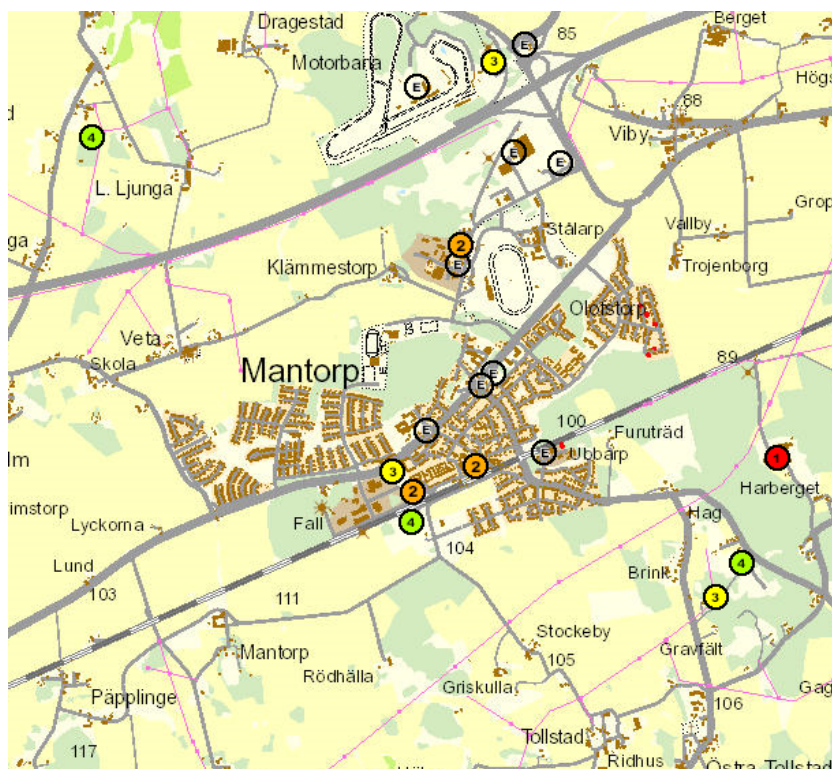
Figur 52: Karta över Mantorp med platser med djurhållning registrerad hos länsstyrelsen eller kommunen markerade.

Hästhållning	Rekommenderade skyddsavstånd
1-10 hästar	100 m från stall, paddockar och gödselhantering 50 m från hagar.
10 - 30 hästar	100 m från stall, paddockar och gödselhantering 50 m från hagar.
30 - 100 hästar	200 m från stall, paddockar och gödselhantering 50 m från hagar.
>100 hästar	500 m från stall, paddockar och gödselhantering 50 - 100 m från hagar beroende på antalet hästar i hagen.
Övrig djurhållning	
1 – 30 djurenheter	200 meter till stall och gödselhantering.
>30 djurenheter	500 meter till stall och gödselhantering.
Beteshagar för nötkreatur på naturvårdsbete och beteshagar för får.	25 meter
Övriga beteshagar för nötkreatur	50 meter

I samband med planläggning i anslutning till djurhållning behöver förutsättningarna för att klara ovanstående rekommenderade avstånd utredas. Även väderstreck och förhärskande vindriktningar, förekomst av vegetation m.m. bör utredas.

Förorenad mark

Potentiellt förorenade markområden finns på ett antal platser i och kring Mantorps tätort, se karta.



Figur 53: Karta över Mantorp med platser som enligt länsstyrelsens register kan ha markföroreningar markerade

Merparten av dessa finns på fastigheter där det bedrivs olika verksamheter. I Fallområdet har den potentiella markföroreningen undersökts, men inga föroreningar som påverkar möjligheten att bebygga området påträffades. I samband med planläggning för nya bostäder eller andra verksamheter behöver markföroreningssituationen utredas och bygglov villkoras i detaljplanerna så att sanering sker till känslig markanvändning (KM) alternativt mindre känslig markanvändning (MKM) innan byggnationen påbörjas.

Vattenförekomster

Dörestadsbäcken

Dörestadsbäcken utgör recipient för Mantorps tätort. Bäckens statusklassning är måttlig ekologiskt sett, vilket i första hand hänger samman med dess fysiska utformning där en naturlig bäckfåra helt saknas och där svämplanen i stor utsträckning är aktivt brukade. Samtliga vattendrag i kommunen har en kemisk statusklassning som inte uppnår god status då man nationellt bedömt att det finns höga värden av kvicksilver och pentabromerade difenyletrar i samtliga vattendrag i Sverige.



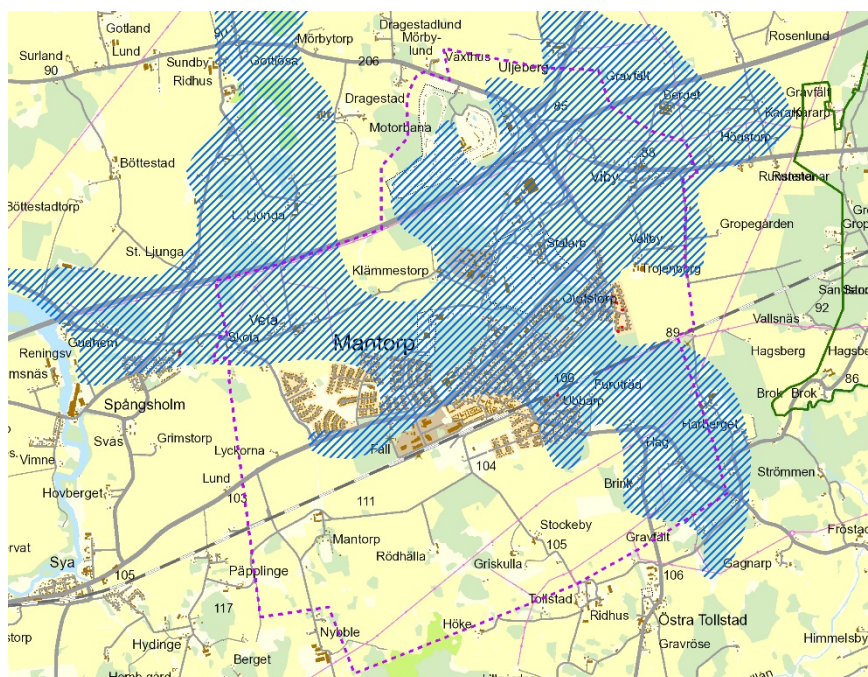
Figur 54: Karta över Mantorp, med Dörestadsbäcken, Lillån och Svartån markerade.

Lillån

Lillån utgör recipient för stora delar av områdena söder om Mantorps tätort. Lillåns statusklassning ur ett ekologiskt perspektiv är måttlig, vilket hänger samman med både att det finns vandringshinder och dess fysiska utformning längs vattendraget där en naturlig bäckfåra saknas för en stor del av sträckan och där stora delar av svämplanen är aktivt brukade. Samtliga vattendrag i kommunen har en kemisk statusklassning som inte uppnår god status då man nationellt bedömt att det finns höga värden av kvicksilver och pentabromerade difenyletrar i samtliga vattendrag i Sverige.

Grundvattenförekomst Mantorp

I stort sett hela Mantorps tätort ligger på en preliminär grundvattenförekomst vars storlek är ca. 6 km². Den kvantitativa och den kemiska statusen bedöms som god. De risker som pekas ut för vattenkvaliteten är främst påverkan från stambanan, E4 med sammanhängande risk för problem kopplade till saltning av vägarna. För att minska risken för påverkan bör dagvattenhanteringen från förorenade områden inte baseras på infiltrationslösningar.



Figur 55: Karta över Mantorp med grundvattenförekomst markerad.

Vibrationer

I samband med detaljplanearbeten längs järnvägen i Mantorp har en utredning gjorts avseende risken för störande vibrationer.

Kommunens inriktning är

I Mjölby kommun ska svensk standards riktvärden tillämpas vid beslut om nya bostäder, skolor/förskolor samt järnvägar och vägar.

Vibrationsnivå	Hastighet	Acceleration
RMS (1-80 Hz)	0,4 mm/s	14 mm/s ²

Den analys som genomförts visade på att i de östra delarna av Mantorp uppstod inga problem med vibrationer vid bostadsbebyggelse minst 50 m från spårmit. I de västra delarna behöver styvare konstruktioner användas om bebyggelse planeras närmare än 100 m från spårmit. Det kan handla om att ha styva träbjälklag eller betongbjälklag med korta spännvidder alternativt grundlägga med pålning.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Förändringar efter samrådet

Efter samrådet har stora förändringar gjorts i planförslaget då planeringsramen förändrats från 7 000 invånare med utblick mot 10 000 invånare till att enbart studera tätortens utveckling till 7 000 invånare. Inför framtagande av samrådsförslaget och dess miljökonsekvensbeskrivning användes gällande översiktsplan som 0-alternativ och två jämförelsealternativ. Dessa alternativ bygger på en planering för 10 000 invånare. Det gör att de inte längre kan användas som en direkt jämförelse med det valda planalternativet. I samråd med länsstyrelsen (2020-09-02) har nu därför en uppdaterad konsekvensbeskrivning tagits fram för det justerade planalternativet, medan den tidigare miljökonsekvensbeskrivningen med jämförelser mellan olika alternativ ligger kvar som en bilaga till konsekvensbeskrivningen av planförslaget.

Avgränsning av MKB

Ett samråd om avgränsningen av frågeställningar som ska behandlas i MKB för FÖP Mantorp genomfördes med länsstyrelsen 2019-01-22.

Vid samrådet nåddes en samsyn om att följande frågeställningar borde belysas i MKB, dessa bedöms av kommunen vara relevanta även i utställningsskedet:

- Buller, framför allt trafikbuller
(Standardiserade beräkningsmodeller för väg- och spårtrafik)
- Risker kopplat till transporter med farligt gods samt befintliga verksamheter
(Befintlig riskanalys för orten används som underlag, med kompletteringar)
- Exploatering/bevarande av jordbruksmark
(GIS-analys baserad på Jordbruksverkets blockkartor samt produktionscentrum för djurhållning)
- Miljökvalitetsnorm för vatten.
(Föroreningsberäkningar enligt Stormtac relaterat till rekommendationer för halter i dagvatten, genomgång av förslag till fysiska åtgärder enligt VISS)
- Klimatpåverkan
(Kvalitativ bedömning av förutsättningarna till arbetspendling med kollektivtrafik)

Konsekvenser av planförslaget

Miljön och hushållning med mark och vatten samt andra resurser

Exploatering av jordbruksmark

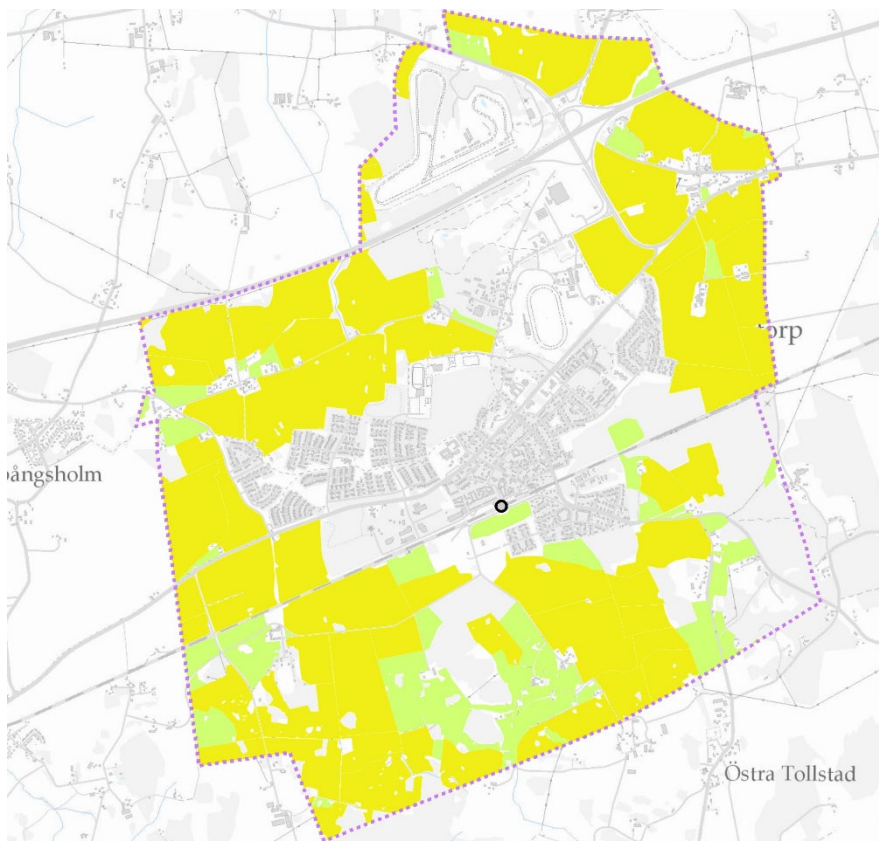
Översiktsplaneområdet består till ca. 50% av jordbruksmark enligt Jordbruksverkets statistik. Själva tätortsbebyggelsen, större parker och skogsmark oräknad, utgör knappt 25% av planområdet. D.v.s. endast ca. 1/3 av planområdets mark som kan bebyggas utgörs av annan mark än jordbruksmark. Centralt i området söder om centrum finns ett skogsparti på

ca. 30 hektar som rent tekniskt skulle kunna bebyggas i stor utsträckning. Även ett mindre skogsparti på 5 hektar finns i sydost. Mot bakgrund av att tätorten Mantorps befolkning planeras fördubblas har kommunen bedömt att dessa skogspartier behövs för att säkerställa områden för närrekreation.

Av kartan framgår att i princip all jordbruksmark runt Mantorps tätort består av stora fält, större än 5 hektar. Därför har bedömningen gjorts att det inte är relevant att jämföra olika planalternativ mot hur de innebär exploatering av större eller mindre fält. Man kan dock notera att det egentligen endast är söder om Mantorp som det finns lite större områden med fält som understiger 5 hektar i nära anslutning till tätorten.

Påverkan bedöms här genom en analys av hur exploateringen berör jordbruksmark som är lätt att bruka, respektive ligger nära djurstallar.

Lättheten att bruka marken bedöms med utgångspunkt från hur marken är arronderad. Förhållandet mellan ett fälts areal och dess omkrets används som en indikator för arronderingen. Ett större fält kommer samtidigt även ha ett gynnsammare förhållande mellan areal och omkrets. En indelning i tio decentiler har gjorts av jordbruksmarkens arrondering i relation till all jordbruksmark i kommunen. I tabell redovisas hur stor areal och andel av påverkad jordbruksmark som berör de tre högsta klasserna.

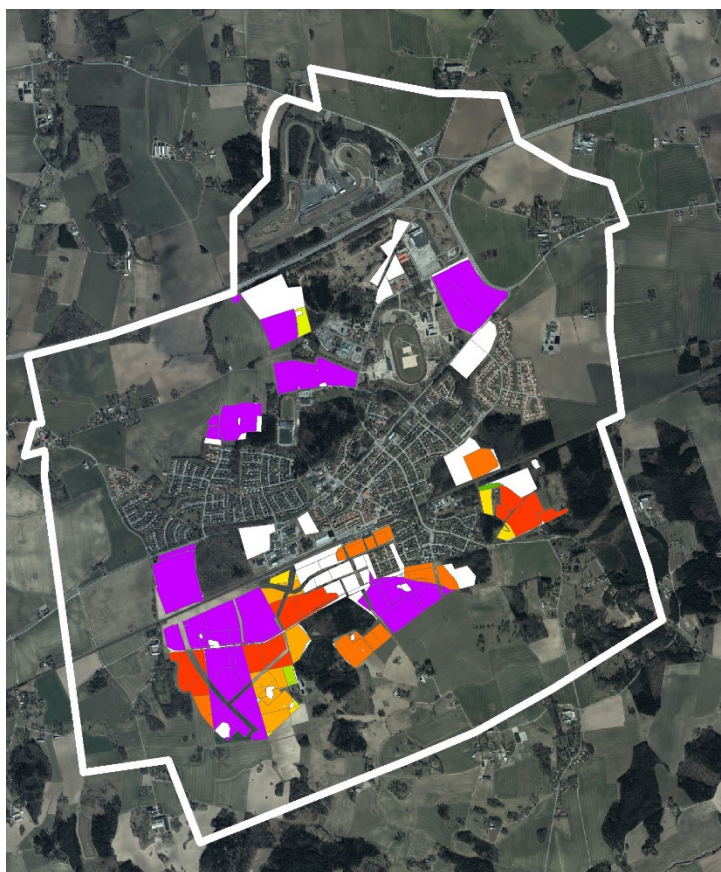


Figur 56: Karta över Mantorp, med åkermark markerad. Gula fält > 5 ha.

	Areal utbyggnadsområden (ha)	Total påverkad jordbruksmarksareal (ha)	71-80 (ha/%)	81-90 (ha/%)	91-100 (ha/%)
Planförslag (inkl. utredningsområden)	226	168	19/11	27/16	103/61

Närheten till djurstallar bedöms med utgångspunkt om avståndet överstiger eller understiger 500 m fågelvägen. De områden som omfattas av detta förhållande är dels verksamhetsområdet Viby i nordost, dels bostadsområdet Furuträd i sydost.

Planförslaget är nästan uteslutande förlagt till jordbruksmark då befintliga skogspartier föreslås bevaras som rekreationsmark. Planförslaget har utnyttjat möjligheten att bebygga de något mindre fält som finns söder om järnvägen.



Figur 57: Karta över berörd åkermark i planförslaget, med gradering där grönt är minst välarronderad mark och lila mest. Vita ytor motsvarar övriga utbyggnadsområden.

Miljö kvalitetsnorm för vatten

Påverkan bedöms här dels avseende föroreningshalter/mängder i dagvattnet, dels avseende förutsättningar att genomföra de fysiska åtgärder som rekommenderas i VISS.

Föroreningshalter bedöms genom återanvändning av tidigare genomförda beräkningar i programvaran Stormtac. Beräkningarna är genomförda på bebyggelseområden i Mantorp och Mjölby som bedöms vara tillräckligt representativa för att kunna användas som typområden i detta översiktsplaneskede där den slutliga bebyggelseutformningen och bebyggelsetätheten är okänd. Det typområde som använts för beräkningarna av bostäder innehåller en blandning där ca. 25% av markytan utgörs av grönområde, flerfamiljsbebyggelse 5%, grupphusbebyggelse 40%, villabebyggelse 30%. I typområdet för verksamhetsmark ingår 20% planteringszoner .

I beräkningarna görs antagandet att dagvattnet i samtliga alternativ fördröjs motsvarande volymen vid ett 10-årsregn och renas med hjälp av öppna dagvattenanläggningar i form av gräsytor som översvämmas under några timmar efter regn.

Vid större regnväder kommer det uppstå höga flöden i diken och nedströms liggande vattendrag. De höga flödena kan innebära erosion och att fastlagda partiklar förs med i vattendragen. På så sätt kan vattenkvaliteten i vattendragen försämrats. För att motverka detta problem skulle det kunna vara en lämplig åtgärd att förändra utformningen av diken så att de dels kan hantera större vattenmängder på ett sätt som gör att vattenhastigheterna hålls nere vid stora regn dels motverkar erosion och slambildning i vattendragen. Åtgärder som på olika sätt begränsar avrinningshastigheten kan också vara lämpliga i ett föränderligt klimat där det kan uppstå brist på vatten för jordbrukets behov.

	Förslag till riktvärde (µg/l), Stockholms regionplane- och trafikkontor	Halter i utbyggnadsområden bostäder inkl. rening och lokal fördröjning. (µg/l)	Halter i utbyggnadsområden verksamheter inkl. rening och lokal fördröjning. (µg/l)
Fosfor, P	175	149	170
Kväve, N	2500	1328	880
Bly, Pb	10	5,9	8,1
Koppar, Cu	30	16	17
Zink, Zn	90	45	79
Kadmium, Cd	0,5	0,27	0,41
Krom, Cr	15	2,8	4,1
Nickel, Ni	30	3,5	2,7
Kviksilver, Hg	0,07	0,02	0,035
Suspenderat material, SS	60000	26230	18000
Olja	700	175	55

Det finns idag inte några fastställda riktvärden för föroreningshalter i dagvatten. Lagstiftningen tar i stället sin utgångspunkt i halter i respektive recipient/klassificerad vattenförekomst. För att kunna göra en bedömning av de slutliga halterna måste man känna till hur vattenkvaliteten ser ut i respektive vattendrag, hur föroreningshalterna ser ut i hela avrinningsområdet samt förutsättningarna för ytterligare rening mellan planområdet och utloppet i det vattendrag som utgör klassificerad vattenförekomst. Det bedöms inte vara en rimlig arbetsinsats att inom ramen för detta översiktsplanearbete göra en sådan beräkning. Istället används som referens/jämförelsevärde de förslag till riktvärden för dagvattenföroreningar som tagits fram av regionala dagvattennätverket i Stockholms län 2009. Som framgår av tabellen bedöms föroreningshalterna från bostadskvarteren understiga de rekommenderade halterna efter fördröjning och rening.¹

Planförslagets arealer avvattnas mot tre håll: Ca. 15 ha mot Dömestadbäcken direkt, ca. 100 ha via Viby dikningsföretag mot Dömestadbäcken och ca. 11 ha via Brink/Tollstad

¹ Mjölby kommun har tagit fram och antagit riktlinjer för dagvatten under våren 2021. I dessa ingår kommunalt beslutade riktvärden för acceptabla halter av föroreningar i dagvattnet som överensstämmer med de ovanstående exemplen från Stockholms län. Därutöver har kommunen lagt fast en högsta halt för Bens(a)pyren (BaP) motsvarande 0,07 µg/l.

dikningsföretag mot Lillån (de västligaste och sydvästligaste delarna av tätortsutbyggnaden).

Mark har avsatts för att anordna ytterligare öppna fördröjningsmagasin för rening av befintligt dagvatten mot Dörestadsbäcken, vilket föreslås i VISS.

Klimatpåverkan

Klimatpåverkan bedöms här som potential till arbetspendling med tåg mätt som andel av utbyggnadsområdena för bostäder inom 0,5, 1, 1,5 respektive 2 km från stationen.

Utgångspunkten är att ju längre avstånd från stationen, desto mindre andel kommer pendla med tåg.

	Bostäder		Verksamhetsområden
Antal bostäder/andel inom 0,5 km från stationen	~450/ ~30%		
Antal bostäder /andel inom 1 km från stationen	~850/ ~60%		
Antal bostäder /andel inom 1,5 km från stationen	~1250/ ~90%	Areal/andel inom 1,5 km från stationen	~10 ha/ ~25%
Antal bostäder /andel inom 2 km från stationen	~1350/ 100%	Areal/andel inom 2 km från stationen	~40 ha/ ~90%

Påverkan på naturvärden

Planförslaget berör, med undantag för del av allén vid Mantorps gård, inte något naturvårdsobjekt upptaget i kommunens naturvårdsprogram. Allén omfattas av det generella biotopskyddet och ingår även i ett kommunalt naturvårdsobjekt: Mantorps gård ädellövträd. Allén berörs i begränsad omfattning då planen föreslår en ny vägsträckning tvärs allén i anslutning till södra stambanan. En närmare analys av hur en sådan sträckning kan genomföras utan att påverka naturvärdena i allén får göras i samband med kommande detaljplaner. Planen bedöms inte påverka naturvärden negativt i övrigt.

Kulturmiljöer

Kyrkbyarna

Ingen ny bebyggelse föreslås i närheten till kyrkbyarna.

Kulturmiljöer i Mantorp

Planförslaget har inte några uttryckliga förslag på förändringar av befintlig bebyggelse inne i tätorten, vilket gör att påverkan på kulturmiljöerna inte kan bedömas.

Klimatanpassning

Regn och översvämningar - skred/ras

Mantorp ligger inte vid något större vattendrag där det finns risk för höga vattenstånd eller skred/ras sammanhängande med kraftig nederbörd.

I planalternativet har huvudgatustrukturen anpassats till de lågpunkter och stråk som finns i landskapet. På så sätt kan regnvattnet vid kraftiga regnväder/skyfall få fri väg varigenom översvämningar kan förebyggas.

Värmebölja & torka

Planalternativet innebär en relativt gles bebyggelsestruktur med stort inslag av småhusbebyggelse med egna trädgårdar och flerbostadshuskvarter utan underbyggda gårdar. Längs större gator planeras alléplanteringar och det finns ett nätverk av närparker på högst 500 m avstånd från respektive bostad. Sammantaget gör detta att andelen hårdgjord mark blir så begränsad att några påtagliga risker för värmeöbildningar inte bedöms uppstå samtidigt som det finns goda möjligheter att skapa skugga genom t.ex. trädplanteringar.

Riksintressen

Energidistribution

400 kV ledningen söder om Mantorp påverkas inte av planförslaget.

Kommunikationer

E4:

Planalternativet innebär att tätortsutbyggnaden inte sker upp mot E4, vilket gör att vägens förutsättningar att utvecklas och ta emot mer trafik inte påverkas negativt.

Södra stambanan inkl. Mantorps station:

Planförslaget innebär att ny bebyggelse placeras längs stambanan. Dock föreslås ingen ny bebyggelse inom 50 m från spåren. Förslaget tar också höjd för en ev. förlängning av nuvarande trespårsdel västerut mellan Mantorp och Mjölby. Inom denna bebyggelsefria zon planeras utrymme för en bulleravskärmning. Riksintresset bedöms inte påverkas negativt.

Reservat för Götalandsbanan:

Hela tätorten Mantorp ligger i utkanten av utredningsområdet för Götalandsbanan och därmed påverkar alla alternativ i någon mån riksintresset för Götalandsbanan.

Utredningskorridoren är i höjd med Mantorp ca. 18 km bred. Då järnvägssträckningen i nuläget inte planeras att dras genom tätorterna Mantorp och Mjölby är det mer troligt att

järnvägen får en genare sträckning mellan Linköping och Tranås. Påverkan på riksintresset bedöms därför som mycket litet.

Försvaret

Planförslaget innehåller inte några tankar om byggnader som är högre än 20 – 25 m, vilket är betydligt lägre än de max 45 m som riksintresset avser i sammanhållen bebyggelse, vilket kommunen anser att utbyggnaden av Mantorp utgör. Riksintresset påverkas inte.

Sociala konsekvenser, samt påverkan på människors hälsa

Trafikbuller

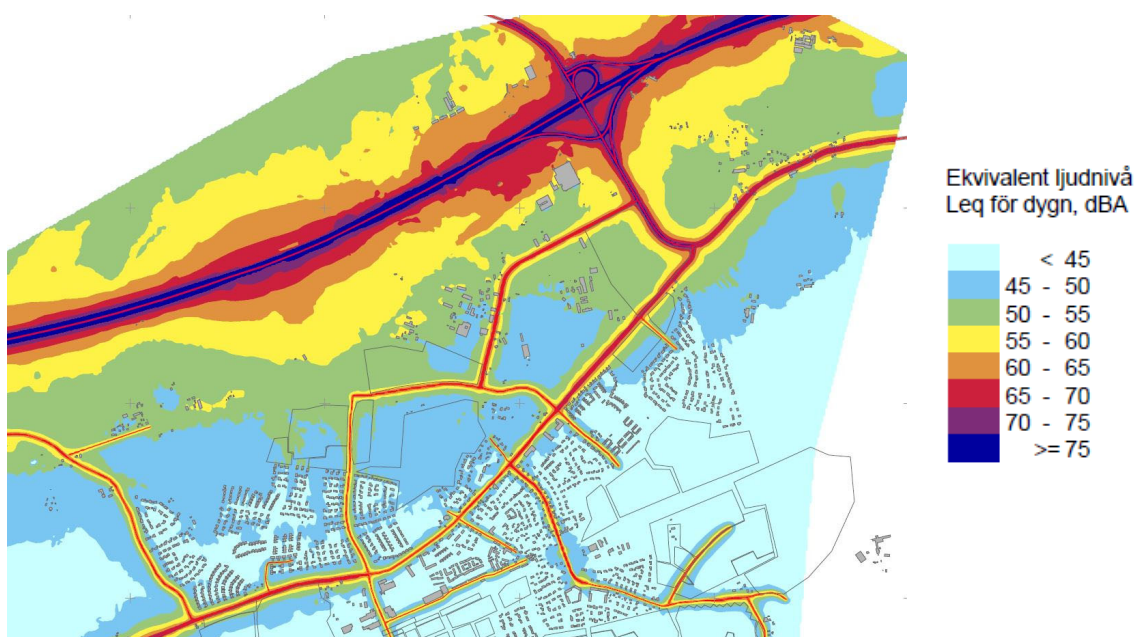
I samrådet konstaterades att planförslaget visade att utbyggnaden söder om järnvägen ledde till att en stor del av utbyggnaden lokaliseras i områden med låg bullerpåverkan. Bullerkonsekvenserna har i detta skede därför istället bedömts i form av påverkan på befintlig bebyggelse.

En jämförelse har gjorts mellan den beräkning av bullersituationen som gjordes 2015 och en beräkning för planförslaget fullt utbyggt med 7 000 invånare i Mantorps tätort. I modellen har dock inte beaktats allmänna trafikförändringar över tid. I analysen har antalet befintliga bostäder som ligger i en miljö som överskrider bullerriktvärdena för befintlig bebyggelse redovisats.

Av tabellen framgår att trafikbullerpåverkan för de befintliga bostäderna i Mantorp inte förändras som en följd av den trafik som alstras av de föreslagna utbyggnadsområdena längs de gator som kartlagts sedan 2015. Detta beror sannolikt i huvudsak på att decibel är en logaritmisk skala vilket gör att en fördubbling av trafikmängderna enbart ökar bullret med ca. 3 dBA. Därmed påverkas bullersituationen i liten utsträckning när ny trafik leds via befintliga huvudgator.

	55-60 dBA	60-65 dBA	65-70 dBA	70-75 dBA
Nuläge	82/ 6%	16/ 1%	5/ 0,4%	
Planförslag	74/ 5%	15/ 1%	3/ 0,2%	1/ 0,1%

Tabell 1: Antal/andel befintliga bostadshus som påverkas av vägtrafikbuller överstigande gällande riktvärden för befintlig miljö i nuläget, respektive med planförslaget fullt utbyggt.



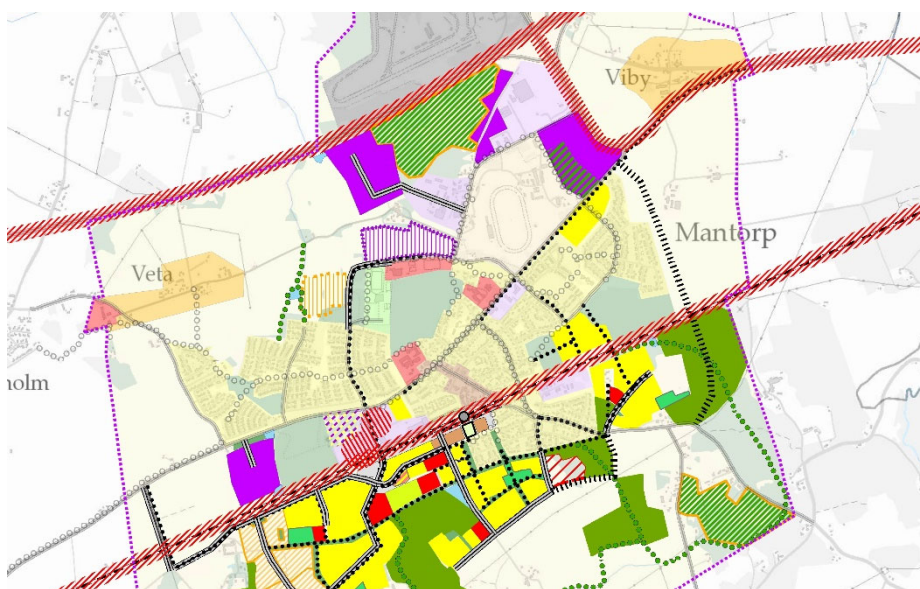
Figur 58: Bullerutbredningskarta för planförslaget.

Risker

För risker kopplade till transporter av farligt gods görs bedömningen om bebyggelse planeras närmare än 50 m från transportvägen eller inte.

För risker kopplade till ammoniakhantering görs bedömningen om bebyggelse planeras inom riskområden framtagna genom beräkningar av riskkonsult. Dessa motsvaras av en yta med 100 m radie kring kondensorn vid Lantmännens anläggning, respektive 120 m radie vid Den svenska matfabrikens anläggning.

Av vidstående karta över planförslaget framgår att i princip ingen bebyggelse är planerad inom de riskzoner som definierats längs de större transportlederna eller verksamheterna.



Figur 59: Planförslagets centrala delar med riskzoner rödmarkerade.

Trafikens barriäreffekter

Gatunätet bedöms ge upphov till stora barriäreffekter om skyltad hastighet är 60 km/h och det är långt till planfria korsningar eller vid skyltad hastighet 40 km/h och mer än 8000 fordon/dygn på gatan.

Gatunätet bedöms ge upphov till måttliga barriäreffekter vid skyltad hastighet 40 km/h och 3000 – 8000 fordon/dygn eller vid skyltad hastighet 30 km/h och mer än 5000 fordon/dygn.

Små barriärer bedöms uppstå vid övriga gator med skyltad hastighet 40 km/h samt vid gator med 30 km/h och 1000 – 5000 fordon/dygn.

Till målpunkter som lågstadieskolor är ambitionsnivån att man så långt möjligt ska kunna gå utan att korsa gator som utgör måttliga barriärer. Detta är inte alltid möjligt att uppnå, men genom åtgärder som ökar fotgängarnas framkomlighet i korsningar kan barriäreffekterna minskas.

Nuläge:

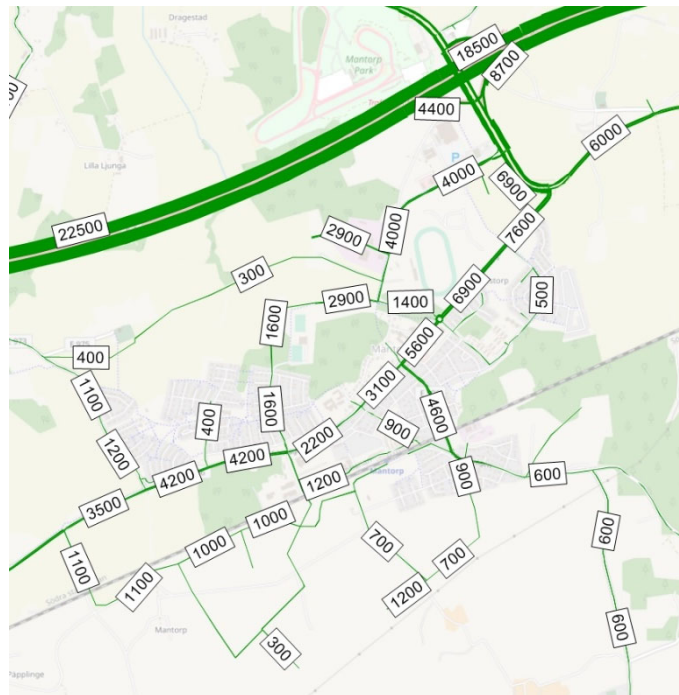
Riksvägens utformning genom tätorten är som en landsväg snarare än den tätortsgata den har blivit. Det påverkar dels den upplevda barriären, dels trafikantbeteendet då den kan locka till högre hastigheter än vad som är tillåtet. Det finns därför anledning att under utbyggnaden av tätorten göra en översyn av vägens utformning så att dess barriäreffekt minskar.

Planförslaget:

Planalternativet innebär att det inte finns 60 km/h skyltade nya gator på sträckor där det finns bostäder på båda sidan om gatan.

Riksvägen som barriär:

Med planförslagets stora utbyggnad av Mantorp på sikt kommer trafiken öka. Riksvägen kommer även på lång sikt att utgöra en trafikbarriär genom samhället. Genom att bygga samman Trumpetarevägen och Skördevägen kan Riksvägen avlastas i centrala Mantorp med ca. 2000 fordon/dygn, vilket skulle minska trafikbarriären påtagligt till måttliga 2000 – 3000 fordon/dygn.



Figur 60: Karta över trafikmängderna i Mantorp när tätorten vuxit till 7 000 invånare.

Trafikmängderna överstiger 4000 fordon på riksvägen väster om Trumpetarevägen, medan de öster om Tollstadsvägen skulle öka från ca. 5500 fordon till ca. 7500 fordon ju längre österut man kommer.

Väster om Trumpetarevägen saknas nya målpunkter söder om riksvägen varvid ingen ny barriäreffekt uppstår. Däremot kan övervägas om en hastighetssäkrad passage bör anordnas i korsningen Riksvägen/Lövskogsvägen för att göra det lättare att nå skogspartiet vid vattentornet.

På Riksvägen öster om Tollstadsvägen finns endast en korsning där det saknas planskild passage. Det är korsningen Riksvägen/Skördevägen. Denna korsning utgör även skolväg. På sikt kan det behövas ytterligare åtgärder i korsningen för att säkerställa en trafiksäker passage.

Riksvägen mellan Trumpetarevägen och Tollstadsvägen bedöms få som mest ca. 3000 fordon/dygn (öster om Häradsvägen). Här uppstår därmed endast små barriäreffekter. Då det är en skolväg bör på sikt alla korsningspunkter vara säkrade till 30 km/h.

Övriga gator:

Tollstadsvägen är skyltad för högst 40 km/h genom Mantorp. Vägen bedöms få ca. 4500 fordon/dygn mellan Riksvägen och Idrottsvägen och drygt 500 fordon/dygn öster om Idrottsvägen. Vägen kommer därmed utgöra en måttlig barriär i Mantorp när tätorten vuxit till 7 000 invånare. En hastighetssäkring i korsningen med Yoldiavägen har byggts. På sikt finns det anledning att studera behovet av ev. ytterligare hastighetssäkrade passager.

Övriga större nya gator, som bedöms komma att skyltas 30 eller 40 km/h, kommer i de flesta fall få färre än 1000 fordon/dygn, vilket innebär att de inte kommer utgöra några barriärer.

Ny uppsamlingsgata längs järnvägen har beräknats få ca. 1000 fordon/dygn, men läget gör att ingen barriär uppstår.

Tillgång till service

Planförslagets inriktning är att skapa förutsättningar för ett nytt centrum med både kommersiell och offentlig service i själva tätorten Mantorp. Detta skulle underlätta vardagslivet för alla mantorpsbor, men särskilt för de som inte har tillgång till bil och därför har svårt att utnyttja servicen vid Depot.

Integrerat boende

Planförslagets inriktning är att skapa en blandning mellan upplåtelseformer och hustyper i de nya utbyggnadsområdena i södra delen av Mantorp. Merparten av flerbostadshusen

planeras vid nytt centrum. Totalt sett bör det kunna skapas en integrerad boendemiljö i tätorten.

Metod

Avgränsningen av alternativ samt huvudsakliga frågeställningar som ska belysas i miljökonsekvensbeskrivningen har efter intern kommunal diskussion även stämts av genom samråd med länsstyrelsen i januari 2019.

Miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats inom Byggnadskontoret, Mjölby kommun. Beskrivningen är baserad på följande underlag:

Trafikbuller

- Trafikbullerutredning, Tyréns 2015 samt ÅF Efterklang 2020

Risikfaktorer

- Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, Länsstyrelsen Stockholm 2016.
- Fördjupad översiktsplan Mantorp, Kompletterande riskbedömning avseende ammoniakhantering, WSP september 2019.

Exploatering av jordbruksmark

- GIS-data avseende produktionsplatser och blockkartor, Jordbruksverket 2018.
- Registrerad hästhållning, Miljökontoret 2018.

Miljökvalitetsnorm för vatten

- Beräkningar av dagvattenföroreningar, Rydjaområdet & Östra Olofstorp. ÅF 2018. Hulje västra verksamhetsområde Tyréns 2020.
- Byggnadskontorets sammanställning av miljödata och förslag till fysiska förbättringsåtgärder för vattendragen, Vattenkartan – VISS, 2020.
- Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, regionala dagvattengruppen, Regionplane- och trafikkontoret 2009.

Klimatpåverkan

- Egna GIS-analyser baserade på stationens läge i tätorten och de olika utbyggnadsalternativen.

Bullerberäkningen är gjord i programvaran SoundPlan.

Beräkningarna av dagvattenföroreningshalter är gjorda i Stormtac för andra planområden i Mantorp och Mjölby. Bebyggelsen i dessa områden, bedöms kunna fungera som typområden och utnyttjas som bas för beräkningar även för översiktsplanen.

Miljöbedömningen avseende påverkan från trafikbuller, riskfaktorer, exploatering av jordbruksmark och klimatpåverkan har gjorts baserat på GIS-analyser.

Övriga konsekvenser av planförslaget

Under denna rubrik beskrivs andra typer av konsekvenser av planförslagets genomförande.

Konsekvenser för nationella, regionala och kommunala mål

Planförslagets genomförande kommer påverka möjligheterna att uppnå ett antal nationella, regionala och kommunala mål.

Urvalet av nationella och regionala mål som konsekvensbeskrivs är gjord med utgångspunkt från den sammanfattande redogörelse som länsstyrelsen överlämnade i samband med kommunens aktualitetsprövning av översiktsplanen samt region Östergötlands yttrande med anledning av denna.

Bostadsförsörjning, Ortsstruktur och utvidgad arbetsmarknadsregion

Planförslaget innehåller utbyggnadsmöjligheter för bostäder som beräknas räcka till ytterligare 3000 invånare i Mantorp. Därtill kommer att ett antal strategiska markreserver för bostadsbebyggelse utpekats i översiktsplanen.

Planeringen sker i en ort med regional pendeltågstrafik och stor inomregional pendling. Därmed ger planen goda förutsättningar för att bidra till att skapa en utvidgad bostads- och arbetsmarknadsregion i Östergötland baserad på hållbara transportslag.

Utbyggnadsförslaget är utformat för att stärka förutsättningarna för tågpendling och för ett lokalt servicenav i anslutning till stationen.

Sammantaget bedöms planförslaget kunna bidra till regional tillväxt och bostadsförsörjning.

Regionala miljömål/åtgärdsprogram

I länsstyrelsens regionala miljömålsarbete har ett antal teman och åtgärdsområden lyfts fram. Vissa av dessa har tydligare koppling mot den fysiska planeringen och har därför belysts här.

Växter och djur: Bevara och utveckla natur- och kulturvärden & biologisk mångfald i staden

Översiktsplaneförslaget innebär att befintliga naturmiljöer med höga värden enligt kommunens naturvårdsprogram i stort sett undviks vad avser nya utbyggnadsområden.

Veta och Viby kyrkbyar som utgör kulturmiljöer av regionalt intresse undantas från större utbyggnadsområden och får bibehålla sitt läge i jordbrukslandskapet.

Sammantaget bedöms planförslaget bidra till att bevara natur- och kulturvärdena i och kring Mantorp.

Skog och odling: Brukningsvärd jordbruksmark i översiktsplanen

I arbetet med översiktsplanen har en analys gjorts avseende hur olika planeringsalternativ påverkar exploateringen av brukningsvärd jordbruksmark. En närmare analys av påverkan redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen från samrådsskedet.

Människan i miljön: Planering för minskat transportbehov och ökad andel gående och resande med kollektivtrafik och cykel

Översiktsplanens inriktning där Mantorps tillväxt sker så nära stationen som möjligt skapas förutsättningar att öka andelen resor där bil inte behövs i vardagen, framför allt arbetspendlingen. Då merparten av arbetsplatserna ligger på annan ort innebär dock en utbyggnad av mindre orter i länet att det totala transportbehovet ökar.

Människan i miljön: Hänsyn till klimatanpassningsbehovet

I översiktsplanens struktur har ytor för öppen dagvattenhantering identifierats och gatustrukturen har anpassats till de naturliga avrinningsvägarna. Detta i ett led att anpassa den nya bebyggelsestrukturen till ett förändrat klimat med kraftigare regnväder.

Översiktsplanens struktur är så gles att det på de flesta platser är nära till natur eller park och där merparten av bebyggelsemiljöerna inrymmer trädgårdar och gårdar som ger möjlighet till skuggande plantering. På så sätt bör även det förändrade klimatets ökade frekvens av värmeböljor kunna hanteras.

Planindikatorer för uppfyllelse av kommunmål

Här finns en livskraft i alla kommundelar med Mjölby som en stark centralort.

Planindikator:

Det finns ett liknande serviceutbud, en basservice, i de tre större tätorterna: Vårdcentral, tandläkare, apotek, drivmedelsförsäljning, livsmedelsbutik/postombud/utlämningsställe, restaurang, vårdboende, skola, idrott & rekreation, kulturliv, ungdomsgård. För att uppnå detta bedöms tätorterna långsiktigt behöva ha minst 5-6000 invånare.

Uppfyllelse:

Planförslaget innebär en möjlighet att utveckla Mantorp till en tätort med 7 000 invånare. Planindikatorn anses uppfylld.

Det finns ett stort urval av attraktiva bostäder med olika boendeformer, lägen och prisnivåer. Ett utbud som är tilldragande för människor i olika livssituationer.

Planindikatorer:

Attraktiva boendemiljöer kännetecknas av:

- Trygghetsupplevelse
- Närhet till viktiga målpunkter, grönområden, kommunikationer & service
- Fritt från buller och trafikstörningar
- Bra rykte
- Småskalighet

- Möjlighet att individualisera det egna boendet

Ett utbud som passar många grupper och skeden i livet:

- Olika lägenhetsstorlekar
- Olika upplåtelseformer
- Olika prisnivåer
- Tillgängliga bostäder

Om vi vill att alla områden ska kunna passa de flesta:

- Områden bör byggas ut över tid och komplementbyggande i befintliga områden är positivt.
- Områden bör byggas ut av flera olika aktörer och i små tilldelningar.

Uppfyllelse:

Planen innebär att de flesta nya bostäderna får närhet till viktiga målpunkter och service och blir fria från buller och trafikstörningar. I översiktsplanen föreslås en småskalig struktur med blandning av olika bostadstyper. Utbyggnaden föreslås ske etappvis och, där kommunen äger marken, genom tilldelning av mark till många olika aktörer.

Våra attraktiva förskolor och skolor är eftertraktade

Planindikator:

Förskolor och låg- och mellanstadieskolor med bra utemiljöer, stabila personalgrupper, bra gemensamma funktioner, men inte anonyma.

För nya enheter kan följande användas som inriktning för storleken

- 70-120 barn i förskola
- 350 barn i LM-skola

Uppfyllelse:

Planens markreservationer för skolor och förskolor innebär att tillräckliga friytor (30 m²/barn) skapas för barnens lek och i eftersträövade enhetsstorlekar.

En hållbar tillväxt med ett näringsliv i världsklass

Planindikator:

En fungerande pendling med Östgötapendeln förutsätter att arbetsplatserna och bostäderna ligger nära stationerna.

- Arbetsplatser bör så långt möjligt lokaliseras inom 500 m från stationen.
- Bostäder bör så långt möjligt ligga inom 1 km från stationen.

Uppfyllelse:

Planen innebär att i princip alla nya arbetsplatsområdena tillkommer 1-2 km från stationen,

varav merparten 1,5 -2 km från stationen, men att ca. 60 % av de nya bostäderna tillkommer inom 1 km och 95 % inom 1,5 km från stationen.

Det mesta finns inom bekvämt avstånd och är tillgängligt för alla.

Planindikatorer:

- Park: 400 m (5 min promenad – viktig gräns för användandet)
- Lekplats: 500 m (6 min promenad)
- Förskola: 1 km (12-13 min promenad, 4 min cykel)
- LM-skola: 1,5 km (20 min promenad, 6 min cykel)
- Livsmedelsbutik: 1,5 km (20 min promenad, 6 min cykel)
- Pendeltågsstation: 1 – 1,5 km (4 – 6 min cykel)

Uppfyllelse:

- Översiktsplanens struktur innehåller närparker med möjlighet att inrymma lekplatser så att alla nya bostadsområden får högst 400 m till närmaste närpark.
- Strukturen innebär också att alla nya bostadsområden har högst 1 km till förskola och högst 1 km till LM-skola (med undantag för Furuträdsområdet där avståndet blir 1,5-2 km).
- Med undantag för de nordöstligaste delarna av Östra Olofstorp och kvarteren vid Körbärsstigen och Slånbärsstigen är avståndet till tänkt centrum och stationen mindre än 1,5 km i nuvarande Mantorp. Tillkommande bostadsbebyggelse kommer till 95% ligga närmare än 1,5 km från stationen.

Ingen upplever det otryggt att röra sig ute på gator och torg dygnet alla timmar

Planindikator trygga platser:

- Lättorienterade – förståeliga gatustrukturer & entréer mot gatan
- Befolkade – stråk där många rör sig, målpunkter dit folk ska, platser att stanna till vid, platser att röra sig på
- Överblickbara – luftiga, som är under uppsikt från bostäder, belysta
- Utformade med tydliga gränser mellan allmänna och privata zoner
- Utformade med möjlighet att ta sig undan/alternativa vägar
- Välskötta

Uppfyllelse:

Stora delar av planindikatorerna är svåra att följa upp i ett översiktligt planskede.

Planförslagets struktur är tänkt med tydliga gatustrukturer och entréerna vända mot gatorna. Merparten av målpunkterna är placerade samlat längs genomgående stråk.

En miljö som håller i längden

Planindikator avseende att våra resurser i skog, slätt och vatten förvaltas väl:

- Värna om jordbruksmarken i samband med tätorternas utbyggnad

Uppfyllelse:

En analys av påverkan på jordbruksmarken har gjorts, se miljökonsekvensbeskrivningen.

Planförslaget har så långt möjligt utformats för att undvika exploatering av de största åkerpartierna.

Planindikatorer klimatanpassade och energieffektiva transporter:

- För längre resor är Östgotapendeln ryggraden för ett hållbart dagligt resande.
- Verka för att utveckla den anslutande kollektivtrafiken till och från pendeln.
- För korta resor (<3 km i tätorterna) bör cykeln bli ett förstahandsval.
- Bättre och genare cykelbanestråk och cykelparkeringar
- Kortare och säkrare vägar till skola och förskola kan minska skjutsandet med bil
- Bättre vinterväghållning
- Tids- och avgiftsreglering av parkeringar i centrum kan minska bilpendlingen.
- Pendlarparkeringar vid stationer och andra viktiga hållplatser kan minska bilpendlingen.

Uppfyllelse:

- Översiktsplanens utbyggnadsområden är lokaliserade för att så stor andel som möjligt ska ha så nära som möjligt till stationen.
- Gena cykelstråk leder till stationen och de nya skolorna och fritidsanläggningarna samt flera nya förskolor nås via i princip bilfria cykelstråk.
- Utrymme för ytterligare pendlarparkeringar har reserverats vid stationen.

Ekonomiska konsekvenser

Utbyggnaden av Mantorps tätort söder om järnvägen förutsätter ett antal större kommunala investeringar. Flera av dessa kommer falla ut inför respektive utbyggnadsetapp, primärt knutna till skolutbyggnad och planskild passage järnvägen.

Utbyggnaden av lokalgator och mindre parker bedöms i första hand belasta exploateringen. Större investeringar i infrastruktur och kommunala verksamheter kommer påverka kommunens investeringsbudget. Utbyggnadstakten kommer påverkas av såväl marknadens efterfrågan som kommunens ekonomi.

Hur kommunen ska hantera ekonomin i samband med den etappvisa utbyggnaden kommer behöva utredas närmare inför genomförandeskedena.

Uppföljning

Trafikbuller

Kommunen genomför återkommande kartläggningar av trafikbullersituationen i hela kommunen. Med hjälp av denna kartläggning finns det bra möjligheter för kommunen att följa upp hur trafikutvecklingen påverkar trafikbullersituationen.

Med den kartläggning som gjorts i samband med översiktsplanen har kommunen fått ett underlag som visar längs vilka gatusträckningar som den planerade bebyggelsen leder till ökad trafik som leder till att gällande riktvärden kommer att överskridas. Med detta

underlag kan kommunen i kommande detaljplaneprojekt utvidga bullerutredningarna till att omfatta även känsliga miljöer längs berörda gatuavsnitt och också belysa eventuellt behov av åtgärder i befintliga bostadsmiljöer.

MKN vatten

Kommunen kommer i kommande detaljplaner genomföra dagvattenutredningar. Dessa kommer klargöra fördröjningsbehov samt föroreningshalter och totala föroreningsnivåer från respektive detaljplaneområde. På så sätt blir det möjligt att kontinuerligt säkerställa att utbyggnadsområdena inte leder till högre utsläppshalter än vad kommunen lagt fast som acceptabla nivåer i sina riktlinjer för dagvatten.

Vad är en översiktsplan

Innehållet i detta avsnitt är hämtat från Boverkets hemsida.

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är kommunens avsiktsförklaring om hur den fysiska miljön bör användas, utvecklas och bevaras. Den är därmed ett viktigt politiskt måldokument. Planen ska både vara strategisk och vägledande för beslut i plan- och lovärenden. Översiktsplanen beslutas av kommunfullmäktige.

Översiktsplanens funktion

En strategisk plan mot en hållbar framtid

Översiktsplanen har en viktig roll som måldokument och vägvisare mot en hållbar framtid och ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. I översiktsplanen skapas förutsättningar för en långsiktigt hållbar samhällsstruktur som inte enbart ger miljömässig nytta utan också sociala och ekonomiska fördelar.

Planen samordnar olika sektorsintressen och underlättar kommunens planering och utbyggnad av infrastruktur, service och bostäder. Översiktsplanen fungerar därmed som kommunens verktyg i den interna handläggningen och samordningen samt i dialogen med andra aktörer i samhällsbyggandet. Översiktsplanen fungerar också som plattform för kommunens medverkan i den regionala utvecklingsplaneringen.

En vägledande plan för efterföljande planering och beslut

Översiktsplanen är ett viktigt underlag vid prövning av plan-, lov- och tillståndsärenden, men också för företag som letar lämplig plats för sin verksamhet. Med en väl genomarbetad, förankrad och aktuell översiktsplan kan även oförutsedda förändringsanspråk hanteras i ett helhetsperspektiv.

En aktuell översiktsplan med tydliga ställningstaganden underlättar detaljplanering, bygglovhantering och andra tillståndsprövningar. Översiktsplanen är vägledande för detaljplanering och för bygglovprövning utanför detaljplanelagt område.

Genom en aktiv dialog med såväl allmänhet som mer direkt berörda parter kan viktiga frågor diskuteras tidigt i planprocessen.

Kommunernas översiktsplanering är det viktigaste instrumentet för dialog (mellan kommun och stat) kring riksintressena. Det är först i översiktsplanen som konsekvenserna av ett riksintresseanspråk tydliggörs och hur påverkan blir i förhållande till andra allmänna intressen. I översiktsplanen ska kommunen redovisa hur man har tagit hänsyn till riksintressena så att dessa inte påtagligt skadas.

Översiktsplanens betydelse för andra aktörer

Översiktsplanen används som underlag av andra myndigheter och aktörer i samhällsbyggandet. Den är till exempel ett obligatoriskt underlag som Trafikverket ska ta hänsyn till vid planering av nya vägar och järnvägars sträckning. Översiktsplanen är också ett underlag för myndigheter som prövar tillstånd enligt miljöbalken.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men är ett betydelsefullt underlag för domstolar vid överprövning av detaljplaner och bygglov. Kommunen bör tydligt motivera sina ställningstaganden i översiktsplanen för att ge stöd vid domstolarnas prövningar.

För näringslivet, exempelvis bygg-, industri-, handels- och vindkraftsföretag, är planen ett viktigt underlag när de ska bedöma var det är lämpligt att etablera sin verksamhet. För allmänheten ger översiktsplanen information om kommunens utvecklingsplaner och vilka områden och miljöer som kommunen särskilt vill värna om.

Innehållet i översiktsplanen kan inte överklagas eftersom översiktsplanen inte är juridiskt bindande.

Översiktsplanens innehåll

Mark- och vattenanvändning

Grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden ska framgå av översiktsplanen. Detta görs lämpligast på en karta. Hur detaljerad och specificerad redovisningen ska vara avgör kommunen själv. Det blir allt vanligare att kommunerna väljer att redovisa mångfunktionell användning, till exempel stadsbebyggelse i stället för en uppdelning i bostadsområden och verksamhetsområden. För att möjliggöra etablering av verksamheter som kan vara störande finns det dock ofta skäl att särredovisa verksamhetsområden där bostäder inte bör tillåtas.

Den byggda miljön

I översiktsplanen ska kommunen visa sina ställningstaganden för hur den byggda miljön som bland annat omfattar bebyggelse, anläggningar, vegetation och parker, ska utvecklas, bevaras och användas i framtiden. Översiktsplanen ska ange utgångspunkter och riktlinjer för lokalisering och utformning av den byggda miljön till stöd för efterkommande planläggning och lovgivning.

Strategisk miljöbedömning

I en översiktsplan anges normalt förutsättningar för sådana verksamheter som alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan, till exempel tätortsbebyggelse och anläggande av industriområden och vägar. Därför ska översiktsplanen i de allra flesta fall miljöbedömas. Då ska det finnas en miljökonsekvensbeskrivning i planhandlingarna.

Övrigt

Organisation

Kommunstyrelsen utgör politisk styrgrupp för översiktsplanen.

Strategisk planberedning utgör styrgrupp på tjänstemannanivån.

Översiktsplanen har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av:

- Magnus Hultegård, Planarkitekt Byggnadskontoret, projektledare
- Caroline Gyllemark, Planarkitekt Byggnadskontoret
- Ketil Kindestam, Mark- och exploateringsingenjör Kommunstyrelsens förvaltning
- Håkan Sylvan, Mark- och exploateringsingenjör Kommunstyrelsens förvaltning
- Jörgen Svensson, Utredningsingenjör Service- och teknikförvaltningen
- Åsa Blomqvist, Stadsträdgårdsmästare, Service- och teknikförvaltningen
- Joel Runn, Trafikingenjör, Service- och teknikförvaltningen
- Marika Tano, Planarkitekt, Byggnadskontoret

För arbetet har också funnits en projektgrupp bestående av:

- Jenny Asp Andersson, Miljöchef Miljökontoret
- Anna Carpholm, Kommunekolog Miljökontoret
- Thomas Kinell, Utbildningsstrateg Utbildningsförvaltningen
- Magnus Norrbom, Kulturstrateg Kultur- och fritidsförvaltningen
- Håkan Davidzon, Utvecklingsledare Omsorgs- och socialförvaltningen
- Torbjörn Karlsson, Brandinspektör Räddningstjänsten
- Magnus G Johansson, Driftschef VA Service- och teknikförvaltningen
- Mats Spång, Bygglovshandläggare Byggnadskontoret
- Åsa Carlberg, Klimatstrateg Kommunstyrelsens förvaltning
- Michael Agu, Näringslivsutvecklare Kommunstyrelsens förvaltning
- Ann-Christine Svensson, Verksamhetscontroller Kommunstyrelsens förvaltning

Referenser

- Vision 2025
- Bostadsförsörjningsprogram
- Översiktlig geoteknisk bedömning för ytlig grundläggning i Mantorp, Tyréns 2019.
- Mantorp, Inför fördjupning av översiktsplan, arkeologisk utredning etapp I, Östergötlands museum Rapport 2019:9
- Mantorp Kompletterande utredning Östergötlands museum Rapport 2020:38
- FÖP Mantorp: Trafikanalys i Visum, Ramböll 2019 & 2020
- Trafikbuller Översiktsplan Mantorp, ÅF 2019 & 2020
- Fördjupad översiktsplan Mantorp, Kompletterande riskbedömning avseende ammoniakhantering, WSP 2019
- Trafikbullerkartläggning av Mjölby kommun, Tyréns 2015.
- Bullerkartläggning av Mjölby kommun, Ingemansson Technology 2004.
- Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, Regionplane- och trafikkontoret, 2009
- Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, Länsstyrelsen Stockholm, 2016.



Mjölby kommun
c/o Byggnadskontoret
595 80 Mjölby

Granskning fördjupad översiktsplan för Mantorp, Mjölby kommun

Mjölby kommun har översänt granskning av fördjupad översiktsplan för Mantorp enligt 3 kap 14§ PBL. Handlingarna innehåller planbeskrivning, plankarta, miljökonsekvensbeskrivning och samrådsredogörelse. Utöver det har Mjölby kommun även bifogat trafikutredning, bullerberäkning för biltrafik och idéskisser för nytt centrum i Mantorp.

Länsstyrelsen ska under granskningstiden avge ett granskningsyttrande över planförslaget enligt 3 kap 16§ PBL. Av yttrandet ska det framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken,
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Lag (2020:76).

Länsstyrelsens synpunkter

Allmänt

Länsstyrelsen bedömer att planen följer bestämmelserna i 3 kap 3-6§§ plan- och bygglagen om översiktsplaners utformning och innehåll. Planen kommer att bli värdefull för fortsatt planering och prövning.

Avseende de frågor som Länsstyrelsen särskilt har att bevaka har Länsstyrelsen följande synpunkter om planförslaget.

Riksintressen

Planförslaget berörs av riksintressen för kommunikation och totalförvar.



Kommunikationer

Planområdet omfattas av riksintressena E4, Södra stambanan inklusive Mantorps station samt korridoren för Götalandsbanan. Länsstyrelsen anser att planförslaget tillgodoser riksintresset för kommunikationer på ett tillfredsställande sätt. Trafikverket har meddelat att de inte har några synpunkter på förslaget.

Totalförsvar

Planområdet omfattas av MSA-området samt stoppområde för höga objekt för Malmens flottflygplats. Länsstyrelsen anser att planförslaget tillgodoser och inte påtagligt skadar riksintresset. Länsstyrelsen delar kommunens synsätt att de planerade utbyggnadsområdena i anslutning till stationen bör ses som sammanhängande bebyggelse och därigenom möjliggöra att bebyggelsen över 20 meters höjd kan tillåtas.

Miljökvalitetsnormer

Planen motverkar inte möjligheten att följa gällande miljökvalitetsnormer.

Mellankommunal samordning

Länsstyrelsen har inget att erinra mot planen avseende mellankommunal samordning.

Risk för olyckor, översvämningen eller erosion

Under samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter om att planen bör anpassas för att kunna hantera större skyfall som 100-årsregn. Länsstyrelsen anser fortsatt att det är viktigt att bebyggelsen i den kommande planeringen anpassas för att inte skadas vid 100-årsregn.

Övrigt

Länsstyrelsen har under beredningen av detta yttrande efterfrågat synpunkter från Försvarmakten, Skogsstyrelsen och Trafikverket.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Ann Holmlid med samhällsplanerare Jonas Nygren som föredragande. I den slutliga handläggningen har också samhällsbyggnadsdirektör Jan Persson, klimatanpassningssamordnare Caroline Rydholm, miljöskyddshandläggare Maria Lindqvist, vattenhandläggare Weronica Klasson samt handläggare skydd mot olyckor Robert Wenemark medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Kopia till

Trafikverket
Försvarmakten
Skogsstyrelsen



LÄNSSTYRELSEN
ÖSTERGÖTLAND

Yttrande
2021-05-25

sid 3 (3)
401-5211-2021

Bilagor

Skogsstyrelsens yttrande -2021-05-05



Mjölby kommun

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

Världsvan
& Hemkär