

Mjölby kommun, Arbetsutskott 2025-05-05

§ 79

Diarienummer: KS/2021:273

Granskning av detaljplan i Mantorp ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.)**Bakgrund**

Samhällsbyggnadsnämnden avser att upprätta en detaljplan för ett nytt centrumområde i Mantorp. Syftet med planen är att skapa förutsättningar för ett nytt centrum och fortsatt utbyggnad av tätorten.

Under försommaren 2023 genomfördes plansamråd för hela det tilltänkta centrumområdet. Nu genomförs granskning av en första etapp som avser en ny bro över järnvägen med tillhörande gatunät. Granskningen pågår fram till och med den 4:e maj 2025. Kommunstyrelsen fattade genom § 60/ 2025-03-26 beslut om att godkänna exploateringskalkyl för detaljplanen i Mantorp för ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.).

Sammanfattning

I den översiktsplan som antogs för Mantorp 2021 planeras en utbyggnad av tätorten som ska ökas till 7 000 invånare. Ett första steg i förverkligandet av detta är att planlägga för ett nytt centrum i anslutning till järnvägsstationen, söder om järnvägen, med vårdcentral, butikslokaler, skolor, en stadspark och bostäder.

För att möjliggöra detta ser kommunen behovet av att, som en första etapp, ordna med en ny bro över järnvägen och ett gatunät som kopplar samman bron med befintliga gator.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, 2025-04-04

Granskning av Detaljplan i Mantorp ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 mfl)

Kommundirektören redogör för ärendet

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

1. Kommunstyrelsen ställer sig bakom planförslaget för detaljplan i Mantorp för ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.).

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Samhällsbyggnadsnämnden
Akten



Kommunstyrelsens förvaltning

Datum 2025-04-04
Diarienummer KS/2021:273

Handläggare
Anton Jidskog

Kommunstyrelsen

Granskning av detaljplan i Mantorp ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.)

Bakgrund

Samhällsbyggnadsnämnden avser att upprätta en detaljplan för ett nytt centrumområde i Mantorp. Syftet med planen är att skapa förutsättningar för ett nytt centrum och fortsatt utbyggnad av tätorten.

Under försommaren 2023 genomfördes plansamråd för hela det tilltänkta centrumområdet. Nu genomförs granskning av en första etapp som avser en ny bro över järnvägen med tillhörande gatunät. Granskningen pågår fram till och med den 4:e maj 2025. Kommunstyrelsen fattade genom § 60/ 2025-03-26 beslut om att godkänna exploateringskalkyl för detaljplanen i Mantorp för ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.).

Sammanfattning

I den översiktsplan som antogs för Mantorp 2021 planeras en utbyggnad av tätorten som ska ökas till 7 000 invånare. Ett första steg i förverkligandet av detta är att planlägga för ett nytt centrum i anslutning till järnvägsstationen, söder om järnvägen, med vårdcentral, butikslokaler, skolor, en stadspark och bostäder.

För att möjliggöra detta ser kommunen behovet av att, som en första etapp, ordna med en ny bro över järnvägen och ett gatunät som kopplar samman bron med befintliga gator.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, 2025-04-04

Granskning av Detaljplan i Mantorp ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 mfl)

Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen ställer sig bakom planförslaget för detaljplan i Mantorp för ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.).

—

Beslutet skickas till
Samhällsbyggnadsnämnden
Akten

Tjänsteskrivelse

Datum 2025-04-04
Diarienummer KS/2021:273

Kommunstyrelsens förvaltning

Andreas Capilla
Kommundirektör

Datum
2025-04-02

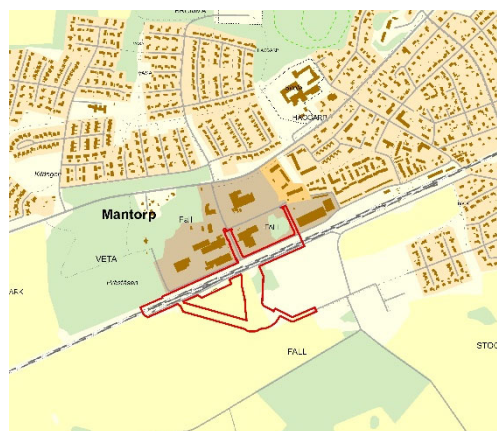
Diarienummer
SBN: 2025:80

Handläggare
Magnus Hultegård
Tel. 010-234 51 86

Remissinstanser enligt sändlista

Granskning av Detaljplan i Mantorp ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1)

Samhällsbyggnadsnämnden avser att upprätta en detaljplan för ett nytt centrumområde i Mantorp. Under försommaren 2023 genomfördes plansamråd för hela det tänkta centrumområdet. Nu genomförs granskning av en första planetapp. Den aktuella planetappen avser en ny bro över järnvägen med tillhörande gatunät. Planområdet är i huvudsak beläget söder om järnvägen.



Planens syfte är att skapa förutsättningar för ett nytt centrum i Mantorp och en fortsatt utbyggnad av tätorten genom att förstärka gatustrukturen i Mantorp med en ny bro över järnvägen och ett gatunät som kopplar samman bron med befintliga gator.

Planändringen bedöms överensstämma med gällande översiktsplan och bedöms inte ge upphov till betydande miljöpåverkan.

Ärendet handläggs enligt plan- och bygglagens regler för utökat förfarande för detaljplaner. Förslaget är nu utställt för granskning och det är möjligt att lämna synpunkter på förslaget.

Här är vi nu



Granskningen pågår till och med **den 4:e maj 2025**. Granskningshandlingarna består av en plankarta med bestämmelser, en planbeskrivning och en samrådsredogörelse.

Datum
2025-04-02

Diarienummer
SBN: 2025:80

De fullständiga planhandlingarna finns under granskningshandlingarna tillgängliga på följande platser:

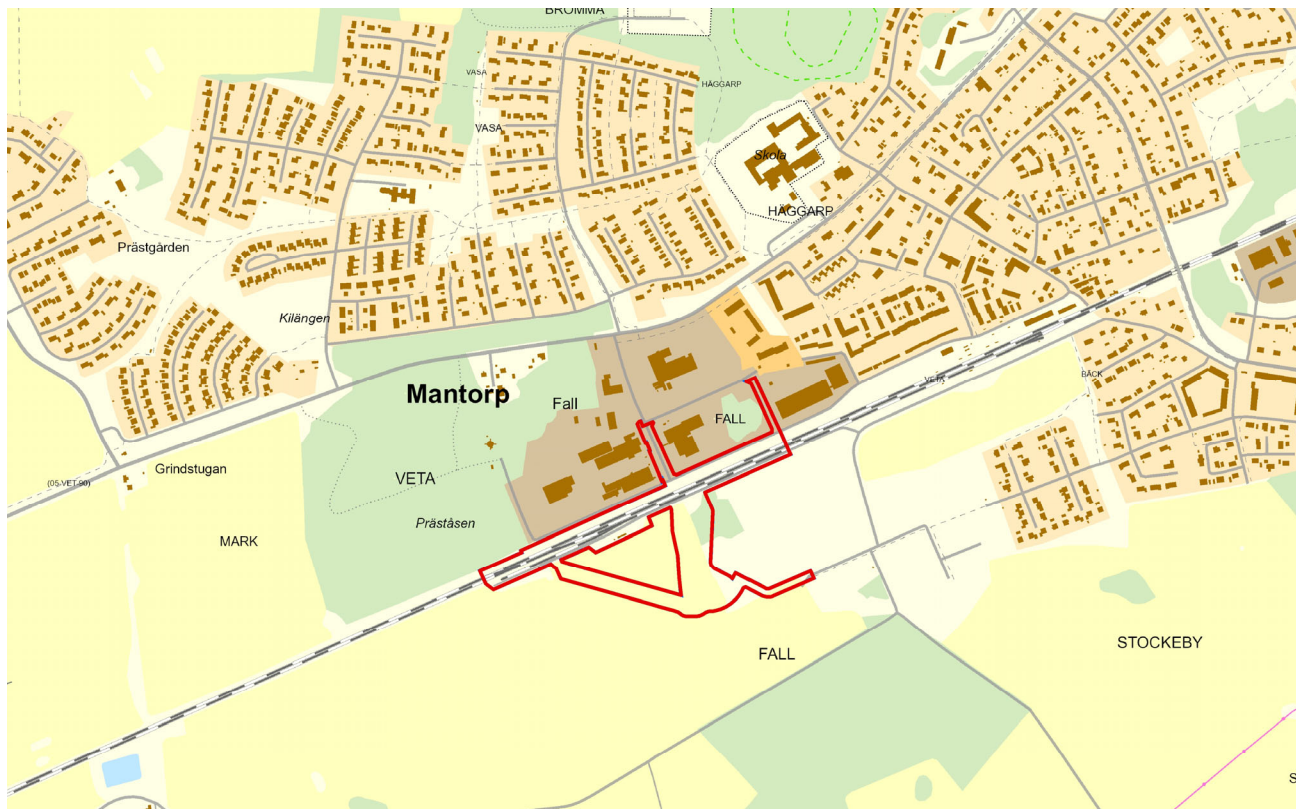
- Kommunens hemsida för detaljplanen:
(hemsidan nås genom att scanna QR-koden)
- Stadshusets entré: Burensköldsvägen 11-13.
- Biblioteket i Mantorp



Har ni har några frågor om förslaget är ni välkomna att kontakta planhandläggaren.

Magnus Hultegård
telefon 010-234 51 86,
e-post magnus.hultegard@mjolby.se

Synpunkter på planförslaget lämnas skriftligen till Samhällsbyggnadsnämnden, 595 80 Mjölby eller samhallsbyggnad@mjolby.se senast **den 4:e maj 2025**. Den som inte skriftligen framfört sina synpunkter senast under granskningstiden kan förlora rätten att senare överklaga beslutet att anta detaljplanen.



Planbeskrivning

Detaljplan i Mantorp

för ny bro över järnvägen
(del av Fall 1:1 m.fl.)

Världsvan
& Hemkär

Om detaljplanen

Vad är en detaljplan?

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

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

Detaljplanens handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta i storlek A1 i skala 1:2000
- Planbeskrivning och undersökning (detta dokument)
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning *
- Samrådsredogörelse *

Planhandlingarna finns under samrådstiden tillgängliga i stadshusets entré, Burensköldsvägen 11. De finns även på biblioteket i Mantorp, Häradsvägen 7. Handlingarna finns dessutom på kommunens webbplats www.mjolby.se/planer. Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av GDPR (Allmän dataskyddsförordning).

Handläggare

Frågor om planen kan ställas till planarkitekt Magnus Hultegård

Telefon: 010 – 234 51 86

E-post: magnus.hultegard@mjolby.se

Synpunkter

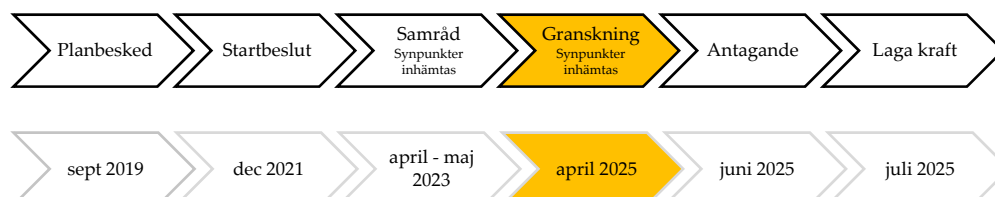
Skriftliga synpunkter på detaljplanen under granskningsskedet lämnas till Samhällsbyggnadsnämnden, Mjölby kommun, 595 80 Mjölby eller samhallsbyggnad@mjolby.se

Detaljplaneprocess och tidplan

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

Planen befinner sig i granskningsskedet.

Tidplanen är preliminär och kan förändras under planarbetets gång.



Sammanfattning

Mantorp är en attraktiv ort att bosätta sig i. Det gör att befolkningen ökar och därmed även behovet av service. I den översiktsplan som 2021 antogs för Mantorp skisseras utbyggnaden till en ort med 7 000 invånare. Ett första steg i förverkligandet av detta är att planlägga för ett nytt centrum med vårdcentral, butikslokaler, skolor, en stadspark och bostäder. För att nå nytt centrum föreslås en ny bro över järnvägen i Trumpetarevägens förlängning. Stationsvägen kommer att stängas av för biltrafik i höjd med stationen så att trafiken i huvudsak istället kommer att föras via den nya bron.

Samråd hölls våren 2023 om ett planförslag för hela detta område. Inför granskningen har planområdet delats upp i flera delar. Den här detaljplanen behandlar den nya bron över järnvägen samt anslutande gatunät för denna. Uppdelningen beror på att de olika delarnas genomförande har olika tidplaner. Först ut är bron som planeras byggas under 2026-2027, med en strikt tidplan för att möjliggöra en lansering av bron över järnvägen under en vecka i 2027 när järnvägen ändå kommer vara avstängd till följd av andra åtgärder i landet.

Detaljplanen stämmer väl med kommunens fördjupning av översiktsplanen, antagen 2021. Detaljplanen är också förenlig med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken. Någon betydande miljöpåverkan bedöms inte uppstå som en följd av planen.

Stadsbyggnadskontoret

Magnus Hultegård

Planarkitekt

Innehåll

OM DETALJPLANEN	2
VAD ÄR EN DETALJPLAN?	2
DETALJPLANENS HANDLINGAR	2
HANDLÄGGARE.....	2
SYNPUNKTER	2
DETALJPLANEPROCESS OCH TIDPLAN.....	2
SAMMANFATTNING.....	3
BAKGRUND	5
PLANENS SYFTE OCH MÅL.....	5
PLANDATA.....	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	6
ÖVERSIKTLIGA PLANER.....	6
DETALJPLANER, OMRÅDESBESTÄMMELSER ETC.	7
FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAPITLET MILJÖBALKEN	7
FÖRORDNANDEN ETC.....	8
DETALJPLANENS INNEBÖRD	9
BEBYGGELSE.....	9
NATURMILJÖ.....	9
KULTURMILJÖ OCH ARKEOLOGI	11
SOCIALA ASPEKTER	11
GATOR OCH TRAFIK.....	12
MILJÖ- OCH RISKFAKTORER	15
TEKNISK FÖRSÖRJNING	16
AVVÄGNINGAR OCH HÄNSYN TILL MOTSTÅENDE INTRESSEN	18
GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	19
ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	19
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER.....	21
EKONOMISKA FRÅGOR	22
UNDERSÖKNING – BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING	23
VAD ÄR EN UNDERSÖKNING? VAD ÄR BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN?	23
SLUTSATS OCH STÄLLNINGSTAGANDE.....	23
ÖVRIGT	24
REFERENSER.....	24
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	24
PLANKARTA.....	26
PLANBESTÄMMELSER.....	27
FASTIGHETSKONSEKVENSKARTOR.....	28

Bakgrund

Kommunen antog hösten 2021 en ny fördjupning av översiktsplanen för Mantorps tätort. Som en viktig del i denna föreslås ett nytt centrum i anslutning till järnvägsstationen, söder om järnvägen. För att möjliggöra ytterligare bebyggelse söder om järnvägen har kommunen sett ett behov av att ordna med en ny bro över järnvägen.

Planens syfte och mål

Planens syfte är att skapa förutsättningar för ett nytt centrum i Mantorp och en fortsatt utbyggnad av tätorten genom att förstärka gatustrukturen i Mantorp med en ny bro över järnvägen och ett gatunät som kopplar samman bron med befintliga gator.

Plandata

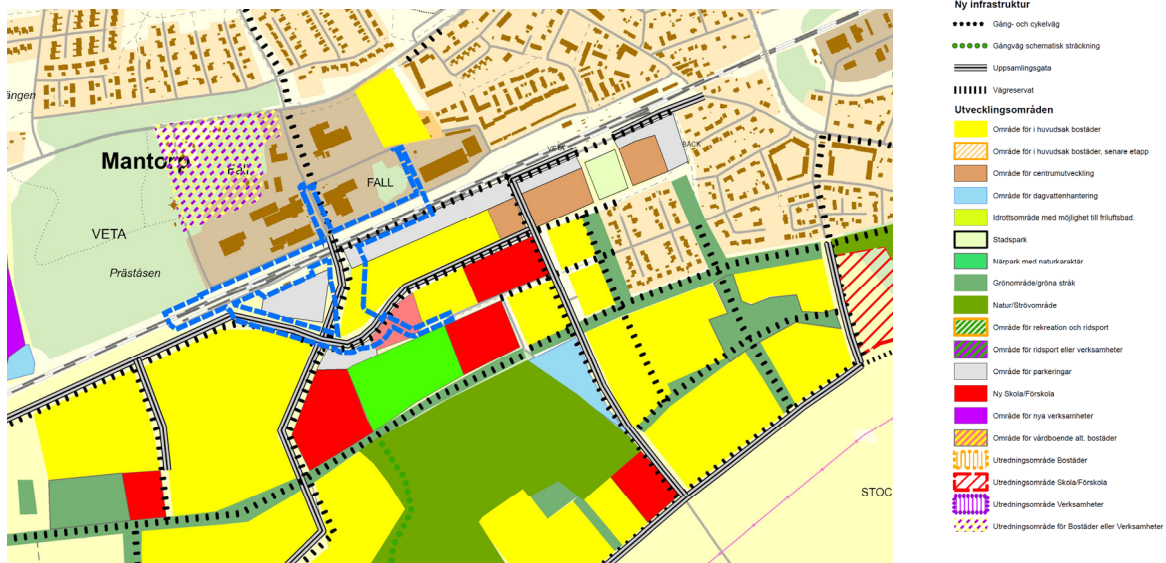
Planområdet är beläget centralt i Mantorp, på ömse sidor om järnvägen. Området är ca. 5,5 hektar stort. Fastigheterna Fall 1:1 och Fall 1:24 ägs av Mjölby kommun. Fastigheten Veta 6:1 ägs av Trafikverket. Övriga fastigheter är privatägda.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Aktuellt område omfattas av *Mantorp – fördjupning av översiktsplanen* som antogs hösten 2021. Översiktsplanen redogör för kommunens framtida mark- och vattenanvändning på lång sikt. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande utan ska endast fungera vägledande för efterföljande beslut inom detaljplaner, bygglov och andra myndighetsbeslut.

De områden som berörs av detaljplanen är i huvudsak markerade som områden för järnväg och gator. En viss förskjutning av gränserna har skett, men i allt väsentligt överensstämmer detaljplanen med översiktsplanens inriktning och innehåll.

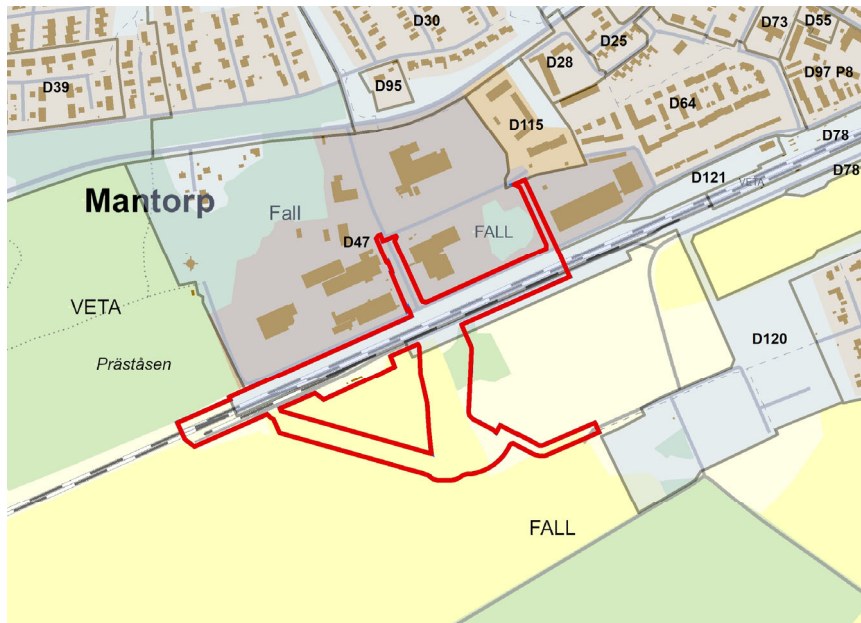


Figur 1: Gällande översiktsplan. Detaljplaneområdet markerad med streckad linje.

Detaljplaner, områdesbestämmelser etc.

Större delen av planområdet omfattas inte av någon detaljplan eller några områdesbestämmelser. Detta gäller marken söder om järnvägen där planområdets avgränsningar är anpassade till befintliga planer, med undantag för en del av detaljplan D 120 som här omfattar en bullervall.

Där den nya bron korsar järnvägen och där dess ramper och kompletterande gata föreslås norr om järnvägen, berörs del av detaljplan D 47 som här omfattar dels gatumark, dels mark för industriändamål som behöver lösas in för gatüändamål. När en ny detaljplan fått laga kraft ersätter den tidigare detaljplaner i de delområden där den nya planen överlappar befintliga.



Figur 2: Karta över Mantorp med gällande detaljplanegränser markerade i ljusblått samt planområdet markerat med röd heldragen linje.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlet miljöbalken

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

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

Planområdet omfattas av två riksintressen, riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap 9§ Miljöbalken och riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8§ Miljöbalken.

Riksintresse för kommunikation

Befintliga stambanan genom Mantorp utgör riksintresse. Den ligger i anslutning till planområdet, respektive omfattas av brodelen av detaljplanen. Under planarbetet har förslagshandling avseende brons utformning inklusive bropelares placering kommunicerats med Trafikverket inom ramen för ett

bevakningsarbete. Utformningen har godkänts av Trafikverket. Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset negativt.

Riksintresse för totalförsvaret

Malmens flottiljflygplats med kringanläggningar, till exempel in- och utflygningsområden, är av riksintresse för totalförsvaret. Planområdet ligger utom försvarsmaktens definierade influensområde för Malmen. Dock omfattas planområdet av stoppområde för höga objekt och influensområde för lufttrummet. Detaljplanen innehåller ingen ny bebyggelse.

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

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

5 kap. Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning

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

Planens genomförande kommer medföra ökad biltrafik i området men inte av sådan storlek (prognostiserat till ca. 2000 fordon/årsmedeldygn) att det finns anledning att befara att några miljökvalitetsnormer för luft skulle överskridas.

Planens genomförande kommer innebära en något ökad dagvattenavrinning. Då kommunens interna riktlinjer för dagvatten innehåller krav på högsta halter av föroreningar och då kommunen arbetar med fördröjningsåtgärder för dagvattnet bedöms det inte finnas någon risk att miljökvalitetsnormerna för vatten skulle påverkas negativt. Ytterligare information om dagvattenfrågorna framgår under avsnittet Teknisk försörjning.

Förordnanden etc.

I planområdet finns objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Dessa områden är en skyddsform som används för små mark- och vattenområden som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer i jordbrukslandskapet för hotade djur- eller växtarter. Biotoperna är också viktiga för vanligare arter, samt för variationen i jordbrukslandskapet.

Det objekt i planområdet som omfattas av det generella biotopskyddet är ett diken som kommer kulverteras under den nya bron. Inför att detaljplanen ställs ut för granskning har kommunen ansökt om biotopsskyddsdispens samt gjort en anmälan om vattenverksamhet för de objekt som påverkas av exploateringen.

Detaljplanens innebörd

Bebyggelse

Planområdet är i allt väsentligt obebyggt söder om järnvägen och består främst av åkermark och igenvuxen naturmark. Norr om järnvägen finns tre industribyggnader längs Trumpetarevägen. Trafiken till dessa påverkas av ombyggnaden av gatan.

Planområdet innehåller ingen ny bebyggelse.

Tillgänglighet

Planområdet är flackt, vilket gör det lätt att uppnå regelverken kring tillgänglighet för rörelsehindrade i större delen av planområdet.

Den nya bron utgör ett undantag. Brons ramper kommer utföras med 6% lutning söder om järnvägen respektive 4% lutning norr om järnvägen. Detta för att alla få plats med den nya överfarten, dels i förhållande till befintliga gator norr om järnvägen, dels exploateringsområdet i stort söder om järnvägen. Detta ger inte god standard söder om järnvägen. Inom ramen för planarbetet har möjligheterna att skapa god tillgänglighet på södra sidan genom en separat extra gång- och cykelväg undersökts. Den skulle innebära mycket omfattande extra ramper i sick-sackform. Kommunen har valt att inte studera den typen av lösning vidare.

Naturmiljö

Natur, park och rekreation

Planområdet utgörs idag i huvudsak av jordbruksmark.

Mot bakgrund av att planområdet i huvudsak består av jordbruksmark är de naturvärdena begränsade. En inventering genomfördes hösten 2015. Den har kompletterats under hösten 2022. Naturvärdena i planområdet är i huvudsak av lokalt värde och består ett dike (objekt 20).

Dike 20 kommer i huvudsak behållas och ingå i öppen dagvattenlösning som också kommer utgöra fördröjningsmagasin, men vid brorampen kommer dikets sista 50 m ersättas av dagvattenledningar. I nordväst kommer diket kulverteras under ny angöringsväg till Trafikverkets anläggning vid järnvägsspåren. Anmälan om vattenverksamhet respektive ansökan om dispens avseende småbiotoper har skickats till länsstyrelsen i samband med planens granskning.



Figur 3: Karta från naturvärdesinventeringen. Objekt med blå markering bedöms ha ett visst naturvärde, medan gröna objekt bedöms ha påtagligt naturvärde.

Under hösten 2022 har en kompletterande inventering gjorts bl.a. av den trädunge som finns strax väster om planerad ny gata på norra sidan av järnvägen mellan Fallvägen och Magasinsvägen. Planområdet omfattar dock inte de objekt som inventerats.

Mark och geoteknik

Översiktliga utredningar har genomförts för olika delområden 2015, 2016 och 2022.

I området för Mantorp centrum består marken av sand-, silt- och lerjordar av varierande mäktighet och hållfasthet. Vid schaktningsarbeten inom planområdet behöver hänsyn tas till jordarternas känslighet för uppkomst av flytjordsfenomen.

I området väster om Stockebyvägen består det övre marklagret (0,5-2m) av lösa jordar med låg hållfasthet. För att möjliggöra ytlig grundläggning av byggnader på 4-5 våningar behöver detta lager tas bort och bytas mot packad fyllning. I nordvästra delen (väster om planområdet) är hållfastheten lägre och uppfyllnadsmöjligheterna begränsade. Grundvattennivåerna uppmättes till mellan 2 och 5 m under markytan. I delområdet har mätningar indikerat att delar av området kan bestå av högradonmark.

Schaktningsarbeten och grundvattennivåförändringar kan ge upphov till sättningar vilket måste beaktas särskilt i anslutning till järnvägen.

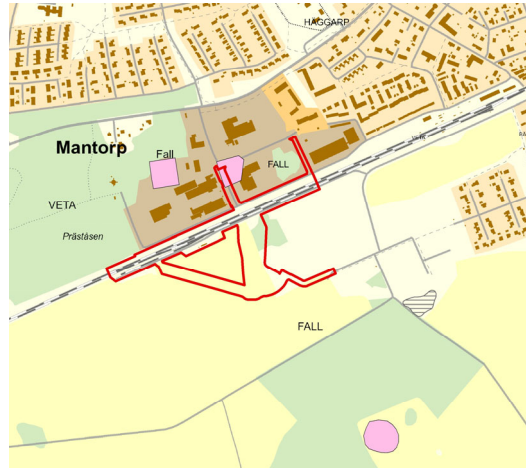
Samtliga de genomförda undersökningarna är översiktliga.

Inför slutprojekteringen av bron och dess ramper bör kompletterande undersökningar göras för att klarlägga behovet av använda lätta fyllnadsmassor i rampen samt grundläggningsförhållandena i övrigt för brons fundament.

Kulturmiljö och arkeologi

Det finns ingen bebyggelse med kulturhistoriskt värde i planområdet.

I planområdet finns enligt en utredning av Östergötlands museum ett möjligt boplatsläge. Därutöver finns det en tidigare gårdstomt vid Falls industriområde. Utredning etapp II genomfördes under december 2022 avseende det möjliga boplatsläget (ÖM XV), medan område KM1 bedömdes vara så påverkat av byggnationen av den befintliga vägen att det inte behövde utredas vidare. Resultatet från fältarbetet är att arkeologerna inte påträffade några lämningar i den västra delen av det potentiella fornlämningsområdet, medan boplatssfynd påträffades i delområdet öster om skogspartiet där också en förundersökning genomförts. Förundersökning har genomförts i det östra läget (utanför planområdet)



Figur 4: Översiktskarta med förundersökningsområdet markerat med vågrätt linjeraster. Registrerade fornlämningar markerade med rosa färg.

Länsstyrelsen har i juni 2023 uttalat att arkeologisk kompetens behöver delta vid kommande schaktningsarbeten för brorampen inom område KM1.

Sociala aspekter

Stadsplaneringen ska främja god tillgänglighet för alla. Detta oavsett om man har bil, åker kollektivt, går eller cyklar. Den nya bron binder samman de norra och södra delarna av Mantorp, vilket förbättrar tillgängligheten för ortsborna. Med bron skapas ytterligare en planskild passage av järnvägen för fotgängare och cyklister.

Jämställdhet och mångfald

Genom att den nya passagen över järnvägen utformas som en huvudmatning till hela området och som en gemensam bil- och cykel/gångbro skapas en både trygg och säker passage som underlättar för personer i alla åldrar att röra sig mellan tätortens olika delar.

Gator och trafik

Gatunät och biltrafik

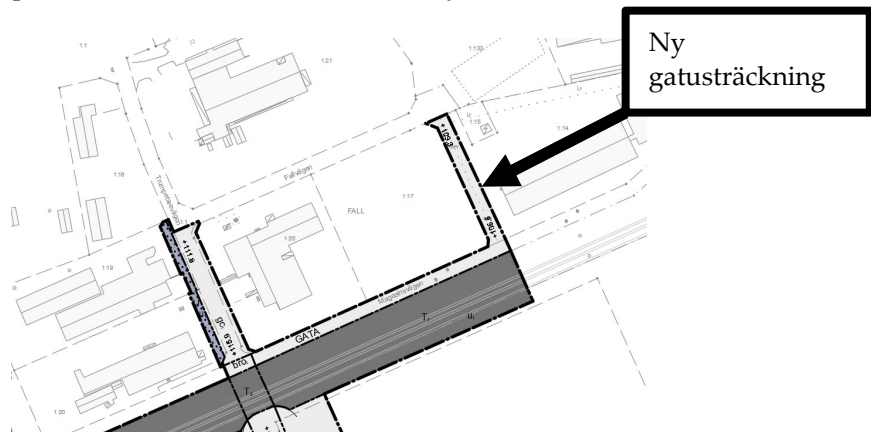
I samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Mantorp genomfördes ett antal analyser av den framtida trafiken i Mantorp med hjälp av ett prognosverktyg. Dessa beräkningar har uppdaterats i samband med detaljplanearbetet.

De framtida trafikflödena, när Mantorps befolkning ökat till ca. 7000 personer framgår av nedanstående kartillustration. Beräkningarna förutsätter i det här alternativet en sammanlänkning av Skördevägen och Trumpetarevägen. Dessa åtgärder föreslås ske på sikt för att minska den upplevda trafikbarriär som Riksvägen utgör idag.



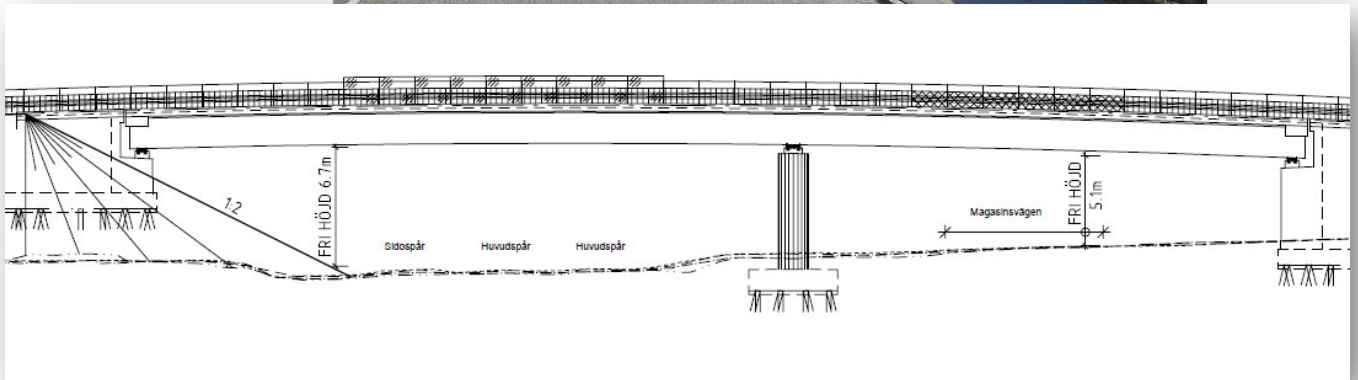
Figur 5: Beräknade trafikflöden på gatunätet vid 7000 invånare i Mantorp.

Den huvudsakliga trafikmatningen till utbyggnadsområdena söder om järnvägen från övriga delar av Mantorp kommer vara via den nya bro över järnvägen som planeras i Trumpetarevägens förlängning. För att bibehålla tillgängligheten till Magasinsvägen föreslås en ny gata öster om Trumpetarevägen mellan Fallvägen och Magasinsvägen. Under arbetet med projekteringen av bron har avstämningar skett med berörda verksamheter längs vägen så att deras transportbehov kan lösas även med den nya gatuutformningen.



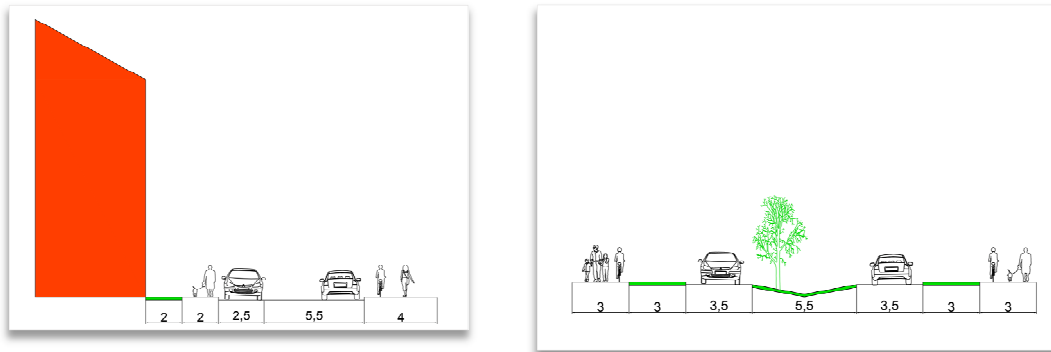
Den nya bron utformas med en 6 m bred körbana samt en 4 m bred gång- och cykelbana på östra sidan av bron. Frihöjden över järnvägen kommer vara 6,7 m. Brokonstruktionen föreslås vara av s.k. samverkanskonstruktion, vilket innebär en kombination av stål och betong där undre delen består av två kraftiga längsgående stålbalkar som binds samman med en fackverkskonstruktion av mindre balkar. Ovanpå detta anordnas sedan en betongkonstruktion för själva körbanorna. Konstruktionen gör det möjligt att på kort tid lansera över brokonstruktionen för järnvägen, vilket innebär betydligt mindre störningar på järnvägstrafiken. Konstruktionen har nackdelen att brons höjd blir större, vilket även gör att ramperna blir längre. Samtidigt blir själva bron luftigare och det blir möjligt att föra ner lasterna från brons långa brospann via pelare istället för en skivkonstruktion.

Den nya brons pelare placeras mer än 10 m från närmaste spårmitt.



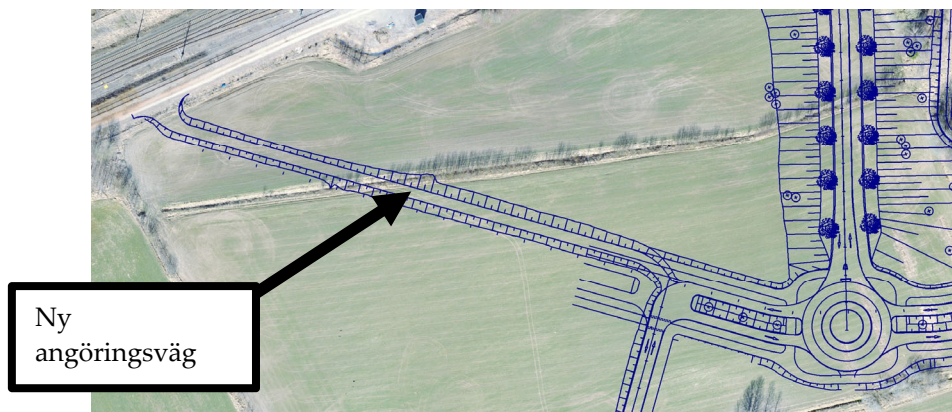
Figur 6: Exempel på bro av samverkanstyp, respektive ritningsförslag för den nya bron över järnvägen i Mantorp.

I området öster om bron kommer gatunätet på sikt i huvudsak få en innerstadskaraktär i takt med utbyggnaden av området. Det innebär att de mindre gatorna utformas med gångbanor, medan de större gatorna även får gång- och cykelbana och gatuplanteringar. Samtliga gator kommer utrustas med en zon där det kan anordnas parkering och angöring för rörelsehindrade samt planteringar.



Figur 7: Tänkt gatusektioner. Lokalgata i östra delen av planområdet till vänster. Huvudgata från järnvägsbron till centrum till höger.

Trafikverkets angöringsväg till sin spåranläggning på södra sidan av järnvägen (väster om Trumpetarevägen) kommer ersättas av en ny väg. Ett kvartersområde för vägreservat har lagts ut i planen för detta ändamål. Området inrymmer såväl den tänkta angöringsvägens sträckning som skisserad fortsatt utbyggnad av en uppsamlingsgata för framtida planetapper mot väster. Det ligger utlagt som vägreservat i detaljplanen för att förtydliga osäkerheten kring den slutliga utformningen av gatunätet i detta område. Osäkerheten bygger i sin tur på att detaljplanearbetet inte påbörjats aktivt än. På sikt är avsikten att större delen av angöringsvägen ersätts med den framtida kommunala uppsamlingsgatan till kommande bostadsområden.



Gång- och cykeltrafik

Den nya bron över järnvägen kommer byggas med gång- och cykelbana. Den blir ett viktigt tillskott när man vill ta sig mellan de norra och södra delarna av Mantorp. Cykelvägen kommer byggas vidare upp till Riksvägen för att på så sätt knyta samman den med befintligt gång- och cykelvägsnät.

Miljö- och riskfaktorer

En samlad bedömning av den inverkan som detaljplanens genomförande bedöms medföra på miljön, hälsan och hushållningen med mark, vatten och andra naturresurser har gjorts under rubriken Undersökning. Undersökningen har resulterat i att ingen utförlig miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram, men en kortare beskrivning och bedömning av nedanstående miljöaspekter har bedömts behövas.

Förorenad mark

En miljöteknisk markundersökning har gjorts i samband med det nyligen avslutade planarbetet för Fallområdet. Provtagningarna gjordes vid den tidigare barkningsstation/timmerlagringsplats och senare ristipp respektive traktorverkstad/ skatehall. Kompletterande utredning har under 2024 gjorts där ramper, fundament m.m. för den nya järnvägsbron ska byggas respektive längs sträckningen för ny ersättningsgata mellan Fallvägen och Magasinsgatan.

Utförda analyser påvisar inga halter över riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM) där broramper eller ersättningsgata ska byggas, med undantag för där ny broplaner planeras inom järnvägsområdet. Där påträffades arsenik i halter över riktvärde för MKM och Barium i halter över riktvärden för känslig markanvändning (KM).

Konsulternas rekommendationer är att om det uppstår överskottsmassor vid byggnationen av brorampen i nuvarande Trumpetarevägen behöver dessa tas omhand som förorenade.

Om det uppstår överskottsmassor vid byggandet av den nya gatan mellan Fallvägen och Magasinsgatan som ska återanvändas på annan plats ska anmälan ske till tillsynsmyndighet till följd av att halter av kadmium över halterna för "mindre än ringa risk" (MRR) uppmätts.

Där broplanen avses byggas behöver överskottsmassor tas om hand som förorenade om de kommer från de djuplager (1-1,3 m under mark) där arsenik och barium påträffats, i övrigt behöver anmälan ske till tillsynsmyndighet enligt ovan.

Teknisk försörjning

Vatten

Byggnationen av den nya bron gör att vissa ledningar behöver ersättas i nytt läge. För att klara utbyggnaden av tätorten söder om järnvägen kommer ledningsnätet behöva byggas ut.

I Trumpetarevägen finns befintlig vattenledning som behöver läggas i nytt läge med anledning av den tillkommande bron. Förslaget är att de flyttas till ett läge väster om gatan, på kvartersmark. Vattenledningsstråk genom planerad fastighetsmark ska skyddas med ledningsrätt. För att ge möjlighet till detta är området markerat som s.k. u-område på plankartan.

En ny vattenledning föreslås anläggas från Mantorps vattentorn, i Magasinsvägen och fram till den nya planerade tvärgatan mellan Fallvägen och Magasinsvägen. Här planeras ny korsning för vatten- och tryckspillvatten under järnvägen. I detta läge planeras även för ny korsning av fjärrvärme. Den nya vattenledningen bör anläggas innan bygget av bron påbörjas och även samförläggas med nya tryckspillvattenledningar. Den befintliga vattenledningskorsningen under järnvägen vid Magasinsvägens västra ände ska kvarstå.

Spillvatten

En trycksatt spillvattenledning går genom planområdet mot vattentornet. Den kommer behöva läggas om för att vara åtkomlig i framtiden där den nya bron och dess ramper byggs. Längs järnvägen kommer ledningsstråket behöva tryggas genom ledningsrätt. Även dagens ledning i Trumpetarevägen kommer behöva läggas om i nytt läge för att vara åtkomlig i framtiden. Förslaget är att de flyttas till ett läge väster om gatan. Ledningsstråket genom planerad fastighetsmark ska skyddas med ledningsrätt. För att ge möjlighet till detta är området markerat som s.k. u-område på plankartan.

Det är möjligt att ersätta de befintliga tryckspillvattenledningarna och placera dem i Magasinsgatan tillsammans med ny vattenledning. Den nya ledningssträckningen skyddas med u-område i planen.

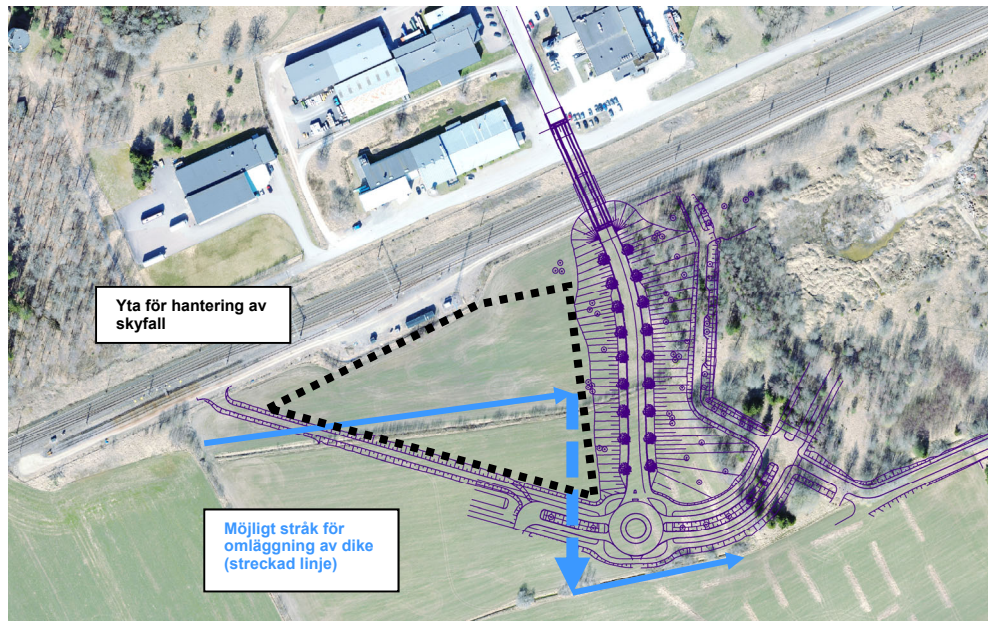
Dagvatten

Dagvattnet från området leds idag via befintliga diken och ledningar till ett dike norr om befintlig småhusbebyggelse på Betesvägen och Hagvägen där det ansluter till en dagvattendamm. Dagvattnet rinner därefter mot Östra Olofstorp och vidare i diken mot Höljebäcken. Höljebäcken rinner ut i Dörestadsbäcken strax innan utloppet i Svartån. De två senare vattendragen räknas som ytvattenförekomster enligt vattendirektivet. (ID: SE647471-146955 respektive SE648211-147418). Stora delar av dikessystemen som leder vattnet från Mantorp till Dörestadsbäcken omfattas av tre dikningsföretag: Viby 1936, Viby 1959 samt Skorteby-Luntan 1959.

Dagens dagvattenledning i Trumpetarevägen kommer behöva läggas om i nytt läge för att vara åtkomlig i framtiden. Förslaget är att de flyttas till ett läge väster om gatan. Ledningsstråket genom planerad fastighetsmark ska skyddas med ledningsrätt. För att ge möjlighet till detta är området markerat som s.k. u-område på plankartan.

Dagens dike söder om järnvägen kommer behöva kulverteras under ny angoringsväg till järnvägsanläggningen samt läggas om den nuvarande sista biten innan den idag leds via dagvattenledning.

Området mellan broramp, järnväg och angoringsväg till spåranläggningen kommer användas som översvämningssyta vid skyfall för att minska risken för skador på den nedströms liggande bebyggelsen i Mantorp vid 100-årsregn.



Figur 8: Illustration över möjlig omläggning av diket i norr via diket i söder till befintliga dagvattenledningar. Befintliga diken markerade med heldragna pilar. Föreslagen ny sträckning markerad med streckad linje. Översvämningssyta markerad med streckad svart linje.

Vatten till brandsläckning

Brandposter behöver anordnas i lokalgatorna för räddningstjänstens behov. Brandposterna ska placeras enligt Svenskt Vattens rekommendationer. Räddningstjänsten ska godkänna upprättat förslag till brandvattenförsörjning.

Fjärrvärme

Befintliga fjärrvärmeledningar längs Trumpetarevägen föreslås flyttas till nytt läge väster om gatan. Ledningsstråket genom planerad fastighetsmark ska skyddas med ledningsrätt. För att ge möjlighet till detta är området markerat som s.k. u-område på plankartan.

Tele och opto

I samband med utbyggnad av gatorna kommer kanalisation för dragning av ledningar för telekommunikation anläggas.

Avvägningar och hänsyn till motstående intressen

Exploatering av jordbruksmark

Planförslaget innebär att jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse. En lokaliseringsutredning genomfördes i miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör översiktsplanen för Mantorp. Kortfattat kan noteras att möjligheten att möta Mantorps tätortsutveckling på annan mark än jordbruksmark är begränsad.

Genomförande av detaljplanen

Organisatoriska frågor

Tidplan

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

Tidplanen är preliminär och kan förändras under planarbetets gång.

Samråd	Våren 2023
Granskning	Våren 2025
Antagande	Sommaren 2025
Laga kraft, tidigast	Sommaren 2025
Utbyggnad gator	2026
Utbyggnad bro	2026/2027

Genomförandetid

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

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

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

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Allmän plats

Mjölby kommun är huvudman för allmänna platser inom planområdet. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och skötsel av dessa områden.

Kvartersmark

Fastighetsägarna/exploatörerna ansvarar för utbyggnad och skötsel av kvartersmark.

Inriktningen är att kommunen kommer äga och förvalta kvartersmark för trafikändamål (med undantag för järnvägsområdet). Dessa trafikområden avser parkeringar och angöringsplatser längs de allmänna gatorna i östra delen av planområdet. De kommer mot avgift upplåtas till respektive fastighetsägare. Syftet med denna lösning är att skapa en enklare och mer rationell driftorganisation för gator och parkeringar samt att ge möjlighet för kommunen att säkerställa att anläggningarnas utformning över tid möjliggör en god dagvattenhantering och att utformningen ges en gemensam standardnivå skötsel- och gestaltningssmässigt.

Teknisk försörjning

Nätbolagen ansvarar för utbyggnad och skötsel av de allmänna ledningar som anordnas inom planområdet.

Avtal

Kommunen och Trafikverket har tecknat en avsiktsförklaring avseende genomförandet av byggnationen av den nya bron över stambanan. Den reglerar vilken part som ansvarar för vad. Parterna har även tecknat ett bevakningsavtal som reglerar hur Trafikverkets godkännande av broutformningen går till. Trafikverket har inom ramen för bevakningsavtalet godkänt utformningen av bron i juni 2024.

De justeringar av fastighetsgränserna som blir aktuella längs Trumpetarevägen med anledning av brobygget kommer regleras i överenskommelse om fastighetsreglering med respektive fastighetsägare.

Kommunen och Trafikverket har fört dialog kring fastighetsregleringar längs järnvägen i Mantorp. Dessa kommer läggas fast i en överenskommelse om fastighetsreglering i samband med att kommande detaljplaner längs spåren färdigställts.

Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Fastighetsägare

Fastigheterna Fall 1:1 och Fall 1:24 ägs av Mjölby kommun. Fastigheten Fall 1:19 ägs av SBR:s Honungsförmedling, Fastigheten Fall 1:20 ägs av Den svenska matfabriken AB och fastigheterna Fall 1:17 & 1:26 ägs av Fäddman AB. Trafikverket är ägare till fastigheten Veta 6:1.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Som en följd av byggandet av den nya bron kommer fastigheterna Fall 1:19, Fall 1:20 och Fall 1:26 påverkas genom att utfarter mot Trumpetarevägen söder om Fallgatan inte längre kan användas som idag.

- In/utfart till Fall 1:19 kommer fortsatt kunna ske mot Trumpetarevägen i höjd med Fallvägen.
- In/utfart till Fall 1:20 kommer fortsättningsvis ske från söder via Magasinsvägen.
- In/utfart till Fall 1:26 kommer dels fortsatt kunna ske mot Trumpetarevägen i höjd med Fallvägen, dels från söder via Magasinsvägen.

Gatans utbredning innebär även markintrång på fastigheterna, samt att marken mellan befintliga byggnader väster om gatan och själva gatan behöver disponeras för underjordiska ledningar. För att möjliggöra ombyggnaden av Trumpetarevägen till bro och broramp, behövs en ny gata mellan Fallvägen och Magasinsvägen. Denna föreslås i östra kanten av fall 1:17.

Kommunen kommer förvärva de berörda markområdena och även ansvara för och bekosta fastighetsregleringarna och kostnaderna för dessa.

- Fall 1:19 behöver avstå 91 m² för att gatan ska kunna byggas. Tillkommande ledningsrätt upptar 336 m².
- Fall 1:20 behöver avstå 124 m² för att gatan ska kunna byggas. Tillkommande ledningsrätt upptar 323 m².
- Fall 1:26 behöver avstå 332 m² för att gatan ska kunna byggas.
- Fall 1:17 berörs längst i öster av föreslagen ny gatusträckning. Markarealen är ca. 1150 m², varav 588 m² idag utgörs av en yta som belastas med ett servitut.

Aktuella fastighetsytor framgår av kartbilaga i slutet av dokumentet.

Fastighetsbildning

För att hantera behovet av ny allmän platsmark kommer det uppstå behov av markregleringsåtgärder där privatägd mark överförs till kommunens fastigheter. Förslagsvis till fastigheten Fall 1:1. Kommunens avsikt är att förvärva marken med stöd av avtal med fastighetsägarna. Om detta inte är möjligt kommer detaljplanen och plan- och bygglagens regelverk ge stöd för kommunen att lösa aktuell mark avsedd för allmän platsmark.

Kommunen kommer initiera och bekosta dessa fastighetsbildningsåtgärder.

Avsikten är inte att den kvartersmark för trafikändamål som utlagts i allmänna gator ska utgöra egna fastigheter utan den är tänkt att ingå i samma fastighet

som den allmänna platsmarken för att skapa möjlighet för en rationell samlad drift av gatumiljön.

Servitut

Kommunen avser att ge Trafikverket tillträde till sin serviceplats/sidospår söder om järnvägen via ny infartsväg från framtida allmän gata väster om den nya bron. Denna tillfartsväg kommer disponeras genom servitut. Tills tätorten byggts ut i denna riktning kommer en temporär vägsträckning anordnas och upplåtas till Trafikverket.

Ledningsrätter samt övriga rättigheter

Möjlighet att bilda ledningsrätt ges inom på plankartan markerade u-områden. Detta berör Trafikverkets fastighet Veta 6:1 samt de privatägda fastigheterna Fall 1:19 och Fall 1:20.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Inom kommunal mark kommer kostnaderna för planarbete, utredningar och utbyggnad av allmänna platser, fastighetsbildning m.m. ingå i den köpeskilling som respektive byggherre får erlagga vid tillträdet.

Inlösen

Enligt plan- och bygglagen 6 kap. 13§ respektive 14 kap. 14§, ges kommunen en rätt och en skyldighet att lösa in mark som i detaljplan utlagts som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap.

Föreslagen mark för allmän plats inom fastigheterna Fall 1:17, Fall 1:19, Fall 1:20 och Fall 1:26 kommer lösas in av kommunen, men genom avtal mellan kommunen och fastighetsägaren. Först om detta inte visat sig möjligt kommer kommunen använda planstödet för att lösa aktuell mark avsedd för allmän platsmark.

Exploatörens investeringar

Kostnader för följdinvesteringar med anledning av ny bro

För de befintliga verksamheterna längs Trumpetarevägen påverkas angöringsförhållandena i mer eller mindre stor utsträckning. Kommunen kommer bekosta de förändringar i interna körvägar, lastkajer och liknande som behöver genomföras för att möjliggöra byggandet av bron.

Ledningsåtgärder

De ledningsflyttningar som blir nödvändiga till följd av utbyggnaden kommer bekostas av exploateringen.

Undersökning – Behov av miljöbedömning

Vad är en undersökning? Vad är betydande miljöpåverkan?

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

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

Denna detaljplans *undersökning* redovisas nedan under rubrik *Slutsats och ställningstagande*. Dessa baseras på dels en miljöchecklista, dels en lokaliseringsutredning som togs fram till samrådet för det större planområdet för hela framtida Mantorp centrum. Observera att bedömningarna är preliminära och kan behöva omvärderas om ny kunskap tillförs detaljplanen.

Slutsats och ställningstagande

Planområdet består av planlagt industriområde samt jordbruksmark. Området bedöms inte vara känsligt eller ha höga värden och omfattas inte av något formellt skydd.

Planens påverkan på omgivningen är i sig relativt begränsad, med mest påtagliga förändringar i form av alstring av biltrafik på Riksvägen samt Trumpetarevägen.

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

En miljökonsekvensbeskrivning, enligt 4 kap 34§ PBL behöver därför inte upprättas för "Detaljplan i Mantorp för ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.)".

Övrigt

Referenser

Utredningar för detaljplan

- Naturvärdesinventering inom planprogramsområde Fall 1:1 och 1:24, Mjölby kommun, 2015
- Naturvärdesinventering Mantorp, Fennicus natur, 2022
- Arkeologisk utredning etapp 1, Mantorp Inför fördjupning av översiktsplan, Östergötlands museum 2019
- Preliminär redovisning (första etapp) arkeologisk utredning etapp 2 inom Fall 1:1, Hargs-Bosgård 2:13 m.fl., Mjölby kommun, Stiftelsen Kulturmiljö, 2023
- Yttrande avseende behov av ytterligare arkeologiska åtgärder inom fall 1:1 m.fl., Länsstyrelsen Östergötland 2023-06-21
- PM/Geoteknik Mantorp C, Tyréns 2022
- Teknisk PM Geoteknik, Komplettering Fall 1:1, Mantorp, Sweco, 2016, reviderad 2018.
- PM geoteknik Fall 1:1, Sweco, 2015.
- Miljöteknisk markundersökning Fall 1:24 och Fall 1:1, Mantorp, Tyréns 2019.
- Miljöteknisk markundersökning Fall 1:24 m.fl., Mantorp, Tyréns 2024

Offentliga handlingar och riktlinjer

- Mantorp – fördjupning av översiktsplanen (antagen 2021)
- Riktlinjer för dagvatten i Mjölby kommun, 2021

Medverkande tjänstemän

Magnus Hultegård, planarkitekt: Projektledare för planprocessen, Stadsbyggnadskontoret

Håkan Sylvan, mark- och exploateringsingenjör, Stadsbyggnadskontoret

Ida Andersson, Stadsträdgårdsmästare, Gatu- och parkavdelningen

Joel Runn, trafikplanerare, Gatu- och parkavdelningen

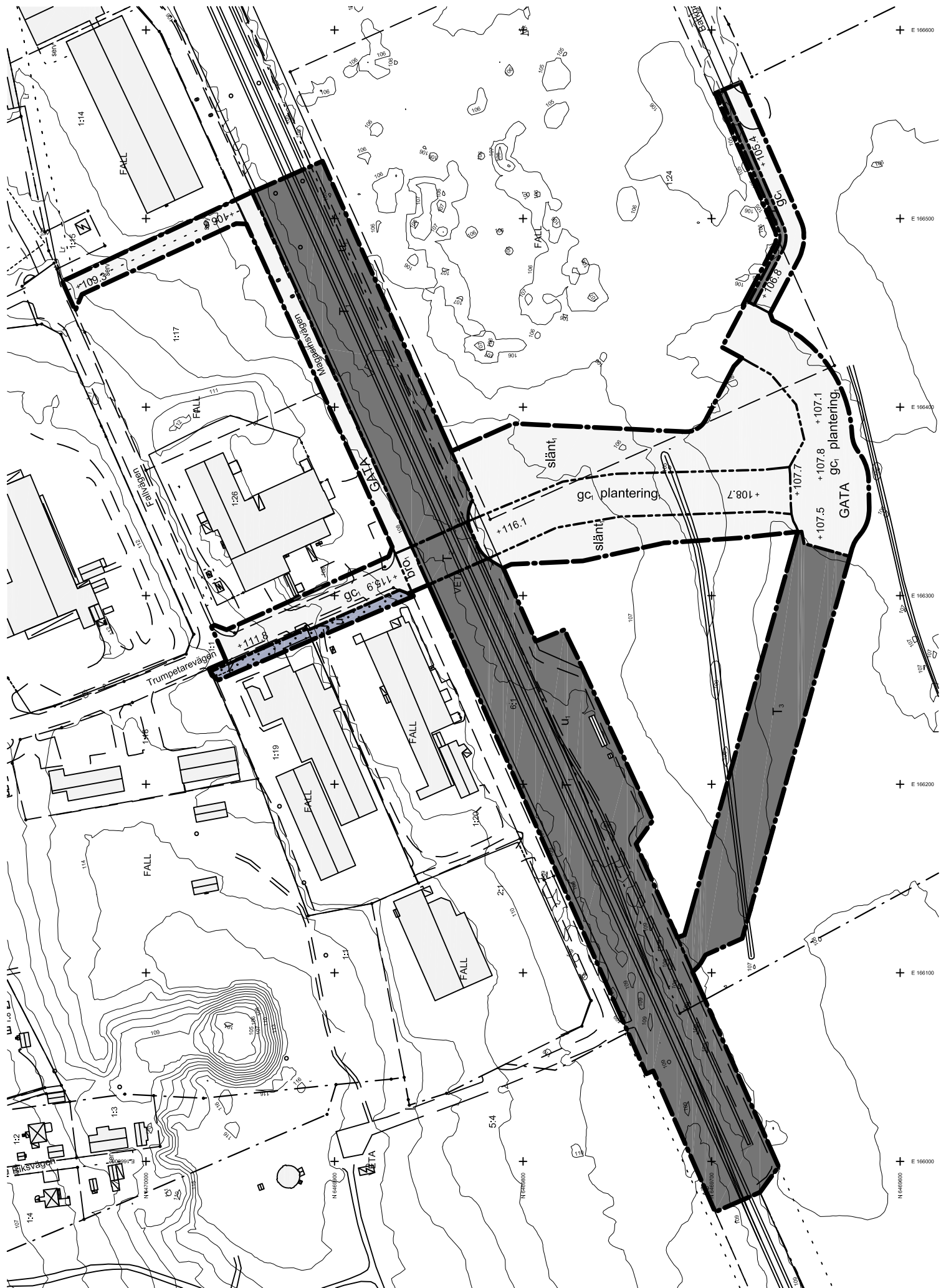
Jimmy Johnsson, VA-ingenjör, Vatten-, avlopps- och avfallsavdelningen.

Åsa Rahm, miljöplanerare, Miljökontoret

Anna Carpholm, kommunekolog, Miljökontoret

Catrin Törnvall, bygglovshandläggare, Stadsbyggnadskontoret

Planhandlingarna har granskats av Marika Tano, planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret.



PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

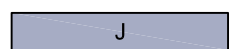
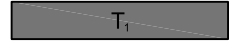
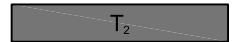
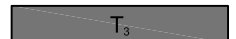
	Planområdesgräns
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

	Gata
---	------

Kvartersmark

	Industri
	Trafik
	Järnväg
	Järnväg, får överbyggas med bro
	Vägreservat

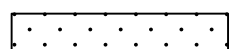
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Utformning av allmän plats

	Markens höjd över angivet nollplan
gc_i	Gång- och cykelbana ska anordnas
$slänt_i$	Område för vägslänt
bro_i	Bro Vägbro får anläggas över gata
$plantering_i$	Plantering Trädplantering ska finnas längs gatan

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

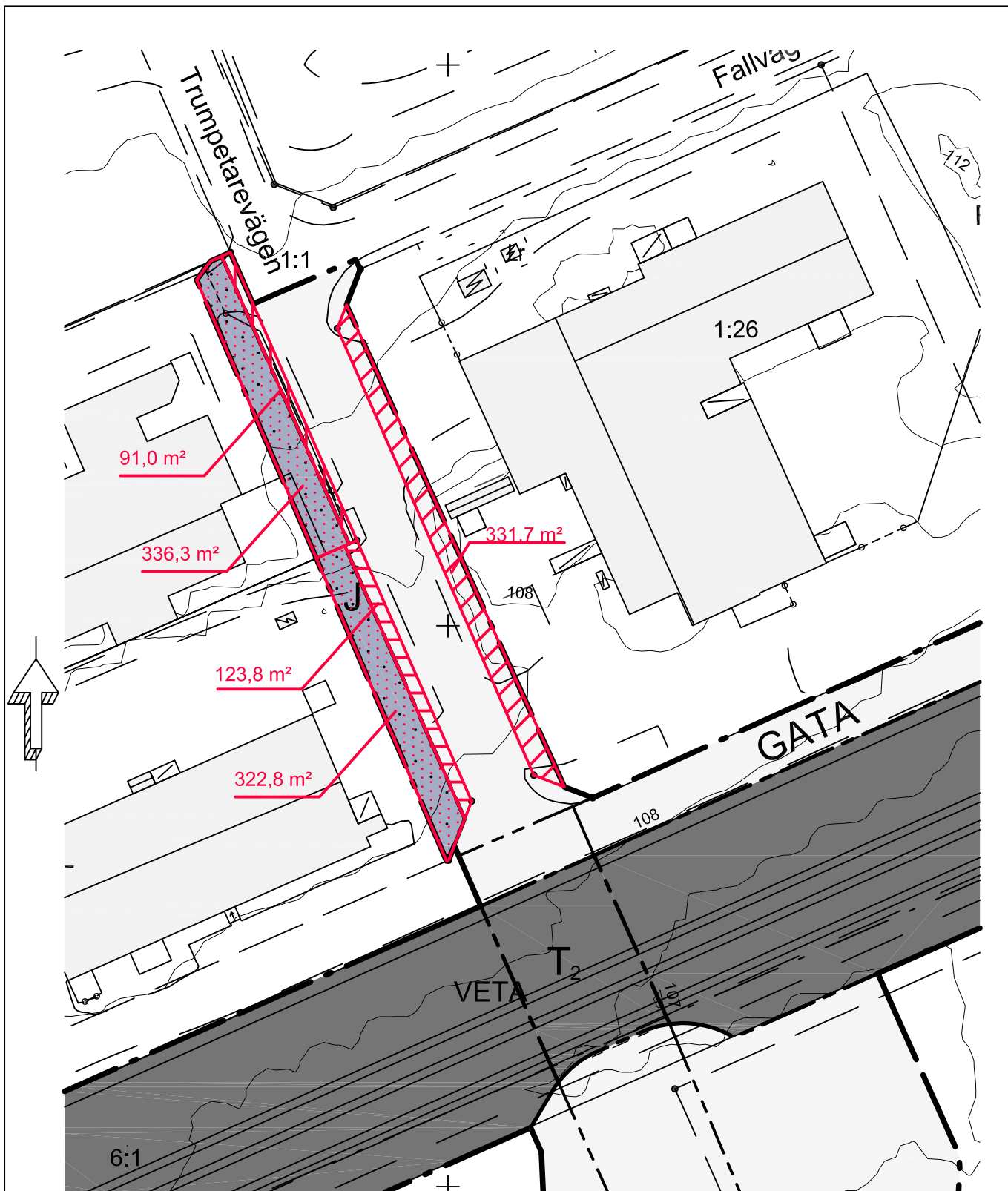
	Marken får inte föras med byggnad. (Begränsas av användningsgräns)
---	--

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u_i	Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar. (Begränsas av användningsgräns)
-------	--

UPPLYSNINGAR

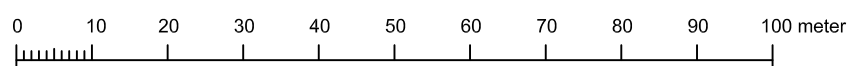
Genomförandetiden är 5 år från den dag planen får laga kraft.

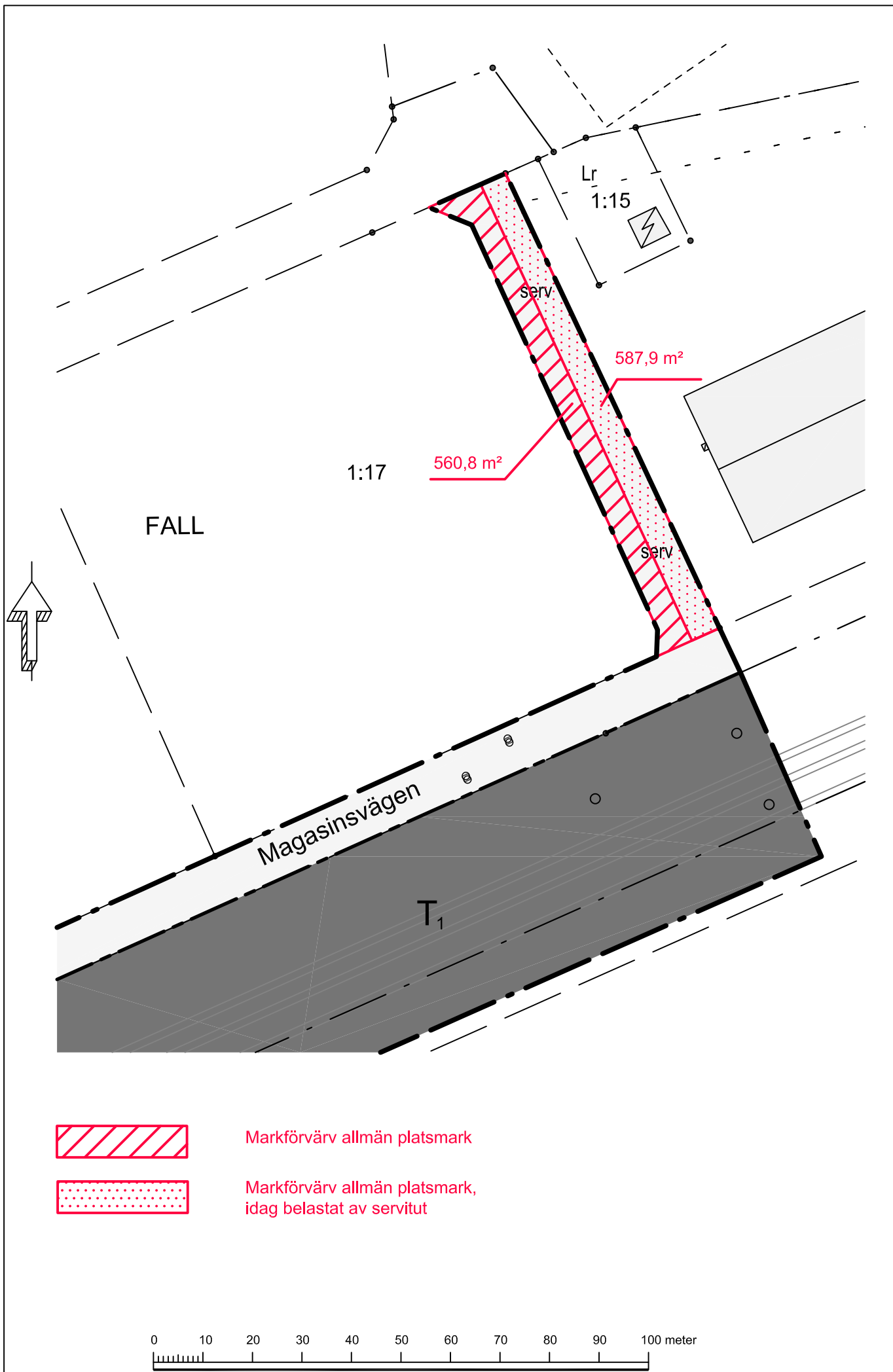


Markförvärv allmän platsmark



Markområde som omfattas av
föreslaget u-område







Stadsbyggnadskontoret
Telefon: 010-234 50 00
E-post: samhallsbyggnad@mjolby.se
Burensköldsvägen 11-13, 595 80 Mjölby

The logo for Världsvan & Hemkär is a red, rounded rectangle. Inside, the text "Världsvan & Hemkär" is written in white, sans-serif font, with "Världsvan" on the top line and "& Hemkär" on the bottom line.

Världsvan
& Hemkär



Handläggare
Magnus Hultegård
Tel. 010 – 234 51 86

Detaljplan i Mantorp för Mantorp centrum (del av Fall 1:1 m.fl.) Plansamrådsredogörelse

Orientering

Planområdet ligger i huvudsak söder om järnvägen i Mantorps tätort. Planens syfte är dels att skapa förutsättningar för ett nytt centrum i Mantorp med skolor, butiker, vårdcentral, bostäder och stadspark m.m. Allt detta i huvudsak i en innerstadsmässig gestaltning huvudsakligen med slutna bebyggelsekvarter. Vidare är ett delsyfte att förstärka gatustrukturen i Mantorp genom en ny bro över järnvägen.

I planens syfte ligger också att regleringarna ska säkerställa en god arkitektonisk utformning av bebyggelsen.

Planen bidrar på så sätt till att genomföra kommunens översiktsplan och skapa bostäder, service och mötesplatser för mantorpsborna. Genom ett centrum med bostäder och verksamheter vid stationen bidrar planen också till att stationsområdet kan upplevas som tryggare än idag.

Samråd om planförslaget

Plansamråd genomfördes under tiden 1 april – 6 juni 2023.

Planförslaget har remitterats till berörda myndigheter och organisationer.

Information om samrådet samt en sammanfattning av planhandlingarna skickades till berörda grannar enligt fastighetsförteckning upprättad 2023-03-27.

Öppet hus anordnades den 11 maj 2023 i Kyrkans hus Mantorp. Möjligheter att lämna synpunkter och ställa frågor gavs också då kommunens handläggare fanns på plats vid Mantorps station 24/4 & 23/5.

Minnesanteckningar från dessa mötestillfällen bifogas denna samrådsredogörelse. Mötena annonserades i Östgöta Correspondenten 1 april 2023 respektive Östgötatidningen vecka 14. Information om mötena delgavs berörda och sakägare via brev.

Samrådshandlingar

- Detaljplanekarta i skala 1:1000 med tillhörande bestämmelser, daterad mars 2023
- Planbeskrivning
- Behovsbedömning av miljöbedömning
- Fastighetsförteckning
- Grundkarta

Efter samrådet

Efter samrådet har detaljplanen delats upp i flera planområden. Samrådsredogörelsen beskriver det genomförda plansamrådet och kommentarerna på de inkomna yttrandena avser hela samrådsförslaget. Då samrådsredogörelsen upprättats i samband med att granskningshandlingarna för den första plandelen utarbetats har kommentarerna formulerats med tanke på att alla förändringar mellan samråd och granskning inte är helt fastlagda. Inför kommande planetapper kommer samrådsredogörelsen justeras avseende bedömningen av kvarstående synpunkter.

Inkomna yttranden

Totalt har 16 yttranden inkommit enligt nedan:

	Inkommande datum	Synpunkter	Inga synpunkter	Sid
Myndigheter				
Länsstyrelsen Östergötland	2023-06-09	X		3
Lantmäterimyndigheten	2023-05-30	X		7
Trafikverket	2023-06-09	X		11
Kommunala nämnder/kontor samt bolag etc.				
Byggnämnden	2023-05-30	X		12
Miljönämnden	2023-06-01	X		14
Region Östergötland	2023-06-01	X		15
Skanova	2023-03-30	X		16
PostNord	2023-04-04	X		16
Tekniska Verken i Linköping AB	2023-06-02	X		16
Föreningar, organisationer och företag				
Skorteby-Luntan m.fl. diktningföretag	2023-06-01	X		17
Fåddman AB	2023-05-22	X		18
Privatpersoner				
Åsa & Robert Narbrink	2023-06-06	X		18
Johan Andersson	2023-06-05	X		21
David & Elizabeth Rule	2023-06-05	X		23
Margareta Dahlberg	2023-05-17	X		24
Ingvar & Anne-Lie Gustafsson Wigh	2023-04-06	X		27

Nedan redovisas de yttranden som innehåller synpunkter samt Stadsbyggnadskontorets kommentarer till synpunkterna.

Myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser positivt på planläggningen för att utveckla Mantorps centrum genom att tillföra nya servicefunktioner och bostäder i flerbostadshus. Det är viktigt att kommunen har en hög ambitionsnivå för gestaltningen i området, som blir ett nytt inslag med större stadsmässighet än de befintliga bebyggelsemiljöerna i Mantorp. Länsstyrelsen bedömer att planen behöver kompletteras och fortsatt bearbetas när det gäller MKN markprovtagningar och trafikbuller från nya bron.

Bedömning enligt kap 11 PBL

Riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken

Riksintresse för kommunikationer Planområdet omfattas av befintlig stambana som utgör riksintresse. Trafikverket lyfter i yttrande 2023-05-12 vissa frågor gällande geoteknik och vibrationer som kan påverka riksintresset. Länsstyrelsen ser det som angeläget att dessa synpunkter beaktas.

Riksintresse för totalförsvaret Planområdet omfattas av stoppområde för höga objekt och influensområde luftrummet. Länsstyrelsen delar kommunen bedömning om att detaljplanen inte påverkar riksintresset negativt.

Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen ser positivt på de redovisade åtgärderna för områdets dagvattenhantering, vilka ska konkretiseras ytterligare i det fortsatta planarbetet.

Länsstyrelsen anser att planen inför granskningen behöver kompletteras med uppgifter om berörda vattenförekomster samt vilka försiktighetsåtgärder som vidtas för att undvika negativ påverkan på vattenmiljön. Länsstyrelsen ser här som beaktansvärt att planområdet ligger på GV WA22235029, sand och grusförekomst med bedömd god status med men utpekade risker med tanke på förekomstens geografiska läge och påverkanstrycket.

Hälsa och säkerhet

Buller Länsstyrelsen ser positivt på hur bullerfrågan har beaktats i planen. Det är viktigt, så som föreslås, att skyddet för skolan säkerställs genom en bullervall till dess att angränsande flerbostadsbebyggelse har uppförts.

Länsstyrelsen ser här gärna att planen, för berörda delar, tillförs en planbestämmelse med villkor att bygglov inte får ges innan bullerskyddande vall eller bebyggelse har uppförts. Vidare ser

Länsstyrelsen att buller från den nya bron inte finns med i planens redovisning av förekommande trafikbuller. Detta bör kompletteras.

Länsstyrelsen anser också att planen bör kompletteras med uppgifter om hur skolan kan behöva skyddas mot buller och andra störningar under byggtiden när omkringliggande delar av planen genomförs.

Förorenade områden Förekomsten av förorenad mark har utretts i området, vilket är bra. Länsstyrelsen anser dock att vissa kompletteringar

behövs. Den miljötekniska markundersökningen 2019-04-30 visar en punkt där Alifater överskrider riktvärden för känslig markanvändning. Länsstyrelsen anser vidare att undersökningen ska kompletteras med ytterligare provpunkter i delar som innehåller fyllnadsmassor i syfte att klarlägga om föroreningar förekommer. Vid barkstationen vore det lämpligt att undersöka om det finns dioxin och bekämpningsmedel i området ifall upplagsvirket har varit impregnerat.

Skydd mot olyckor, översvämning och erosion

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen beaktar transporter av farligt gods, likaså befintliga industrier och håller ett skyddsavstånd från järnvägen. Det är viktigt att räddningstjänsten är involverad i processen och beaktas. Det är bra att detaljplanen beaktar brandposter och att det finns tillgång till vatten för brandsläckning.

Allmänt och rådgivande

Planformalia

Detaljplanen överensstämmer med översiktsplan. Planen handläggs med utökat förfarande.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att genomförande av planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

Bostadsförsörjning

Planförslaget omfattar elva kvarter som består av flerbostadshus i fyra-fem våningar. Det planeras för både bostadsrätter och hyresrätter.

Länsstyrelsen anser att detta är viktigt för att möta bostadsbehovet och bredda bostadsutbudet.

Gestaltning

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens ambition att skapa en stadsmässig bebyggelsestruktur vid Mantorps station. Bebyggelse planeras att hållas på fyra-fem våningar och de högsta bebyggelse för centrumändamål planeras längs järnvägen för att skärma av järnvägsbuller mot övrig bebyggelse. Planen har omhändertagit bebyggelsens gestaltning på ett medvetet sätt. Länsstyrelsen anser att gestaltningen anpassas bra och skapar en blandad miljö med goda möjligheter för upplevelser. En förutsättning för detta är att de offentliga miljöerna gestaltas med god omsorg om helhetsmiljön i området.

Naturvård

Naturvårdsinventeringen anger att det finns områden med naturvärden. Det handlar om en del äldre triviallövträd, ett upplag av grov död ved samt magrare mark med hög blomrikedom. Eftersom dessa inte kommer kunna vara kvar på platsen bör kommunen undersöka möjligheterna till att flytta eller återskapa liknande miljöer och strukturer. Det skulle exempelvis kunna vara möjligt inom de mer extensiva parkmiljöerna och skolgården. Länsstyrelsen anser det är positivt att det är önskvärt med inhemska arter i parker och planteringar för att gynna den biologiska mångfalden. Länsstyrelsen uppmuntrar att avsedda trädplanteringar bekräftas i plankartan.

Invasiva arter

Enligt Artportalen förekommer en mängd främmande arter varav vissa är mer invasiva än andra. Invasiva främmande arter är särskilt vanliga vid ristippar eftersom sådana tillförs trädgårdsavfall från många håll under lång tid. Inför granskningen bör kommunen redogöra för vilka metoder och åtgärder som avses vidtas för att bekämpa och undvika spridning av förekommande EU-listade arter i samband med arbetet. För invasiva främmande arter som inte är EU-listade finns inget sådant lagkrav, men Länsstyrelsen ser det som lämpligt att kommunen även för dessa arter tar fram en plan för hanteringen, bekämpar och tar bort förekomsten i området inför exploateringen och att avfall, massor och maskiner hanteras så att spridning inte sker.

Miljö

Buller Länsstyrelsen ser gärna att planen kompletteras med uppgifter om hur bullerstörningar från bebyggelsen inom området kan förebyggas, t ex orientering av lastintag till butiker och skolor samt orientering av fläktanläggningar.

Vibrationer De uppmätta vibrationsvärdena samt beräkningarna visar att vibrationsnivåerna från spårtrafiken förväntas hamna i området för sannolik störning enligt Svensk Standard. Länsstyrelsen uppmuntrar kommunen att säkerställa miljömålet på max 0,4 mm/s RMS genom planbestämmelse.

Sociala frågor

Planförslaget presenterar möjligheter till service, nytt centrum, flera viktiga samhällsfunktioner och olika fritidsverksamheter. Länsstyrelsen anser att planförslaget skapar samlingspunkter för människor att mötas. Länsstyrelsen anser det är positivt kommunen planerar för en stadspark som genererar rekreationsmöjligheter, lekplats och olika aktivitetsytor för alla som bor i Mantorp. Söder om planområdet planeras för en ny skola som ligger i anslutning till ett mindre skogsområde. Länsstyrelsen anser att det är bra att skogen används som ett rekreativt område för skolan. Skolorna planeras lokaliseras längs bilfritt stråk vilket Länsstyrelsen anser är viktigt för att skapa trygghet och säker miljö. Det vore positivt med en tydligare förklaring hur friytor på skolgårdarna kommer att hanteras. Länsstyrelsen uppmuntrar även kommunen för en barnkonsekvensanalys som studerar barnens möjligheter och säkerhet inom skolområden men även i området som helhet.

I avsnittet om barnperspektiv finns inga resonemang kring att samråda med barn. Detaljplanen konstaterar att området är bilfritt men Länsstyrelsen anser att det saknas resonemang kring de konstaterade bullernivåerna som hanteras i ett helt annat avsnitt. Länsstyrelsen noterar även att inget samråd har skett med företrädare för vare sig för skola eller socialtjänst i framtagandet av planen.

Upplysning om tillstånd och dispenser med mera som kan komma att krävas

Arkeologi

Inom planområdet har en arkeologisk utredning utförts där en fornlämning har påträffats i den sydvästra delen. Det innebär att

kommunen behöver inkomma med en ansökan om tillstånd enligt Kulturmiljölagens 2 kap.

Generella biotopskyddet

Vissa diken med generellt biotopskydd kommer att behöva läggas om till följd av planen. Länsstyrelsen påminner om att dessa ingrepp kräver biotopskyddsdispens och att dispensprövning behöver ske innan detaljplanen slutligt behandlas. För att dispens ska beviljas ska det anges särskilda skäl.

Länsstyrelsen uppmärksammar att björkallén som förekommer inom detaljplaneområdet också omfattas av biotopskydd. Kommunen behöver tydligare redogöra för vad de gör för att inte skada alléträden på kort och lång sikt.

Vattenverksamhet

I planbeskrivningen anges att diken kommer att flyttas. Kommunen bör inkomma med anmälan om vattenverksamhet. Stora delar av dikessystemen som leder vattnet från Mantorp till Dömostadsbäcken omfattas av tre dikningsföretag: Viby 1936, Viby 1959 samt Skorteby-Luntan 1959.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Inför granskningen av detaljplan för bebyggelsekvarteren genomförs en dagvattenutredning för hela planområdet från samrådsskedet. Denna kommer innehålla åtgärder för att klara de riktvärden för dagvattnets föroreningshalter som kommunen antagit i sin dagvattenstrategi. Planbeskrivningen kompletteras med information om berörda grundvattenförekomster.

Kompletterande trafikbullerutredningar kommer genomföras inför granskningen av detaljplan för bebyggelsekvarteren. I denna kommer trafiken på järnvägsbron redovisas tydligare. Av bullerutredningen från samrådsskedet framgår att det är järnvägstrafiken som i allt väsentligt är dimensionerande i planområdet. Frågan om hantering av etappvis utbyggnad av planområdet kommer också behandlas i de kompletterande bullerutredningarna.

Det är inte rimligt att i planskedet göra analyser av hur skolorna kan behöva skyddas från olägenheter från byggtrafik och byggnadskonstruktion vid framtida entreprenader eftersom det dels i planskedet inte kommer vara klarlagt hur skolorna ska utformas eller placeras, dels är oklart i vilken ordning bostads- och skolbebyggelsen kommer uppföras eller med vilken typ av byggmetod.

Kompletterande markmiljöundersökningar har gjorts av fyllnadsmassorna samt i järnvägsområdet där det blir aktuellt med fysiska åtgärder för den nya bron. Såvitt är känt av kommunen har det inte förekommit någon form av impregnering av virket vid barkningsstationen. Kommunen bedömer därför inte att det finns anledning att komplettera undersökningarna ytterligare på denna plats.

Hanteringen av invasiva arter är viktig och behöver beaktas inför återställandet av den gamla ristippen, men inte något som bör beskrivas närmare i planbeskrivningen.

Kommunen har gjort kompletterande vibrationsutredning. Inför granskning av detaljplan för bebyggelsekvarter kommer en planbestämmelse införas som

reglerar att grundläggningsåtgärder ska vidtas som säkerställer att vibrationer överstigande 0,4 mm/s RMS inte uppstår.

Under samrådet har kommunen genomfört två samråd med fritidsbarn kring utformningen av den framtida stadsparken. Planen har tagits fram i samarbete med såväl utbildningsförvaltningen som kommunens fastighetsenhet. Inför granskningen har fastighetsenheten genomfört en förstudie avseende planens utformning av kvarteren som ska inhysa de olika kommunala verksamheterna.

Kommunen kommer inför granskningen lämna in dels ansökan om dispenser avseende generellt biotopskydd, dels anmälan om vattenverksamhet där dessa behövs. Björkarna längs vägen i planens södra gräns kommer inte påverkas av planläggningen då grusvägens sträckning inte kommer ändras. I planen finns ett 20 m brett område planlagt som parkmark, gång- och cykelväg i denna del. Här bedöms marken även användas för hantering av dagvatten. Åtgärderna planeras med utgångspunkten att träden inte ska påverkas.

Lantmäterimyndigheten

Delar av planen som bör förbättras:

Flytta genomförandetid och ändra rubriknivå på rubriken

Texten om genomförandetid bland planbestämmelserna bör flyttas längst ner i listan med planbestämmelser och rubriken bör ha samma utseende som bland annat "Egenskapsbestämmelser för kvartersmark". På detta sätt framgår att genomförandetiden inte är en undergrupp till planens egenskapsbestämmelser utan en annan typ av information.

Bakgrund – För utformningen av plankartan finns rekommendationer i Boverkets allmänna råd BFS 2020:6.

Genomförandetid definieras numera inte som en planbestämmelse, men i de allmänna råden anges att genomförandetiden kan framgå i listan med planbestämmelser och i stycke "2.1 Redovisning av planbestämmelser m.m." bör texten om genomförandetid redovisas längst ner i listan med planbestämmelser på plankartan med rubriken "Genomförandetid" på samma rubriknivå som bland annat rubriken "Egenskapsbestämmelser för kvartersmark".

FASTIGHETSKONSEKVENSBESKRIVNING SAKNAS

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna

fastigheten/gemensamhetsanläggningen/ledningsrätten. "Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljö framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i

gemensamhetsanläggningar. (Utdrag ur proposition 2009/10:170 s. 435)"

I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.

Beskrivningen av åtgärderna kan till exempel illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av eventuella gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund. Beskrivningen bör innehålla ett utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska konsekvenser, även på fastighetsnivå. Ett sätt att åskådliggöra detta på är att upprätta en fastighetskonsekvensbeskrivning.

ÄLDRE LANTMÄTERISERVITUT SAKNAS

Lantmäteriservitut som bildades tidigare än slutet av 1960-talet skrevs inte "automatiskt" in i fastighetsregistret. Dessa registreras i fastighetsregistret allt eftersom tillfälle ges och behov uppstår. I det aktuella planområdet finns servitut för vägändamål till förmån för fastigheten Mjölby Fall 1:24 som saknas i fastighetsförteckningen och även borde tagits upp i fastighetskonsekvensbeskrivningen i den mån det påverkas av planens utformning.

REDOVISNING AV HUR BEFINTLIGA PLANER PÅVERKAS

I planbeskrivningen finns på sidorna 6-7 en redovisning av vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. För att underlätta förståelsen för de som inte är insatta i hur systemet med detaljplaner fungerar bör det även framgå vad som sker med gällande detaljplaner som berörs av planarbetet. För en befintlig detaljplan där endast en del av området berörs av ett planförslag kan detta till exempel beskrivas genom en text i stil med "Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet."

Glöm inte att kontrollera så att gällande planer fortfarande går att genomföra efter att den aktuella planen fått laga kraft.

KOMBINATION ENSKILD + ALLMÄN KVARTERSMARK

Det förekommer i planen en kombination av så kallad allmän kvartersmark (kvartersmark för annat än enskilt bebyggande) och enskild kvartersmark inom planområdet. Användningen D (vård) betraktas i de flesta fall som allmän kvartersmark och till sådan mark hör inlösenregler. Enligt 6 kap. 13 § PBL har kommunen rätt att lösa sådan mark som ska användas för annat än enskilt bebyggande, om användningen för det avsedda ändamålet inte kan anses säkerställd. Markägaren kan även begära att kommunen löser in sådan mark enligt 14 kap. 14 § PBL.

Att kombinera allmän och enskild kvartersmark kan leda till problem, exempelvis kan det bli så att ingen byggnad för det allmänna ändamålet byggs och utan enbart för det enskilda.

Inlösenrätten för det allmänna ändamålet finns då fortfarande kvar.

I denna situation kan både fastighetsägaren och kommunen begära att kommunen ska lösa in området för det allmänna ändamålet trots att området är utbyggt för det enskilda ändamålet.

Lantmäteriet rekommenderar att kommunen så långt som möjligt skiljer enskild och allmän kvartersmark åt. Ett förslag är att specificera var den allmänna respektive den enskilda användningen gäller så att de hålls åtskilda, till exempel genom att införa 3D-redovisning i plankartan ifall den allmänna kvartersmarken och den enskilda ska gälla för olika plan i byggnaden. Om förhållanden är sådana att kommunen ändå vill gå vidare med förslaget med kombination av enskild och allmän kvartersmark och gör bedömningen att eventuella problem eller risker med detta är små eller inga, så bör denna bedömning redovisas och motiveras i planbeskrivningen.

MARKANVISNINGSAVTAL AKTUELLT MEN INNEHÅLLET REDOVISAS INTE

I planbeskrivningen anges att markanvisningsavtal ska upprättas, men inget ytterligare anges om innehållet.

Om avsikten är att genomföra markanvisningar och/eller teckna exploateringsavtal ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet. Redovisningen behöver enligt Lantmäteriets mening vara konkret kring:

vilka områden som avses för överlåtelse eller upplåtelse (helst redovisade på kartor)

vilka fysiska anläggningar exploatören ska utföra och vilken standard de ska ha

vilka olika kostnader som exploatören åtar sig att betala åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar

tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar om exploatören ska ställa en säkerhet för åtaganden enligt avtalet om det finns flera exploatörer – ansvarsfördelningen mellan dem

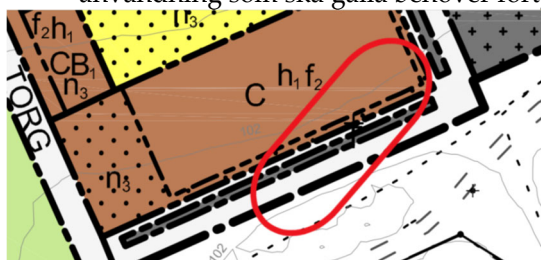
Om förhandlingar kring avtal om markanvisning påbörjas först efter antagandet av planen är det tillräckligt att kommunen: redovisar sin avsikt att ingå ett markanvisningsavtal redovisar intentioner om vad detta avtal avses innehålla i planbeskrivningen i vissa delar redovisar samma innehåll som kommunens riktlinjer om markanvisning enligt 2 § markanvisningslagen tydliggör att de villkor med mera som redovisas under samrådet och i planbeskrivningen är preliminära och att genomförandet även kan komma att ske på annat sätt än vad som redovisas under planprocessen.

INLÖSEN AV ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP

Det finns inte någon beskrivning om den rätt (enligt 6 kap. 13 § PBL) eller skyldighet på fastighetsägarens begäran (enligt 14 kap. 14 § PBL) som kommunen har att lösa in de allmänna platserna med kommunalt huvudmannaskap utan stöd av överenskommelse.

OTYDLIG REDOVISNING

På plankartan finns flera områden där beteckningen för vilken användning som ska gälla behöver förtydligas. Se exempel nedan.



FASTIGHETSRÄTTSLIGA KONSEKVENSER

I planbeskrivningen framgår att fastigheterna Fall 1:19, Fall 1:20 och Fall 1:26 kommer påverkas på så sätt att deras utfarter mot Trumpetarevägen inte längre kan användas. Kommunen bör förtydliga hur utfartsfrågan i stället ska lösas för fastigheterna.

BILDA FASTIGHETER I FLERA SKIFTEN

Lantmäteriet noterar att flera "remsor" av kvartersmark för trafikändamål har lagts ut inom planområdet. Kommunen bör förtydliga i planbeskrivningen den tilltänkta fastighetsbildningen av dessa områden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

De fastighetsregleringar som krävs inom privatägda fastigheter för att genomföra planen framgår av planbeskrivningens redovisning av fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser. Åtgärderna är förvisso inte redovisade i tabellform, men ändå lätta att ta del av och samlat redovisad för respektive berörd fastighet. Konsekvenserna har också redovisats på möten med de berörda fastighetsägarna redan inför samrådet då de väsentligaste konsekvenserna inte avser fastighetsregleringarna utan verksamhetsutövarnas logistikföresättningar. Dessa lösningar, som varit kända och godtagits av de berörda fastighetsägarna under vintern 2023, förtydligas i planhandlingarna inför granskningen av planen för bro med tillhörande gator.

Planhandlingarna kompletteras med information om det servitut som tidigare saknats. I praktiken har det begränsad betydelse eftersom det avser rättighet för en kommunalägd fastighet som exploateras och där angöringen kommer ske via kommunala gator.

Som framgår av planhandlingarna så äger kommunen all mark som föreslås exploateras i planområdet. Kommunen behöver därför inte lösa mark som ska exploateras för mark för annat än enskild bebyggelse. Kommunens policy är att äga och förvalta de fastigheter som används för kommunala ändamål. Det är därmed inte något problem att kombinera bestämmelserna B och D i detaljplanen. En redovisning av de potentiella problemen med en sådan planteknisk lösning är inte motiverad annat än när planläggningen avser privatägd mark där inlösenreglerna annars kan vara svåra att fullt ut inse för fastighetsägaren.

Planhandlingarna kompletteras med en redovisning av att inlösenrätt av mark för allmän platsmark följer av detaljplaneläggningen.

Plankartan kan kompletteras i berörda plandelar med ett inzoomat utsnitt kring de kvarter där de smala remsorna av allmän plats och kvartersmark gör det svårt att på papperskartor göra det tydligt vilka markanvändningar som gäller var.

Planhandlingarna kan också förtydligas avseende det avsedda huvudmannaskapet och fastighetsbildningen för remsorna med kvartersmark för trafikändamål i gatumarken. Avsikten är ett kommunalt huvudmannaskap och att såväl gator som kvartersmarksytor ska kvarligga på kommunal stamfastighet.

Trafikverket

Trafikverket ser mycket positivt på kommunens utveckling av Mantorp centrum och förslaget ger stora möjligheter att bygga upp ett nytt centrum där gång- och cykeltrafik tydligt prioriteras. Placeringen mycket nära pendeltågstationen ger utmärkta möjlighet att minska bilberoendet och göra kollektivtrafiken till ett första hands alternativ.

Geoteknik

Trafikverket har pekat ut Södra stambanan som ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken och då marken enligt undersökningar är sättningsbenägen behöver dessa förutsättningar tydligt klarläggas under detaljplaneprocessen för att säkerställa att riksintresset inte påverkas. Även behövs en djupare analys för att garantera att gällande vibrations krav uppfylls då det enligt bifogat underlag kan innebära problem upp till 100 meter från spårmit.

Ny järnvägsbro

Trafikverket har bevakningsuppdrag för att stödja kommunen i framtagandet av nödvändiga handlingar för bron över stambanan och detta sker i en egen process. Trafikverket önskar dock tydliggöra att då markförhållandena tydligen är av skiftande bärighet så kan till exempel grundläggning av brostödet som är placerat inom järnvägsområdet innebära tekniska utmaningar som även kan bli kostnadsdrivande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kompletterande geotekniska utredningar har genomförts med avseende på Trafikverkets oro för risk för påverkan på järnvägsanläggningen vad gäller sättningar. I arbetet med att ta fram förslagshandlingar för järnvägsbron har geotekniska utredningar gjorts i den aktuella sträckningen.

Kommunala nämnder/kontor och bolag etc.**Byggnämnden**

Byggnämnden vill framföra nedanstående synpunkter angående föreslagna planbestämmelser i plankartan.

- Begränsning av allmän plats – eventuellt lämpligt att medge en byggrätt för cykelgarage i planbestämmelse "cykel-p" samt höjd på byggnad (ingår inte inom reglering av höjd inom kvartersmark).
- Byggnaders användning – att formulera en planbestämmelse med ett satt värde för bullernivå är en risk, då lagstiftningen ändras med tiden och då blir planbestämmelsen i sig ett särkrav. Bestämmelsen tar heller inte hänsyn till att smålägenheter upp till 35 m2 idag tillåts ha en högre bullernivå.
- Markens anordnade och vegetation – att formulera en planbestämmelse på valt sätt som avser växtlighet är en risk, då bestämmelsen inte innebär något krav på att en häck ska anläggas, bara att en häck får anläggas på platsen, men fastighetsägaren kan istället välja att anlägga häcken någon annanstans, eller att inte anlägga någon häck alls. Bestämmelsen innebär alltså inget krav på att en häck ska anläggas. Planbestämmelsen bedöms vara otydlig kring vad som är syftet med den och vad som ska uppnås.
- Avser växtligheten en skyddsbestämmelse på grund av befintlig naturvärde eller att befintlig växtlighet måste vara kvar som

skyddsbarriär eller liknande, bör den regleras med krav på marklov för att skydda den.

- Skydd mot störningar – bestämmelsen om bullervall bör, om den ska finnas, förtydligas med vilken bebyggelse som avses och till vilket skede bebyggelsen ska vara på plats för att bullervallen ska få tas bort. Ett förslag är att man istället tittar på att eventuellt villkora att bygglov/startbesked för bebyggelse på angränsande kvarter inte kan lämnas innan bullervallen är utförd, samt villkorar att marklov/startbesked för att ta bort bullervallen inte får lämnas förrän slutbesked har lämnats för all bebyggelse i det aktuella bostadskvarteret.
- Utformning – planbestämmelse f2 medger att inga skarvar får finnas på trä- och putsade fasader. Då det inte finns någon planbestämmelse om krav på typ av fasadmateriäl är frågan om det är tillåtet att ha skarvar på andra fasadmateriäl tex skrivmateriäl och plåt? Det är även svårt att förstå vad som menas med skarvar, hur breda eller långa är tillåtet? Planbestämmelsen bedöms vara otydlig kring vad som är syftet med den och vad som ska uppnås.
- Utförande – med hänvisning till att man reglerar krav på genomsläppligt materiäl för parkeringsplatser, bör det lämpligtvis vara marklovpliktigt att försämra markens genomsläpplighet, om syftet är att säkerställa dagvattenhanteringen i området.
- Markens anordnade och vegetation – att formulera en planbestämmelse med ett visst värde för bullernivå är en risk, då lagstiftningen ändras med tiden och då blir planbestämmelsen i sig ett särkrav. Utöver det innebär en bestämmelse om krav på lekplats bara att en lekplats får anläggas på platsen, men fastighetsägaren kan istället välja att anlägga lekplatsen någon annanstans, eller att inte anlägga någon lekplats alls. Bestämmelsen innebär alltså inget krav på att en lekplats ska anläggas. Planbestämmelsen bedöms vara otydlig kring vad som är syftet med den och vad som ska uppnås.
- Utförande – en hänvisning mellan bestämmelsen om att inga byggnader får uppföras på prickmarkerad mark och denna bestämmelse bör finnas eller slås ihop, då denna bestämmelse godkänner att det går att uppföra en byggnad (entréer och trapphus) på sådan mark där man inte får uppföra en byggnad. I detta fall så bedöms planbestämmelserna inte vara förenliga med varandra.
- Upplýsningar – istället för en generell upplýsning om hur en bygglovsansökan gestaltning kommer att prövas, bör hänvisning till respektive rubrik i planbeskrivningen eventuellt ligga under respektive planbestämmelse för att tydliggöra planbestämmelserna syfte, tex en viss färg och materiäl eller dylikt. Det finns en risk i att de viktiga karaktärsdragen inte regleras i en planbestämmelse, utan endast ligger som gestaltningside i planbeskrivningen och som upplýsning på plankartan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Plankartan kompletteras med bestämmelse om högsta höjd på byggnader på allmän platsmark.

Att i en planbestämmelse hänvisa till att gällande riktvärden för buller ska klaras innebär en osäkerhet på vilka krav som kan komma att ställas på byggnation över tid. För att skapa en tydlighet för berörda parter bedöms det därför vara mer ändamålsenligt att ange faktiska krav. Risken för att bestämmelsen skulle utgöra ett särkrav i framtiden ska inte överdrivas, särskilt inte mot bakgrund av att Sveriges riktvärden idag är satta betydligt högre än de riktvärden som tillämpas inom EU i övrigt.

Planbestämmelsens utformning innebär i praktiken att det inte blir möjligt med enkelsidiga lägenheter mot järnvägen. Detta är ett medvetet val för att säkerställa goda boendemiljöer även i de mest bullerutsatta kvarteren.

Ambitionen är att låta bullervallen finnas kvar även när området byggs ut, men det finns i sig inget krav på att bibehålla den. Planen kompletteras därför med bestämmelser om att bullervallen inte får tas bort förrän slutbesked lämnats för den del av bebyggelsen i angränsande kvarter som utgör framtida bullerskärm.

Planbestämmelserna om gestaltning av bebyggelsen förtydligas.

Marklovplikt införs för materialbyte inom parkeringsområden.

Prickmarksbestämmelsen kompletteras avseende möjligheten att uppföra entrépartier.

Miljönämnden

Miljönämnden är generellt emot att exploatera på jordbruksmark, men i detta läge i närheten av befintlig bebyggelse och stationsområdet är förslaget godtagbart.

Järnvägsområdet bör bli föremål för en miljöteknisk markundersökning för att kartlägga förekomst av eventuella föroreningar och dess utbredning samt behov av att minska risken för spridning. Resultat från den miljötekniska markundersökningen kan användas vid exploatering och ge vägledning kring hantering av överskottsmassor.

De bullervärden som detaljplanen innehåller blir bindande för tillsynsmyndigheterna om inte synnerliga skäl talar för motsatsen.

Utgångspunkten för bullerutredningen är att järnvägsbullret hanteras genom att flerbostadshuskvarteren byggs slutna så att fasaderna i sig utgör bullerskärmar. Av planen bör det även framgå hur acceptabla bullernivåer uppnås till att flerbostadshuskvarteren byggs samt vilka åtgärder som vidtas om inte flerbostadshuskvarteren uppförs.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Miljötekniska utredningar inom järnvägsområdet har genomförts.

Trafikbullerutredningarna kompletteras inför granskningen avseende etappvis utbyggnad av området. Hur detta påverkar utbyggnaden kommer framgå av planen.

Region Östergötland

Region Östergötlands samlade bedömning är att detaljplanen väl överensstämmer med Utvecklingsstrategi för Östergötland, och utifrån det pågående arbetet med en regional rumslik strategi. Mantorp är en ort med stor potential utifrån läge, tillgång till kommunikationer och sin funktion i sitt omland.

Region Östergötland är positiva till att planeringen i Mantorp pågår och att detaljplanen medger ett blandat innehåll med bostäder, centrumfunktioner, vård och skola. Som en ort längs med pendeltåget är det viktigt och angeläget att planering hålls ajour och potentialen i Mantorp med sitt strategiska läge i sitt omland tas tillvara.

Det är positivt att kommunen föreslår en högre täthet än vad som finns idag i Mantorp. Region Östergötland delar kommunens bedömning om att den nya bebyggelsen bidrar till både ett större tillskott av bostäder, men också av en kompletterande typ än den som finns på orten idag. Med en väl genomtänkt gestaltning i ett senare skede bedöms även en högre och tätare bebyggelse bli ett tillskott till ortens karaktär.

Region Östergötland delar kommunens bedömning och motiv kring varför exploateringen som kommer ske på jordbruksmark är motiverad. Region Östergötland instämmer i att aspekter som exempelvis tillgången till kommunikationer; möjligheten att exploatera tätare men i rimlig skala utifrån platsens förutsättningar; möjligheten att samlokalisera regionala verksamheter som vårdcentral och centrumfunktioner, i det här fallet motiverar det intrång på jordbruksmark som bebyggelsen innebär. Region Östergötland anser också att det tillvägagångssätt som kommunen presenterar gällande bedömningen av jordbruksmarken är systematisk och transparent.

Region Östergötland har medverkat i planarbetet med kommunen utifrån etableringen av en ny vårdcentral. De behov som framförts har inarbetats och ur ett hälso- och sjukvårdsperspektiv finns för nuvarande inga ytterligare synpunkter.

Ur ett serviceperspektiv går detaljplanen i linje med Utvecklingsstrategin regionalt serviceprogram och dess inriktning om samordning av serviceslag. Detaljplaneförslaget innebär en närhet mellan vård (offentlig service) och dagligvaruhandel i centrum. Planarbetet i Mantorp är för Region Östergötland ett gott exempel på hur regional och kommunal samverkan om hälso- och sjukvårdens roll som samhällsbyggare på en ort kan bidra till regional utveckling. Beaktandet av olika trafikslag, och deras tillgänglighet till planområdet, tyder på tanke om att området ska kunna nås av boende i orten liksom av boende i omlandet. Detta är positivt ur geografiskt helhetsperspektiv.

För kollektivtrafiken har inte Region Östergötland några synpunkter, utan ser det som positivt att kommunen utnyttjar ortens läge med station och pendeltågsstopp. Dock vill Regionen göra medskicket på sid. 21 att en ändring av ramperna vid gångtunneln under stationsområdet för att förbättra för cyklisterna behöver göras med kollektivtrafikens behov i åtanke. Tunneln bör medge hållplats för ersättningstrafik norr om järnvägen och tunnelns funktion som angöringsväg till plattformarna måste upprätthållas. Region Östergötland fortsätter gärna dialogen kring detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kontoret ser positivt på regionens synpunkter. Nuvarande möjlighet att angöra med buss på norra sidan av stationen kommer inte tas bort.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kontoret delar Skanovas inställning vad gäller ledningsnätet.

PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan. Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Då planområdets bostadsbestånd uteslutande kommer bestå av flerbostadshus kommer frågan om posthanteringen lösas i samband med projekteringen av respektive bostadshus.

Tekniska Verken i Linköping AB

Nätutvecklare Linus Bredberg har tidigare haft dialog med planandläggaren Magnus Hultegård gällande placering av e-tomter inom planen. E-tomternas placering i plankartan är enligt ett "äldre utkast". Det senaste som diskuterades var placeringarna enligt vit cirkel i bild nedan. Det är möjligt att man tänkt göra ändringen till granskningshandlingen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Som kommunicerades under våren 2023 var planen att göra de diskuterade förändringarna av transformatorstationernas placeringar inför planens granskning. Fortsatt dialog har genomförts under förprojekteringsarbetet för gator och ledningar och kommer därmed även beaktas i utarbetandet av granskningshandlingarna.

Föreningar, organisationer och företag**Skorteby Luntan Alkarp Spärringe mef dikningsföretag 1928-29****Skorteby-Luntan dikningsföretag 1959****Sperringe Alkarp Kårarp mef dikningsföretag 1917**

Angående utbyggnaden av Mantorp centrum så vill vi, dikesföretagen nedströms Mantorp, uppmärksamma er på att vi redan i dag har stora problem med dagvattnet som inte fördröjs i tillräcklig omfattning från Mantorp. Det gör att vi har ett väldigt stort slitage på dikessystemet och stora underhållskostnader som det är i dag. Dikessystemet kommer inte klara av ännu högre tryck med dagvatten som inte är fördröjt. Om kommunen fortsätter att bygga ut Mantorp med minimal fördröjning av dagvatten så kommer det leda till fler översvämningar av åkermark och att våra dräneringar i åkermarken inte fungerar när diken går fulla med vatten som leder till att det läcker mer näringsämnen ut i Östersjön. Och våra skördar förstörs när rötterna på grödorna står i vatten. Vi kräver därför att kommunen för varje utbyggnad även bygger fördröjningsdammar i tillräcklig stor omfattning samt bidrar till ökade underhållskostnader på nedströmsliggande rörledningar/dikningsföretag om skador uppstår. Vi vill även att kommun ersätter skador på grödor om fält nedströms påverkas av förhöjda markvattennivåer orsakade av höga dagvattenutsläpp.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kommunen arbetar sedan några år med en policy som innebär att fördröjningsåtgärder vidtas i samband med utbyggnad av nya områden. I arbetet med detaljplanen utreder kommunen möjligheterna att skapa fördröjningsåtgärder uppströms planområdet vid Mantorp centrum. En del kommer finnas i första plandelen som avser den nya bron över järnvägen. Ytterligare planeras inom ramen för kommande planer för den tillkommande bebyggelsen. På liknande sätt har kommunen genomfört fördröjningsåtgärder i samband med tidigare detaljplaner. Nu senast har det skett genom ny dagvattendamm vid verksamhetsområdet söder om Depot, öppna och nedgrävda fördröjningsmagasin i det nyaste bostadsområdet i Östra Olofstorp (Grepkatan och Sadelkatan) samt en ombyggnad av diket längs Riddarängsgatan i samband med utbyggnaden av södra Rydja. Det innebär att vattenflödena från Mantorps bebyggelse endast vid extrema regnväder kommer överstiga de flöden som reglerats i dikningsföretagen. Den typen av regnväder har aldrig dikningsföretagen varit dimensionerade för att kunna hantera. Mot bakgrund av att kommunen genomför

fördröjningsåtgärder bedömer kommunen inte att tätortsutvecklingen skulle bidra till försämringar för dikningsföretagen.

Efter 2024 års händelser, med en kombination av högt grundvattentryck och riklig nederbörd, med påföljande översvämningar har kommunen initierat utredningar för att ta fram en åtgärdsplan för ytterligare hantering av dagvattenfrågorna inom avrinningsområdet för att på så sätt minimera konsekvenserna även av extrema regn. Utredningsarbetet är inte slutfört ännu, men aktuell information publiceras på kommunens hemsida.

<https://www.mjolby.se/bygga-bo-miljo/vatten-och-avlopp/skyfall-och-oversvamning/pagaende-atgarder>

Enligt överenskommelse bidrar kommunen ekonomiskt till skötseln av dikningsföretagen. Ersättningen baseras på tätortens bidrag till näringstillförseln i enlighet med beräkningar gjorda av oberoende konsult.

Den dialog som pågår sedan några år mellan kommunen och dikningsföretagen kommer fortsätta.

Fåddman AB

Reguljär trafik med lastbil till och från Fåddman AB förekommer dagtid för lastning och lossning av varor. Denna trafik är nödvändig för Fåddman AB och måste kunna ske fortsättningsvis.

Då det förekommer stekning och rökning av köttvaror kan visst "matos" förekomma kring fabriken.

Ca 70 anställda som arbetar på Fåddman AB tar sig till och från jobbet med bil och använder idag befintlig väg.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kontoret har under arbetet stämt av företagets logistikflöden med företagets platschef inför utarbetandet av förslaget till bro och ramplösningar. Med föreslagna lösningar kan nuvarande lastkajer fortsatt användas. Under utarbetandet av granskningsförslaget har ytterligare dialog förts för att säkerställa att transportererna kan fungera.

Under de diskussioner som förts med företaget har risken för luktolägenheter från verksamheten inte bedömts vara stor. Kommunens miljönämnd har inte heller fått in klagomål från närboende.

Privatpersoner

Åsa & Robert Narbrink

Byggnationen - höjder, utformning och avstånd

Enligt detaljplan planeras 18 samt 15 meter höga hus intill redan befintlig bebyggelse. Att kommunen nu planerar så höga hus i direkt anslutning till lägre bebyggelse är häpnadsväckande. När vi byggde vårt hus stred vi för att få bygga en kupa på vårt 1,5-planshus då detaljplanen inte tillät någon typ av högre bebyggelse överhuvudtaget. Den nu aktuella ytan vid

järnvägsstationen är smal och den tilltänkta nedtrappningen från 4- till förhöjt 2-våningshus mot befintlig bebyggelse är fortfarande en markant höjdskillnad. 60 meter har nämnts som avstånd mellan de höga byggnaderna och befintlig låg bebyggelse. Ett avstånd som vi anser är för kort med tanke på byggnadernas höjd och längd.

Förtydligande i detaljplanen

I detaljplanen saknar vi även ett tydliggörande vad som avses finnas i den "stadspark" som planeras i nära anslutning till befintlig bebyggelse. Vid mötet den 24 april kunde inte heller tjänstemännen tydligt precisera vad som avses anläggas mellan vårdcentral/bostadshus och det lilla vattendrag som löper längs med befintlig bebyggelse. En tydligare plan behöver preciseras för dessa områden.

Realiteten av planen och den "trygga miljön"

I planen beskrivs att syftet är att skapa förutsättningar för ett nytt centrum i Mantorp. Vi ifrågasätter skarpt om ett centrum i Mantorp är något som kan bli en realitet. Att ett läge "i bästa kvällssol" är det bästa argumentet för att affärsverksamheter skulle vilja satsa i det nya centrumet känns orimligt. Tidigare butiker och apotek har flyttat sin verksamhet ifrån Mantorp och vi kan nu se att i betydligt större orter än Mantorp har butiker svårt att överleva, även i ett centrum. Placeringen av centrumet är inte heller i anslutning till Mantorps genomfartsleder vilket ytterligare försvårar för affärsverksamheter att locka till sig kunder.

Av vad vi förstod vid mötet den 24 april finns det ännu inga byggbolag som anmält sitt intresse för uppbyggnaden av centrum och bostadshus. Finns det underlag som stödjer kommunens utopi om att så pass många fler vill bo och verka i Mantorp? Då det ligger i regionens och kommunens intresse att inom snar framtid bygga upp den tilltänkta vårdcentralen och skolan finns det en stor risk att övrig byggnation inte fullföljs i samma takt. De tomma ytorna i angränsning till vårdcentral och skola kommer att öka möjligheten för störande beteenden och öka otryggheten i närområdet. Området runt stationen är redan idag en otrygg miljö och vi ser en stor fara att detta kommer öka ytterligare, i motsats till vad som beskrivits i planen.

Bullernivåer, olägenheter etc

OM samtliga byggnader uppförs enligt planen kommer enligt kommuntjänsteman vid mötet den 24 april byggnation pågå i decennier framåt. Då kommunen saknar en realistisk tidsplan för genomförandet kommer detta innebära olägenheter med hög bullernivå i en oöverskådlig framtid med påverkan på vårt dagliga liv samt marknadspriserna på våra fastigheter. Vi kan inte heller i planen se att det undersökts om markförhållandena kan påverka befintlig bebyggelse med vibrationsskador, sättningar med mera?

Sol- och skuggstudie

Vi har tagit del av den sol- och skuggstudien som gjorts. Vi ifrågasätter dock riktigheten i denna och 2023-06-06 hur det påverkar den närmaste befintliga bebyggelsen. Vi har nu kvällssol enda till skymningen och

ifrågasätter att de 18 meters hus som planeras i västlig riktning inte skulle påverka oss.
Vi reserverar oss för ytterligare synpunkter vid kommande granskning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planeringen för, och etableringen av, ett nytt centrum för Mantorps tätort kommer förändra stadsbilden. Inte minst mot bakgrund av den allt mer uttalade strävan av att minska exploateringen av jordbruksmark samt de åtgärder som behöver vidtas för att minska klimatpåverkan är det angeläget att utnyttja läget i anslutning till en av länets 10 pendeltågsstationer på ett effektivare sätt än med dagens glesa bebyggelse.

Samrådsförslaget innebär att bebyggelsen i kvarteret med vårdcentral kommer att ligga ca. 50 m från närmaste bostadshus. I en tätortsmiljö är det ett väl tilltaget avstånd. I planen regleras här även en avtrappning från järnvägen och söderut. Den föreslagna nockhöjden längst i söder gör det möjligt att bygga tre våningar med verksamhetslokaler även om regionen endast avser att bygga två våningar och inrymma tekniska delar i ett indraget våningsplan. Den tänkta vårdcentralbyggnaden är lång. I arbetet inför kommande granskning av detaljplanen har ett gestaltungs-förslag tagits fram i samverkan med regionen kring hur byggnaden kan utformas på ett sätt där den långa byggnadsvolymen delas in i flera delar. Detta kommer redovisas i granskningshandlingarna för berörd plan.

Den slutliga utformningen av en park regleras inte i en detaljplan. Kommunen har inför granskningen tagit fram utformningsförslag för att säkerställa att de funktioner som kommunen vill skapa får plats och för att skapa underlag för dels investeringsbudget, dels säkerställa att kommunen har råd att sköta om den färdiga parken. Den tänkta utformningen av parken kommer framgå av illustrationer i granskningshandlingarna till berörd plan.

I arbetet med översiktsplanen för Mantorp var önskan om mer service i centrala Mantorp, ett nytt centrum, något som lyftes fram av många mantorpsbor. Att det finns underlag för en matbutik inne i Mantorp konstaterade kommunens konsult i den handelsutredning som genomfördes i samband med detta arbete.

Kommunen kan med hjälp av planläggning skapa förutsättningar för näringslivet att etablera handel och annan service, men en plan säkerställer i sig inte att det uppstår en efterfrågan. Det gör att det kan ta tid innan centrumet finns på plats. Det är i sig inte en anledning för kommunen att avstå från att planera för detta. Regionen ser redan idag ett behov av nya lokaler och kan vara en start på utbyggnaden av nytt centrum. Läget har även bedömts som lämpligt för en matbutik av en av de stora livsmedelskedjorna även om de bedömer att det krävs fler bostäder i närområdet innan det är möjligt att starta en butik. Kvällssolsläget i sig är inte ett skäl för någon att starta en restaurang med uteservering. Däremot ska kommunen säkerställa att den platsen inte används till något annat eftersom det är betydligt svårare att med lyckat resultat försöka bygga om för ett sådant ändamål i efterhand.

Det är bara i storstadskommunerna som tillväxten är så stark att etableringen av ett helt centrum eller stadsdelscentrum med tillhörande bostäder sker på några få år. Det är därför naturligt att utbyggnaden kommer ske stegvis i Mantorp över lång tid. Under den utbyggnadstiden är det naturligtvis viktigt att kommunen och fastighetsägarna tillsammans hittar tillfälliga

användningar av den obebyggda marken som gör att den används på ett lämpligt sätt och bidrar till trivsel i närområdet.

Då utbyggnaden kommer ske över lång tid finns det inte någon anledning för kommunen att ens ta fram någon form av tidplan eftersom den inte kommer vara relevant. Det innebär också att ljudet från byggnation kommer återkomma över tid under lång tid. Det är något som sker i alla tätorter med tillväxt och är något som skulle ske oavsett om kommunen bara skulle planerat för ett eller ett par kvarter av ny bebyggelse i nuläget för att sedan återkomma och planlägga för ytterligare några kvarter. I takt med att utbyggnaden sker kommer bebyggelsen i uppförda kvarter fungera som bullerskärmar mot övrig bebyggelse, vilket gör att påverkan minskar över tid.

Risken för sättningar för den befintliga bebyggelsen bedöms som liten.

Sättningar på befintlig bebyggelse uppstår framför allt om grundvattennivåerna förändras. Eftersom diket mellan ny och befintlig bebyggelse skär av de ytliga grundvattenflödena bör risken för sättningar vara mycket liten. Risken för vibrationspåverkan på befintlig bebyggelse hänger främst samman med om den nya bebyggelsen grundläggs med hjälp av slagpålning. Sannolikt kommer det inte vara nödvändigt att påla för den tillkommande bebyggelsen. Skulle någon byggherre ändå välja att slagpåla är det den byggherrens ansvar att säkerställa att entreprenaden inte leder till skador på befintlig bebyggelse.

Skuggstudien är gjord med hjälp av programvaran sketch-up som är ett standardprogram för den här typen av analyser. Analysen är inte gjord som ett worst-case scenario vid vårdcentralen utan med utgångspunkt från den bebyggelsevolym som regionen faktiskt planerar för, d.v.s. där fasaden i söder består av två våningar, ca. 8 m höjd. Byggnaden ligger på ett mycket stort avstånd från Hagvägen, vilket påverkar risken för skuggning påtagligt.

Johan Andersson m familj

Höjderna på de nya byggnaderna närmast befintlig bebyggelse är för höga. Vi anser att man inte har tagit hänsyn till befintlig bebyggelse utan bara sett till det nya tilltänkta området. 4-5 våningar påverkar väldigt mycket för de som redan bor i området. Känslan av att bo i ett villaområde eller som kommunen tidigare kallade Trädgårdsstaden kommer förändras till ett "storstads" boende vilket man inte eftersträvar när man valt att bo i detta område. Då hade man redan valt att bota i en sådan miljö. Ser heller inga åtgärder i planen för att få en bra övergång mellan dessa områden som tex låga byggnader närmast befintlig bebyggelse. Vi som bor på Betesvägen 2 är närmsta byggnad 5 våningar hög och ligger 30 meter från tomtgräns detta trots att ni anger i texten att de högsta byggnaderna ska vara mot tågrälsen för att visa hänsyn. I en befintlig stadsmiljö är kanske 30 meter eller mindre ett rimligt avstånd men detta område kan inte jämföras med det och bör då tas i beaktning och var ett tungt argument för att planera med hänsyn. Som det är inplanerat kommer detta påverka bla insyn och kvällssolen vilket inte kan vara rimligt när det finns stora möjligheter att från början planera och anpassa. Området är totalt sett fördelat på en stor yta och man kan planera bättre om man är intresserad och lyhörd inför de som idag bor här.

Finns olika alternativ som skulle vara enkelt att ändra till utan att totala utbyggnaden skulle påverkas. Lägre byggnader(2-3vån) i de två kvarteren närmast station(öster) och sedan öka upp höjden i kvarteren(3, 4 osv) väster ut för att behålla samma utbyggnadsgrad som planerat. Kvarter 5-6 - 7 kan man kanske öka höjden någon våning(5-6 vån) om så önskas då det inte påverkar dagens bonde på samma sätt.

Förstora stadsparken med 50-70 meter för att på så sett få mindre påverkan mot befintligt villaområde. På så sett kommer även parken kunna nyttjas av fler samtidigt i olika åldrar. Tanken måste vara att fler från olika delar av Mantorp vill träffas här och det ska vara en naturlig mötesplats och då önskas stora ytor för att inte tex vissa äldre ska uppleva stress eller bli störda när ungdomar har aktiviteter eller tvärtom. Tror även att planerad restaurang med uteservering föredrar om ytan är större för minskad påverkan av ljud från lek och andra aktiviteter.

Vi motsäger oss även butiken(i dagens utformning) som är planerad att ligga i bottenvåningen i kvarter 2. När jag pratade med Magnus Hultegård(handläggare) så var storleken på ytan väldigt kritisk – den kan inte vara mindre – då blir den inte lönsam. Vi har inget emot att det blir en butik i området men då en mindre så inte hela kvarteret behöver byggas högt.

Men ser främst två problem.

Onödig extra biltrafik in i centrum, det ökar olycksrisker och det är inte miljömässigt försvarbart. Det kommer inte vara en naturlig förbifart och locka in fordon i centrum känns väldigt omodernt tänkande. Butiken påverkar bygghöjden då tanken är lägenheter ovanpå och önskas hiss vill man bygga högre och ska den ligga i kvarter 2 blir den byggnaden onödigt hög(så länge man planerar lägenheter ovanför och om de ska ha hiss). Men om det är krav, ett måste, att ha butik i kärnan av centrum(svar nej) så planera den i kvarter 3 istället för bygghöjdens skull. Det påverkar inte befintlig bebyggelse i samma grad.

De som åker pendel får troligen några meter längre att gå att handla(om de ska göra det) men samtidigt ska det vägas mot att det blir närmare för merparten av de övriga boende, när man ser till hela nya området och det kommer vara den stora kundkretsen. Och ska man vara eftertänksam så vänder inte många och åker hem om det inte finns en ledig parkeringsplats vid dörren av affären, det är få gånger det finns – man parkerar och handlar ändå(Magnus, du hade en invändning om det).

Lika så tror jag man tar tåget även om man måste parkera längst bort och får gå extra. Vi tror dock man får ut mer av en butik om man planerar den i kvarteret närmast den nya bron över järnvägen(väster, kvarter 7?) och då även minska/undvika onödig fordonstrafik in i centrum och ger mindre negativ miljöpåverkan.

Det kommer öka kundunderlag då de från tex Veta-området når butiken lättare och kommer upplevs närmare. Jag tror annars att merparten kommer fortsätta välja att åka till City Gross än att köra "avkroken" ner till andra sidan stationen. Det blir även säkrare för elever som vill handla på

raster(från de tilltänkta skolorna i området) –de kommer ha kortare sträcka att gå till butiken och enklare att undvika farozoner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planeringen för, och etableringen av, ett nytt centrum för Mantorps tätort kommer förändra stadsbilden. Inte minst mot bakgrund av den allt mer uttalade strävan av att minska exploateringen av jordbruksmark samt de åtgärder som behöver vidtas för att minska klimatpåverkan är det angeläget att utnyttja läget i anslutning till en av länets 10 pendeltågsstationer på ett effektivare sätt än med dagens glesa bebyggelse.

Samrådsförslaget innebär att bebyggelsen i kvarteret som planeras för en livsmedelsbutik i bottenvåningen kommer att ligga ca. 30 m från närmaste bostadshus mätt från hushörn till hushörn. I en tätortsmiljö är det ett väl tilltaget avstånd. Inför granskningen kan det bli aktuellt att sänka de tillåtna höjderna på bebyggelsen längs gatan mot söder i kvarteret väster om stadsparken till 15 meters nockhöjd i enlighet med övriga kvarters bebyggelse. På så sätt skapas en avtrappning från järnvägen och söderut.

Det är angeläget att kommunen i planen säkerställer att det går att bygga en livsmedelsbutik som har tillräcklig storlek för att bli ett reellt förstahandsalternativ för alla livsmedelsinköp för mantorpsborna.

Anledningen till att bebyggelsen har föreslagits extra hög i det aktuella kvarteret var att skapa bättre ekonomiska förutsättningar för att även få bostäder i kvarteret som bidrar till liv och rörelse över större del av dygnet och därmed även till ökad trygghet i park och i anslutning till stationen.

Centrums läge vid stationen är bl.a. miljömässigt motiverat. Att även för framtiden planera städer och tätorter med bilen som det viktigaste fordonet är inte rimligt. Att däremot skapa ett nytt centrum vid pendeltågsstationen, men med god tillgänglighet även för bilister ger möjligheter för fler kundgrupper att ta sig till servicen. För att öka ett nytt centrums attraktivitet är det viktigt att skapa en täthet som gör att de olika aktörerna tillsammans bidra till att dra kunder till varandra och som gör att det upplevs som ett befolkat och aktivt centrum, dels ligga naturligt längs med arbetsresvägen för så många som möjligt. För många livsmedelshandlare finns det då en tydlig efterfrågan på parkeringsplatser i direkt anslutning till butiken. För bilburna kunder kommer valet av butik för inköpen sannolikt snarare bygga på dels butikernas sortiment och prisnivå, dels vilka övriga målpunkter som finns i anslutning till butiken än var i orten de ligger. För övriga kommer avståndet mellan bostad och butik få större betydelse. Därför är ett central läge viktigt, vilket gör att ett mer bilorienterat läge, men en halv kilometer från stationen inte bedöms som lämpligt.

David & Elizabet Rule

Vi vill lämna synpunkter angående Detaljplan i Mantorp för Mantorp centrum. Under förutsättningen att man måste bygga någonstans är vi positivt till planen. Det är särskilt bra att planen innefattar en ny vårdcentral samt lokaler för butiker och restaurang. Bron över järnvägen betyder att det skulle vara lätt att nå tjänster och affärer.

Vi noterar att parkering för en del av området inklusive vårdcentralen skulle enligt planen nås via Hargs- och Stationsvägen. Parkering inkluderar även några platser för pendelparkering. Det är viktigt att mängden av trafiken längs gatan inte överstiger gatans kapacitet. Anledningar för detta är att buller från gatutrafik kombineras med buller från spårtrafik och skulle kunna vara ett problem för vi som bor där och för mycket trafik innebär en självklar säkerhetsrisk. Det är också viktigt att parkering används för det avsatta ändamålet: att vårdcentralparkering inte till exempel används av pendlare. Därför är det viktigt att på något sätt införa rimliga inskränkningar om parkering.

Ett problem vi upplever idag är att några bilister kör långt över hastighetsgränsen av 30 km/tim när de till exempel har bråttom till tåget. Därför är det viktigt att farthinder och gatumöblering i planen säkerställer att hastighetsgränsen respekteras av bilisterna. Ett förslag där är att övergångsstället vid Hargs- och Stationsvägen inkluderar ett farthinder.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kontoret delar bedömningen att det är lämpligt att begränsa trafiken på Hargsvägen/Stationsvägen. Därav lösningen att stänga av Stationsvägen för motorfordon i höjd med den framtida stadsparken.

Vad gäller parkeringarna vid vårdcentralskvarteret kommer det behövas en kombination av olika parkeringar. Dels kommer de boende behöva parkeringar som blir möjliga att hyra, dels kommer det behövas parkeringsplatser för lite längre parkeringstid för personal och pendlare, dels kommer det behövas korttidsparkeringar för kunder och besökare till verksamheter och boende i kvarteret. Hur dessa parkeringsregleringar ska göras är inte något som styrs i detaljplanen.

I samband med ombyggnaden av Hargsvägen/Stationsvägen kommer gång- och cykelvägspassagen väster om bebyggelsen utföras med ett farthinder.

Margareta Dahlberg

Jag bor i Mantorp och är intresserad av hur orten kan komma att expandera.

Efter att ha läst planbeskrivningen, lyssnat på informationsfilmen och försökt att fördjupa mig i kartorna har jag några synpunkter på detaljplanen. Först och främst tycker jag att den är bra.

Det har tagits stor hänsyn till att åkermark ska bevaras i den mån det går och tåget ska kunna utnyttjas. Mitt kunskaps- och intresseområde rör främst ekologi, natur, miljö- och klimatfrågor, vilket gör att jag fokuserat på dem. Inte minst tycker jag att vi vid planering av nybyggnation ska ha så många av Sveriges miljömål som möjligt i åtanke.

Mantorp och stadskaraktär

Mantorp är ett mindre samhälle och även med 7000 invånare kommer det inte att vara någon storstad. Varför ska man framhålla att det ska vara stadskaraktär? Att bygga en ny stadsdel bör inspireras av liknande orter.

Utnyttja det naturnära läget och satsa på biologisk mångfald i den tätbebyggda miljön. Bygg för folk, med hänsyn till naturen, inte minst fåglar och insekter.

Stadspark

Det är en utmärkt idé med en stadspark. Jag har svårt att utläsa hur stor den är i förhållande till byggnationen. I Mantorp finns ingen park i dagsläget. Passa på – minska ner ett halvt kvarter och bygg en större park. Det är speciellt viktigt om serveringar och lekområden ska få utrymme i parken.

Det är av största vikt att det blir många träd och höga träd. Vi kommer att behöva mer skugga än vad de träd som finns på planen kan ge.

Plantera träd runt lekparken och plaskanläggningar.

Det är bra att träden ska blomma, men kombinera det med högväxande träd.

För insekter och fåglar är blommor, ettåriga eller perenner, viktigt. Det behöver finnas rabatter där man inte trampar på växtligheten.

Vatten och dammar är så viktigt för fjärilar och insekter! Utnyttja dagvattenmagasinen så att det blir fler små våtmarker i vår nya stadsdel. En undran – hur ska grenverk skydda mot rovdjur? Är det folk eller djur som ska skyddas?

Förgård framför husen

Om jag tolkar det rätt kommer det att bli två meter förgård = rabatt framför husen. Det är lite, satsa på bredare med möjlighet till träd.

Gröna stråk utmed gatorna

De gröna stråken ska, tillsammans med stadsparken, bidra till skugga vid värmebölja enligt planbeskrivningen. Om det ska fungera får det inte vara smala stråk med träd på en rad. Bredda stråken! Planera för ängsmark som tål torr miljö.

Innergårdar

Det kan bli bra om de planeras med mycket växtlighet som skydd för sol och en levande miljö för folk.

Att kunna odla

Planera för ett mindre koloniområde. Kanske i närheten av skolan eller förskolorna. Ge möjlighet till odling på innergårdarna. Regnvatten kan användas som bevattning.

Husen ska ha stadsmässig utsida

Här finns chansen att satsa på gröna väggar eller levande väggar. Det gynnar insekter, fåglar och kan ge en avkylande effekt.

Takterasser

Det är en utmärkt idé. Mantorp är ett centrum för biodling, ge även möjlighet till detta.

Diken som läggs igen

Jag uppfattar att nya ska öppnas. Det är helt nödvändigt för att få mer vattenmiljöer .

Gödsellukt

Mantorp är ingen storstad. Se inte djuranläggningar och gödseldoft som ett hot. Vi som flyttar hit måste veta att vi bor på landsbygden och att åker och livsmedelsproduktion finns utanför dörren.

Simanläggning

I vårt kvarter med tolv trädgårdar finns nu sju pooler. För att bidra till något minskat tempo i poolbyggandet och kanske en mer jämställd situation för Mantorps innevånare vore det intressant att se en simanläggning i kommunal regi på sikt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

När Mantorp växer från 4 000 invånare till 7 000 invånare närmar sig orten storleken av en svensk småstad. Inriktningen i planen att Mantorps centrum ska få mer av en stadskaraktär handlar om att förtydliga att marken närmast stationen dels ska få ett innehåll med både service och bostäder, dels ska få en högre exploatering än den villastadsdelskaraktär som idag präglar Mantorp. För svenska småstäder är flerbostadshuskvarter i tre-fyra våningar vanliga inslag. Byggnaderna har i samrådsförslaget placerats längs med gatorna så att det skapas tydliga gränser mellan de allmänna gatorna och de privata innergårdarna. Den typen av stadsbyggande med tydliga gränser ger upplevelser av större trygghet än friare placerade byggnader. Samtidigt säkerställs bra gårdsmiljöer som inte splittras upp med parkeringar och som kan få en mer rofylld utformning.

Stadsparkens storlek är anpassad till det innehåll som kommunen vill skapa i den typen av parkmiljö. Storleken är också anpassad till den driftsbudget som finns att tillgå. En för stor park innebär en risk för att den inte kommer vara möjlig att sköta på ett sätt som motsvarar allmänhetens förväntan. Det finns också ett värde i att parken inte blir större än att den upplevs som befolkad även när få personer vistas i den och att man upplevs som sedd från angränsande bostadsbebyggelse för att skapa en trygghet.

Förgårdsmarken kring kvarteren är tänkt med två meters bredd, främst för att minska risken för insyn i bottenvåningarna. Det är inte lämpligt att plantera träd i nära anslutning till fasaderna då det skulle kunna leda till risk för sättningar i mark och byggnader. Istället har kommunen valt att satsa på trädplantering längs huvudgatorna i området.

De huvudsakliga platserna för att skapa skugga vid värmeböljor kommer vara i skogspartiet söder om planområdet, i stadsparken samt på skolgårdar och innergårdar. Däremot kan även trädplanteringar på gatorna ge viss skuggning.

Frågan om ett koloniområde i Mantorp är rimlig för kommunen att överväga när man planerar för en större volym av flerbostadshus. Frågan kommer utredas separat. Kommunen kommer inte ha möjlighet att styra de boendes möjlighet att odla på innergårdarna även om det är en bra idé. Kommunen bedömer inte heller att det är lämpligt att ställa krav på att fasaderna förses med växtlighet.

Kontoret bedömer inte att det finns risk för att det skulle uppstå olägenheter till följd av gödsellukt.

Kultur- och fritidsförvaltningen har gjort en utredning kring förutsättningarna för ett bad i Mantorp med omnejd. I nuläget saknas något ställningstagande till eventuellt anordnande av ett bad.

Ingvar & Anne-Lie Gustafsson Wigh

Vi har inga negativa synpunkter på utbyggnad av samhället söderut.

Det är VIKTIGT att bro över järnvägen färdigställs och öppnas för trafik före byggstart av infrastruktur och fastigheter.

Vi befarar att området kan utvecklas före den nya järnvägsbron och sedan bortprioriteras bron av kostnadsskäl.

Hargsvägen är idag en smal gågata med tung trafik (borde vara gångfartsområde) som ansluter till Ulrikavägen i en mycket konstig fyrvägs korsning.

Hoppas våra synpunkter väger tungt före beslut

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kommunen bedömer att bron är en nödvändig förutsättning för en fortsatt utveckling av Mantorp söder om järnvägen. Kommunen har skrivit en överenskommelse med Trafikverket om att uppföra den aktuella bron.

Tidplanen är att bron ska färdigställas 2027. För att möjliggöra utbyggnad av bron innan alla övriga frågor är lösta har planområdet delats upp inför granskningen. Planen är att bron ska vara på plats innan ny bebyggelse i planområdet är färdig att tas i bruk. Däremot kan det bli aktuellt att bygga ut gator och ledningar parallellt med brobyggnationen. Även byggandet av t.ex. skola och vårdcentral kan komma att påbörjas parallellt med brobyggnationen då dessa verksamheter är av stor allmän betydelse för Mantorps invånare och det därför finns ett intresse av att så snart som möjligt finna lösningar på verksamheternas lokalbehov. Däremot kommer byggtrafiken under denna period ledas via grusvägen mot järnvägstunneln väster om Mantorps gård. Kommunen delar bedömningen att korsningarna Idrottsvägen/Tollstadvägen samt Idrottsvägen/Hargsvägen inte är optimalt utformade då de ligger väl tätt. Det gör att man som trafikant redan på Hargsvägen kan behöva vänta ut bilister som väntar på att kunna köra ut på Tollstadvägen från Idrottsvägen. Samtidigt är trafikflödena mycket små på såväl Idrottsvägen som Hargsvägen, vilket gör att problemet bör kunna ses som litet. Blir det obalans mellan flödena är det möjligt att skifta väjningsplikten i korsningen så att Idrottsvägens trafikanter får lämna företräde åt Hargsvägens trafikanter.

Ändringar efter plansamråd inför granskning av detaljplan för bro m.m.

Planhandlingarna har kompletterats enligt nedan. Ändringar och kompletteringar av redaktionell karaktär och/eller mindre väsentliga för planens sakfrågor framgår inte av denna skrivelse.

- Planområdet har delats upp i flera separata detaljplaner inför granskningen.

Synpunkter som inte tillgodoses

Det finns inga synpunkter som kommit in under samrådet som avser bro med tillhörande gator som inte kunnat tillgodoses.

Magnus Hultegård
Planarkitekt

Synpunkter samrådsmöte Mantorp station 25/4-23

Närvarande:

Magnus Hultegård, Håkan Sylvan, Albert Lindgren

Ett tjugotal privatpersoner

Synpunkter och frågor

- Bra med ny bro över järnvägen.
- Bra med nytt centrum som det går och gå och cykla till.
- Parkvägen bör inte vara kommunikationsväg för större mängder trafik.
 - Tanken med detaljplanen är att trafiken i huvudsak kommer ledas via den nya järnvägsbron. Stationsvägen kommer bara trafikerats till och från station och vårdcentralskvarter.
- Vifolkagården inte ändamålsenlig. Badrum etc. är inte ändamålsenliga. Vifolkagården kan byggas om till trygghetsboende.
- Det är långt till City gross, utan bil.
- Vad händer utanför biblioteket?
- Vad händer med nuvarande biblioteket och vårdcentralen?
 - Så långt har nog ingen hunnit tänka än. Vårdcentralen ägs av en privat aktör som säkert kommer vilja hitta ny användning av byggnaden.
- Frågor kring trafikmängd på kvartersgator i anslutning till nuvarande bron. Hur relaterar de nuvarande prognoserna till vad som angivits i senaste detaljplanen.
 - Med stängningen av Stationsvägen i höjd med stationen blir det en mindre ökning än tidigare beräkningar angivit.
- Oro för att parkering vid ny vårdcentral kommer att användas fel.
- Trafikhinder bör finnas på Stationsvägen för att hålla nere hastigheten.
 - Frågan om möjlighet att göra en åtgärd i form av säker passage där den kommande gångbanan ansluter till befintlig gång- och cykelväg tas med i det fortsatta arbetet.
- Ta med den farliga korsningen Trumpetarevägen/Riksvägen i planförslaget. Den borde byggas om till en rondellkorsning. Det är så oklart idag då vägarna inte möts mitt för.
 - Eftersom det inte krävs några markinlösningar har vi inte tagit med den korsningen i detaljplanen, men frågan om det bör ske en ombyggnad av hela korsningen i samband med att bron byggs och gång- och cykelvägen förlängs söderut tas med till det fortsatta arbetet.
- Ta med farlig korsning vid nuvarande bron i planförslaget (Idrottsvägen-Hargsvägen).
 - Man har försökt fixa med en rondell i korsningen, men det har varit svårt att lösa då rampen inte tar slut tillräckligt långt bort för att skapa tillräckligt vilplan.
- Endast GC-väg bör finnas på Stationsvägen
- Bygg trygghetsboende söder om järnvägen.
 - Tanken är planen ska vara tillräckligt flexibel för att det ska vara möjligt att bygga även trygghetsboende om det finns efterfrågan på detta.
- Oro och frågor kring för byggtrafik från boende vid Rödhälla
 - Tanken är att nuvarande grusvägen ska användas för byggtrafiken åtminstone tills nya bron är byggd. Kommunen har tecknat avtal med vägföreningen om detta.
- Oro och frågor kring höjder mot befintlig villabyggelse. Närboende kommer återkomma med synpunkter.

- Bebyggelsen närmast villorna – kvarteret med vårdcentralen – har lägst bebyggelse i söder, mot villatomterna. Nya byggnaden kommer cirka 35 m från närmaste tomtgräns och har bara två våningar. Det är ett rejält avstånd.
- Finns det efterfrågan på restauranger i ett nytt centrum?
 - Kanske inte i tidigt skede, men läget med kvällssol och utblick mot en stadspark måste reserveras för den typen av verksamheter för det kommer inte finnas något bättre läge i samhället.
- Tråkig syn för närboende mot långsida på ny vårdcentral.
 - Vårdcentralen är en lång, men låg, byggnadskropp. Det kan behövas variation i gestaltningen.
- Finns det efterfrågan på så här mycket bostäder i Mantorp?
 - I dagsläget bedömer vi inte att det finns efterfrågan på så många lägenheter utan här skapar detaljplanen en framförhållning med möjlighet att erbjuda bostäder under flera decennier. Det centrala läget bör användas effektivt med den här typen av bostäder för att på så sätt göra det möjligt för så många som möjligt att bo nära stationen. Det är också så att bullret från järnvägen gör det svårt med andra bostadstyper på den här platsen.
- Bygg ännu fler cykelbanor till Mantorp Depot också.
- Var kommer byggtrafiken gå?
 - Byggtrafiken kommer att gå västerifrån via befintlig vägnät och via porten under järnvägen. Vägföreningen kommer att få ersättning för ökat slitage på vägen.
- Vad kommer att byggas först?
 - Bron över järnvägen och skola kommer att byggas först.
- Vad kommer bron att kosta?
 - Nuvarande kostnadsuppskattning är 70-80 miljoner.

Synpunkter samrådsmöte Kyrkans hus 11/5-23

Närvarande:

Magnus Hultegård, Håkan Sylvan, Albert Lindgren

Ett tjugotal privatpersoner

Frågeställningar och synpunkter

- Vid tidigare möten (*kopplat till tidigare planprogram och planförslag*) har det angivits att antal våningar kommer att vara lägre närmast befintliga bostäder. Varför har ni ändrat?
 - Ändringen har gjorts för att kunna nyttja marken mer effektivt. Bedömningen har gjorts att 30 meter är ett tillräckligt avstånd för nuvarande byggnadshöjd.
- Det kommer bli skuggning av min bostad närmast de nya kvarteren efter kl. 19. Tänk befintliga boende när ni planerar.
 - Det är bara en tomt som blir skuggad av bebyggelsen och då under en begränsad tid på kvällen.
- Ingår beräkning av reflektioner från bebyggelsen norr om järnvägen i bullerutredningen?
 - Relevant fråga. Svårt att uttala sig om på mötet. Vi kontrollerar i rapporten och ser till att komplettera den om den frågan förbisätts.
- - 70 meter mellan de nya kvarteren och befintliga villor är ett väl tilltaget .
- Kvarteret med butik i bottenplan borde flyttas för att inte hamna för när befintliga bostäder.
 - Butiken bör ligga så nära stationen och övriga servicefunktioner som möjligt för att det ska uppstå synergier så mycket som möjligt.
- Ändringen av höjderna i planförslaget (*i förhållande till tidigare planprogram och planförslag*) blir en stor påverkan för närboende.
 - Avstånden mellan befintlig och planerad bebyggelse är stort, särskilt i ett så här centralt läge i orten.
- Förslag; sänk våningsplan närmast befintliga bostäder såsom i tidigare förslag.
- Det blir väldigt stor skillnad om kvarteret flyttas 30-50 m och våningshöjden är lägre närmast befintliga bostäder.
 - Det kan vara en gestaltningsmässigt lämplig lösning med en avtrappning av bebyggelsen mot diket på båda sidorna av stadsparken, men det kan vara svårt att skapa en ekonomisk genomförbarhet för det med tanke på kraven om kostnadsdrivande hissar som behöver fördelas på många lägenheter. Därför brukar det normalt krävas minst fyra våningsplan av bostäder i flerbostadshus.
- Folk flyttar till Mantorp för att bo i villa.
 - Så är det för många, samtidigt vet vi att familjer separerar och att både unga och äldre behöver andra typer av bostäder. Bl.a. därför behövs det en blandning av bostäder. Här i det mest centrala läget, där dessutom järnvägsbullret kan vara klurigt att hantera vid villabebyggelse, är det därför lämpligt att använda marken effektivt genom flerbostadshus.
- Vad händer med Vifolkaskolan när det byggs en ny högstadieskola?
 - Den kan byggas om till låg eller mellanstadieskola, men det finns inget bestämt i nuläget eftersom det inte är aktuellt att bygga den nya högstadieskolan under de närmaste åren.
- Vart kommer byggtrafiken gå?
 - Den kommer från väster via befintliga grusvägar och från porten under järnvägen.
- Blir det med mycket trafik/byggtrafik på riksvägen?

- Byggtrafiken från Mjölby är tänkt att komma till området västerifrån men all trafik som ska köra över den nya bron kommer i början köra på riksvägen. Byggtrafik som kommer från E4 kommer däremot rimligen behöva gå på Riksvägen genom Mantorp.
- Gör butiken mindre i yta så den inte behöver ta upp hela bottenvåningen.
 - För att serva en tätort på 8000 personer i framtiden är det viktigt att byggrätten för butiken inte blir för snålt tilltagen.
- Avlasta Riksvägen med annan väg.
 - I översiktsplanen för Mantorp föreslås att man på sikt kan bygga samman Trumpetarevägen och Skördevägen. Det finns dock inga planer på att göra det i närtid. En sådan åtgärd bör samordnas med en ombyggnad av Riksvägen så att karaktären blir mer av en stadsgata än nuvarande landsväg.
- När är byggstart?
 - Bron börjar byggas 2027 och ska vara klar 2028.
- Hur blir det med Veta skola?
 - Planen i sig innebär inga ställningstaganden till Veta skolas framtid. Kan läggas ner i framtiden, om den inte behövs längre. Men kan också vara kvar om det bedöms vara ett lämpligare sätt att organisera skolverksamheten.
- Finns det plats för kyrkan i det nya planområdet? Kyrkan behöver lokaler för ungdomar.
 - Det är inte något kommunen trots skulle behövas eftersom församlingen har centralt belägna lokaler. Behövs det föreningslokaler i området? I så är det bra om församlingen och andra föreningar påtar sig det för oss på kommunen. Hur många föreningar finns det och kan dessa gå ihop för att finansiera/fylla nya lokaler? Det behövs lokaler för föreningar i Mantorp.
 - Det kommer bli markanvisningstävlingar för de olika kvarteren. Flera föreningar kan gå ihop och söka om markanvisning för ett föreningshus.
- Många byter lägenheten om de bor på våning tre eftersom det inte finns hiss.
- Vad händer med den nuvarande vårdcentralen?
 - Fastighetsbolaget Duseborg äger den. Kommunen vet inte vad Bolaget tänker göra. Bygga om det till bostäder möjligen?
- Kan vårdcentralbyggnaden användas till föreningslokaler? Hur lätt är det att bygga om nuvarande vårdcentralen?
 - Frågan kommer säkert aktualiseras när inflyttning till ny vårdcentral närmar sig, men i nuläget finns inga planer.
- Blir det en bullerskärm mot järnvägen?
 - Eventuellt beroende på vad bullerutredningen kommer fram till. Det är önskvärt att slippa slutna kvarter om det är möjligt eftersom det kan vara svårt att lösa hörnlägenheterna och öppningar i kvarteren ger en trevligare gatumiljö.
- Vad händer med godsmagasinet?
 - Det är sålt till ett par som ska bedriva Café och blomsterhandel. Byggnaden är skyddad genom ett q i detaljplanen.
- Hur stort är problemet med råttor i Mantorp? Villor har haft besök av råttor. Kyrkan behöver göra om sitt avlopp på grund av råttor.
- Hur stora är kvarteren?
 - Ca. 65*65.
- Hur blir sträckningen för cykelvägen mot Sjögestad?
 - Sträckning blir troligen söder om Riksvägen. Kommunen kommer att bygga cykelbana till Viby själva.
- Borde det inte byggas cykelväg till Mantorp park? De borde vara intresserade av det.

- Det finns sedan tidigare en port under E4 till Mantorp park, men den har stängts av dem. Frågan är viktig att belysa eftersom det vid evenemang kan vara många som går mellan Mantorp park och Mantorp. Vi tar med frågan till kollegorna på gatusidan.
 - Ny rondell kommer byggas vid korsningen vid Depot.
- Hur stor blir idrottshallen?
 - Den ska kunna byggas med läktare, men inget är bestämt. Skolorna kommer behöva minst en fullstor hall.
- Har det gjorts studier på behovet av matbutik inne i Mantorp?
 - Det har gjort en handelsutredning 2019 i kommunen som även omfattande Mantorp.
- Det är långt till Citygross,
- Inte värt att köpa stora förpackningar på Citygross när man endast är två personer i hushållet.
- Blir det aktuellt med friluftsbad i Mantorp?
 - Kommunen har gjort en utredning. Ett alternativ är ett bad i Mantorp vid den gamla pulkabacken som är etablerat som ett friluftsområde. Ett annat alternativ är bad i Spångsholm. Ett friluftsbad kommer bli en stor kommunal investering. Troligen vill kommunen inte ta på sig ett så stort ansvar som kommer med ett bad i form av en bassänganläggning.
- De som vill bada från Mantorp åker idag till Lillsjön eller Herberga. Det är strömt i Sya och svårt och bada där.
- Kan det bli aktuellt med Badsjö vid Möllersbrunn?
 - Möjligen men är troligen bättre med pulkabacken i Mantorp.

Synpunkter samrådsmöte Mantorps Station 23/5-23

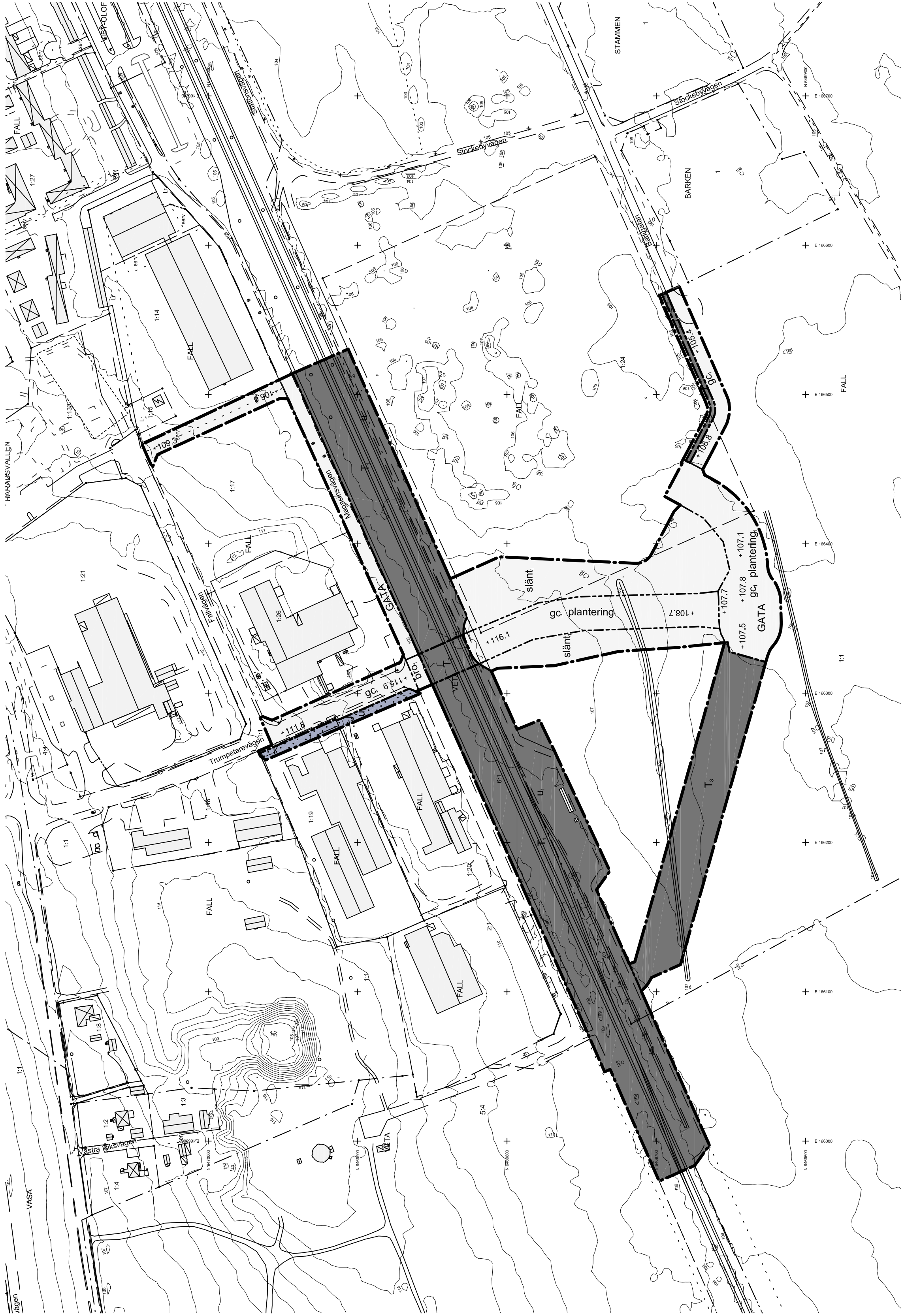
Närvarande:

Magnus Hultegård, Håkan Sylvan, Albert Lindgren

Ca. 45 privatpersoner.

Frågeställningar och synpunkter

- Bra med ny livsmedelsbutik i nytt centrum. Det är långt till närmaste livsmedelsbutik idag (depot)
- Bra med ny Vårdcentral med apotek
- Det kommer bli trafikökning på Trumpetarevägen jämfört med idag.
 - Trafiken kommer öka, men i princip bara mellan järnvägen och Riksvägen.
- Det behövs fler övergångsställen över Riksvägen (folk går närmaste vägen)
- Vilken trafikmängd kommer det vara på Stationsvägen?
 - Knappt 1000 fordon/dygn
- Hiss saknas vid Mantorp Station. Tillgängligheten är dålig.
 - Bra synpunkt. Frågan bör tas upp i dialog med Trafikverket om och när stationen behöver byggas om.
- Spännande förslag!
- Ska fritidsgården ligga vid nya skolan i planområdet?
 - Det är väl troligt, men inget är bestämt.
- Behövs större lokaler för vårdcentralen
 - Ja dagens lokaler är inte tillräckliga
- Var börjar ni bygga?
 - Det första som byggs är bron som byggs 2027
- Finns det möjlighet att bygga ett Bovieran eller liknande boende i planområdet?
 - Byggrätterna/kvarterens utformning i planförslaget stöder inte den typen av stora bostadshus med inglasad gård.
- Går det att anordna pool för bil, cykel, lådcykel i Mantorp?
- Hur länge kommer järnvägen att vara avstängd?
 - Troligen endast under en helg när själva bron lanseras.
- Det behövs en egen idrottshall för gymnastik. Nuvarande halltider är fullbokade.
- Det är för dyrt att handla mat på Macken och City Gross. Medborgaren handlar i Linköping eller Mjölby istället på Willys.



PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

GATA

Kvartersmark

Industri

Trafik

Järnväg

Järnväg, får överbyggas med bro

Vägreservat

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Utformning av allmän plats

+0.0

Markens höjd över angivet nollplan

Gång- och cykelbana ska anordnas

Område för vägsänt

Bro Vägbro får anläggas över gata

plantering

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte föras med byggnad. (Begränsas av användningsgräns)

Markreservat för allmännyttiga ändamål

Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar. (Begränsas av användningsgräns)

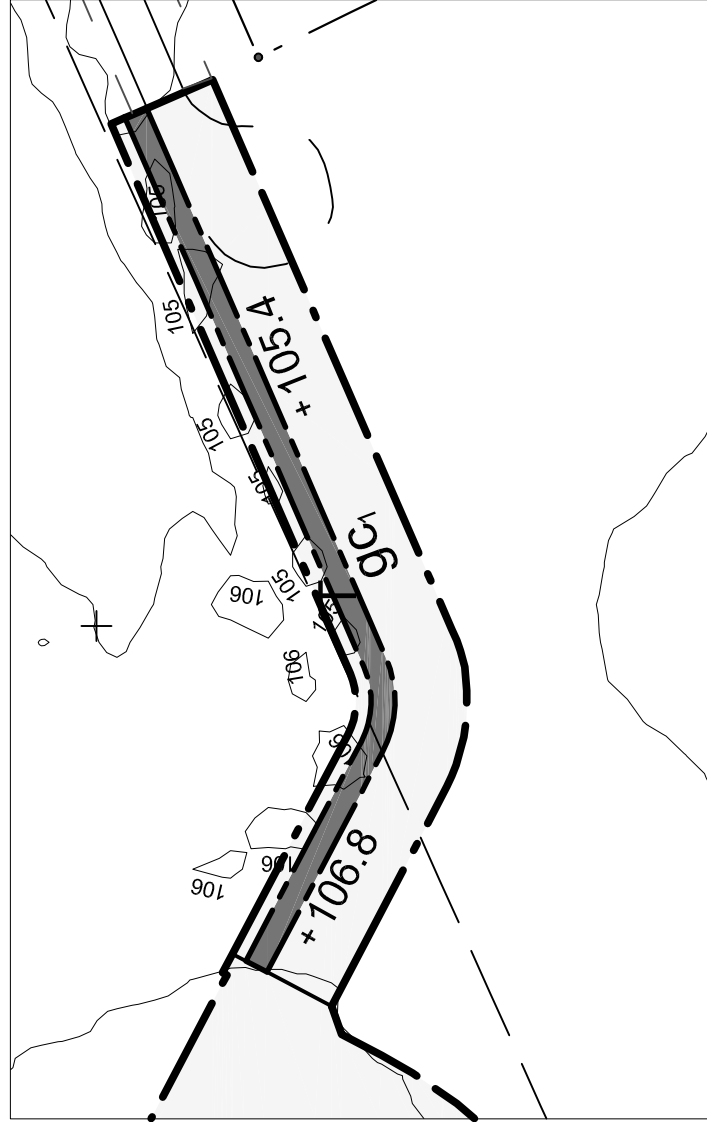
u_i

UPPLYSNINGAR

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen får laga kraft.



DELFÖRSTÖRING - Brorrampens utrymmesbehov
Skala 1:1000



DELFÖRSTÖRING - Lokalgatans utformning
Skala 1:1000

Teckenförklaring

FALL 1:1

Fastighetsbeteckning

Traktgräns

Fastighetsgräns

Gränspunkt

Höjdpunkt

Servitut

Le

Le

Le

Le

Övrig mark

Odlad mark

Dike

Körbana, kanalsen

Körbana, el kanalsen

Gång- och cykelbana

Gångbana

Järnväg

Belysningsstolpe

Ledningsstolpe

Vägslykt

Lövträd

Häck

Staket

Stödmur

Mur, Kant

Bostadshus

Komplementbyggnad, verksamhet

Transformatorstation

Skärmtak

Allan, Utlämn

Carport

Trappa

Grundkarta

för del av FALL 1:1 m.fl.

i Mantorp

Mjölby kommun

Upprättad i februari 2025

av Stadsbyggnadskontoret

Sara Rydberg

Kart- och GIS-ingenjör

Beskrivning och kartstandard: Enligt HMK

Koordinatsystem i plan: SWEREF 99 15 00

Koordinatsystem i höjd: RH 2000

Fastighetsredovisning: Skala: 1:2 000

GRANSKNINGSHANDLING

	LAGA KRAFT
Detailplan i Mantorp för ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.)	ANTAGEN AV
	GRANSKNINGSTID
	SAKRÄSTID
	2023-04-01 - 2023-06-06
	Upprättad: 2025-03-04
	Reviderad:
Magnus Hultesand, Planarkitekt Stadsbyggnadskontoret	Plan nr.
0 20 40 60 80 100 200 m	Skala
	1:2000 (u.v.)