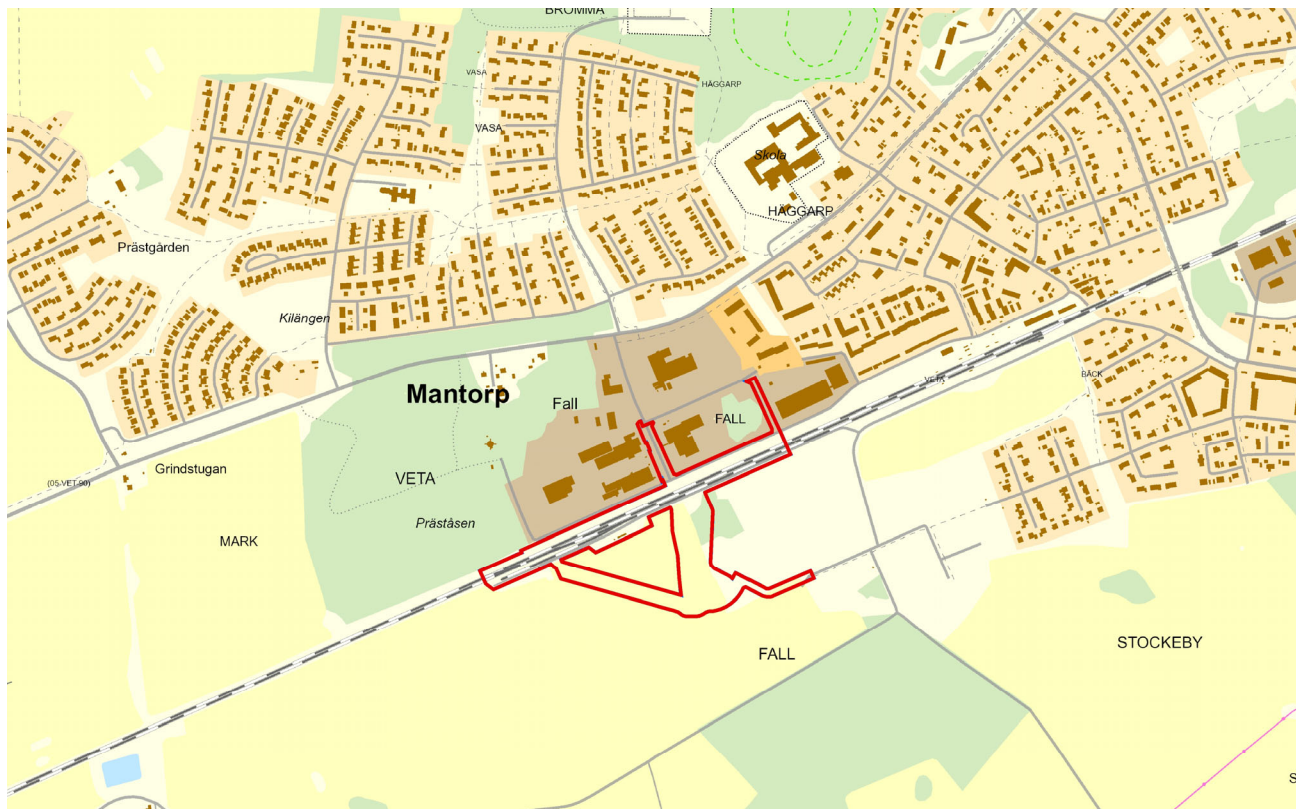




Planbeskrivning

Detaljplan i Mantorp

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

Världsvan
& Hemkär

Antagen:

SBN 2025-06-18 § 87

Laga kraft:

2025-07-11

Om detaljplanen

Vad är en detaljplan?

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

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

Detaljplanens handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

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

Handläggare

Frågor om planen kan ställas till planarkitekt Magnus Hultegård

Telefon: 010 – 234 51 86

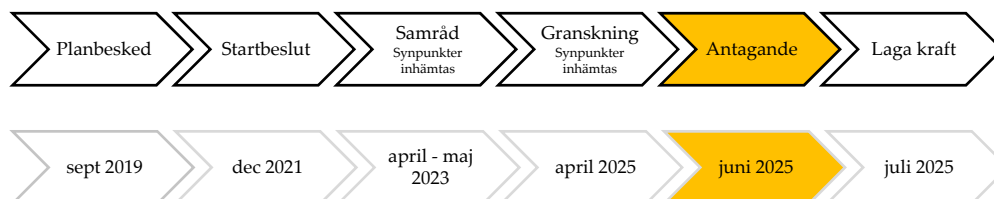
E-post: magnus.hultegard@mjolby.se

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 antagandeskedet.

Tidplanen är preliminär och kan förändras under planarbetets gång.



Sammanfattning

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

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

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

Stadsbyggnadskontoret

Magnus Hultegård

Planarkitekt

Innehåll

OM DETALJPLANEN	2
VAD ÄR EN DETALJPLAN?	2
DETALJPLANENS HANDLINGAR	2
HANDLÄGGARE.....	2
DETALJPLANEPROCESS OCH TIDPLAN.....	2
SAMMANFATTNING.....	3
BAKGRUND	5
PLANENS SYFTE OCH MÅL.....	5
PLANDATA.....	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	6
ÖVERSIKTLIGA PLANER.....	6
DETALJPLANER, OMRÅDESBESTÄMMELSER ETC.	7
FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAPITLET MILJÖBALKEN	8
FÖRORDNANDEN ETC.....	9
DETALJPLANENS INNEBÖRD	10
BEBYGGELSE.....	10
NATURMILJÖ.....	10
KULTURMILJÖ OCH ARKEOLOGI	12
SOCIALA ASPEKTER	12
GATOR OCH TRAFIK.....	13
MILJÖ- OCH RISKFAKTORER	16
TEKNISK FÖRSÖRJNING	17
AVVÄGNINGAR OCH HÄNSYN TILL MOTSTÅENDE INTRESSEN	19
GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	20
ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	20
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER.....	22
EKONOMISKA FRÅGOR	23
UNDERSÖKNING – BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING	24
VAD ÄR EN UNDERSÖKNING? VAD ÄR BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN?	24
SLUTSATS OCH STÄLLNINGSTAGANDE.....	24
ÖVRIGT	25
REFERENSER.....	25
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	25
PLANKARTA.....	26
PLANBESTÄMMELSER.....	27
FASTIGHETSKONSEKVENSKARTOR.....	28

Bakgrund

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

Planens syfte och mål

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

Plandata

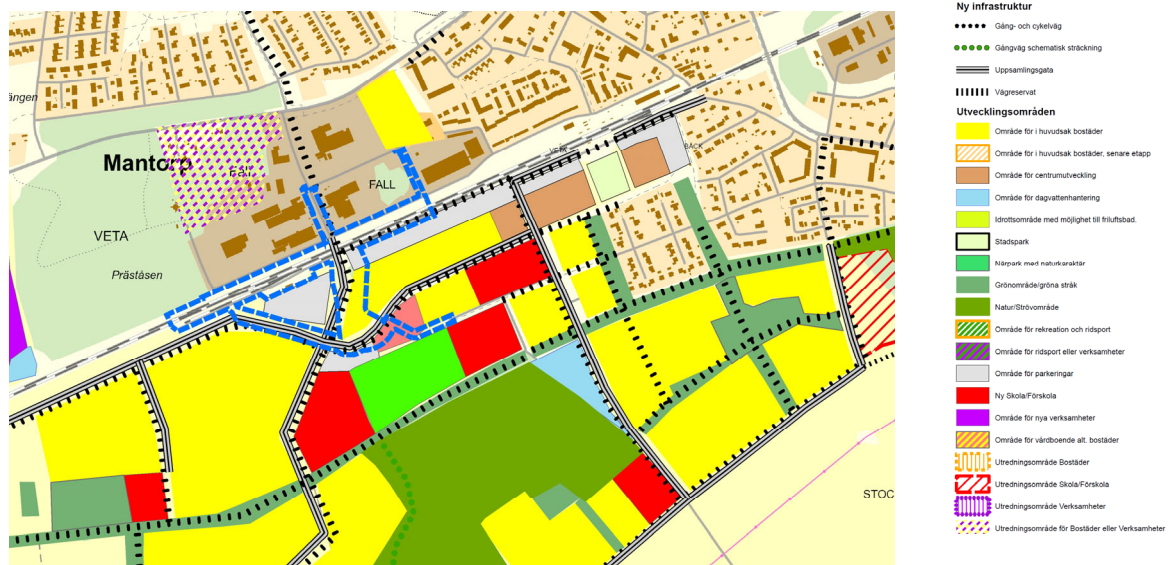
Planområdet är beläget centralt i Mantorp, på ömse sidor om järnvägen. Området är ca. 5,5 hektar stort. Fastigheterna Fall 1:1 och Fall 1:24 ägs av Mjölby kommun. Fastigheten Veta 6:1 ägs av Trafikverket. Övriga fastigheter är privatägda.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

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

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

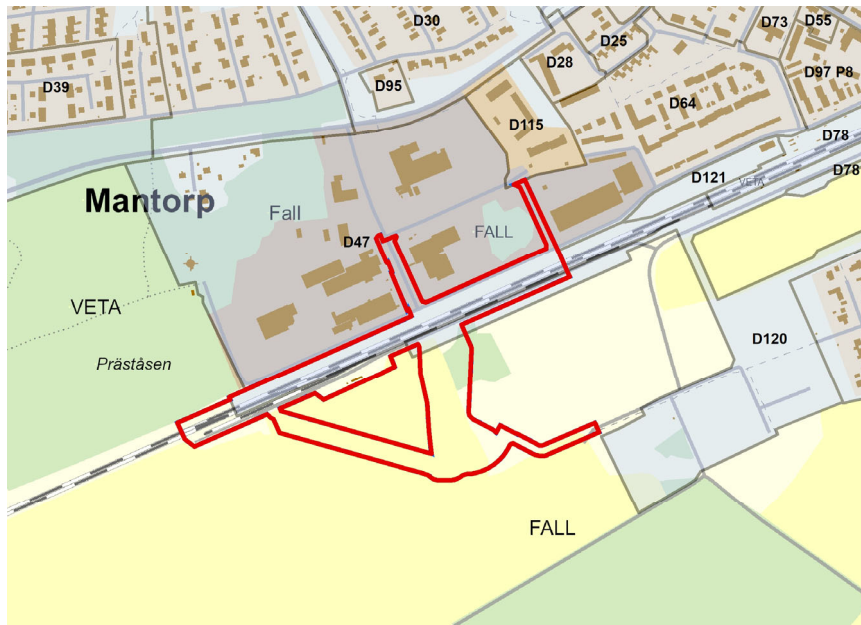


Figur 1: Gällande översiktsplan. Detaljplaneområdet markerad med streckad linje.

Detaljplaner, områdesbestämmelser etc.

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

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



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

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlet miljöbalken

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

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

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

Riksintresse för kommunikationer

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

Riksintresse för totalförsvaret

Malmens 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. Detaljplanen innehåller ingen ny bebyggelse.

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

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

5 kap. Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning

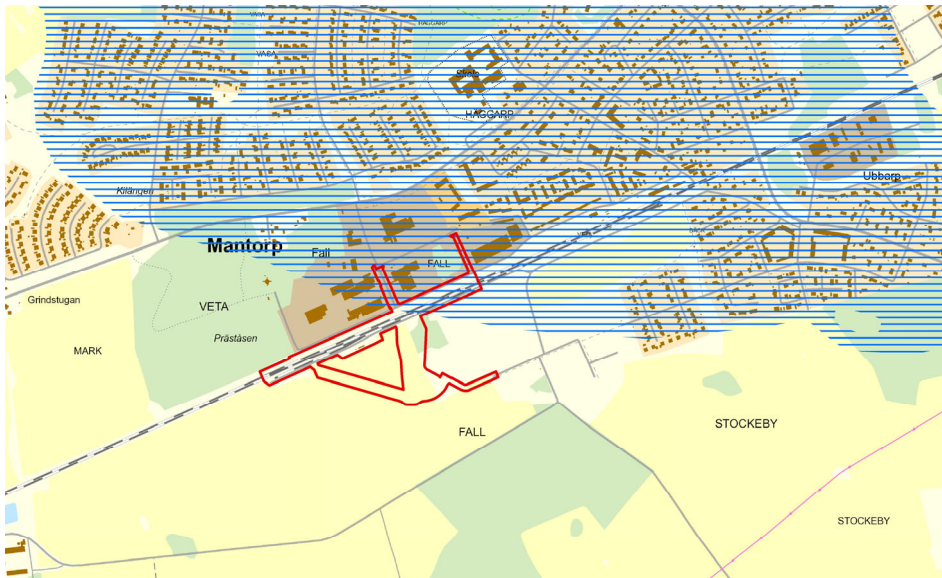
I femte kapitlet behandlas miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning. Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som används förebygga eller åtgärda miljöproblem. Det finns idag normer för buller, luft och vattenkvalitet.

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

Dagvattnet från området leds idag via befintliga diken och ledningar till Höljebäcken. Höljebäcken rinner ut i Dömostadsbäcken strax innan utloppet i Svartån. De två senare vattendragen räknas som ytvattenförekomster enligt vattendirektivet. (ID: SE647471-146955 respektive SE648211-147418).

En mindre del av planområdet (Trumpetarevägen, Magasinsvägen samt ny gatusträckning mellan Magasinsvägen och Fallvägen) ligger på grundvattenförekomsten Mantorp (ID: WA22235029). Grundvattenförekomsten är en sand- och grusförekomst med god kemisk och kvantitativ status.

Detaljplan i Mantorp för ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.)
Antagandehandling



Figur 3: Översiktskarta med berörd grundvattenförekomst markerad med blått linjeraster. Planområdesgränsen markerad med röd heldragen linje.

Planens genomförande kommer innebära en något ökad dagvattenavrinning genom att marken hårdgörs för den nya gatan. Den nya gatans avvattning, liksom avvattningen av rampen upp till bron (idag södra delen av Trumpetarevägen), kommer ske genom ledningsnät, vilket innebär att risken för att grundvattnet påverkas negativt är mycket liten. Då kommunens interna riktlinjer för dagvatten innehåller krav på högsta halter av föroreningar och då kommunen arbetar med fördröjningsåtgärder för dagvattnet inom det större planområdet för Mantorps nya centrum bedöms det inte finnas någon risk att miljö kvalitetsnormerna för vatten skulle påverkas negativt. Ytterligare information om dagvattenfrågorna framgår under avsnittet Teknisk försörjning.

Förordnanden etc.

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

Det objekt i planområdet som omfattas av det generella biotopskyddet är ett diken som kommer kulverteras under den nya bron. Länsstyrelsen har under granskningstiden fattat beslut om vattenverksamhet och biotopskyddsdispens.

Detaljplanens innebörd

Bebyggelse

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

Planområdet innehåller ingen ny bebyggelse.

Tillgänglighet

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

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

Naturmiljö

Natur, park och rekreation

Planområdet utgörs idag i huvudsak av jordbruksmark.

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

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



Figur 4: Karta från naturvärdesinventeringen. Objekt med blå markering bedöms ha ett visst naturvärde, medan gröna objekt bedöms ha påtagligt naturvärde.

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

Mark och geoteknik

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

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

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

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

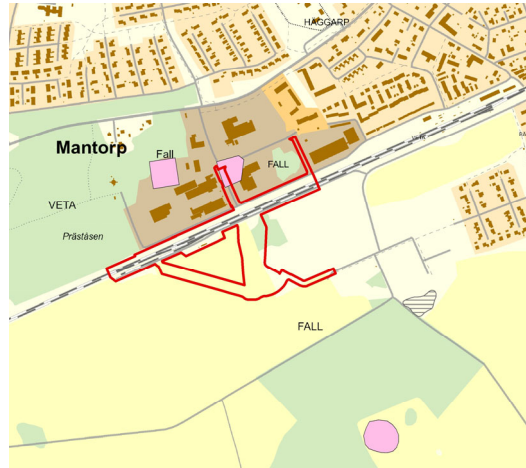
Samtliga de genomförda undersökningarna är översiktliga.

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

Kulturmiljö och arkeologi

Det finns ingen bebyggelse med kulturhistoriskt värde i planområdet.

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



Figur 5: Översiktskarta med förundersökningsområdet markerat med vågrätt linjeraster. Registrerade fornlämningar markerade med rosa färg.

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

Sociala aspekter

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

Jämställdhet och mångfald

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

Gator och trafik

Gatunät och biltrafik

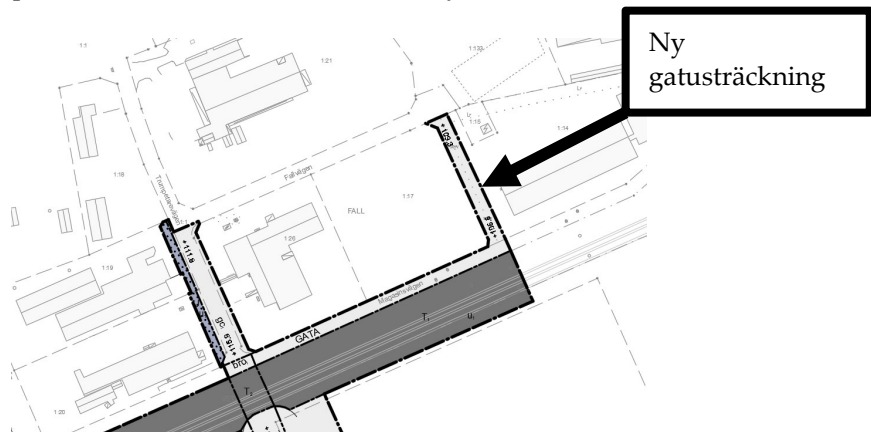
I samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Mantorp genomfördes ett antal analyser av den framtida trafiken i Mantorp med hjälp av ett prognosverktyg. Dessa beräkningar har uppdaterats i samband med detaljplanearbetet.

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



Figur 6: Beräknade trafikflöden på gatunätet vid 7000 invånare i Mantorp.

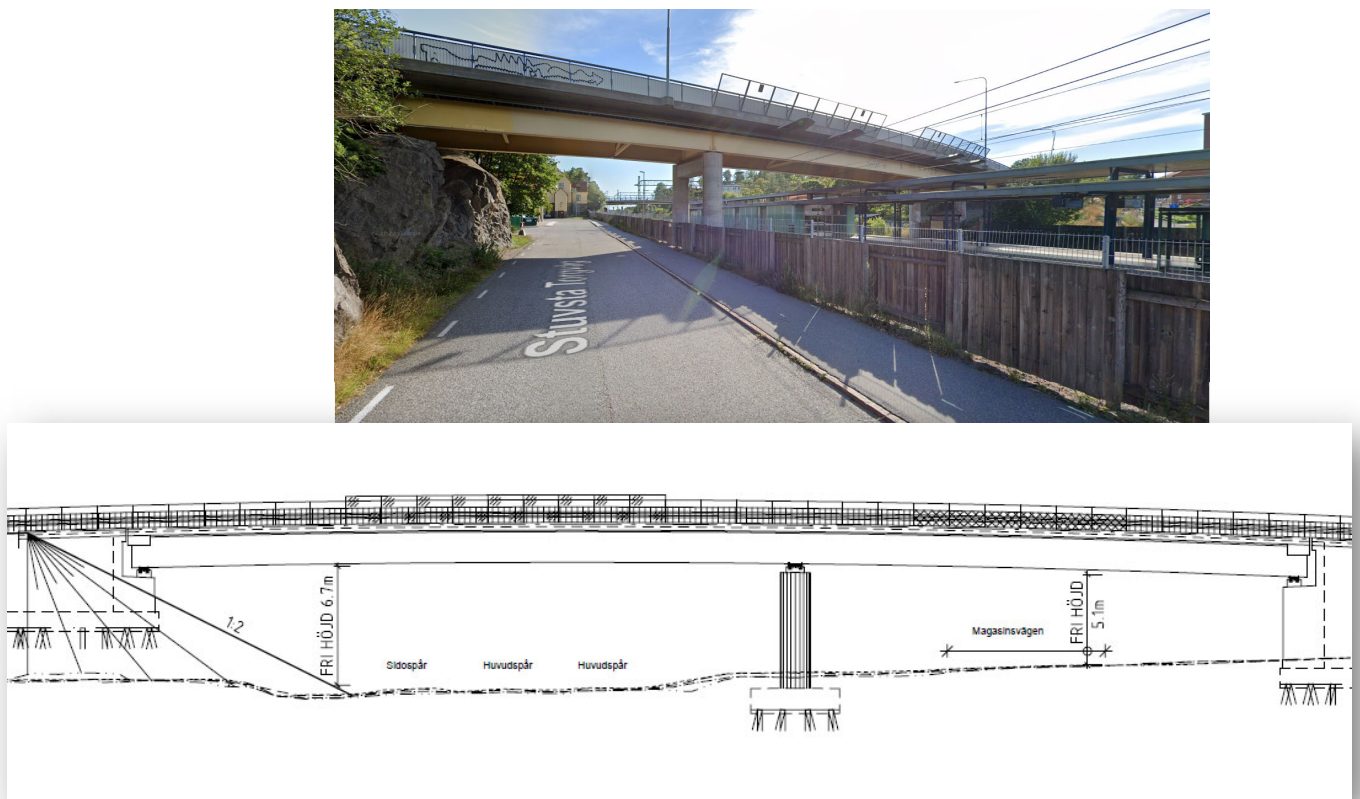
Den huvudsakliga trafikmatningen till utbyggnadsområdena söder om järnvägen från övriga delar av Mantorp kommer vara via den nya bro över järnvägen som planeras i Trumpetarevägens förlängning. För att bibehålla tillgängligheten till Magasinsvägen föreslås en ny gata öster om Trumpetarevägen mellan Fallvägen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



Detaljplan i Mantorp för ny bro över järnvägen (del av Fall 1:1 m.fl.)
Antagandehandling

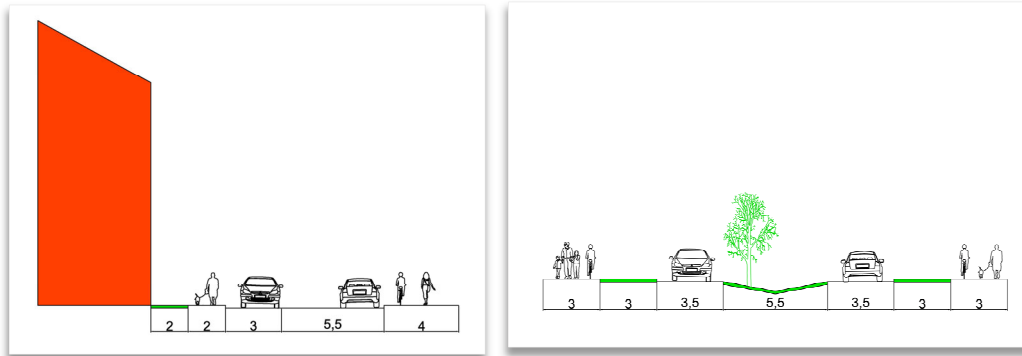
Den nya bron utformas med en 6 m bred körbana samt en 4 m bred gång- och cykelbana på östra sidan av bron. Frihöjden över järnvägen kommer vara 6,7 m. Brokonstruktionen föreslås vara av s.k. samverkanskonstruktion, vilket innebär en kombination av stål och betong där undre delen består av två kraftiga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

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



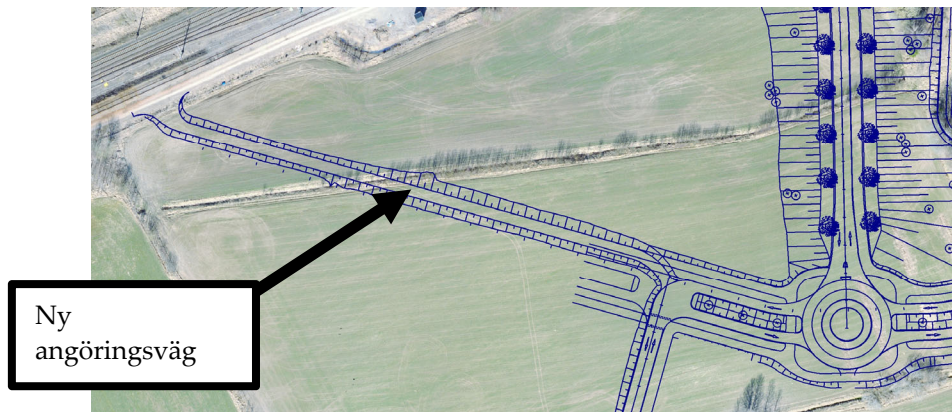
Figur 7: Exempel på bro av samverkanstyp, respektive ritningsförslag för den nya bron över järnvägen i Mantorp.

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



Figur 8: Tänkt gatussektioner. Lokalgata i östra delen av planområdet till vänster. Huvudgata från järnvägsbron till centrum till höger.

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



Gång- och cykeltrafik

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

Miljö- och riskfaktorer

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

Förorenad mark

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

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

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

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

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

Teknisk försörjning

Vatten

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

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

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

Spillvatten

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

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

Dagvatten

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

Inom ramen för detaljplanarbetet för det samlade utbyggnadsområdet för nytt centrum i Mantorp har en dagvattenutredning genomförts med avseende på behov av fördröjnings- och reningsåtgärder för att klara kommunens riktvärden för föroreningar i dagvattnet i utbyggnadsområden. Merparten av föroreningarna bedöms uppstå på de markparkeringar som kommer anläggas. För att hantera dessa föreslås en höjdsättning som innebär att dagvattnet från parkeringar och gator leds mot planteringszoner där både rening och

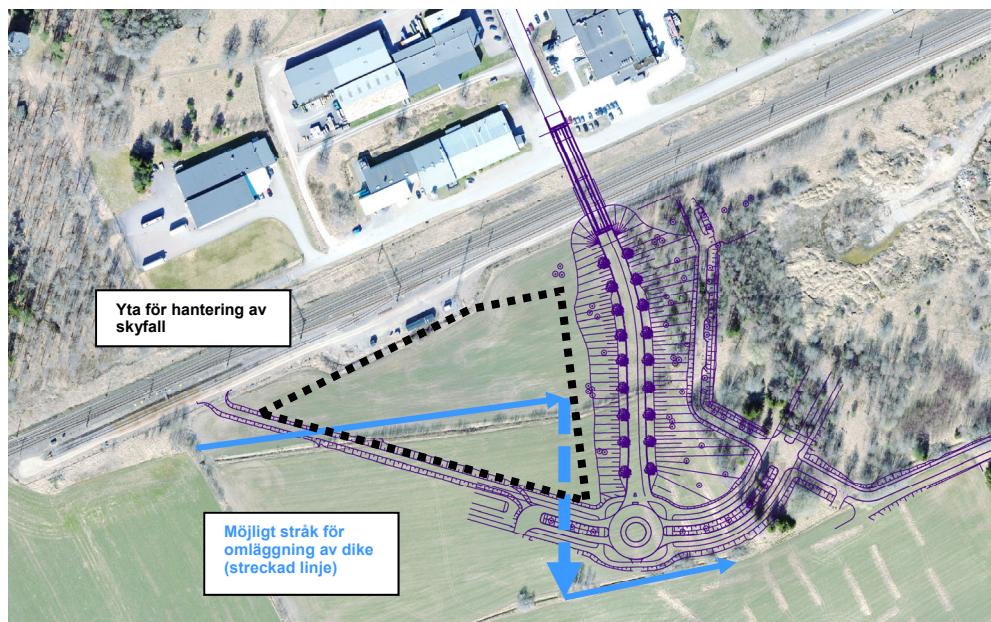
fördröjning åstadkoms. I det aktuella planområdet kommer detta ske i de gator som finns redovisade söder om järnvägen.

Påverkan på grundvattenförekomsten bedöms vara mycket begränsad då den enda tillkommande exploateringen inom planområdet utgörs av den nya gatan mellan Fallvägen och Magasinsvägen. Dagvattnet från kommunens gatunät leds i slutna ledningar, vilket gör att vattnet kommer ledas bort från grundvattenförekomsten. Området är idag planlagt som industriområde. Detta gör att planen eventuellt skulle kunna leda till mindre risk för negativ påverkan på grundvattenförekomsten än nuvarande detaljplan.

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

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

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



Figur 9: Illustration över möjlig omläggning av diket i norr via diket i söder till befintliga dagvattenledningar. Befintliga diken markerade med heldragna pilar. Föreslagen ny sträckning markerad med streckad linje. Översvämningssyta markerad med streckad svart linje.

Vatten till brandsläckning

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

Fjärrvärme

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

Tele och opto

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

Avvägningar och hänsyn till motstående intressen

Exploatering av jordbruksmark

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

Genomförande av detaljplanen

Organisatoriska frågor

Tidplan

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

Tidplanen är preliminär och kan förändras under planarbetets gång.

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

Genomförandetid

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

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

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

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Allmän plats

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

Kvartersmark

Fastighetsägarna/exploatörerna ansvarar för utbyggnad och skötsel av kvartersmark.

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

Teknisk försörjning

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

Avtal

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

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

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

Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Fastighetsägare

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

Fastighetsrättsliga konsekvenser

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

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

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

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

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

Aktuella fastighetsytor framgår av kartbilaga i slutet av dokumentet.

Fastighetsbildning

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

Kommunen kommer initiera och bekosta dessa fastighetsbildningsåtgärder.

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

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

Servitut

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

Kommunen har i avtal med Trafikverket fått tillstånd för att bygga den nya bron över järnvägen. Även rättigheten att sköta, underhålla och bibehålla bron över järnvägen kan behöva säkerställas där den passerar över Trafikverkets fastighet. Kommunen avser att i dialog med Trafikverket reglera detta genom ett servitut till förmån för kommunens fastighet för övriga delar av brokonstruktionen.

Ledningsrätter samt övriga rättigheter

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

Ekonomiska frågor

Planekonomi

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

Inlösen

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

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

Exploatörens investeringar

Kostnader för följdinvesteringar med anledning av ny bro

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

Ledningsåtgärder

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

Undersökning – Behov av miljöbedömning

Vad är en undersökning? Vad är betydande miljöpåverkan?

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

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

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

Slutsats och ställningstagande

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

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

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

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

Övrigt

Referenser

Utredningar för detaljplan

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

Offentliga handlingar och riktlinjer

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

Medverkande tjänstemän

Magnus Hultegård, planarkitekt: Projektledare för planprocessen, Stadsbyggnadskontoret

Håkan Sylvan, mark- och exploateringsingenjör, Stadsbyggnadskontoret

Ida Andersson, Stadsträdgårdsmästare, Gatu- och parkavdelningen

Joel Runn, trafikplanerare, Gatu- och parkavdelningen

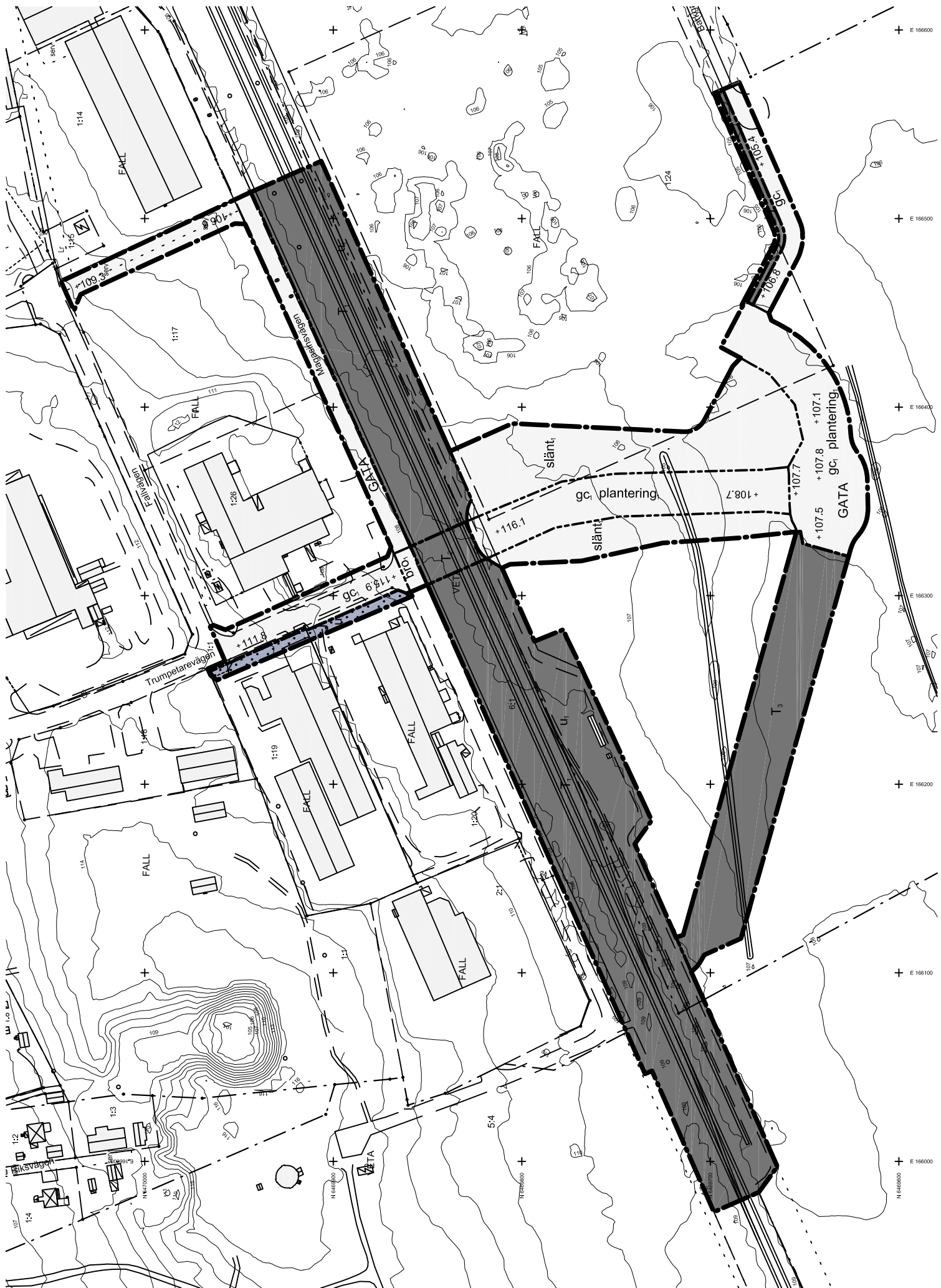
Jimmy Johnsson, VA-ingenjör, Vatten-, avlopps- och avfallsavdelningen.

Åsa Rahm, miljöplanerare, Miljökontoret

Anna Carpholm, kommunekolog, Miljökontoret

Catrin Törnvall, bygglovshandläggare, Stadsbyggnadskontoret

Planhandlingarna har granskats av Marika Tano, planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret.



PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

	Planområdesgräns
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

	Gata
--	------

Kvartersmark

	Industri
	Trafik
	Järnväg
	Järnväg, får överbyggas med bro
	Vägreservat

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Utformning av allmän plats

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

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

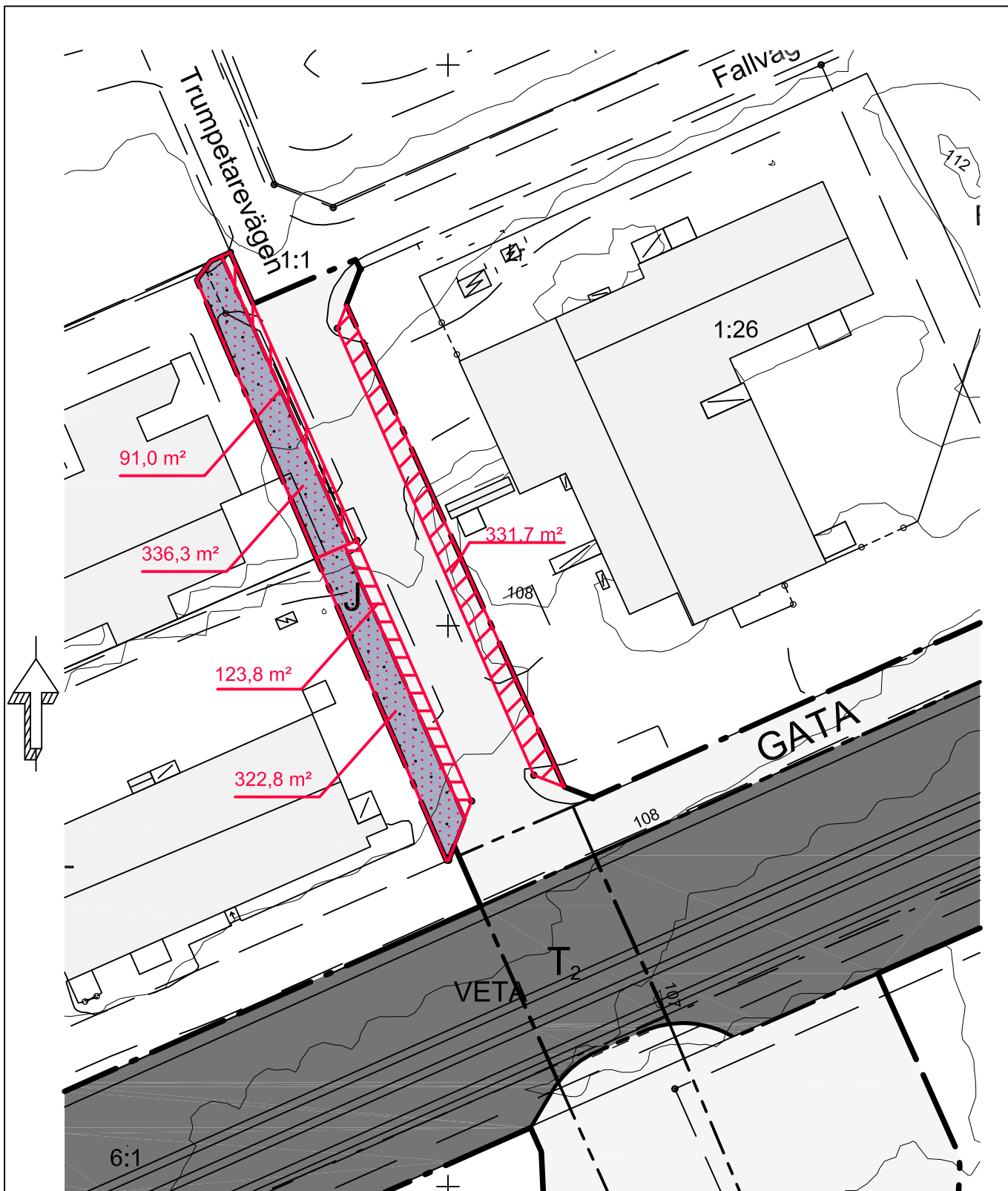
	Marken får inte föras med byggnad. (Begränsas av användningsgräns)
--	--

Markreservat för allmännyttiga ändamål

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

UPPLYSNINGAR

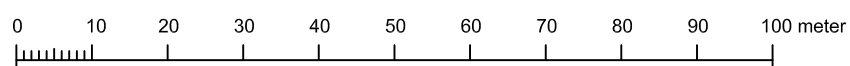
Genomförandetiden är 5 år från den dag planen får laga kraft.

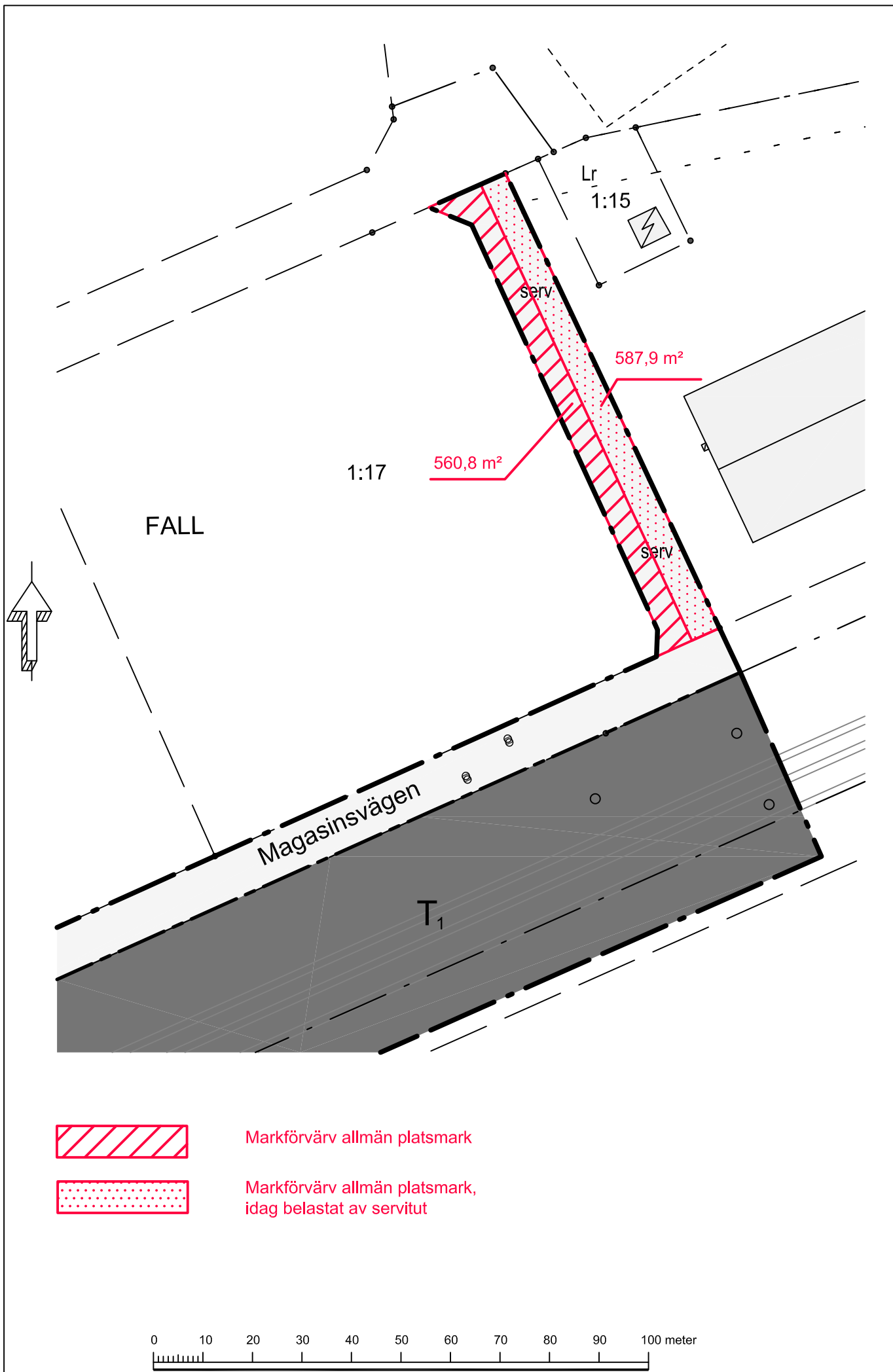


Markförvärv allmän platsmark



Markområde som omfattas av
föreslaget u-område







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

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

Världsvan
& Hemkär