

Planbeskrivning

Detailplan i Mantorp

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

Om detaljplanen

Vad är en detaljplan?

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

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

Detaljplanens handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta i storlek A0 i skala 1:2000
- Planbeskrivning och undersökning (detta dokument)
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning *
- Illustrationskarta A0 i skala 1:1000

På kommunens hemsida finns även en 3D-modellfil (sketch-up), som illustrerar planförslaget.

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 PUL (Personuppgiftslagen).

Handläggare

Frågor om planen kan ställas till planarkitekt Magnus Hultegård
Telefon: 010 – 234 51 86
E-post: magnus.hultegard@mjolby.se

Synpunkter

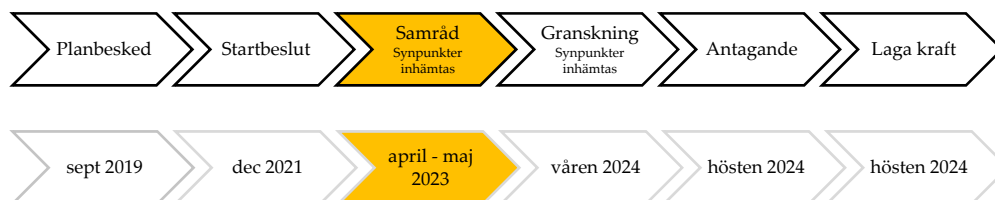
Skriftliga synpunkter på detaljplanen under samrådsskedet lämnas till Samhällsbyggnadsnämnden, Mjölby kommun, 595 80 Mjölby eller samhallsbyggnad@mjolby.se

Detaljplaneprocess och tidplan

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

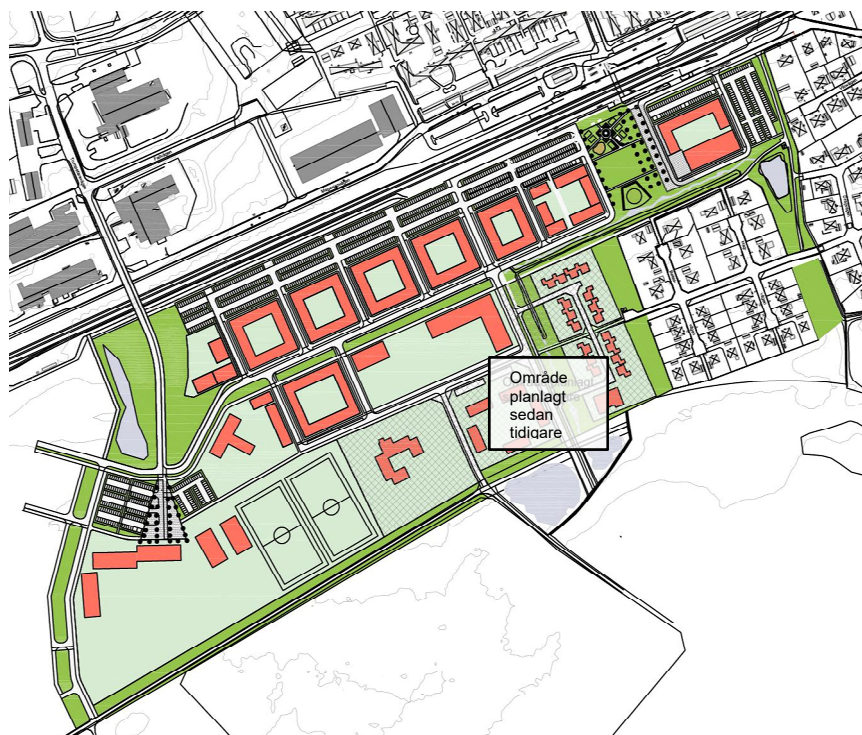
Planen befinner sig i samrådsskedet.

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.



Detaljplanen omfattar 12 kvarter med innerstadsprägel. Längst i öster föreslås ett kvarter med vårdcentral och bostäder. I bästa kvällssolsläge föreslås lokaler för butiker och restauranger mot blivande stadspark. Väster om parken föreslås ett kvarter där bottenvåningen innehåller lokaler för en större livsmedelsbutik. Övriga våningar innehåller bostäder i flerbostadshus. Västerut längs järnvägen följer ytterligare sex kvarter med bostäder i flerbostadshus. Totalt bedöms ca. 600 lägenheter inrymmas i planområdet.

Söder om dessa kvarter planeras för en F-6 skola med förskola, en högstadieskola och idrottsanläggningar för dessa. Dessutom planeras för ett vårdboende samt ett antal flerbostadshus.

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.	6
FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAPITLET MILJÖBALKEN.....	7
FÖRORDNANDEN ETC.	8
DETALJPLANENS INNEBÖRD	9
BEBYGGELSE	9
NATURMILJÖ	12
KULTURMILJÖ OCH ARKEOLOGI	15
OFFENTLIG OCH SOCIAL SERVICE	15
SOCIALA ASPEKTER.....	16
GATOR OCH TRAFIK.....	17
MILJÖ- OCH RISKFAKTORER.....	23
TEKNISK FÖRSÖRJNING	30
AVVÄGNINGAR OCH HÄNSYN TILL MOTSTÅENDE INTRESSEN	34
FORTSATT ARBETE.....	35
GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN.....	37
ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	37
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER.....	39
EKONOMISKA FRÅGOR.....	41
UNDERSÖKNING – BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING.....	43
VAD ÄR EN UNDERSÖKNING? VAD ÄR BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN?	43
SLUTSATS OCH STÄLLNINGSTAGANDE.....	43
MILJÖCHECKLISTA - GRUND TILL UNDERSÖKNINGEN	45
FORTSATT ARBETE.....	50
UTDRAG UR MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR FÖRDLUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR MANTORP	51
ÖVRIGT	55
REFERENSER	55
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN.....	55
PLANKARTA.....	56
PLANBESTÄMMELSER.....	57
SKUGGSTUDIE & ILLUSTRATIONER	58

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. Kommunen har ett behov av en ny skolenhet i Mantorp. Region Östergötland har påkallat behov av nya lokaler för vårdcentral och folktandvård. Detta sammantaget har lett till att detaljplanearbetet har behövt komma igång relativt omgående.

För att möjliggöra ytterligare bebyggelse söder om järnvägen har kommunen sett ett behov av att ordna med en ny bro över järnvägen. Denna ingår därför också i planförslaget.

Planens syfte och mål

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.

Plandata

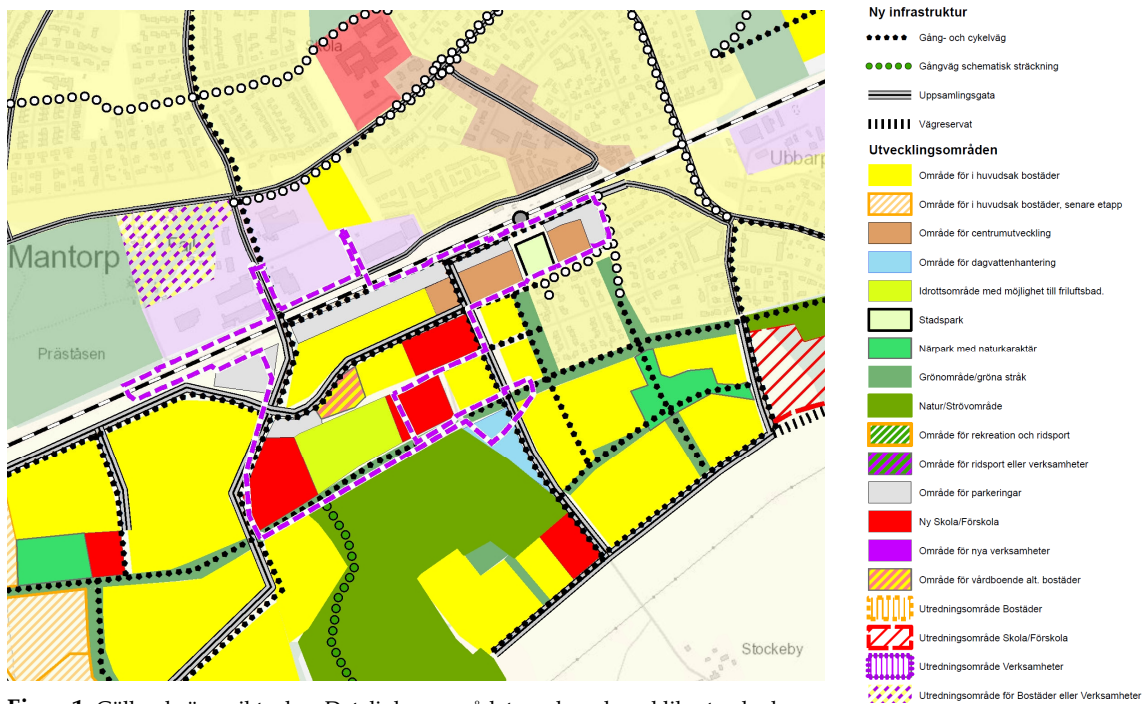
Planområdet är beläget centralt i Mantorp, i huvudsak söder om järnvägen. Med undantag för den nya bron med tillhörande gatuförändringar norr om järnvägen så avgränsas planen i norr av södra stambanan. I öster av befintlig och planerad bostadsbebyggelse. I söder av befintlig grusväg. I väster avslutas planområdet ungefär vid infartsvägen till Rödhälla gård. Området är ca. 26 ha 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 aktuella områdena är markerade som centrumområde, område för skola, idrott och vårdboende/bostäder samt för bostäder.

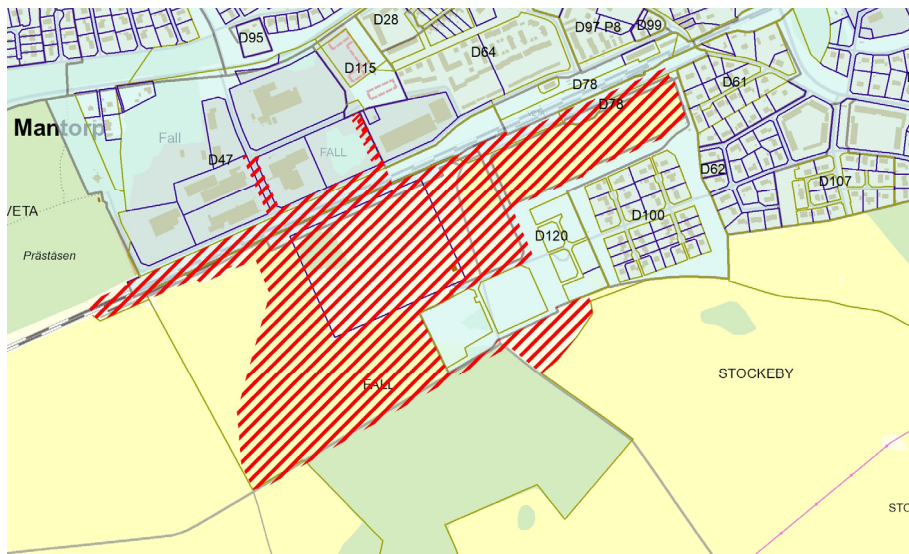


Figur 1: Gällande översiktsplan. Detaljplaneområdet markerad med lila streckad linje.

Detaljplaner, områdesbestämmelser etc.

Större delen av planområdet omfattas inte av någon detaljplan eller några områdesbestämmelser. Detta gäller markerna 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 gatuändamål.



Figur 2: Karta över Mantorp med gällande detaljplaner i ljusblått samt planområdet rödmarkerat.

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 kommunikationer

Befintliga stambanan genom Mantorp samt stationen utgör riksintresse. Dessa ligger i anslutning till planområdet, respektive omfattas av brodelen av detaljplanen. Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset negativt.

Riksintresse för totalförsvaret

Malmens flottflygplats 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 luftrummet. Bebyggelsen som föreslås i detaljplanen bedöms ej påverka försvarsmaktens riksintresse då den maximala höjden på föreslagna bebyggelse är lägre än den tillåtna gränsen på 45 m för höga objekt inom samlad 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 att det finns anledning att befara att några miljökvalitetsnormer skulle överskridas.

Planens genomförande kommer innebära 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.

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.

De objekt i planområdet som omfattas av det generella biotopskyddet är tre diken. Inför eller i samband med att detaljplanen ställs ut för granskning kommer kommunen ansöka om biotopsskyddsdispens för de objekt som påverkas av exploateringen.

I samband med genomförandet av detaljplanen kommer vissa diken att tas bort eller ersättas av diken i andra lägen. En anmälan om vattenverksamhet kommer att ske i samband med granskning.

Detaljplanens innebörd

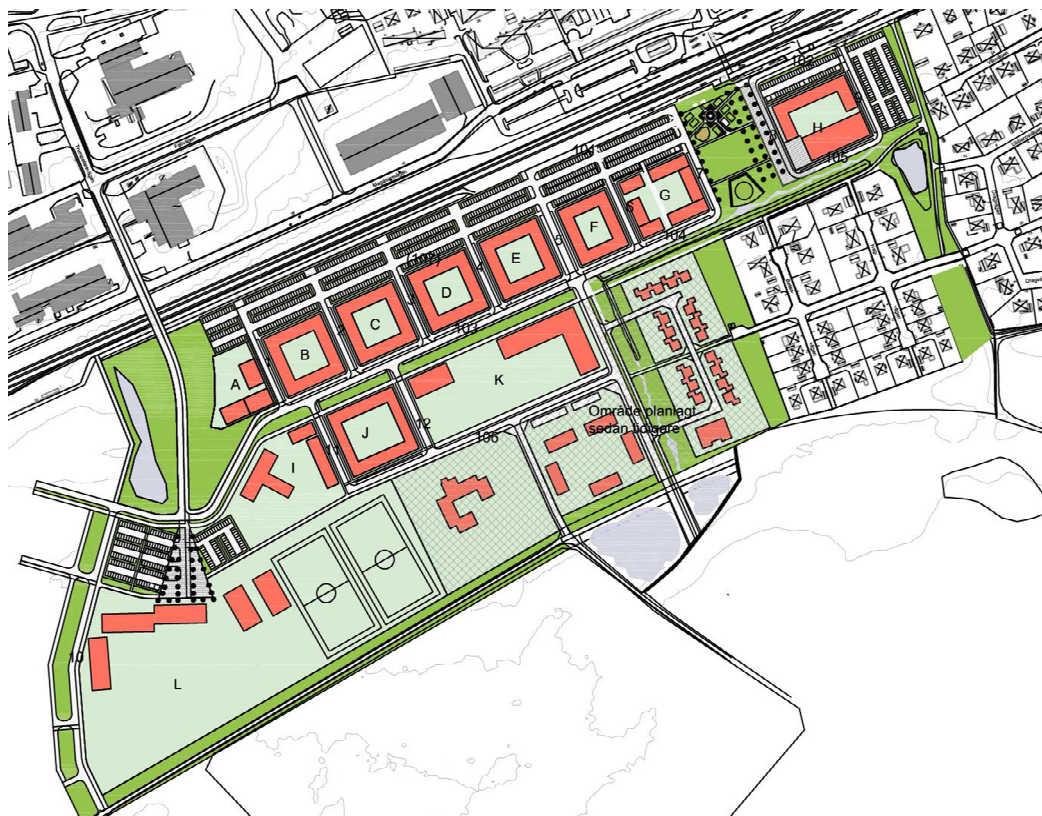
Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Planområdet är i allt väsentligt obebyggt söder om järnvägen och består främst av åkermark och igenvuxen naturmark. Området ligger i anslutning till befintlig bebyggelse, i form av villabebyggelse och Mantorps station. Norr om järnvägen finns tre industribyggnader längs Trumpetarevägen. Trafiken till dessa påverkas av ombyggnaden av gatan.

Ny bebyggelse

Planområdet innehåller elva kvarter och en stadspark. Längs järnvägen planeras sju slutna kvarter i första hand för flerbostadshusbebyggelse. De föreslås byggas i fyra våningar.



Figur 3: Illustration över planområdets bebyggelse.

I kvarteret längst i öster (kvarter H) kommer det finnas flerbostadshus mot järnvägen. Bottenvåningen mot torget och stadsparken ska innehålla lokaler för mindre butiker eller restauranger. På andra sidan av kvarteret kommer Region Östergötland bygga en ny vårdcentral och tandvårdsklinik. I byggnaden kommer det även finnas plats för ett apotek. Regionens byggnad bedöms bli totalt cirka 3000 m² fördelat på två våningar.

På andra sidan stadsparken kommer det närmaste kvarterets bottenvåning (kvarter G) reserveras för en större livsmedelsbutik. Sannolikt kan det finnas plats för ytterligare butikslokaler i bottenvåningen som totalt ger utrymmer för handel motsvarande cirka 2000 m². I övriga våningsplan planeras för bostäder. Även i nästa kvarter ges möjlighet att inrymma lokaler för handel i bottenvåningen mot gatan i sydost. I övriga kvarter kommer endast bostäder bli aktuellt. Totalt bedöms kvarteren längs järnvägen (A-H) inrymma cirka 500 lägenheter. Den totala omfattningen av lägenheter är mycket stor, vilket gör att utbyggnaden kommer ske i ett flertal etapper över lång tid.

Ytterligare två kvarter för bostäder planeras i nästa kvartersrad från järnvägen räknat (I-J). I det västligaste av kvarteren kombineras ett vårdboende med flerbostadshus medan nästa kvarter endast inrymmer flerbostadshus. Även här kan det bli aktuellt med bebyggelse i fyra våningar.

Ambitionen är att bostadsbebyggelsens sammansättning ska bli blandad. Detta sker genom att marken i varje kvarter fördelas mellan flera olika byggherrar i markanvisningstävlingar. Genom markanvisningarna är tanken att i varje kvarter säkerställa att det byggs både bostadsrätter och hyresrätter. För att ytterligare bredda bostadsutbudet bör varje flerbostadshus ha minst två olika bostadsstorlekar mätt som antal rum.

Utöver dessa kvarter finns två kvarter för skolor. I kvarteret i anslutning till den nya bron över järnvägen (kvarter L) kommer en skola F-6 med en integrerad förskola inrymmas. Byggnaderna uppförs i två våningar och ska ge plats för ca. 350 skolelever och 80 förskolebarn. I anslutning till skolan ger detaljplanen även utrymme för tillhörande idrottshallar och bollplaner m.m. Dessa ska samnyttjas med den högstadieskola som på längre sikt kommer byggas i det sista kvarteret. Högstadieskolan (kvarter K) kommer behöva dimensioneras för cirka 500 elever. Planen är att samlokalisera biblioteksfilialen med högstadieskolans skolbibliotek och att skolan byggs så att det blir lätt för föreningar att hyra olika skollokaler kvällar och helger.

Utformning och gestaltning

Planområdets innehåll med ett nytt centrum innebär i sig själv att bebyggelsens karaktär kommer vara skild från den befintliga bebyggelsen i närområdet som i huvudsak består av småhusbebyggelse av olika ålder och karaktär.

Centrumfunktionerna och det centrala läget vid stationen gör att det är naturligt att skapa en stadsbyggnadsmässig struktur med hög täthet baserad på slutna flerbostadshuskvarter – en stenstad i det lilla formatet. De slutna kvarteren är också nödvändiga för att hantera det järnvägsbuller som påverkar området. Bebyggelsens skala kommer hållas nere på fyra - fem våningar med tanke på Mantorps småstadskaraktär. Den högsta bebyggelsen föreslås i centrumkvarteren och längs järnvägen för att på så sätt dels dra nytta av det centrala läget, dels skärma av järnvägsbullret mot övrig bebyggelse.

I stort följer bygggrätternas avgränsning principen att byggnader placeras parallellt längs med gatorna. På så sätt skapas tydliga gaturum där varje kvarter får en sluten stadsmässig utsida. Det ger i sig också tydliga gränser vilket ses som viktigt ur ett trygghetsperspektiv. De slutna kvarteren gör också att man skapar slutna bostadsgårdar som får en tydligt privat karaktär för de boende i kvarteret.

Med tanke på att bebyggelsen kommer utgöra Mantorps nya centrumområde är det viktigt att de får en bra gestaltning med hög kvalitet i materialval, färgsättning och utförande. Detta är särskilt viktigt kring det centrala parkrummet. Här ska byggnaderna utformas med tegelfasader eller fogfria putsade fasader eller träfasader utan bjälklagsvisningar.

För att säkerställa variation gatumiljön införs bestämmelse om att fasaden till varje trapphuslängd ska upplevas som en enhet och skilja sig från angränsande trapphuslängd vad gäller material, färg och fönstersättning. Det innebär i praktiken att varje trapphus behöver skilja sig både in- och utvändigt från sin närmaste granne. Loftgångar tillåts inte i planområdet. Loftgångar minskar ofta den upplevda tryggheten då många delar samma trapphus, ökar insynen in i lägenheterna och gör det svårare att uppnå krav på dagsljus i bostaden.

För att tillgodose bostadsnära cykelparkering och markerade entrépartier/trapphus/burspråk samt plantering reserveras en remsa av förgårdsmark på 2 meter. Avståndet gör också att det skapas ett visst insynsskydd för den nedersta våningen. För att stärka tryggheten och livet på gatorna ställs krav på att entréer ska vara genomgående mellan gata och gård. Entréerna bör markeras tydligt och bör genom omfattningar, materialval och färgsättning ge byggnaden en egen identitet. Trapphusen bör utformas ljusa och med bra sikt/insyn och placeras så att de får dagsljus, i första hand genom fönster i fasad. Markerad sockel och andra fasaddetaljer kan med fördel utformas i annat material och/eller kulör.

Bottenvåningar som innehåller bostäder bör normalt vara något upphöjda för att minska risken för insyn. Bottenvåningen bör också ha förhöjd våningshöjd för att på så sätt ge bättre dagsljusförhållanden i lägenheterna. Bottenvåningar som innehåller lokaler för handel, kontor eller liknande kan med fördel utformas avvikande från övriga våningsplan i form av material och färgval.

Samtliga lägenheter bör vara genomgående eller utformade så de på annat sätt får dagsljus från två riktningar. Undantag kan göras för lägenheter $\leq 35 \text{ m}^2$.

Om bebyggelsen utförs med prefabricerade fasad- eller volymelement ska skarvar i första hand döljas genom att matrisgjuten betong används där skarvarna blir en del av betongens mönster och där själva skarvarna har samma färg som omgivande puts och är helt fyllda.

Mörka och mättade färgtoner ska undvikas som huvudkulör för huvudbyggnadernas fasader i planområdet. Huvudkulören ska normalt kompletteras med högst två avvikande kulörer på byggnadsdetaljer, fönster och dörrar. Därutöver får naturfärgade fasadytor samt byggnadsdelar i sten och trä användas.

Tekniska installationer som fläktanordningar m.m. ska inrymmas under tak.

Skuggstudie

I planarbetet har en skuggstudie tagits fram med hjälp av digital 3D-modell i programvaran Sketch up. Sol/skuggförhållandena vid 20 mars/september respektive 20 maj/juli har studerats för ett antal klockslag under dagen. Påverkan på befintlig bebyggelse blir begränsad till följd av de stora avstånden mellan bebyggelsen och väderstrecken de ligger i förhållande till varandra. Bilder från skuggstudien återfinns i slutet av dokumentet.

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 alls 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. Även möjligheterna att komplettera brorampen på södra sidan med en separat extra gång- och cykelväg har undersökts. Den skulle innebära mycket omfattande extra ramper i sick-sackform. I nuläget har kommunen valt att inte studera den typen av lösningar vidare. I det fortsatta arbetet kommer möjligheterna att öppna nuvarande tunnel under järnvägen med ramper rakt söderut mot planerad park.

Planområdets kvartersstruktur bedöms komma att bli lättorienterad. Viktiga målpunkter lokaliseras längs tydliga stråk och vid den föreslagna parken vid stationen. Gatornas hierarki kommer tydliggöras genom deras utformning, vilket ytterligare kan underlätta orienteringen. Genom att bostads- och butiksentréerna vänds mot gatorna kommer också orienterbarheten underlättas.

Naturmiljö

Natur, park och rekreation

Planområdet utgörs idag i huvudsak av jordbruksmark. I de centrala delarna av planområdet består marken av en tidigare ristipp som dessförinnan använts som en del av en barknings/timmerlagringsanläggning.

Som en del av Mantorps nya centrum föreslås en form av stadspark som ska fungera som en mötesplats för alla som bor i Mantorp. I parken planeras för dels prydnadsplanteringar av olika slag, dels en lekplats, dels andra typer av aktivitetsytor. I nordost planeras för en mindre torgyta som skulle kunna användas för t.ex. uteserveringar. Stadsparkens utformning ska präglas av en hög kvalitetsnivå med hög detaljeringsgrad och materialkvalitet. I det fortsatta planarbetet kommer utformningen av parken studeras vidare.

Vid växtval inom parker och gator bör växternas betydelse för biologisk mångfald beaktas. T.ex. träd och buskar som blommor och bär, ätliga frukter, eller växter vars grenverk ger skydd mot rovdjur. Växtmaterial får gärna vara inhemska.

Den befintliga grusvägen längs skogskanten i södra kanten av planområdet kommer att göras om till ett bilfritt grönstråk där vägen istället blir en gång- och cykelväg. Ett brett stråk som kan rymma planteringar, en ridstig och dagvattenhantering har avsatts längs denna. Detta blir en första etapp i ett sammanhängande grönt stråk från väster till öster längs hela Mantorp söder om järnvägen.



Figur 4: Tidig idéskiss på möjligt innehåll i ny stadspark.

Söder om planområdet finns ett mindre skogsområde på drygt 20 hektar. Skogen är tänkt att kunna användas som ett närreklamationsområde och som skolskog för den nya skolan. Kommunen har även planer på att anlägga ett motionsspår i skogen.

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 av några mindre diken (objekt 13, 17 & 20), en trädplantering, som är en rest från den tidigare stationsplanen (objekt 2 & ev. även 3), samt sannolikt spontant uppkomna rader träd längs tidigare brukningsväg i gränsen mellan Fall och Mantorps gårds ägor och längs grusväg i söder (objekt 18 & 19). På den tidigare upplagsytan finns även en del träd med vissa naturvärden samt ett område med stor blomrikedom (objekt 15 & 16).

Objekt 2 (den tidigare stationsparken) har efter inventeringen tagits med i kommunens naturvårdsprogram med naturvärde klass 3 – kommunalt värde.

Merparten av dessa objekt kommer försvinna i samband med planens genomförande. Vissa av träden i den gamla stationsparken kan komma att bevaras som inslag i den planerade stadsparken. Nuvarande diken kommer att få nya sträckningar och ingå i framtida öppna dagvattenlösningar.



Figur 5: 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 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 mellan järnvägen, befintlig bebyggelse och Stockebyvägen utgörs marken av låg- respektive normalradonmark. Grundläggning kan ske med platta på mark för bebyggelse upp till 4 våningar.

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. Inom ristippsområdet finns fyllningsmaterial med okänt innehåll. Detta behöver tas bort innan byggnation. 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.

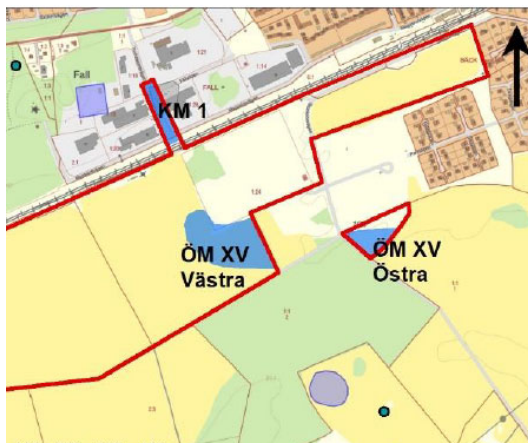
Samtliga de genomförda undersökningarna är översiktliga. Närmare analyser behöver genomföras inför respektive byggnads grundläggning.

I områdets östra del har det genomförts en vibrationsundersökning som utgick från dagens förhållanden. Vid undersökningen användes det riktvärde för miljö kvalitet, 0,4 mm/s som bl.a. Banverket och Naturvårdsverket enats om som långsiktiga planeringsmål för spårtrafik. De uppmätta vibrationsvärdena samt beräkningarna visar att vibrationsnivåerna från spårtrafiken förväntas hamna i området för sannolik störning enligt Svensk Standard. Vid byggnation inom 100 meter från spårmittpunkt behöver grundläggning och bjälklagskonstruktion anpassas till vibrationsrisken för att säkerställa att man klarar miljömålet på max 0,4 mm/s RMS. Detta kan hanteras genom t.ex. pålning, tunga bjälklagskonstruktioner och kortare spännvidder. Detta gäller kvarteren närmast järnvägen.

Kulturmiljö och arkeologi

Det finns ingen bebyggelse med kulturhistoriskt värde i planområdet. Grusvägen i södra delen av planområdet återfinns i äldre kartor åtminstone sedan sent 1800-tal. Vägsträckningen kommer bibehållas, men omvandlas till en gång- och cykelväg.

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.

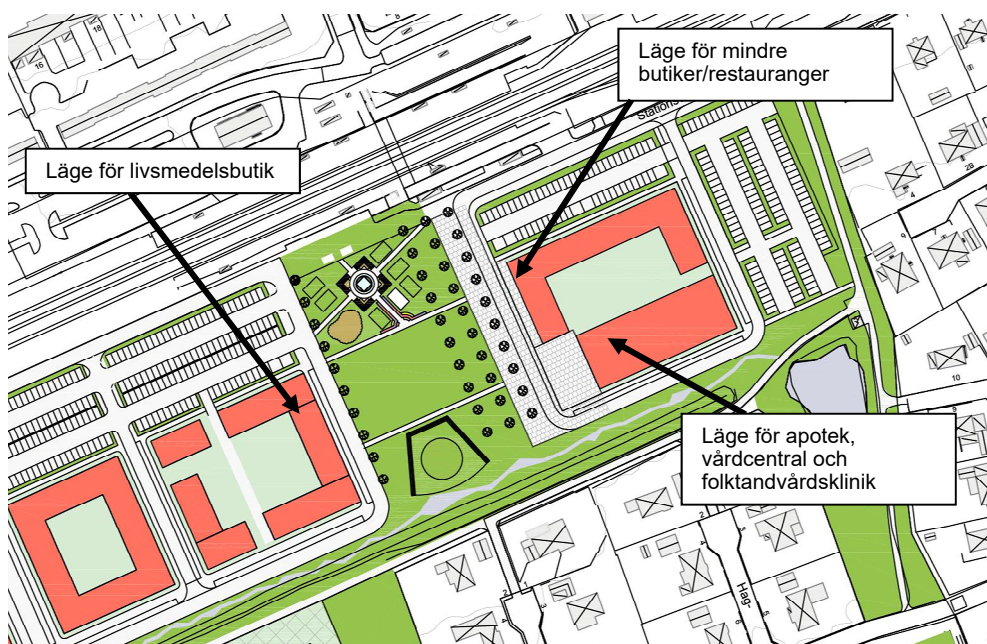


Figur 6: Kartbild ur preliminär fältrapport arkeologisk utredning etapp II

Kommunen har lämnat in en ansökan om förundersökning för berört område samt begärt länsstyrelsens yttrande kring ev. fortsatta utredningsbehov i övriga delar av det utredda området.

Offentlig och social service

I planförslaget skapas möjlighet till omfattande service genom det nya centrum som planeras. I centrumkvarteren planeras för en vårdcentral samt tandvårdsklinik, en större livsmedelsbutik samt lokaler för mindre butiker/serveringar i gatuplanet längs den nya stadsparken.



Figur 7: Illustrationsskiss kring nytt centrum i Mantorp.

I anslutning till centrum planeras även för en högstadieskola med ca. 500 elevplatser där skol- och folkbibliotek samordnas. Även i övrigt är ambitionen att skolan utformas så att lokaler på ett enkelt sätt kan hyras ut kvällar och helger och på så sätt användas av föreningar.



Figur 8: Illustrationsskiss över skolornas placering.

I planområdet finns ytterligare en tomt för en skola F-6 som även ska kunna ge utrymme för en sammanbyggd förskoleenhet. Planområdet innehåller även en tomt som kan bebyggas med vårdbostäder.

Mellan de två skolorna planeras för ett idrottsområde med fotbollsplaner samt idrottshallar.

Sociala aspekter

Planförslaget innehåller en blandning av bostäder där det längs järnvägen planeras för ett större antal bostäder i flerbostadshus, vilket är viktigt för att skapa ett större utbud på bostadsmarknaden. De sammantagna bostadsvolymer är relativt omfattande, vilket gör att utbyggnaden kommer ske under en längre tidsperiod. Detta kan vara positivt då det leder till ett mer varierat utseende och varierade prisnivåer i bostadsbeståndet.

I utarbetandet av planförslaget har det varit en uttalad strategi att samla så många målpunkter som möjligt till ett begränsat antal stråk och punkter. Genom att dessutom lägga dem vid stationen så kommer många i vardagen röra sig förbi dessa. Tanken har även varit att samordna kommersiell och offentlig service och dagsaktiviteter med fritidsverksamheter. På så sätt åstadkoms en naturlig samlingspunkt i Mantorp och stråk där sannolikheten att möta andra personer blir stor. Det bedöms både underlätta vardagslivet och vara positivt för samhörighet och sammanhållning i tätorten.

Stadsplaneringen ska främja god tillgänglighet för alla. Detta oavsett om man har bil, åker kollektivt, går eller cyklar. Områdets närhet till service och kollektivtrafik underlättar för att alla ska ha goda förutsättningar att ha ett fungerande vardagsliv. Säkra gång- och cykelvägar är en annan viktig aspekt i att skapa en socialt hållbar stadsdel. Genom att samla viktiga målpunkter längs separerade gång- och cykelvägar samt i anslutning till pendeltågsstationen bedöms planen motsvara de ambitionerna väl.

Jämställdhet och mångfald

Barnperspektivet

Förskolor och skolan för F-6 samt den kommande idrottsanläggningen och parkerna med nya lekplatser är lokaliserade längs ett bilfritt stråk, vilket gör det enkelt, tryggt och säkert för barn och ungdomar att röra sig inom området både på egen hand och tillsammans med vuxna. Anläggningarna är också lokaliserade i anslutning till skog eller naturpräglad parkmark för att på så sätt ge en stimulerande lekmiljö i närområdet.

Trygghet

Genom en blandning av bostäder och verksamheter kring stadsparken och stationen bör trygghetsupplevelsen kunna förbättras mot idag.

Planområdets kvarters- och gatustruktur där det finns dels helt separata gång- och cykelvägar, dels gång- och cykelbanor längs de större gatorna, dels mindre gator med blandtrafik, kommer ge en god trafiksäkerhet men också skapa möjligheter att välja alternativa men trygga vägar.

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.

Genom att möjliggöra att gångtunneln under järnvägen även öppnas upp rakt fram kommer överskådligheten förbättras, vilket också skulle vara positivt ur ett trygghetsperspektiv.

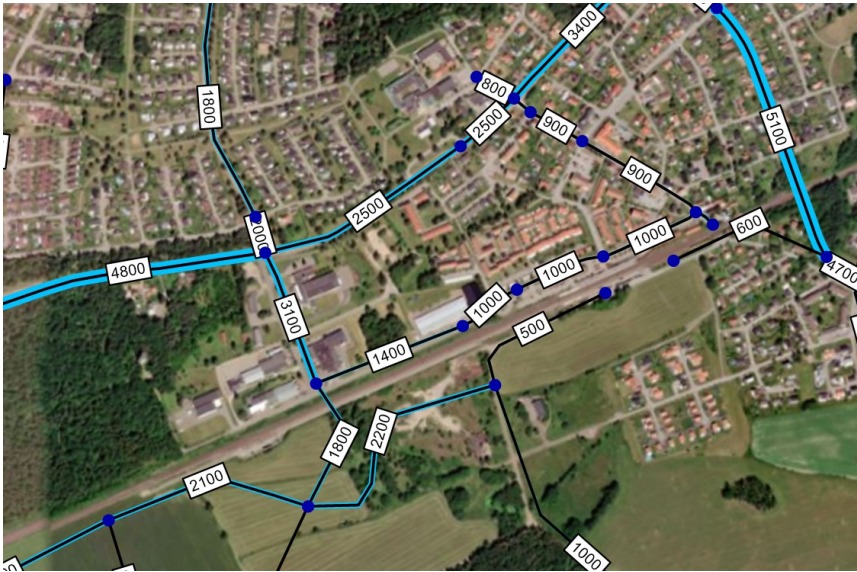
De större parkeringsanläggningar som planeras utformas som öppna markparkeringar med god insyn från intilliggande bostadskvarter. Det ger förutsättningar för att de ska upplevas som trygga.

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.

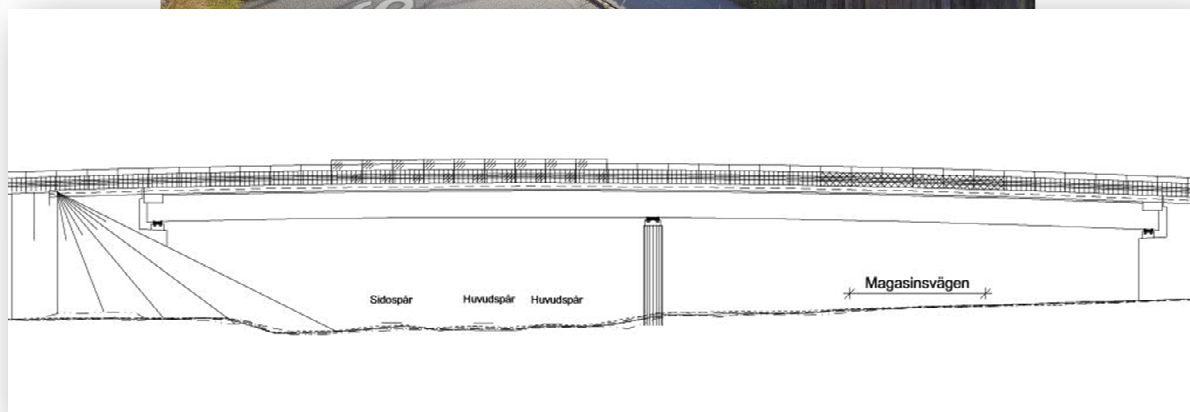
De framtida trafikflödena, när Mantorps befolkning ökat till ca. 7000 personer framgår av nedanstående kartillustration. Beräkningarna förutsätter i det här alternativet en sammanlänkning av Skördevägen och Trumpetarevägen samt hastighetsdämpande åtgärder på Riksvägen. Dessa åtgärder föreslås ske för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



Figur 9: Beräknade trafikflöden på gatenätet vid 7000 invånare i Mantorp.

Den huvudsakliga trafikmatningen till planområdet 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.

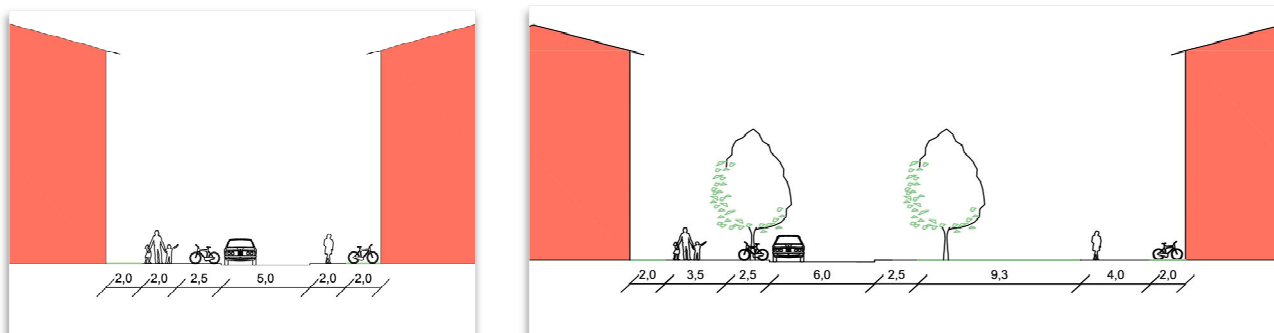
Den nya bron utformas med en 6 m bred körbana samt en 4 m bred gång- och cykelbana på östra sidan av bron. Frihöjden över järnvägen kommer vara 6,7 m. Brokonstruktionen föreslås vara av s.k. samverkanskonstruktion, vilket innebär en kombination av stål och betong där undre delen består av två kraftiga 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 bronns höjd blir större, vilket även gör att ramperna blir längre. Samtidigt blir själva bron luftigare och det blir möjligt att föra ner lasterna från bronns långa brospann via pelare istället för en skivkonstruktion.



Figur 10: Exempel på bro av samverkanstyp, respektive ritningsförslag för den nya bron över järnvägen i Mantorp.

Stationsvägen kommer stängas av för biltrafik vid stationen/stadsparken för att på så sätt undvika smittrafik på Hargsvägen mellan det nya planområdets västra delar och östra delarna av Mantorp. Det innebär i sin tur att bilister kommer nå vårdcentralskvarteret öster om parken via Hargsvägen samtidigt som de kvarter för bostäder och förskola som lagts fast genom detaljplan 2021 kommer få ny tillfart för biltrafiken via den nya bron i väster.

I området öster om bron kommer gatunätet i huvudsak få en innerstadskaraktär. Det innebär att de mindre gatorna utformas med gångbanor, medan de större gatorna även får gång- och cykelbana och gatuplanteringar.



Figur 11: Tänkt gatusektioner. Lokalgata till vänster. Huvudgata från järnvägsbron till centrum till höger.

Den nuvarande grusvägen som går från Stockeby till tunneln under järnvägen vid Mantorps gård, kommer i samband med planens genomförande ersättas av kommunala gator på sträckan mellan Rödhälla gård och Stockebyvägen. Grusvägen kommer samtidigt omvandlas till en gång- och cykelväg.

Innerstadskaraktären för området gör att gatorna i normalfallet utformas med asfalterade körbanor med kantsten mot gångbanor och gång- och cykelbanor. Angöringsplatser och parkeringar för rörelsehindrade längs gatorna kan komma att utföras med betongsten. Gångbanorna planeras att beläggas med betongsten, medan cykelbanorna asfalteras. Närmare utformning kommer studeras i det fortsatta planarbetet.

Gång- och cykelbanor utformas normalt genomgående i gatukorsningar, d.v.s. utan nivåskillnader. Körbar utfart över trottoar/gång- och cykelbana utformas med genomgående trottoar/gång- och cykelbana och med överkörningskantsten.

Kollektivtrafik

Planområdets östra del ligger i direkt anslutning till Mantorps station där pendeltågstrafiken har en turtäthet på 30 min under dag- och kvällstid och 15 min under högtrafiktid morgon och eftermiddag.

Avståndet till stationen är som mest ca. 900 m från skoltomten i planområdets västligaste delar respektive 700 m från det västligaste bostadskvarteret.

I anslutning till stationen föreslås pendlarparkeringar med angöring på vardera sidan om den planerade stadsparken.

Gång- och cykeltrafik

Den nuvarande grusvägssträckningen kommer utgöra ett huvudstråk för fotgängare och cyklister i den södra delen av Mantorp. Ett brett stråk som även möjliggör för dagvattenhantering och ridstig har reserverats i planen. Tanken är att cykelvägen ska vara genomgående, med passager i form av cykelöverfarter i de två korsningarna med det övergripande gatunätet som planeras. Därmed kommer cykeltrafiken ges företräde framför biltrafiken, vilket ökar framkomligheten och sannolikt även trafiksäkerheten för cyklisterna.

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.

Det finns en gångtunnel vid stationen. Eftersom biltrafiken på Stationsvägen stängs av vid stationen skulle det vara möjligt att öppna upp tunneln även rakt söderut, vilket skulle ge en tryggare lösning. Under det fortsatta planarbetet kommer förutsättningarna för att göra en sådan öppning studeras.

I övrigt planeras huvudgatorna i öster få gång- och cykelbanor. Gator med flerbostadshus, butiker m.m. kommer att ha gångbanor. Gatukorsningarna i centrumdelen föreslås utformas med genomgående gång- och cykelbanor/gångbanor längs uppsamlingsgatorna för att på så sätt skapa säkra, bekväma stråk där oskyddade trafikanter prioriteras och har företräde i förhållande till trafiken på de mindre gatorna.



Figur 12: Planerade gång- och cykelvägsstråk i området.

Parkering och angöring

Zonen närmast järnvägen reserveras för markparkeringar för bilar. Närmast stationen är tanken att det kommer finnas dels parkeringar för pendlare och kunder/besökare, dels boende. Längre västerut kommer parkeringarna endast vara till för boende och deras gäster. Dessa större parkeringsanläggningar bör förvaltas gemensamt för att öka utnyttjandegraden och på så sätt minska det totala behovet av parkeringar. Där avstånden blir för långa mellan de samlade parkeringarna och berörda entréer kommer parkeringar för rörelsehindrade anordnas i gaturummet i anslutning till respektive verksamhets entré, samt vid behov som kantstensparkering vid bostadsentréer. Även bostadskvarteren söder om huvudgatan får sina parkeringar samordnat med övriga bostadskvarter.

Cykelparkeringar anordnas vid respektive entré (besöksparkering) respektive i mindre cykelgarage eller liknande i respektive kvarter. Respektive bostadskvarter har beräknats inrymma ca. 115 lägenheter och behöva ca. 230 cykelparkeringar inklusive besöksparkeringar. Även i gaturummen finns möjlighet att inom kvartersmark trafikområde anordna cykelparkeringar för besökare.

För de kommunala skolorna bedöms cykelparkeringsbehovet vara totalt ca. 500 platser fördelat på de två olika kvarteren.

Vid stationen föreslås att utrymme reserveras för ett stort antal cykelparkeringar för att möta den framtida befolkningstillväxten söder om järnvägen. På sikt upp emot 300 - 400 stycken.

Bilparkering för personal och besökande till de kommunala verksamheterna anordnas på samordnade parkeringar längs huvudgatan. Parkeringar för rörelsehindrade, anordnas i anslutning till respektive verksamhets entré. Cykelparkeringar ska däremot anordnas i nära anslutning till respektive entré.

Mot bakgrund av att parkeringsanläggningarna utförs som samordnade parkeringar bedöms parkeringstalen för bostäder kunna sänkas. För att i högre grad bidra till ett hållbart resande föreslås även att bilpool införs för bostadskvarteren. Det gör att parkeringstalen föreslås kunna sänkas med totalt 25%, motsvarande 7 parkeringar/ 1000 m² BTA inklusive besöksparkeringar. Totalt bedöms det finnas ett behov av ca. 650 bilparkeringar för bostäder, handel och vårdcentral. Av dessa föreslås upp till ca. 140 parkeringar vara pendlar- och kundparkeringar.

Det bör även vara möjligt med samordningsreduktioner vid besöksparkeringarna för skolor, vårdboende och idrottsanläggningar då de olika besökstyperna sker vid olika tidpunkter och kvällar och helger kan personalparkeringarna användas som besöksparkeringar. Totalt bedöms behovet av personalparkeringar vara knappt 120 stycken. Behovet av besöksparkeringar bedöms vara ca. 30 stycken.

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.

Utförda analyser påvisar att inga halter överstiger tillämpat riktvärde inom aktuellt område. Några föroreningar i grundvattnet har inte kunnat konstateras och Tyréns bedömer att ytterligare åtgärder för grundvatten inte behövs. Med den planerade markanvändningen bedöms de noterade halterna i jord inte utgöra någon risk för människors hälsa och/eller miljön på det undersökta området.

I ristippområdet har vissa föroreningar påträffats i upplagshögar. Dessa bör i samband med byggnationen studeras närmare för att klarlägga hur de bör hanteras.

Inom järnvägsområdet finns risk för markföroreningar. Detta behöver studeras närmare inför grundläggning av mittstöden till kommande bro eftersom den kan leda till att förorenade massor påverkas.

Omgivningspåverkande verksamheter

Djurhållning och gödselhantering

Vid Mantorps gård finns relativt omfattande gödselhantering samt viss djurhållning. Störningsmässigt bedöms gödselhanteringen vara dimensionerande för planområdets avgränsning. Gödselhanteringen är öppen, men luktolägenheter uppstår sällan, främst i samband med att omblandning/upprörning av gödseln sker. Planområdet ligger i förhärskande vindriktning i förhållande till gödselhanteringen och landskapet är öppet, vilket gör att risken för att lukten sprids relativt långt dessa dagar är stor.



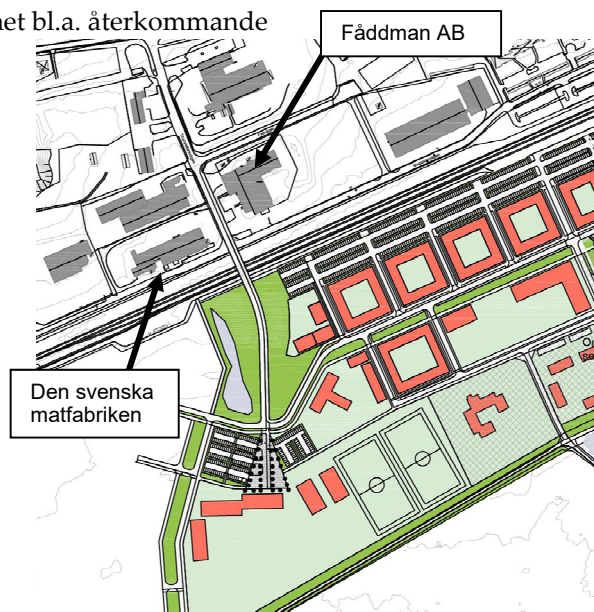
Figur 13: Flygfoto med planområdet markerat. Gården med gödselhantering framgår i väster.

Gödselhanteringen omfattas av två olika tillstånd enligt Miljöbalken. Det ena tillståndet har under 2022 ändrats. Där ska nuvarande etablering på platsen avvecklas under kommande två år. Det andra tillståndet bedrivs idag av en verksamhet som ägs av ägaren till jordbruksfastigheten som gränsar till planområdet i väster. Så länge tillstånden formellt finns kvar med nuvarande villkor måste planområdet anpassas för att förebygga att olägenheter uppstår. Mot bakgrund av den omfattande verksamheten och de topografiska och geografiska förhållandena bör minst 500 m skyddsavstånd mellan bostäder och gödselhanteringen upprätthållas. Avståndet är mer än 800 m från bostäderna och gårdsmiljön så det bedöms inte finnas risk för några störningar från gödselhanteringen.

Risk för luktstörningar från livsmedelsindustri

Livsmedelsföretaget Fåddman AB har i sin verksamhet bl.a. återkommande stekning av bacon som leder till att lukt kan spridas i närområdet. Då förhärskande vindriktning är från sydväst så sprids lukten normalt i första hand över intilliggande industrifastigheter. Närmaste befintliga bostad ligger cirka 275 m nordost om rökningssrummen i fabriksbyggnaden, d.v.s. i förhärskande vindriktning.

Verksamheten har tillstånd enligt Miljöbalken. I underlaget för tillståndet beskrivs att endast en bråkdel, någon enstaka procent, av produktionen innebär rökning som kan leda till luktspridning. I övrigt noteras avstånd till befintlig bebyggelse. I beslutet finns inte några villkor kopplat till att det skulle finnas risk för olägenheter med anledning av luktspridning. Kommunen har inte heller fått in några klagomål från närboende kopplat till verksamheten. Frågan har inte heller aktualiserats i samband med planläggningen för ny bostadsbebyggelse på Fallvägen där närmaste



Figur 14: Illustrationskarta med närliggande verksamheter redovisade.

byggrätt ligger ca. 200 m från utsläppspunkten. I planförslaget ligger närmaste nya bostad ca. 150 m från rökningssrummen, men i sydostlig riktning, d.v.s. inte i förhärskande vindriktning. Verksamhetsutövaren har vid dialog med kommunen bedömt att föreslagen bostadsbebyggelse inte skulle påverka deras möjlighet att bedriva sin verksamhet.

Företaget Den svenska matfabriken tillagar mat i sin verksamhet, vilket leder till att matlukt kan spridas i närområdet. Då förhärskande vindriktning är från sydväst så sprids lukten normalt i första hand över intilliggande industrifastigheter. Närmaste befintliga bostad ligger cirka 350 m nordost om fabriksbyggnaden, d.v.s. i förhärskande vindriktning. Frågan om olägenheter med anledning av lukt från tillverkningen aktualiserades inte i samband med planläggningen för ny bostadsbebyggelse på Fallvägen där närmaste byggrätt ligger ca. 270 m från lokalerna. I planförslaget ligger närmaste nya bostad ca. 115 m från lokalerna, men i sydostlig riktning, d.v.s. inte i förhärskande vindriktning. Kommunens bedömning är att den föreslagna bostadsbebyggelsen inte påverkar möjligheterna att bedriva den aktuella verksamheten.

Trafikbuller

Planområdet ligger i närheten av järnvägen som är den dominerande bullerkällan i området. Även områdets huvudgatunät kan ge upphov till buller längs de aktuella gatorna. Den 1 juni 2015 trädde en ny förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader i kraft. Förordningen innehåller bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Då området påverkas av trafikbuller har kommunen tagit fram en bullerutredning, I genomförd utredning motsvarar prognostiserat framtida trafiktal år 2040.

Förordningens riktvärden, med föreskrivna åtgärder som ska säkerställas vid överskridanden, gäller i praktiken som ett villkor för att en detaljplan ska kunna antas.

Enligt förordningen bör buller från vägar och spårtrafik inte överskrida;

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnad.
- För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Om ljudnivåer ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrides mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad.

Om den ljudnivå om 70 dBA maximalnivå enligt ovan ändå överskrids, bör nivån dock inte överskrida mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timma mellan kl 06.00 och 22.00.

Naturvårdsverket har tagit fram riktvärden för trafikbuller på skolgårdar. Enligt dessa bör de ekvivalenta ljudnivåerna inte överstiga 50 dBA på de delar av skolgården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet, medan

bullernivåerna inte bör överstiga 55 dBA på övriga vistelseytor inom skolgården. På motsvarande sätt bör de maximala bullernivåerna inte överstiga 70 dBA på skolgårdarna. På de mindre bullerkänsliga delarna accepteras att maxbullernivån överskrider högst 5 gånger under maxtimmen.

Utgångspunkten för bullerutredningen är att järnvägsbullret hanteras genom att flerbostadshuskvarteren byggs slutna så att fasaderna i sig utgör bullerskärmar. Då maxbullernivåerna överstiger 85 dBA bedöms det att det kommer krävas särskild eftertanke och omsorg vid val av fasadkonstruktion och fönster i dessa byggnader. Särskilt om byggnaderna är tänkta att uppföras med lätta konstruktioner.

På motsvarande sätt kommer byggnaderna vara skärmar mot vägtrafikbullret längs områdets huvudgator även om bullernivåerna längs dessa inte är så höga att någon skärmning krävs för att klara gällande riktvärden.



Figur 15: Karta från bullerutredningen som redovisar trafikbullrets utbredning i planområdet.

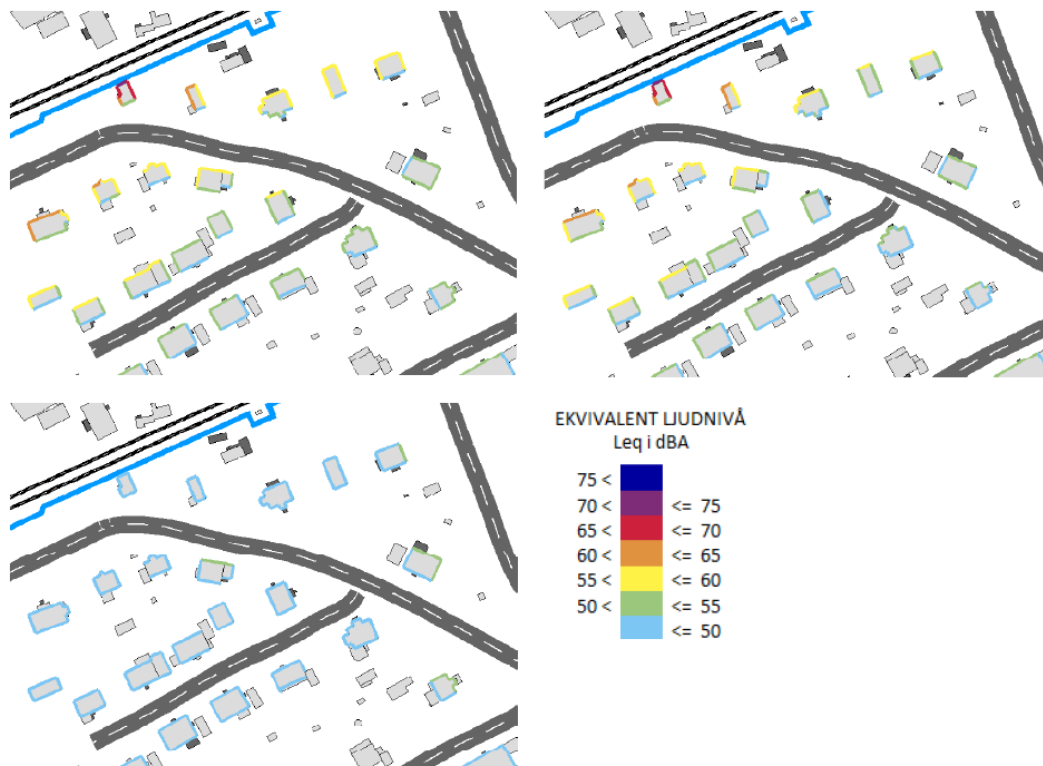
Den tillkommande trafiken på befintliga gator kommer leda till högre bullernivåer än idag, men inte leda till att bullernivåerna överstiger gällande riktvärden.

I utbyggt planförslag är prognosticerad trafikmängd cirka 600 fordon per dygn, vilket är lägre än de beräkningar som gjordes för detaljplanen till den första etappen av utbyggnaden av Fall 1:1 (1300 fordon per dygn). Den lägre trafikstringen beror framför allt på att Stationsvägen föreslås bli avstängd vid stationen, vilket gör att vägtrafiken till större delen av exploateringsområdet endast kommer kunna ledas via ny bro vid Trumpetarevägen. Den lägre trafikstringen än i tidigare detaljplan ger en något lägre ökning av trafikbullernivåerna än i den tidigare utredningen.

Spårtrafiken är den dominerande bullerkällan. Högsta beräknade bullernivå från enbart vägtrafiken är 51 dBA ekv. Ekvivalent ljudnivå med spårtrafik medräknat blir cirka 58 dBA i utbyggt alternativ.

Bostäder som ligger närmare spåret kommer vara mer påverkade av buller från spårtrafiken och det tillkommande bullret från Stationsvägen bidrar mindre till den totala ljudnivån. Sammanlagrat blir ekvivalent ljudnivå cirka 58-61 dBA vid byggnader närmast Hargsvägen. Det innebär att ökningen av vägtrafiken kommer bidra med en knappt skönjbar ökning av ljudnivån.

Även om ljudnivån ökar marginellt så kan ökningen av vägtrafiken leda till en upplevd ökad störning då antalet passager ökar markant.



Figur 16: Illustration från bullerutredningen som redovisar trafikbullrets utbredning i befintlig bebyggelse längs Hargsvägen. Uppe till vänster redovisas järnvägs- och vägbuller, uppe till höger järnvägsbullret, nere till vänster biltrafiken.

Olycksrisker

Södra stambanan går tvärs igenom Mantorp och i direkt anslutning till planområdet. Södra stambanan är dubbelspår och trafikerades av persontåg och godståg, däribland godståg med farligt gods. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods om det inte behandlas på rätt sätt. Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen tillämpar de riktlinjer för planläggning vid farligtgoodsleder som länsstyrelsen i Stockholm tog fram 2016. Där anges att ytparkeringar och trafikordningar kan planeras i princip ända fram till järnvägen, medan bostäder, centrumverksamheter, vård och skolor m.m. behöver ha ett skyddsavstånd på minst 50 m från närmaste spårmit. Annars behöver särskilda säkerhetsåtgärder vidtas.

Planens utformning är sådan att zonen närmast järnvägen (50 m) består av ytparkeringar, gaturmark, bullerskydd samt del av stadspark. Med undantag för parken är det områden där allmänheten inte vistas under mer än mycket korta stunder. Parken ligger dock placerad mitt för befintliga perronger som i sig innebär ett urspårningsskydd, vilket gör att risken för att personer skulle bli påkörda av ett urspårat tåg är minimal.

Kommunen har tidigare gjort riskbedömningar som innefattar industrierna norr om järnvägen som använder ammoniak i sin produktion. En fördjupad analys kring detta gjordes 2019 i arbetet med fördjupningen av översiktsplanen. Beräkningarna baseras på värsta troliga scenario visar att riskområdet kring ammoniakhanteringen på Lantmännen Unibakes inte påverkar planområdet söder om järnvägen. Från den svenska matfabriken AB:s anläggning rekommenderas att området inom 120 meter från anläggningen utformas sådant att det inte uppmuntrar till stadigvarande utomhusvistelse för stora personantal, t.ex. torg, utomhusanläggning för idrott eller annan samlingsplats. Denna zon motsvarar området mellan ammoniakhanteringen och det 50 m skyddsavstånd som behövs längs järnvägen med avseende på transporter av farligt gods på järnvägen.

Sammantaget bedöms därmed inte farligt godstransporter eller de aktuella verksamheterna innebära någon risk i förhållande till planförslaget.

Vibrationer

I områdets östra del har det genomförts en vibrationsundersökning som utgick från dagens förhållanden. Vid undersökningen användes riktvärdet för miljö kvalitet, 0,4 mm/s. De uppmätta vibrationsvärdena samt beräkningarna visar att vibrationsnivåerna från spårtrafiken förväntas hamna i området för sannolik störning enligt Svensk Standard. Vid byggnation inom 100 meter från spårmit behöver grundläggning och bjälklagskonstruktion anpassas till vibrationsrisken för att säkerställa att man klarar miljömålet på max 0,4 mm/s RMS. Detta kan hanteras genom t.ex. pålning, tunga bjälklagskonstruktioner och kortare spännvidder. Detta gäller kvarteren närmast järnvägen.

Klimatanpassning

Planområdet ligger inte vid något större vattendrag som kan ge upphov till risk för översvämningar.

Med utbyggnaden kommer marken bli mer hårdgjord än idag. Det leder till att dagvattenvolymer kommer bli större i samband med regn. Inriktningen är att i planområdet skapa fördröjningsvolymer som kompenserar för detta upp till ett s.k. 10 årsregn. Detta kommer ske dels genom öppna anläggningar längs gator och cykelvägar, dels genom slutna magasin. Slutlig dimensionering och lokalisering av dessa kommer läggas fast genom den förprojektering av gator, ledningar och parker som kommer göras inför planens granskning.

I planeringen ska även skyfall kunna hanteras för upp till s.k. 100-årsregn. Området är relativt flackt vilket gör att det är angeläget att analysera och säkerställa tillräckligt effektiva rinnvägar genom planområdet till de vattendrag som leder vattnet vidare mot Dömestadbäcken och Svartån. Detta kommer säkerställas genom höjdsättning av området och större kapacitet i de öppna diken som finns i och vid planområdet.

Planområdet innehåller ett antal parker och gröna stråk. Dessa kan ge skuggning vid värmeböljor.

Teknisk försörjning

Vatten

Planområdet kan anslutas till det allmänna vattenledningsnätet.

Genom planområdet, söder om järnvägen, sträcker sig en befintlig vattenledning som också försörjer den befintliga bebyggelsen söder om järnvägen. Ledningen fungerar som rundmatning och korsar järnvägen vid två ställen, dels vid Magasinsvägens västra ände och dels vid Furuträdsvägen.

Det nuvarande vattennätet har kapacitet för utbyggnad av bostäder för upp till ytterligare ca. 2 400 personer. Ökad förbrukning utöver detta kräver vidare utredning av överföringen från Mjölby då beräkningar visar på behov av bland annat större lokala ledningsdimensioner och även andra förstärkningar på överföringsledningen från Mjölby.

De befintliga vattenledningarna är av materialet PVC och är anlagda på 70-talet. Både materialet och åldern medger att de kan bytas mot nya. Delar av ledningen behöver även flyttas med anledning av dess nuvarande läge i förhållande till den planerade bron.

En ny vattenledning föreslås att 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 skall kvarstå.

Med den nya vattenledningen utbyggd kan de befintliga vattenledningarna slopas/rivas/ersättas i området söder om järnvägen varefter det byggs ut, med bibehållen vattenförsörjning.

I Trumpetärvägen 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 skall skyddas med ledningsrätt. För att ge möjlighet till detta är områdena markerade som s.k. u-områden på plankartan.

Spillvatten

Den nya bebyggelsen kan och ska anslutas till det allmänna spillvattennätet.

En förstudie visar att spillvattnet från planområdet kan avledas med självfall till befintlig spillvattenpumpstation. Den befintliga självfallsledningen har kapacitet att klara utbyggnaden av aktuellt planområde. För ytterligare tillkommande områden kan den befintliga spillvattenledningen som ansluter direkt till pumpstationen behöva bytas till större dimension.

En trycksatt spillvattenledning går genom planområdet mot vattentornet. Planområdet är i huvudsak anpassat för att möjliggöra att ledningen kan ligga kvar, men det är troligt att den läggs om till nytt läge i gatemark. Den kommer dock 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.

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

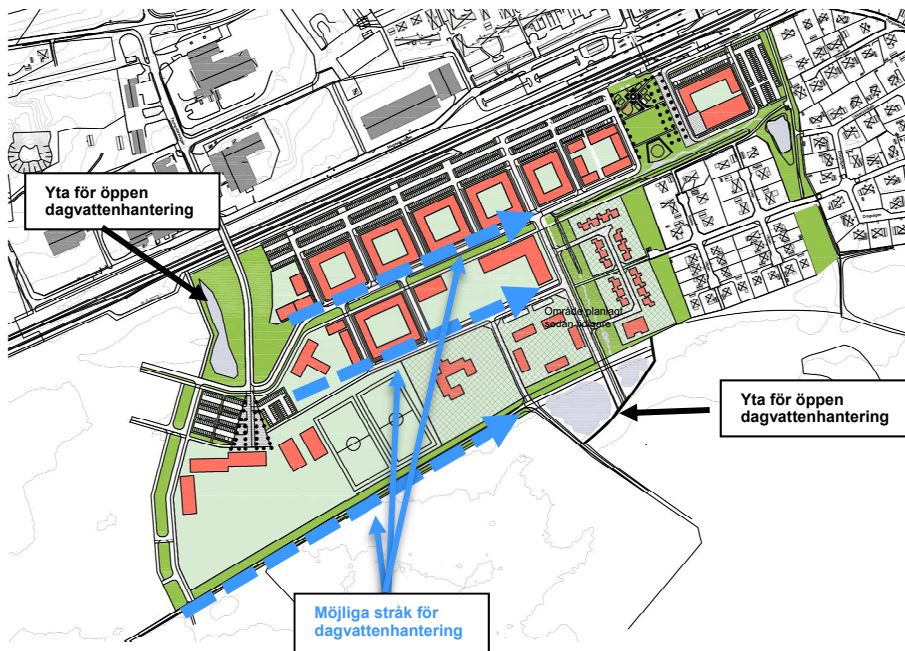
Dagvatten

Dagvattnet från området leds idag via befintliga diken och ledningar till det väst-östliga diket söder om planområdets östliga del. Diket ansluter sedan till en dagvattendamm som ligger öster om planområdet. Dagvattnet från planområdet rinner därefter mot Östra Olofstorp och vidare i diken mot Höljebäcken. Höljebäcken rinner ut i Dömestadsbäcken 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 Dömestadsbäcken omfattas av tre dikningsföretag: Viby 1936, Viby 1959 samt Skorteby-Luntan 1959.

En dagvattenledning går från Magasinsvägen under järnvägen och övergår i öppet dike längs Stockebyvägen. Diket kommer delvis att kulverteras och sträckningen anpassas till den föreslagna kvartersstrukturen. En annan dagvattenledning följer ledningsstråket för vatten- och spillvattenledningarna från vattentornet. Planområdet är i huvudsak anpassat för att möjliggöra att ledningen kan ligga kvar, men det är troligt att de flyttas till nytt läge i gatumark. Den kommer dock behöva läggas om för att vara åtkomlig i framtiden där den nya bron och dess ramper byggs. 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.

Planområdet ansluter till ett befintligt planområde som klassas som instängt. Inriktningen för planarbetet är att skapa fördröjning av dagvattnet för att inte överbelasta det befintliga anslutande ledningsnätet. Det leder till att dagvattenflödena från området inte kommer öka i förhållande till nuvarande situation.

De nya allmänna dagvattenledningarna dimensioneras för ett 10-årsregn med 10-minuters varaktighet. Med ett 10-årsregn avses ettregn som statistiskt i genomsnitt återkommer en gång under en tioårsperiod. Dimensioneringen innebär att ledningarna i sig klarar av 2-årsregn, medan dagvattennätet som helhet ska kunna hantera ett 10-årsregn genom att vatten tillåts dämna upp till marknivån. När kraftigare regn belastar ledningsnätet samlas dagvattnet upp inom fördröjningsytor inom planområdet.



Figur 17: Illustration över möjliga dagvattenåtgärder i planområdet.

Strukturen i planområdet är anpassat för att möjliggöra fördröjningar dels i de öst-västliga gaturummen, dels i två områden för öppen dagvattenhantering. Planen kan också komma att kompletteras med krav på fördröjningsåtgärder på kvartersmark. Det kan t.ex. handla om att parkeringsytorna utformas med genomsläppligt ytmaterial, begränsning av andelen hårdgjord gårdsyta eller att minst hälften av dagvattnet leds över grönytor innan de ansluts till dagvattenledningarna.

Den täta bebyggelsen med stora parkeringsytor kommer även kräva att olika former av rening av dagvattnet vidtas för att uppfylla kommunens kvalitetskrav på dagvatten som leds till recipienterna. Den exakta utformningen av detta kommer utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Vid regn som inte är kraftigare än de som fördröjningsanläggningarna dimensionerats för kommer vattenflödena inte öka i utloppspunkten i det mest uppströms liggande dikningsföretaget.

Marken som ska bebyggas kommer höjdsättas så att byggnaderna klarar ett statistiskt 100-årsregn utan skador.

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/fjärrkyla

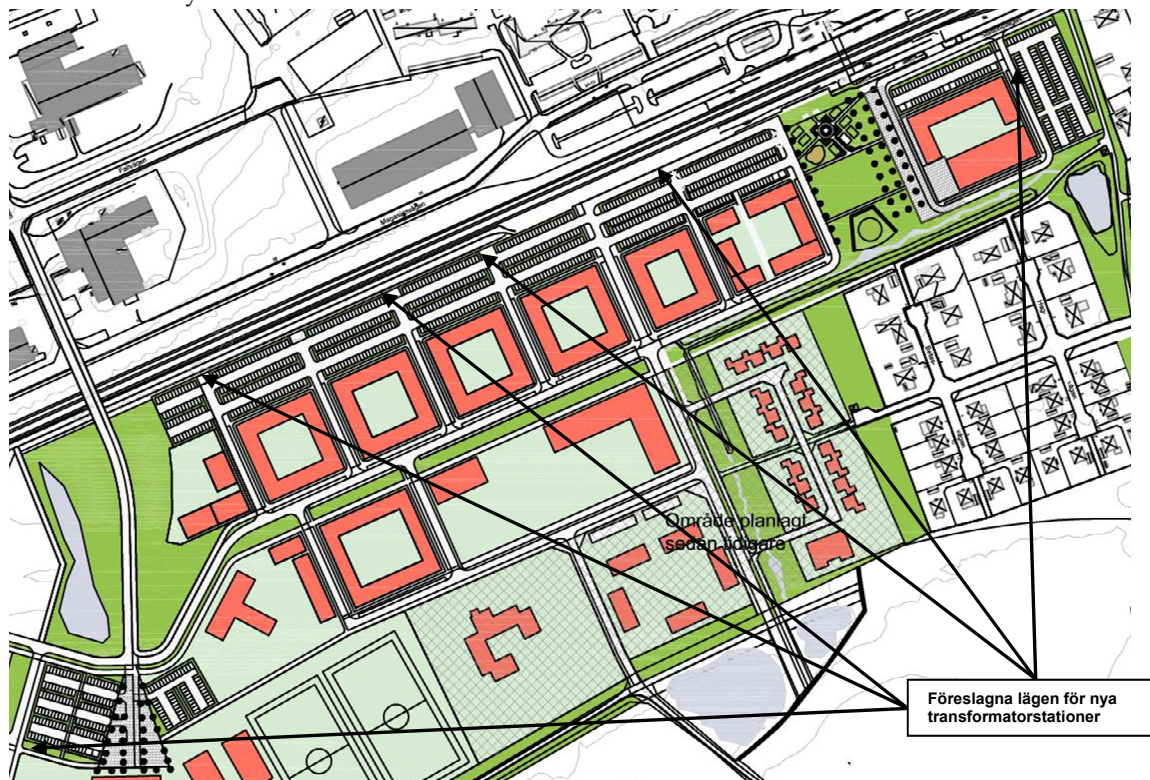
Området är inte anslutet till fjärrvärmenätet. Mjölby-Svartådalens energi AB, MSE, är nätleverantör till området.

Fjärrvärmeledningar finns i anslutning till planområdet men kapacitet för att försörja ett nytt område finns inte i befintliga ledningar.

Avsikten är att genom markanvisningsförfarande avtala om att bebyggelsen ska anslutas till fjärrvärmenätet. För att kunna erbjuda fjärrvärme behöver planområdet anslutas till ledningar som finns norr om järnvägen, i anslutning till Trumpetarevägen. Nytt ledningsstråk under järnvägen planeras i förlängningen av den nya gata som föreslås mellan Fallvägen och Magasinsvägen.

EI

Tekniska Verken är ledningsägare i planområdet. För att försörja den tillkommande bebyggelsen kommer kapaciteten behöva förstärkas. Bl.a. behövs ett antal nya transformatorstationer inom planområdet. I planförslaget finns tomter för 6 nya transformatorstationer reserverade.



Figur 18: Karta med föreslagna transformatorstationslägen markerade.

Tekniska Verken arbetar med utredning kring hur en starkare kapacitet kan skapas i befintliga delar av Mantorp.

Tele och opto

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

Avfall

Avfallshämtning sker genom kommunens försorg. Hämtning kan ske via allmänna gator.

På sikt kan det finnas behov av att etablera en så kallad "Lättillgänglig insamlingsplats (LIP)" i området. Lämplig plats för en sådan kommer utredas inför planens granskning.

Distribution av tidningar och post

I centrumkvarteren blir det endast aktuellt med flerbostadshusbebyggelse. Där delas tidningar och post ut trapphusvis.

Avvägningar och hänsyn till motstående intressen

Exploatering av jordbruksmark

Planförslaget innebär att jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse. En lokaliseringstudering genomfördes i miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör översiktsplanen för Mantorp. Kortfattat kan noteras att möjligheten att möta Mantorps tätortsutveckling på annan mark än jordbruksmark är begränsad. Planområdet som ligger i direkt anslutning till pendeltågstationen och som innehåller samhällsviktiga verksamheter ger dels mycket goda förutsättningar för hållbar arbetspendling, dels mycket god tillgänglighet till serviceutbudet. Utdrag ur jordbruksmarksanalysen från översiktsplanen finns som bilaga till undersökningen av behovet av att göra en miljöbedömning för detaljplanen i slutet av planbeskrivningen.

Trafikkonsekvenser

Utbyggnad av ett nytt centrum söder om järnvägen innebär att trafiken inom Mantorps tätort förändras. Etableringen av handel inne i tätorten innebär att fler ärenden kan göras till fots eller med cykel än idag. Läget vid stationen underlättar de dagliga inköpen i samband med arbetsresor, vilket kan minska behovet av resor totalt sett. Ett samlat centrum vid stationen skapar också en målpunkt vid stationen som gör att fler personer rör sig där, vilket kan minska den upplevda otryggheten. Allt detta är positiva effekter av planen.

Samtidigt innebär lokaliseringen söder om järnvägen att merparten av trafiken (oavsett trafikslag) måste passera järnvägen under en längre period eftersom majoriteten av mantorpsborna bor norr om järnvägen. Det leder till mer trafik på de gator som leder till broar och tunnelpassager. Längs Trumpetarevägen blir risken för störningar begränsad då det är en industrigata idag. Längs Stationsvägen och Hargsvägen innebär planen en ökad trafik, men fortsatt med låga trafiktal. Gatan kommer byggas om och förses med gångbana, vilket höjer trafiksäkerheten. För att minska trafikökningen kommer Stationsvägen stängas av för biltrafik i höjd med stationen, vilket gör att endast ytterligare ett kvarter ansluts till gatan, nämligen det kvarter som föreslås innehålla vårdcentralen. Det innebär att trafiken bedöms bli lägre än tidigare prognoser när fler bostadskvarter skulle matas den vägen.

Nyttan av att skapa ett nytt centrum med lokalmässiga förutsättningar för såväl kommersiell som offentlig service inne i tätorten, vid stationen, bedöms vara större än nackdelarna som det kan ge upphov till lokalt.

Tät bebyggelse

Planförslaget innebär relativt omfattande bebyggelse i form av slutna kvarter med fyra-fem våningars flerbostadshus. Detta är en ny och tätare bebyggelse typ än vad som idag finns i Mantorp. Motiven för detta är flera. Pendeltågstrafiken möjliggör en hållbar arbetspendling. Ju fler som har nära till tåget, desto större är chansen att pendeln utnyttjas. Många bostäder i anslutning till det nya centrat ger också ett bra kundunderlag för framtida butiksetableringar.

Närheten till järnvägen innebär också bullerpåverkan. För att kunna bygga nära järnvägen behöver bullret avskärmas. Genom att bygga slutna kvarter med flerbostadshus hanteras bullret samtidigt som tystare utemiljöer kan skapas inne på bostadsgårdarna än vad som är möjligt med en glesare och öppnare bebyggelse. Eftersom det är angeläget att begränsa exploateringen av värdefull jordbruksmark, och det i praktiken saknas alternativ till byggande på jordbruksmark i Mantorp, är det viktigt att hålla uppe bebyggelsestätheten. Detta görs effektivt genom den föreslagna bebyggelsestypen.

För att förebygga risk för insyn och skuggning den nya bebyggelsen lagts med rejäl distans till befintliga tomter (mer än 30 m där ny bebyggelse placeras norr om befintlig respektive mer än 60 m där ny bebyggelse placeras väster om befintlig). Vid vårdcentralskvarteret längst i öster föreslås att buffertytan används för boendeparkering, medan ytan mellan kvarteret och järnvägen används för besöks- och pendlarparkering. På så sätt minskas antalet bilrörelser även vid parkeringen närmast befintliga bostäder.

Fortsatt arbete

Samrådsförslaget utgör ett förslag på ungefärlig utformning av kvartersstruktur och bebyggelse. Under det fortsatta arbetet kommer lokalprogram för kommunala verksamhetslokaler, vårdcentral, livsmedelsbutik m.m. behöva tas fram och kontrolleras mot de föreslagna kvarteren. Justeringar av kvartersavgränsningarna och kvartersindelningen kan därefter behöva göras. Efter detta är gjort kan förprojektering av gator, ledningar, dagvattenanläggningar och parker genomföras som underlag för granskningsversion av planhandlingen. Det är inte osannolikt att processen för att säkerställa att respektive kvarters lokalprogram ryms kommer ta olika lång tid i olika delar av planområdet. Det gör att det är ganska troligt att planområdet delas upp i flera detaljplaner inför granskningskedet.

Genomförande av detaljplanen

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

Organisatoriska frågor

Tidplan

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

Tidplanen är preliminär och kan förändras under planarbetets gång.

Samråd	Våren 2023
Granskning	Våren 2024
Antagande	Hösten 2024
Laga kraft, tidigast	Hösten 2024
Utbyggnad gator	Vintern 2024/2025
Utbyggnad skola	Start 2026 inflyttning 2028
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. 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 gestaltungsmissigt.

Teknisk försörjning

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

Avtal

Markanvisningsavtal

Kvartersmarken på kommunalt ägd mark kommer att tilldelas byggherrar via öppna markanvisningstävlingar. Mot bakgrund av den stora volymen bostäder som finns i planen kommer detta ske etappvis över tid. De byggherrar som i respektive tävling lämnar in bäst förslag kommer tilldelas det aktuella markområdet. Markanvisningsavtal kommer då tecknas mellan kommunen och den aktuella byggherren. För markområdet som kommer upplåtas för vårdcentral kan det bli aktuellt med en direktanvisning till Region Östergötland.

Markanvisningsavtalen kommer reglera bl.a. byggherrens åtaganden i enlighet med kraven och byggherrens egna åtaganden i markanvisningstävlingen, tidplan för utbyggnad av allmänna platser respektive byggherrens tid att påbörja och färdigställa byggnation.

Markanvisningsavtalen kommer följas av köpeavtal i samband med beviljat bygglov och påbörjad byggnation.

Övriga 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. Avsiktsförklaringen kommer följas av ett bevakningsavtal som reglerar hur Trafikverkets godkännande av brouformningen går till. Slutligen kommer ett genomförandeavtal reglera formerna för själva byggnationen av bron.

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

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. Fastigheten Rödhälla 2:3 är privatägd.

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. Gatans utbredning innebär även markinrång på fastigheterna, samt att marken mellan befintliga byggnader och gatan behöver disponeras för underjordiska ledningar. 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 307 m².
- Fall 1:26 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.

Fastigheten Fall 1:17 berörs av föreslagen ny gatusträckning. Markarealen är ca. 1150 m², varav 508 m² idag utgörs av en yta som belastas med en ledningsrätt. Kommunen kommer förvärva det berörda markområdet och även ansvara för och bekosta fastighetsregleringen och kostnaderna för denna.

En sektion av den befintliga enskilda vägen Tollstad ga:1, belägen inom Fall 1:1 och Rödhälla 2:3 kommer ersättas med kommunala gator samtidigt som nuvarande vägsträckning övergår till att utgöra gång- och cykelväg. Kommunen kommer med stöd av detaljplanen förvärva det nuvarande vägområdet inom Rödhälla 2:3 (832 m²).

I samband med denna åtgärd kommer kommunen ansöka om och bekosta en ny förrättning för den enskilda vägen där det aktuella avsnittet av vägen tas bort från gemensamhetsanläggningen samtidigt som andelstalen i kvarvarande sektioner av vägen justeras.

Fastighetsbildning

Detaljplanen medför att ett stort antal nya fastigheter kommer kunna bildas för bostäder, tekniska anläggningar service och offentlig verksamhet samt kombinationer av detta inom de nuvarande fastigheterna Fall 1:1 och Fall 1:24.

För att hantera behovet av ny allmän platsmark kommer det även uppstå behov av markregleringsåtgärder där privatägd mark överförs till kommunens fastigheter. Förslagsvis till fastigheten Fall 1:1.

Kommunen kommer initiera och bekosta dessa fastighetsbildningsåtgärder.

Tredimensionell fastighetsbildning

I centrumkvarteren kan det bli aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning t.ex. mellan bostäder på övre våningsplan och kommersiella lokaler i bottenvåningarna. Detaljplanen hindrar inte sådan fastighetsbildning.

Gemensamhetsanläggningar, fastighetssamverkan

Parkeringsanläggningarna längs järnvägen är planerade att omfattas av en eller flera gemensamhetsanläggningar för att möjliggöra en flexiblere användning av parkeringarna och därmed reducera det totala behovet av parkeringar. De berörda centrumkvarterens fastigheter kommer utgöra delägande fastigheter. Kommunen kommer via sin fastighet för allmänna platser ingå motsvarande nyttan som parkeringarna kan utgöra för pendlare respektive besökare till stadsparken. Förvaltningen föreslås ske genom föreningsförvaltning. Kommunen kommer initiera och bekosta dessa fastighetsbildningsåtgärder.

De många bostadsgårdarna kan vart och ett komma att bebyggas av flera olika byggherrar för att på så sätt säkerställa en större variation i bebyggelsen. Det kan då vara lämpligt med en samordning av utformning och skötsel av bostadsgårdarna. Detta bör ske genom gemensamhetsanläggningar för respektive gård. Kommunen kommer initiera och bekosta dessa fastighetsbildningsåtgärder.

Servitut

Kommunen avser att ge Trafikverket tillträde till sin serviceplats/sidospår via ny infartsväg väster om den nya bron. Denna tillfartsväg kommer disponeras genom servitut.

Ledningsrätter samt övriga rättigheter

Möjlighet att bilda ledningsrätt ges inom på plankartan markerade u-områden.

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

Föreslagen mark för allmän plats inom fastigheterna Fall 1:17 och Rödhälla 2:3 kommer lösas in av kommunen, men genom avtal mellan kommunen och fastighetsägaren.

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.

Gemensamhetsanläggningar

Utbyggnaden av de gemensamhetsanläggningar som blir aktuella i planområdet, t.ex. parkeringsanläggningar och kvartersgemensamma bostadsgårdar, kommer bekostas av berörda fastighetsägare/exploatörer.

Ledningsåtgärder

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

Anslutningsavgifter

Anslutningsavgifter betalas enligt gällande taxor.

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

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 inverkanerna samt lokala förutsättningar.

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

Slutsats och ställningstagande

Planområdet består av en tidigare barkningsstation/ristipp respektive jordbruksmark. Området bedöms inte vara känsligt eller ha höga värden och omfattas inte av något formellt skydd. Planområdet påverkas av trafikbuller från södra stambanan samt tillhörande transporter av farligt gods, samt av närliggande verksamheter i form av livsmedelsindustri och jordbruksverksamhet.

Planen innebär i sig en omfattande utbyggnad av Mantorp som kan förväntas pågå under flera decennier. Planens innehåll med ett nytt centrum kommer innebära att relativt många personer kommer vistas i planområdet såväl dag- som kvällstid.

Planens påverkan på omgivningen är i sig relativt begränsad, med mest påtagliga förändringar i form av alstring av biltrafik på Riksvägen samt Trumpetarevägen. Samtidigt stängs Hargsvägen och Stationsvägen av för genomgående trafik. Bebyggelsen kan utformas och placeras så att konsekvenserna av eventuella olyckor med farligt gods eller ammoniakhantering är acceptabla och så att riktvärden för trafikbuller klaras. Avstånden till befintliga verksamheter bedöms även i övrigt vara tillräckliga för att inskränkningar i driften inte behöver ske.

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 del av Fall 1:1 m.fl. (Mantorp centrum)".

Dock skall en begränsad beskrivning och bedömning av planens inverkan på miljön göras för följande aspekter:

- Trafikbuller
- Påverkan från närliggande verksamheter

Dessa aspekter beskrivs under rubrikerna *Detaljplanens innebörd* och *Miljö- och riskfaktorer*.

Miljöchecklista - grund till undersökningen

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

Orientering

Planområdet omfattar ca. 26 hektar mark huvudsakligen söder om järnvägen genom Mantorp.

I detaljplanen föreslås byggnation av 11 kvarter med innerstadsliknande bebyggelse. Av dessa utgörs två kvarter av skola och vårdboende. Ett par kvarter innehåller olika former av centrumbebyggelse kombinerat med bostäder i flerbostadshus. Till detta kommer ytterligare en skoltomt samt ett idrottsområde.

Biltrafiken till planområdet kommer ledas via ny bro över järnvägen i Trumpetarevägens förlängning.

Parameter	Platsen	Påverkan	+ 0 -	BMP
Här redovisas alla intressen som är berörda enligt bilaga 2 och 4 i MKB-förordningen	Här beskrivs parametrarnas värden/ och eller brister, miljöpåverkan på platsen i dag. Omgivningens betydelse och sårbarhet.	Hur påverkas respektive parameter av att planens genomförs?	Här antyds om påverkan är positiv, obetydlig eller negativ för aktuell aspekt	Vid risk/möjlig betydande miljöpåverkan kryssas denna ruta

1. Markanvändning och markförhållanden

Markanvändning	Planområdet består delvis av brukad jordbruksmark, delvis av en tidigare ristipp där det tidigare funnits en barkningsstation.	Planen innebär att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse. En lokaliseringstudie/konsekvensanalys genomfördes i arbetet med FÖP Mantorp.			-	
Geologi				0		
Förorenad mark	Den tidigare barkningsstationen är redovisad som en plats med risk för markföroreningar. Undersökningar har gjorts i samband med planläggning för förskola m.m.	De föroreningar som påträffats i tidigare planområdet kommer avlägsnas.	+			

2. Vatten och miljö kvalitetsnorm för vatten

<p>Yt- och grundvatten</p>	<p>Delar av planområdet ligger i den södra delen av grundvattenförekomsten "Mantorp" SE646845-515977. Planområdet omfattar ca. 7 ha av förekomstens totalt ca. 6 km² stora areal.</p> <p>Planområdet avvattnas huvudsakligen via dikningsföretag till Dömestadbäcken (SE647471-146955) i en punkt ca. 700 m uppströms Svartån.</p>	<p>Grundvattenförekomsten har god kemisk och kvantitativ status. Föreslagen markanvändning: bostäder och centrumverksamheter bedöms inte utgöra risk för försämringar av vattenkvaliteten.</p> <p>Dagvattnet i planområdet kommer fördröjas inom planområdet innan det leds vidare mot dikningsföretag och Dömestadsbäcken. Planområdets areal är mycket litet i förhållande till Dömestadsbäckens avrinningsområde (ca. 60 km²)</p>		0		
<p>Dagvatten</p>		<p>Den föreslagna bebyggelsen utgör inte markanvändning som förväntas ge upphov till några större föroreningsbelastningar.</p> <p>De stora parkeringsanläggningarna längs järnvägen kan dock ge upphov till föroreningsnivåer som behöver renas innan de släpps vidare till recipienten. Detta kommer utredas inför planens granskning.</p>		-		

3. Luft och miljö kvalitetsnorm för luft

<p>Luft</p>	<p>Planområdet är i huvudsak obebyggt. Luftföroreningarna är så låga att de inte är i närheten av miljö kvalitetsnormen.</p>	<p>Planförslaget innebär att delar av planområdet bebyggs med sluten kvartersbebyggelse, även mot de större gatorna. Trafikflödena kommer enligt prognoskörningar inte överstiga 2200 fordon/dygn. Mot bakgrund av de låga trafikmängderna bedöms inte miljö kvalitetsnormen för luft överstigas.</p>		0		
--------------------	--	---	--	---	--	--

4. Skyddade områden och arter

<p>Riksintressen</p>	<p>Planområdet ligger i anslutning till riksintresset för kommunikationer: Södra stambanan samt Mantorp station.</p> <p>Planområdet ligger inom det influensområde kring militära</p>	<p>Detaljplaneförslaget har tagit hänsyn till närheten till järnvägen genom att tillämpa ett skyddsavstånd om minst 50 m mellan spår och närmaste bebyggelse.</p> <p>Planförslaget tillåter inga byggnader över 45 m, vilket är</p>		0		
-----------------------------	---	---	--	---	--	--

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

	flygplatser där försvaret inte önskar se höga byggnader.	försvarets gräns för höga byggnader i tätortsmiljö.				
Områdesskydd vatten, natur och arter	Planområdet innehåller några mindre områden som omfattas av det generella biotopskyddet för småbiotoper i jordbrukslandskapet i form av diken.	Dikena kommer sannolikt behöva läggas om alternativt kulverteras för att möjliggöra utbyggnaden av tätortens centrum.			-	
Områdesskydd kultur	Saknas			0		

5. Naturvärden och biologisk mångfald

Naturmiljö	Planområdet berör ett område med naturvärde klass 3 – kommunalt intresse. Det utgörs av träd från den tidigare järnvägsparken..	Vissa av träden kan komma att bevaras på plats. I övrigt kan kompensatoriska åtgärder genomföras inom planområdets olika parkområden, t.ex. i anslutning till öppen dagvattenhantering eller slänterna vid den nya brons ramper.			-	
Grönstruktur, rekreation och friluftsliv	Planområdet saknar naturmark som är tillgängligt enligt allemansrätten.			0		

6. Kulturvärden och arkeologi

Historiskt och kulturellt betydelsefulla områden eller byggnader	Planområdet är idag obebyggt.			0		
Fornlämningar	Några potentiella fornlämningsområden finns noterade i planområdet.	Arkeologisk utredning etapp II har genomförts. En boplatslämning har påträffats och kommer undersökas närmare i den fortsatta processen..				

7. Klimat och naturresurser

Klimat och klimatförändringar		Planen innebär bostads- och centrumbebyggelse i nära anslutning till pendeltågsstation och delvis på redan i anspråktagen mark. Närheten till stationen ger	+			
--------------------------------------	--	---	---	--	--	--

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

		<p>goda förutsättningar för ett hållbart resande.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer höjdsättning och dagvattenfördröjningsåtgärder vidtas för att säkerställa tillräckliga klimatanpassningsåtgärder.</p>				
Naturresurser		<p>Planen innebär att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse. En lokaliseringstudering/konsekvensanalys genomfördes i arbetet med FÖP Mantorp.</p>			-	
Energi, transporter och avfall		<p>Planen innebär att nytt centrum med bostäder byggs i anslutning till Mantorps station där Östgötapendeln har hög trafikering. Det innebär att lokaliseringen har goda förutsättningar att bidra till ett hållbart resande i regionen.</p>	+			

8. Risker och störningar för människa och miljö

Buller	<p>Tågtrafiken på södra stambanan ger upphov till bullernivåer som överstiger gällande riktvärden i stora delar av planområdet.</p>	<p>En bullerutredning har genomförts. Bullerstörningarna kommer hanteras genom att bebyggelsen närmast järnvägen i sig utformas som skärmar öster om den nya bron. Inför granskning kommer bullerutredningen uppdateras om planförslaget ändras.</p>			-	
Transport av farligt gods på väg och järnväg	<p>Farligt gods transporteras på södra stambanan.</p>	<p>Ett skyddsavstånd på 50 m mellan spår och bebyggelse har tillämpats i planförslaget vilket ligger i linje med länsstyrelsens rekommendationer.</p>			-	
Risk från verksamhet för människor och miljö	<p>Vid Mantorps gård finns tillståndspliktig gödselhantering.</p> <p>På andra sidan järnvägen, ca. 190 m från närmaste föreslagna bostadsbebyggelse finns företaget Den svenska matfabriken. Verksamheten använder ammoniak i verksamheten.</p>	<p>Gödselhanteringen som har tillstånd enligt Miljöbalken måste i nuläget förutsättas finnas kvar. Kommunens egna riktlinjer anger då att ett skyddsavstånd motsvarande 500 m är lämpligt. Avståndet till planområdet är cirka 800 m.</p> <p>Enligt genomförd riskanalys bör ingen plats för utomhusvistelse för stora persontal planeras i området inom 120 m från den plats där ammoniak lagras. Inga restriktioner avseende bebyggelse föreslås. Planförslaget har beaktat</p>		0		

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

	Inom ramen för Fåddman AB:s tillstånd enligt miljöbalken sker viss rökning av livsmedel som kan ge upphov till lukt. Rökningen står för ca. 1% av verksamhetens volym. Inga klagomål har framförts från närboende.	<p>detta, varför inga kvarstående risker bedöms finnas.</p> <p>Närmaste befintliga bostad ligger 275 m från rummen där rökningen sker. Detaljplan för bostadsbyggnation på Häradsvallen ger möjlighet till nya bostäder på knappt 200 m avstånd från rökningssrummen. Dessa ligger i förhärskande vindriktning i förhållande till rökningssrummen.</p> <p>Närmaste bostad i den aktuella detaljplanen föreslås ca. 150 m söder om utsläppspunkten.</p>				
Övriga risker störningar för människa och miljö						

9. Planen

Planen	Ja/Nej	Kommentar
Medger planen förutsättningar för verksamheter och åtgärder med tillstånd eller liknande?	Nej	Planen ger inte möjlighet till industrier eller liknande.
Har planen betydelse för andra planers och programs miljöpåverkan?	Ja	Utbyggnaden av nytt centrum i Mantorp kommer vara en inledning för den fortsatta utbyggnaden av Mantorp söder om järnvägen, vilket innebär ytterligare jordbruksmark som tas i anspråk över tid. Detta har tydliggjorts i översiktsplanen för Mantorp och den analys av påverkan på jordbruksmark som gjorts i översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning..
Har planen betydelse för integrering av miljöaspekter, miljömål och hållbar utveckling?	Nej	Planen förväntas inte innebära att uppfyllandet av nationella eller internationella miljömål försvåras.
Innebär miljöproblem som är relevanta för planen själv?	Ja	Genom en utbyggnad av tätorten vid stationen ökar förutsättningarna för att kollektivtrafiken blir ett attraktivt alternativ till bil vid arbetspendling för framtidens mantorpsbor.
Påverkans gränsöverskridande art?	Nej	Planens påverkan är lokal.

10. Sammanvägd bedömning och summering av planens påverkan

Planen	Kommentar
Påverkans omfattning och fysiska omfattning? Geografiskt område och befolkningens storlek, särskilt om nationsgräns överskrids	Planinnehållet i sig bedöms inte ge upphov till miljöpåverkan utanför planområdet.
Påverkans sannolikhet, frekvens, varaktighet och avhjälpbarhet?	Bullerpåverkan är normalt lätt avhjälpd genom bebyggelsens utformning. Lukt påverkan från livsmedelsindustrin är relativt begränsad i frekvens och varaktighet då endast 1% av produktionen bedöms kunna ge upphov till luktutsläpp. Av miljötillståndet framgår att det finns tillgänglig teknik för att kunna hantera ev. framtida problem.
Påverkans totaleffekt, betydelse och komplexitet? Beakta särskilt allmänhetens behov av information.	Påverkan på omgivningen är begränsad och inte heller komplex. Allmänheten behöver inte informeras utöver vad som regleras genom plan- och bygglagens bestämmelser om planförfarande.

Fortsatt arbete

Följande underlag till undersökningen och detaljplanen behöver kompletteras efter samrådet:

- Bullerutredningen behöver uppdateras om bebyggelseförslagen förändras.
- Dagvattenutredning som även säkerställer åtgärder om tillräcklig reningsgrad behöver genomföras.

Utdrag ur miljökonsekvensbeskrivning för fördjupad översiktsplan för Mantorp

Här redovisas den alternativjämförelse avseende påverkan på jordbruksmark som gjordes i samrådsskedet för översiktsplanen. Den utgör lokaliseringsutredning avseende jordbruksmarksfrågan för den nu aktuella detaljplanen. Avgränsningarna justerades sedan efter samrådet, men som lokaliseringsutredning bedöms den fortsatt vara aktuell.

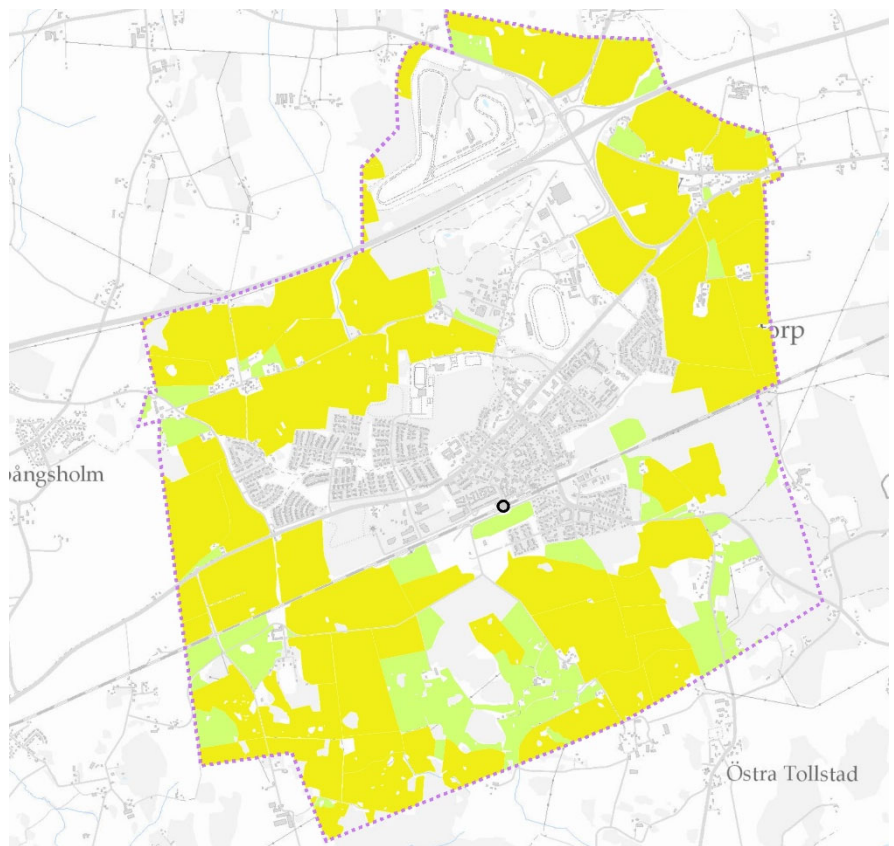
Exploatering av jordbruksmark

Översiktsplaneområdet består till ca. 50% av jordbruksmark enligt Jordbruksverkets statistik. Själva tätortsbebyggelsen, större parker och skogsmark oräknad, utgör knappt 25% av planområdet. D.v.s. endast ca. 1/3 av planområdets mark som kan bebyggas utgörs av annan mark än jordbruksmark.

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

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

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



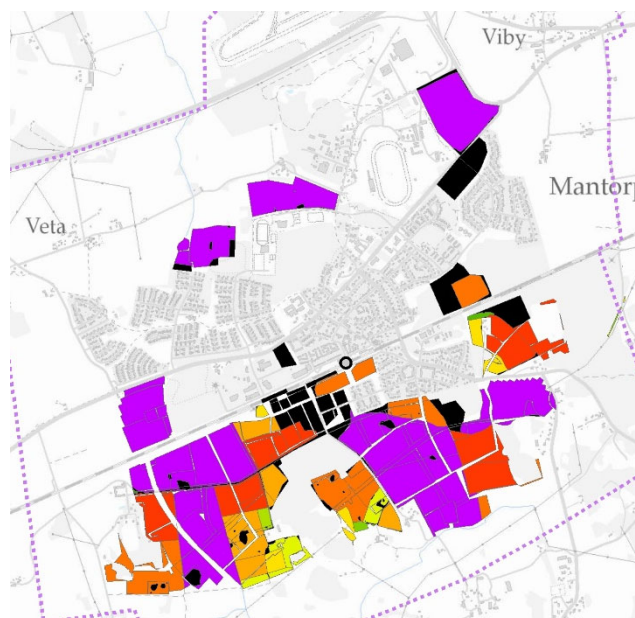
Figur 19: Karta över Mantorp, med åkermark markerad. Gula fält > 5 ha.

	Areal utbyggnadsområden (ha)	Total påverkad jordbruksmarksareal (ha)	71-80 (ha/%)	81-90 (ha/%)	91-100 (ha/%)
Planförslag	241	235	31/13	40/17	134/57
0-alternativ	340	239	31/13	58/24	135/57
Alternativ Väster	171	139	9/6	18/13	100/72
Alternativ Öster	248	155	11/7	35/22	96/62

Närheten till djurstallar bedöms med utgångspunkt om avståndet överstiger eller understiger 500 m fågelvägen. I de olika planförslagen är det jordbruksmarken vid djurhållningen i Furuträd som tydligast påverkas av de olika planalternativen. Samtliga alternativ påverkar dessa fält, alternativ väster dock i mindre grad än de tre övriga som är relativt lika i sin påverkan. Å andra sidan skulle sannolikt utbyggnaden av tätorten i detta område förutsätta att djurhållningen avvecklas först.

Planförslag

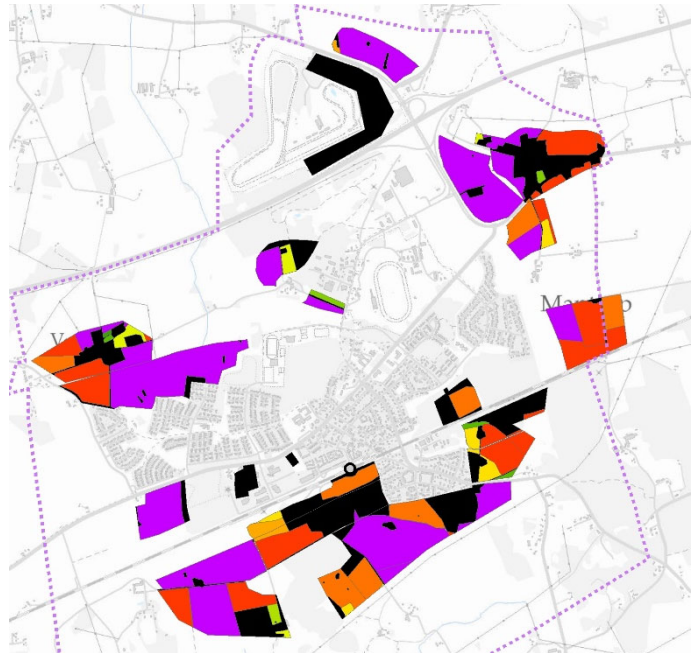
Planförslaget är nästan uteslutande förlagt till jordbruksmark då befintliga skogspartier föreslås bevaras som rekreationsmark. Det har inneburit att planalternativet är ett av två alternativ som påverkar mest jordbruksmark. Jämfört med alternativ väster hänger det sannolikt också samman med att den totala utbyggnadsarealen är 40% större. Planförslaget har utnyttjat möjligheten att bebygga de något mindre fält som finns söder om järnvägen. Det bidrar till att planförslagets andel av exploateringen på de bäst arronderade fälten är minst av de olika alternativen.



Figur 20: Karta över berörd åkermark i planförslaget, med gradering där grönt är minst välarronderad mark och lila mest. Svarta ytor motsvarar övriga utbyggnadsområden.

0-alternativ

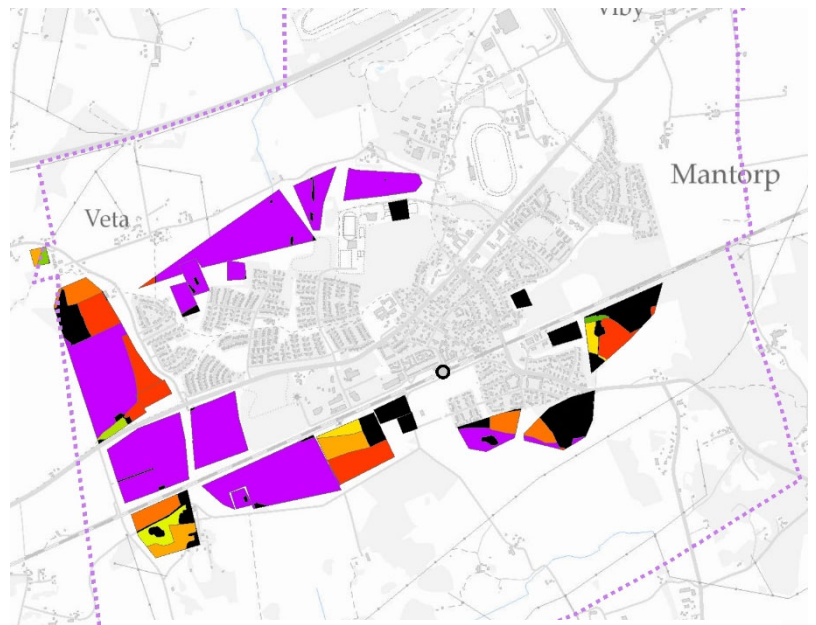
0-alternativet har en relativt stor andel av utbyggnadsarealerna förlagd till annat än jordbruksmark. En anledning till detta är att kyrkbyarna i Veta och Viby ingår i dessa. Då 0-alternativet totalt omfattar mest areal, ca. 40% större än tvåa och 100% större än alternativ väster, innebär det ändå att alternativet påverkar störst areal jordbruksmark. Andelen av den berörda jordbruksmarken som är välarronderad är högst i 0-alternativet.



Figur 21: Karta över berörd åkermark i 0-alternativet, med gradering där grönt är minst välarronderad mark och lila mest. Svarta ytor motsvarar övriga utbyggnadsområden.

Alternativ väster

Alternativ väster omfattar minst utbyggnadsarealer och också minst areal jordbruksmark. Andelen av den berörda jordbruksmarken som är särskilt välarronderad är hög i alternativet, vilket hänger samman med att möjligheterna att fokusera utbyggnaden söderut, mot de mindre fälten, inte tagits tillvara.

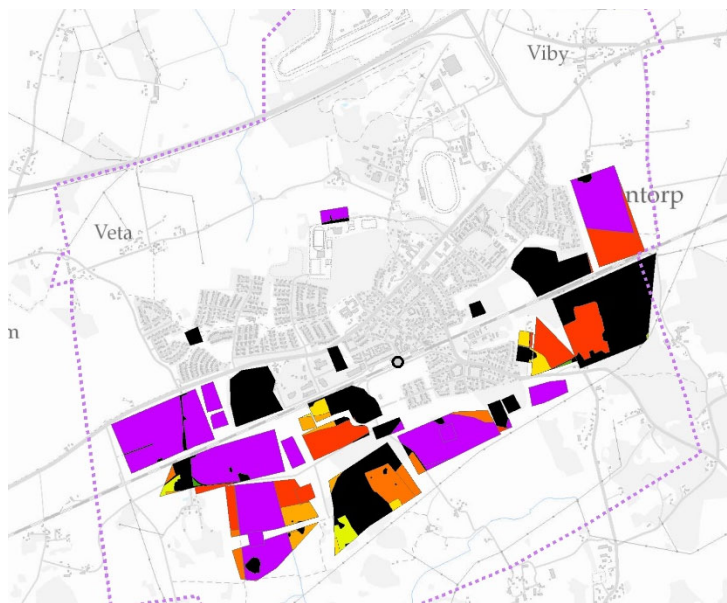


Figur 22: Karta över berörd åkermark i alternativ väster, med gradering där grönt är minst välarronderad mark och lila mest. Svarta ytor motsvarar övriga utbyggnadsområden.

Alternativ öster

Alternativet är det som påverkar näst minst areal jordbruksmark och där andelen av utbyggnadsområdena som ligger på jordbruksmark är minst. Detta beror på att utbyggnadsförslaget innebär att två skogspartier söder om Mantorp föreslås bebyggas.

Alternativet innebär att en lika stor andel av den påverkade arealen är särskilt välarronderad som alternativ väster.



Figur 23: Karta över berörd åkermark i alternativ öster, med gradering där grönt är minst välarronderad mark och lila mest. Svarta ytor motsvarar övriga utbyggnadsområden.

Samlad bedömning påverkan jordbruksmark

Samtliga alternativ påverkar välarronderad jordbruksmark. Planförslaget och 0-alternativet tar mest jordbruksmark i anspråk. Detta beror på dels att den totala utbyggnadsvolymen är större än i alternativ väster, dels att befintliga skogspartier bevarats för närrökreation.

Planalternativet har i större utsträckning lyckats fördela exploateringen av jordbruksmarken så att mindre fält påverkas i större utsträckning än i övriga alternativ.

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
- Trafikbulerutredning Mantorp C, Efterklang 2023
- 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.
- Vibrationsutredning Mantorp 4 områden, WSP 2015
- Kompletterande riskbedömning avseende ammoniakhantering, WSP, 2019

Offentliga handlingar och riktlinjer

- Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods – Länsstyrelsen Stockholms län 2016.
- 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.

Mina Gunnarsson, miljöinspektör, Miljökontoret

Anna Carpholm, kommunekolog, Miljökontoret

Johanna Lundqvist, bygglovshandläggare, Stadsbyggnadskontoret

Planhandlingarna har granskats av Jonas Loiske, 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
	Gång- och cykelväg
	Gångväg
	Park
	Torg

Kvartersmark

	Bostäder
	Bostäder, dock ej i bottenvåningen.
	Centrum
	Vård
	Tekniska anläggningar
	Fördröjningsmagasin
	Industri
	Parkering
	Idrottshall
	Badanläggning
	Idrottsplats
	Skola
	Trafik
	Järnväg
	Järnväg, får överbyggas med bro.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Utformning av allmän plats

gc _i	Gång- och cykelbana ska anordnas
cykel-p	Marken får användas för cykelparkering och cykelgarage för pendling m.m.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

	Marken får inte förses med byggnad
	Marken får endast förses med komplementbyggnad

Byggnaders användning

s _i	Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska ha öppningsbart fönster mot ljuddämpad sida (max 55 dBA ekv)
----------------	--

Höjd på byggnadsverk

h ₁	Högsta nockhöjd är 15 meter
h ₂	Högsta nockhöjd är 18 meter
h ₃	Högsta totalhöjd på terrassbjälklag är 5.0 meter .

Markens anordnande och vegetation

n _i	Parkeringarna ska inramas med låga formklippta häckar
n ₃	Marken får inte användas för parkering

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u _i	Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar
----------------	---

Markreservat för gemensamhetsanläggningar

g ₂	Marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning
----------------	--

Skydd mot störningar

m _i	Bullervall ska finnas till dess angränsande flerbostadsbebyggelse uppförts
----------------	--

Stängsel, utfart och annan utgång

	Körbar utfart får inte finnas
--	-------------------------------

Utformning

f ₂	Trå- och putsfasader får inte ha synliga skarvar
f ₃	Bostadsbyggnader ska utformas så att varje byggnad/trapphuslängd upplevs som en enhet som är skild från angränsande byggnad genom fönstersättning och material eller färg. Största byggnadslängd för bostäder är 30 m. Synliga fasadelementskarvar får inte förekomma alternativt ska de integreras i det arkitektoniska uttrycket.

Utförande

b _i	Parkeringsytorna ska utföras med genomsläppligt material
----------------	--

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK

Höjd på byggnadsverk

Högsta totalhöjd på komplementbebyggelse och tekniska anläggningar är 4 meter

Markens anordnande och vegetation

Uteplats med lekplats ska anordnas på varje bostadsgård. Uteplatsen ska klara riktvärdet om 50 dBA ekv samt 70 dBA max ljudnivå

Utformning

Loftgångar får inte utföras. Bostadsentréer ska vara genomgående. Utkragande byggnadsdelar ska placeras minst 2,5 m ovan mark.

Utförande

På förgårdsmark får entréer, trapphus och cykelparkeringar anordnas. Dörrar får inte slå ut över allmän plats.

UPPLYSNINGAR

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

Planbeskrivningens avsnitt om utformning och gestaltning kommer ligga till grund för Byggnämndens prövning av bebyggelsen med avseende på god form-, färg- och materialverkan enligt Plan- och bygglagen 8 kap. 1§.

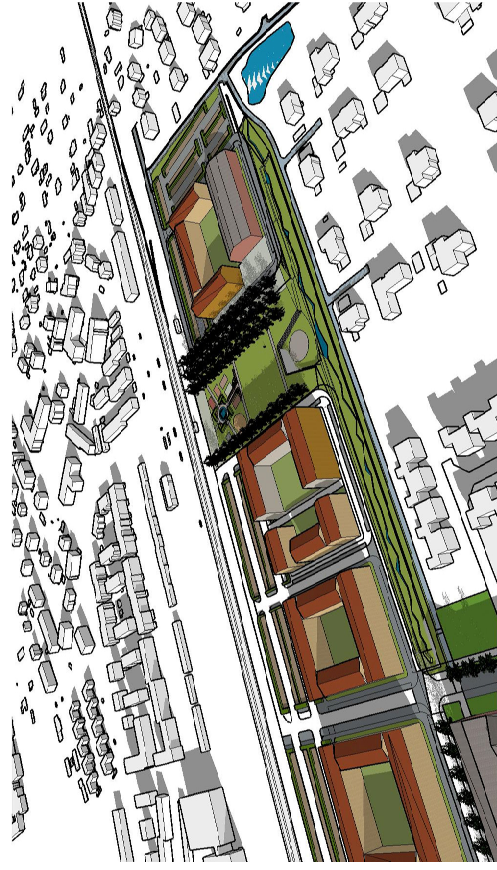
**Skuggstudie
Vår/höst (20/3 & 20/9)**



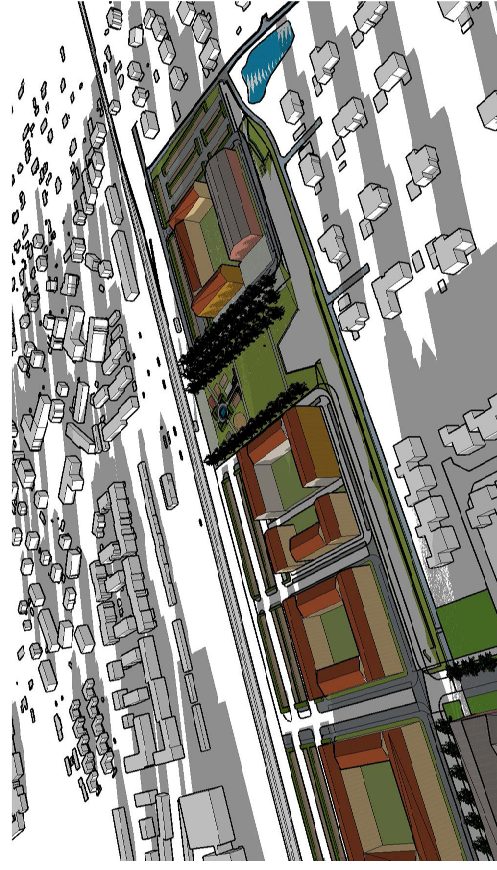
KI 10:00



KI 12:00

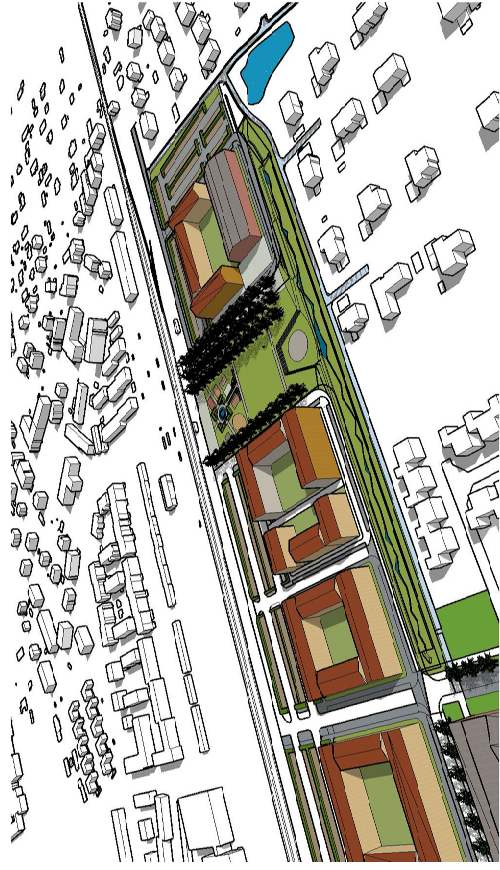


KI 15:00

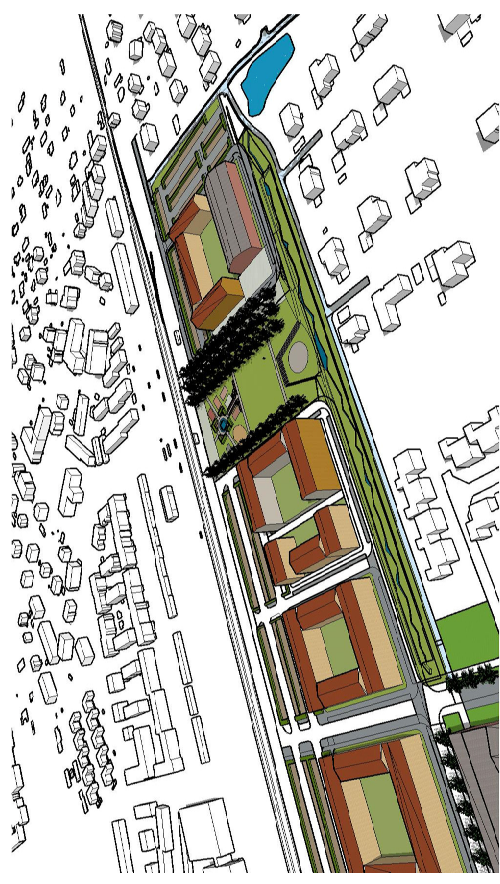


KI 17:00

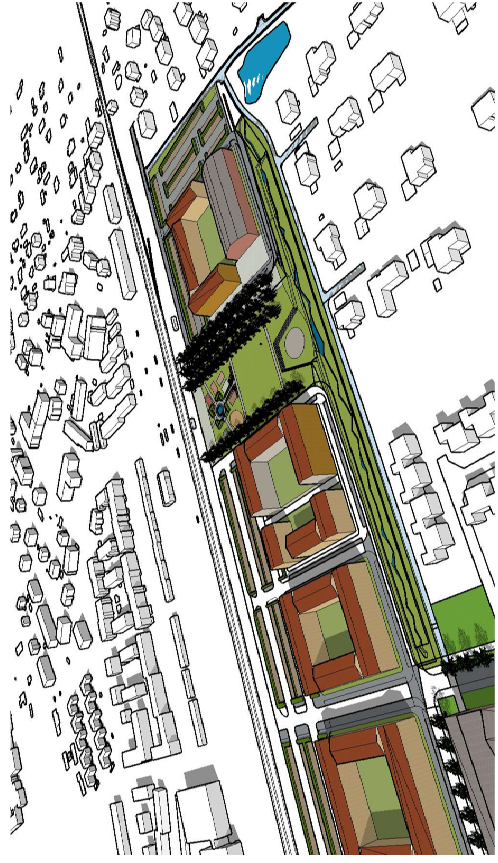
Skuggstudie Sommar (20/5 & 20/7)



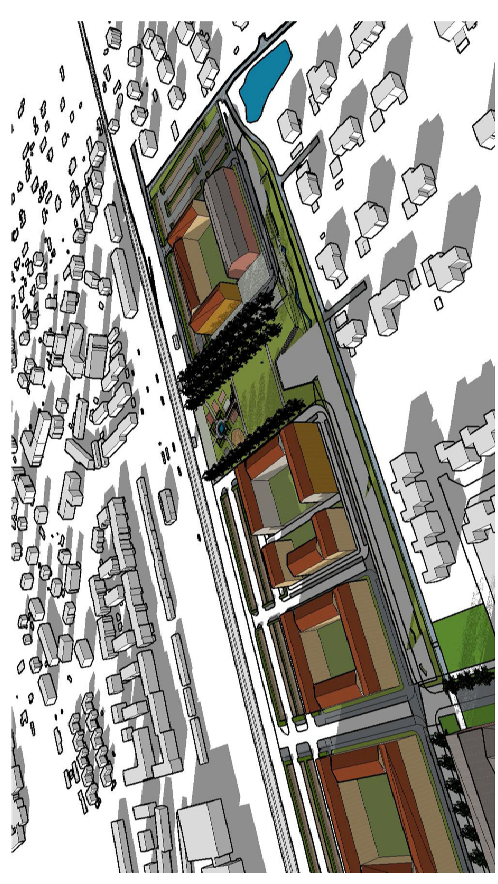
KI 10:00



KI 12:00



KI 15:00

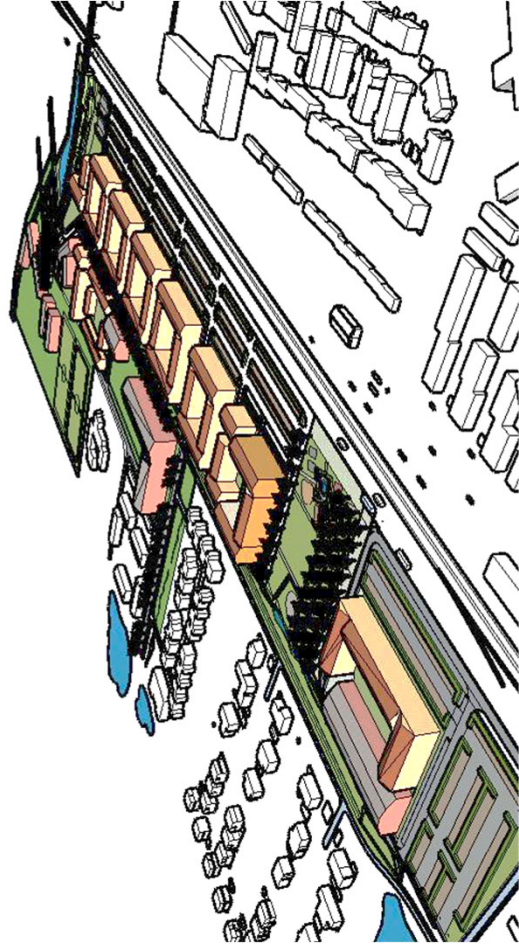


KI 19:00

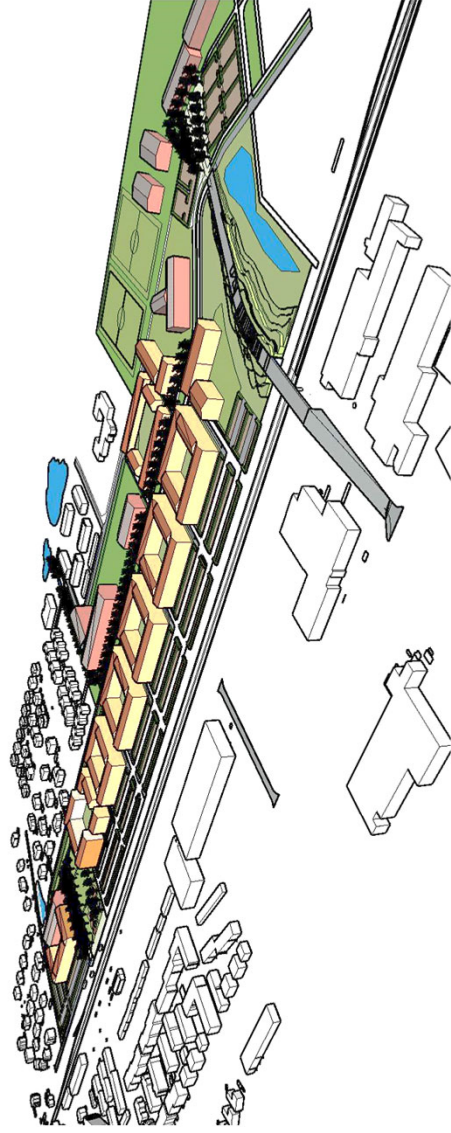
Illustrationsplan



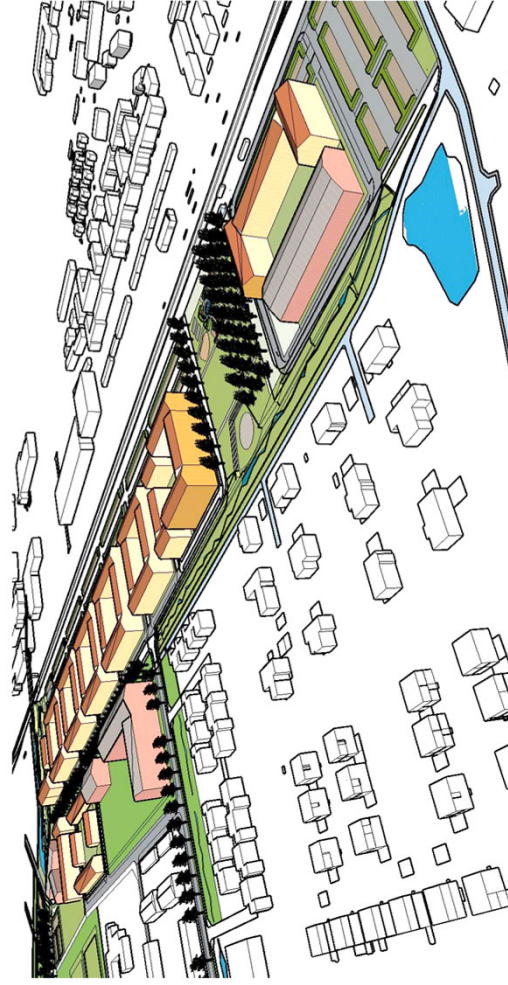
Modellbilder digital 3D-modell



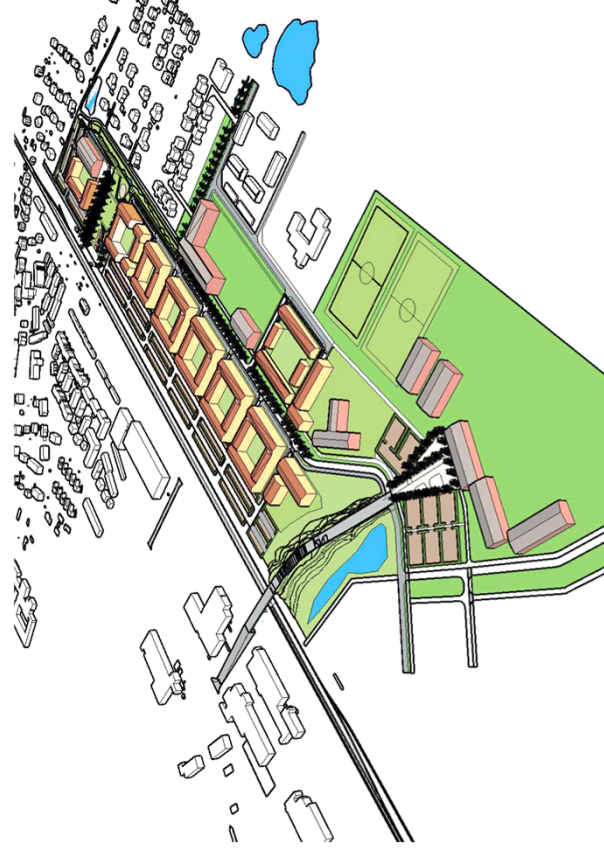
Vy från nordost



Vy från nordväst



Vy från sydost



Vy från sydväst

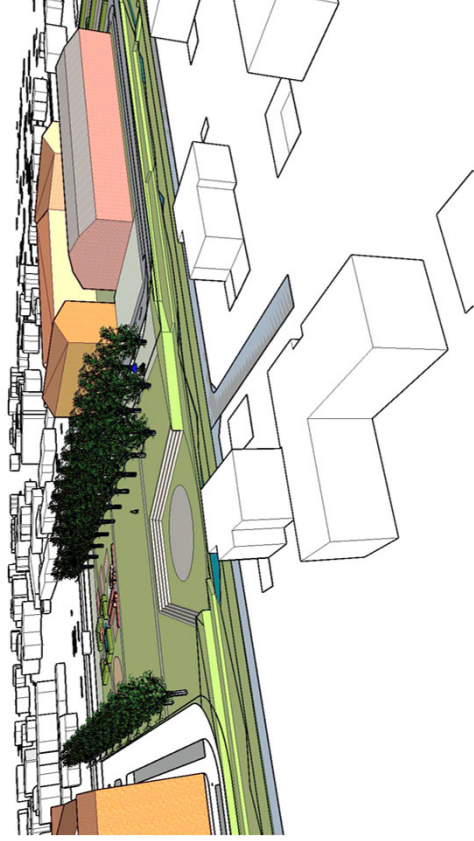
Modellbilder digital 3D-modell



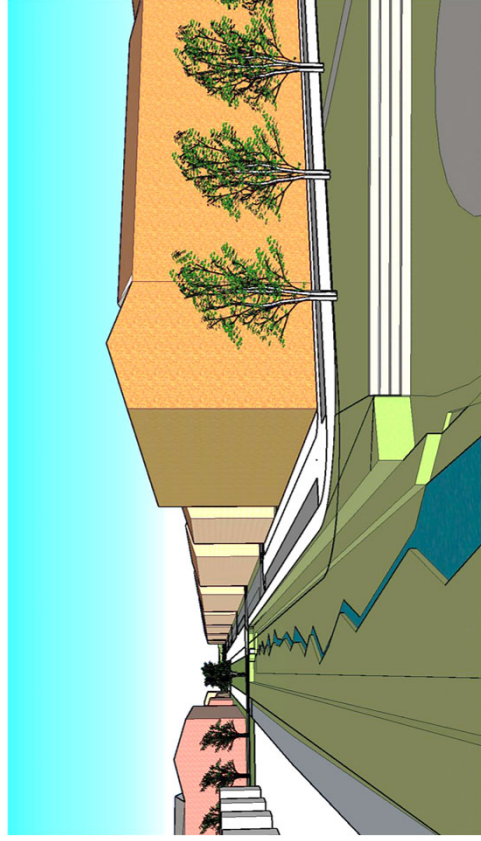
Vy mot stadsparken från norr



Vy österut längs huvudgatan



Vy mot stadsparken från söder



Vy från stadsparken mot huvudgatan västerut



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

