

PROGRAM



tillhörande detaljplan för

Nordvästra delen av Östra Husby

i Norrköpings kommun

Stadsbyggnadskontoret, planenheten

den 16 februari 2010

GODKÄNNANDEHANDLING

Godkänd i SPN: 2010-03-10, § 29

Stadsbyggnadskontoret

SAMMANFATTNING

Under hösten 2006 genomfördes en charette i Östra Husby för att föra en dialog kring vägtrafikfrågorna, framförallt infartsproblematiken, och att finna lämpliga ytor för eventuella företagsetableringar. Charetten efterföljs av detaljplanearbete för den nordvästra delen av Östra Husby.

Programmet föreslår etablering av verksamheter vid den första infarten till orten. Området ingår i riksintresse för kulturmiljön vilket måste beaktas i planeringen, detta föreslås göras i form av till exempel storlek, utförande och färgsättning. Norr om skolan finns ett område som planeras för skolskjutstrafik samt för hämtning/avlämning med bil eftersom det idag fungerar dåligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Här planeras även en parkeringsyta för skolans personal.

Innehållsförteckning

| | |
|---|-----------|
| SAMMANFATTNING | 2 |
| 1 Inledning | 4 |
| 1.1 Planeringens syfte..... | 4 |
| 1.2 Programområdet | 4 |
| 1.3 Programområdes bakgrund..... | 4 |
| 1.4 Planarbetets bedrivande..... | 4 |
| 2 Programförslag | 5 |
| 2.1 Övergripande förslag - charetten..... | 6 |
| 2.2 Programförslag | 8 |
| 3 Planförhållanden och tidigare ställningstaganden | 9 |
| 3.1 Översiktliga planer | 9 |
| 3.2 Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden | 9 |
| 4 Förutsättningarna i nuläget och efter genomförande | 10 |
| 4.1 Markanvändning..... | 10 |
| 4.2 Bebyggelsens karaktärsdrag | 11 |
| 4.3 Service | 12 |
| 4.4 Landskapsanalys, topografi, vegetation, lokalklimat | 13 |
| 4.5 Geologi | 14 |
| 4.6 Risker..... | 14 |
| 4.7 Kulturmiljö | 14 |
| 4.8 Naturmiljö | 15 |
| 4.9 Tekniska förutsättningar..... | 16 |
| 4.10 Trafik | 17 |
| 4.11 Kollektivtrafik | 17 |
| 4.12 Gång- och cykelvägar..... | 19 |
| 4.13 Parkering | 20 |
| 4.14 Markägoförhållanden | 20 |
| 5 Konsekvensbeskrivning | 21 |
| 5.1 Inverkan på miljön..... | 21 |
| 5.2 Sociala konsekvenser | 21 |
| 5.3 Ekonomiska konsekvenser | 22 |
| 5.4 Konsekvenser för staden attraktivitet | 22 |

1 Inledning

1.1 Planeringens syfte

Syftet med programmet är att skapa möjlighet för utveckling av Östra Husby. Detta föreslås genom att planera för verksamheter vid väg 209 i norra delen av samhället. Norr om skolan planeras en yta för skolskjuts samt kollektivtrafik, här finns de även plats för pendlarparkering. Bossgårdsvägen behöver få en ny utformning alternativt ny sträckning för att öka säkerheten.

1.2 Programområdet

Östra Husby är beläget cirka 23 kilometer öster om Norrköping och fungerar som centralort för Vikbolandet. Programmet omfattar nordvästra delen av samhället och avgränsas i norr av väg 209 mot Arkösund och sträcker sig till skolområdet i söder.

1.3 Programområdes bakgrund

Programmet har föregåtts av en charette¹ som genomfördes under hösten 2006. Charettens syfte var att föra en dialog kring vägtrafikfrågorna, framförallt infartsproblematiken, och att finna lämplig yta för eventuella företagsetableringar i Östra Husby. Syftet var att enas om ett förslag som skulle kunna genomföras i en framtida detaljplan. Resultatet av charetten sammanfattas kort i programmet under förslag 1. Charetten omfattades av hela programområdet vilket är för stort att behandla i en detaljplan. Planläggningen kommer därför att delas upp i flera olika detaljplaner och börja med den nordvästra delen av samhället.

1.4 Planarbetets bedrivande

Planprocessen börjar då Stadsbyggnadskontoret får en begäran om att upprätta eller ändra en detaljplan. Stadsplaneringsnämnden ger planenheten i uppdrag att ta fram ett förslag till detaljplan. Program görs om det inte anses uppenbart onödigt eller om det finns fördjupad översiktsplan över området. Programmet har som syfte att i ett tidigt skede ge möjligheter till insyn och påverkan. Detta kan i sin tur underlätta i det fortsatta detaljplanearbetet.

¹ En charette är en metod för en aktiv dialog och ett brett samråd för att utveckla förslag. Alla parter med intresse i frågans lösning dras samman till ett möte för att utveckla lösningar. Kontinuerliga diskussioner och förhandlingar leder från idé till grova skisser och sedan till planförslag. Arbetet sker under en kort och intensiv tid med ambitionen att nå en samförstånds lösning med ett brett stöd från deltagande parter.

Stadsbyggnadskontoret

Vid upprättande av planer ska kommunen samråda med olika intressenter för att ge berörda möjligheter att medverka i planprocessen. Detaljplaneförslaget skickas ut på remiss där privatpersoner och organisationer får yttra sig. Ofta genomförs även ett samrådsmöte. Det är endast de skriftliga synpunkterna som kan ligga till grund för ett överklagande. Resultatet redovisas i en samrådsredogörelse där kommunen motiverar sitt ställningstagande till dessa.

Efter samrådet bearbetas planförslaget och ställs sedan ut. Inkomna synpunkter presenteras i ett utlåtande, detta ska snarast skickas till dem som inte fått sina synpunkter tillgodosedda. Om planförslaget ändras väsentligt efter utställning ska det ställas ut på nytt. Efter utställningen kan planen antas. Senast dagen efter tillkännagivandet ska meddelande om detta, protokollsutdrag med beslutet samt uppgifter om hur ett överklagande går till skickas till länsstyrelsen, regionplaneorgan och kommuner som berörs, sakägare och de som har besvärsmätt på grund av att förslaget ändrats till nackdel för dem efter utställning. När tiden för överklagande gått ut och ingen överklagat eller när länsstyrelsen beslutar att inte överpröva vinner planen laga kraft.

Tidsplanen för en detaljplan kan variera kraftigt beroende på omfattning av utredningar, om beslut överklagas och så vidare. En detaljplan vars arbete flyter på relativt obehindrat kan förväntas ta ungefär ett år.

Medverkande tjänstemän

Gunilla Holmquist, fd planchef, Norrköpings kommun, Linda Apelgren, översiktsplanerare, Norrköpings kommun, Jenny Karlsson, planenheten, Norrköpings kommun, Jackie Leiby, fysisk planering, Norrköpings kommun, Ida Hansson, fysisk planering, Norrköpings kommun.

Tidsplan

Programmet beräknas kunna antas i mars 2010. Löper arbetet med detaljplanen utan hinder kan en detaljplan finnas antagen i slutet av 2010.

2 Programförslag

Programförslaget är uppdelat i två delar där det övergripande förslaget, **2.1 Övergripande förslag – charetten**, fungerar som en sammanfattning det som framkommit under charetten. Konsekvenser av detta förslag utreds inte. Likaså är bakgrundsmaterial och förutsättningar kortfattade eller saknas helt i de frågor som inte berör programområdet. Under rubriken **2.2 Programförslag** behandlas programområdet som kommer att behandlas i detaljplan.

Stadsbyggnadskontoret

2.1 Övergripande förslag - charetten

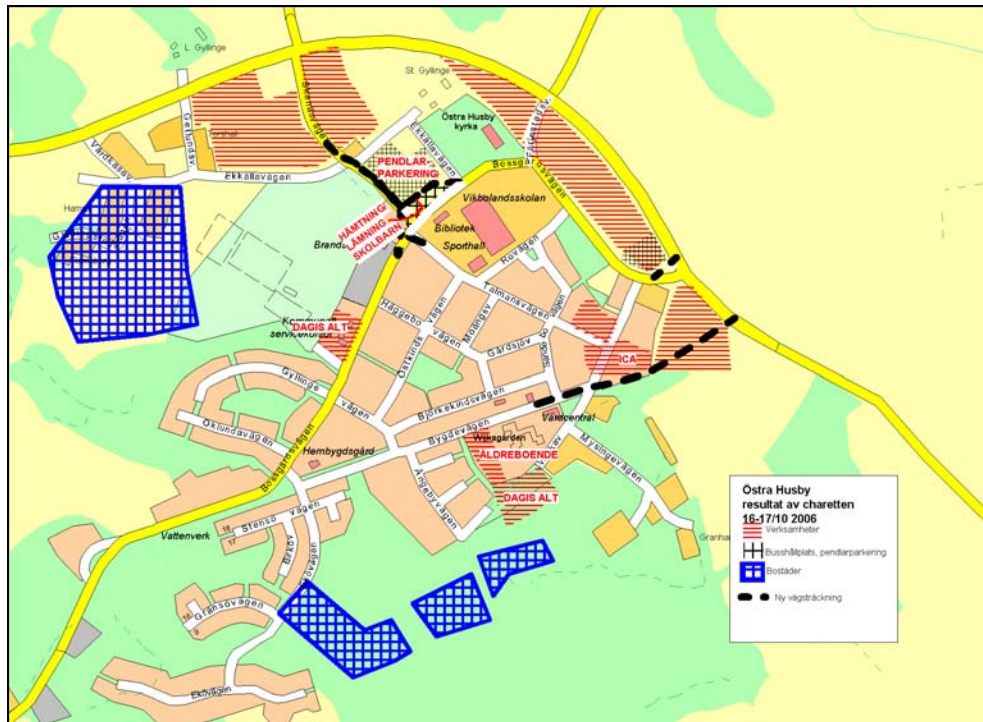
Charettens syfte var att föra en dialog kring vägtrafikfrågorna, framförallt infartsproblematiken, och att finna lämpliga ytor för eventuella företagsetableringar i Östra Husby. De frågeställningar som fungerat som underlag till charetten sammanfattas i punktform nedan:

- Attraktivare infarter till samhället
- Säkrare infarter till samhället
- Cykelbanor
- Trottoarer (saknas på många håll till exempel mellan OK-macken och skolan.
- Säkrare trafiklösningar vid skolan.
- Gatorna i samhället som inte är anpassade till den tunga trafik som går igenom samhället idag, till exempel vid ICA.
- Var i Östra Husby det ska byggas verksamhetsområden i framtiden?
- Hur stora utbyggnaderna skulle vara?
- Vilka verksamheter skulle kunna vara aktuella?
- Utveckling av Östra Husby centrum.



Under charetten diskuterades frågeställningarna och deltagarna fick bidra med åsikter. Diskussionerna utmynnade i skisser vilka senare summerades i en övergripande kartbild.

Stadsbyggnadskontoret



Verksamheter föreslås i huvudsak längs väg 209. Det ger ett bra läge för skyltning och det är lätt att stanna till för förbipasserande. Ytterligare två platser märks ut som lämpliga för förskola. Den ena är placerad vid äldreboendet medan den andra finns vid idrottsplatsen närmare skolan.

Skolskjutsar och kollektivtrafik föreslås koncentrerade till två punkter. Skolskjutsarna i huvudsak nordväst om skolan med förslaget att den andra (mittersta) avfarten endast skulle användas som bussgata. Övrig kollektivtrafik föreslås ha sin utgångspunkt från den tredje avfarten. Dessa platser skulle även kunna fungera för pendlarparkering.

Områden för nya bostäder föreslås söder om samhället samt i nordväst.

För dagis/förskola pekas det ut två alternativ för möjlig flytt av verksamheten. Det ena alternativet föreslås vid idrottsplatsen och det andra intill det befintliga äldreboendet. I den senare placeringen av förskola skulle lämpligen mathantering kunna samordnas mellan förskola och äldreboende.

Infartsproblematiken diskuterades under charetten och ett antal möjliga och önskvärda alternativ plockades fram. Trafikproblemen vid skolan tas upp under förslag 2 som är det huvudsakliga programförslaget. Det finns tre infarter till orten, den andra (dvs. den mittersta) skulle kunna stängas, eventuellt användas för kollektivtrafik. Den tredje upplevs ha en otillfredsställande sträckning/korsning vilket bland annat gör att tung trafik väljer vägen genom samhället istället. På förslag finns att "räta ut" korsningen mellan väg 209 och Bosgårdsvägen så att en T-korsning istället bildas. Ytterligare ett förslag som kom fram under charetten var att flytta infarten längre österut och ledas in till Bygdevägen sydväst om ICA-butiken.

Stadsbyggnadskontoret

Följande strategiska områden har identifierats av arbetsgruppen som viktiga att utveckla:

- Längs riksväg 209 kan områden planläggas för företagsverksamhet
- Knutpunkter för kollektivtrafik och skolskjutsar behövs. Kyrkans mark vid skolan skulle kunna vara intressant för både skolskjutsar och kollektivtrafik samt göra trafiksituationen tryggare genom en ny vägsträckning vid skolan.
- Knutpunkt för kollektivtrafik vid infart tre.
- Parkeringsproblemen vid ICA-butiken skulle kunna lösas genom att dagis flyttar och parkeringen flyttar dit.
- Infart två skulle eventuellt kunna avvecklas alternativt behållas som bussgata.

2.2 Programförslag

Programförslaget behandlar de nordvästra delarna av Östra Husby. Förslaget föreslår mark för verksamheter vid infarten samt en förbättrad lösning trafiklösning vid skolan.



Miljökonsekvensbeskrivning

Kommunen har när arbetet med en ny detaljplan startar upp skyldighet att bedöma vilken påverkan föreslagen förändring kommer att ha på miljön. Enligt lag (Miljöbalken 6 kap 11 – 18 och 22 §) ska en fullständig miljöbedömning genomföras för de planer som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En *Behovsbedömning* har gjorts där den planerade bebyggelsens inverkan på miljön har bedömts. (För hela behovsbedömningen se separat handling: *Behovsbedömning tillhörande Detaljplan för nordvästra delen av Östra Husby i Norrköpings kommun*)

Ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har studerat vilken miljöpåverkan de föreslagna förändringarna kan få och har gjort bedömningen att förändringarna **inte** kommer att medföra en betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten eller andra resurser och att en miljökonsekvens beskrivning därför inte behöver upprättas. Behovsbedömningen är ett levande dokument som uppdateras under arbetet med detaljplanen vilket betyder att nya fakta kan komma att ändra uppfattningen om betydande miljöpåverkan.

3 Planförhållanden och tidigare ställningstaganden

3.1 Översiktliga planer

Det finns en fördjupad översiktsplan för Östra Husby från 1989, översiktsplanen ska omprövas varje mandatperiod. Programmet stämmer delvis med den fördjupade översiktsplanen. Området som vi sydväst avgränsas av Skenäsvägen och Bossgårdsvägen är i Översiktsplanen tänkt som framtida kyrkogårdsområde. I nordvästra delen av området finns en yta avsatt för service. Området utsatt som riksintresse för kulturmiljövården är utökat i förhållande till hur det såg ut i Översiktsplanen. Det finns även en planerad gång- och cykelväg längs västra delen av Bossgårdsvägen och ner längs halva Skenäsvägen.



Sammanställning av karta för den fördjupade översiktsplanen från 1989.

3.2 Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planområdet saknar till största delen detaljplan, vägarna söder om skolan ingår i två äldre byggnadsplaner.

Stadsbyggnadskontoret

Förslag till ändring av byggnadsplan Östra Vikbolandet, Östra delen av Östra Husby samhälle, Östergötlands län, antagen 1962-01-30.

Planområdet är beläget i nordöstra delen av orten. Största delen tillåter bostäder och även handel och allmänt ändamål.

Förslag till byggnadsplan, Östra Vikbolandet, Östra Husby samhälle, Östergötlands län, vann laga kraft 1956-06-15. Delar av planen undantogs vid antagande samt vissa delar är ersatta med nyare planer. Till största delen mark för bostadsändamål.

Lagar och förordningar

Området omfattas av riksintresse för kulturmiljön. Lagar och förordningar som styr detta finns ibland annat i Miljöbalken och Kulturminneslagen.

4 Förutsättningarna i nuläget och efter genomförande

4.1 Markanvändning

Samhället Östra Husby omgärdas till stora delar av åkermark och skog.

Obebyggd mark inom programområdet består av åkermark. Intill väg 209 i norra delen av programområdet finns en bensinstation. I den södra delen av programområdet ligger Vikbolandsskolan. Skolområdet är till stora delar bebyggt, skolgården består av både hårdgjorda ytor och gräsytor. På skolgården finns till exempel bollplaner och lekplatser. Väster om programområdet finns ett skogsområde rikt på fornlämningar.

Stadsbyggnadskontoret



4.2 Bebyggelsens karaktärsdrag

Östra Husby var en centralort redan i förhistorisk tid. Kyrkbyn växte fram på en grusås på den öppna lerslätten. Kyrkan uppfördes på den högsta punkten och är fortfarande väl synlig i omgivningen. Länsmansbostället, Bossgården, finns bevarad som en enhetlig gårdsmiljö med tre ljusst målade bostadshus av trä. Intill kyrkan i nordväst finns prästgården.

Sedan början av 1930-talet har bebyggelsen söder om kyrkan brett ut sig och större villaområden har tillkommit under 1960 och 1970-talen. Största delen av bebyggelsen är friliggande villor men ett antal mindre flerbostadshus finns på orten. Bebyggelsen är tidstypisk.

Programområdet är till stora delar obebyggt. I södra delen av programområdet finns skolan som byggdes på 1960-talet. I norr finns en bensinmack som även innefattar kiosk med videouthyrning. Ett bostadshus är beläget i mitten av programområdet.

Byggnaderna i utkanten av orten längs väg 209 är till största delen stora röda träbyggnader, här finns även den gamla kvarnen byggd 1871 som är en stor tegelbyggnad i tre våningar.



Stadsbyggnadskontoret

Förslag på förändringar

Norra delen av programområdet planläggs för verksamheter. Utformning och placering av byggnader är viktigt för att bibehålla den kulturhistoriskt värdefulla miljön. Bebyggelsen kan regleras genom byggrätter som anpassas till platsen, utförande kan även regleras i form av till exempel bestämmelser angående taktyper, takvinklar, material, färg eller annat som utpekas som typiskt för den kulturhistoriskt intressanta miljön. Vad som är typiskt för platsen kommer att ses över ytterligare och regleras i kommande detaljplan.

4.3 Service

Östra Husby fungerar som centralort för Vikbolandet vilket gör att det i området finns relativt bra utbud av service. En ICA-butik finns i den östra delen av samhället, intill denna finns även en bensinstation. Under sommaren ökar försäljningen i ICA-butiken med cirka 50 % till följd av turismen. Ytterligare en bensinstation finns vid första infarten, denna ingår i programområdet. Mittemot bensinstationen, på östra sidan Skenäsvägen, finns en bygghandel. Apotek och vårdcentral finns på orten. En pizzeria är belägen väster om matvaruaffären. Det finns även mindre företag till exempel så finns det elfirma och glasmästeri på orten.



Vikbolandsskolan ingår i programområdet. Skolan är en F-9 skola och har cirka 500 elever. I årskurs 7-9 tas elever emot från hela Vikbolandet. På skolområdet finns även bibliotek.



Stadsbyggnadskontoret

Förslag på förändringar

Område för verksamheter planeras i programområdets norra del vid den första infarten till orten sett från Norrköping. Det finns många lokala hantverkare i Östra Husby och ett önskemål om att samla dessa framfördes under charetten. Ett verksamhetsområde vid infarten skulle kunna innehålla bland annat denna typ av verksamhet. Placeringen av verksamhetsetableringar vid väg 209 ger ett bra läge för skyltning och det är lätt att stanna till för förbipasserande. Att placera verksamheter vid infarten är även en fördel ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom trafiken då inte behöver ledas in i samhället.

Önskemål om att flytta ICA-butiken framfördes under charetten, dock påpekades svårigheter med att flytta en butik på en liten ort. Placeringen av butiken medför trafikproblem samt att det upplevs som svårt att hitta dit. Mark planläggs för möjlighet att etablera dagligvaruhandel vid väg 209.

Typen av verksamheter kommer att anpassas och regleras efter skyddsavstånd till de bostäder som finns idag samt med hänsyn till kulturmiljön. Detta ses över ytterligare i arbetet med detaljplan.

4.4 Landskapsanalys, topografi, vegetation, lokalklimat

Östra Husby är beläget i slättlandskapet öster om Norrköping. Den ursprungliga kyrkbyn är belägen på en grusås i den öppna lerslätten. Åkerlandskapet dominerar omgivningarna. Största delen av orten är byggd på lerslätten som i söder och väster avgränsas av skogsbevuxna bergs- och moränmarker. Kyrkan är väl synlig belägen på en kulle.



Förslag på förändringar

Vid planläggning av området kommer åkermark tas i anspråk och få en ändrad karaktär. En viktig del i planarbetet är att anpassa den nya bebyggelsen till riksintresset för kulturmiljövården. Kyrkan ses som ett viktigt landmärke att värna om så att det även i fortsättningen är väl synligt.

Stadsbyggnadskontoret

4.5 Geologi

Största delen av Östra Husby består av postglacial lera med inslag av berg i dagen. Marken inom programområdet utgörs till stor del av den lerslätt som täcker stora delar av omgivningarna. Norra delarna av programområdet är beläget på den grusås som finns intill kyrkan. Stora delar av omgivningarna består av lera vilket kan medföra ökade krav på grundläggning.

Förslag på förändringar

Geoteknisk utredning kan behöva utföras i ett senare skede i planprocessen.

4.6 Risker

I norra delen av programområdet, i anslutning till infarten finns en bensinmack. I Boverkets Bättre plats för arbete, bör riktvärde för skyddsavstånd till bensinstation vara 100 meter.

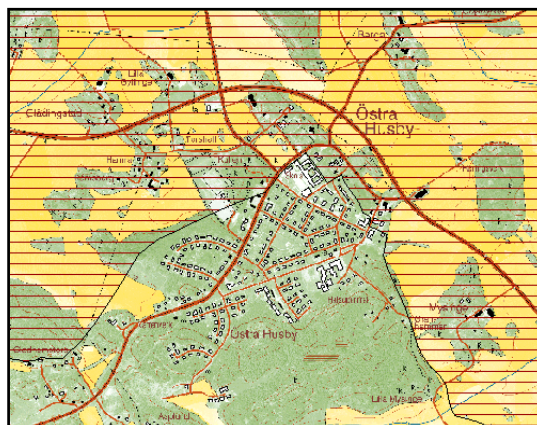
Nordväst om Östra Husby sträcker sig en planerad naturgasledning. Denna kommer inte att påverka programområdet.

Förslag på förändringar

Planerade verksamheter kommer att anpassas efter befintlig bebyggelse samt med hänsyn till kulturmiljön. Detta kommer att utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

4.7 Kulturmiljö

Östra delarna av programområdet ingår i Riksintresse: KE 94 Östra Husby – Häradshammar enligt Riksantikvarieämbetets beslut från 1997-08-18. Med riksintresse menas att kulturmiljön i området har ett värde av betydelse för såväl länet som hela landet. I Östra Husby är det området i de äldre delarna av orten som ingår i riksintresset det vill säga i de norra delarna. Delar av programområdet ingår i detta riksintresse.



Östra Husby är en kyrkby som har anor redan från fornhistorisk tid med en kyrka som troligen uppfördes redan på 1100-talet, dagens kyrka är från 1806-09 och är byggd på den medeltida kyrkans grund.

Husby, som det tidigare kallades, var länge bara befäst i kyrkan och socknen medan kyrkbyn kallas Bossgårds by. Mycket av den äldre bebyggelsen finns fortfarande kvar bland annat länsmansbostället Bossgården och prästgården.

Stadsbyggnadskontoret

Det finns även en kvarn från 1871, Östra Husbys andelsmejeri samt en träbyggnad som inrymt kontor och lager byggd 1906 som ingår i riksintresset. Dessa är belägna vid den tredje infarten till området.

Riksintresset har en för Vikbolandet typisk växling mellan lerfyllda sprickdalar och mindre slätter åtskilda av relativt låga moränryggar och berg. Slätterna är idag uppodlade och höjdryggarna som tidigare odlades hagmarker. Den största delen av de idag synliga lämningarna hittas oftast på höjderna i gamla hagmarker. I skriften från länsstyrelsen i Östergötland är de största hoten mot kulturmiljön igenläggning av jordbruksmark och omfattande exploateringar. För omfattande förändringar kan helt förändra upplevelsen av den tretusenåriga bebyggelsen. Det är viktigt att värna om till exempel stenmurar, äldre brukningsvägar, alléer, odlingsrösen och åkerholmar för att bevara det kulturhistoriska arvet och mångfalden i området.

Förslag på förändringar

Det är av stor vikt att i planläggning beakta planering av ny bebyggelse så att denna underordnas den traditionella bebyggelsestrukturen och byggnadstraditionen och på så sätt passar in i den kulturhistoriskt värdefulla miljön.

Utformning och placering av byggnader kan vara lämpliga utgångspunkter. Bebyggelsen kan regleras genom byggrätter som är anpassade till platsen som till exempel storlek på tomt och byggnad, utförande kan även regleras i form av till exempel bestämmelser angående taktyper, takvinklar, material, färg eller annat som utpekats som typiskt för den kulturhistoriskt intressanta miljön. Vad som är typiskt för platsen kommer att ses över ytterligare och regleras i kommande detaljplan.

4.8 Naturmiljö

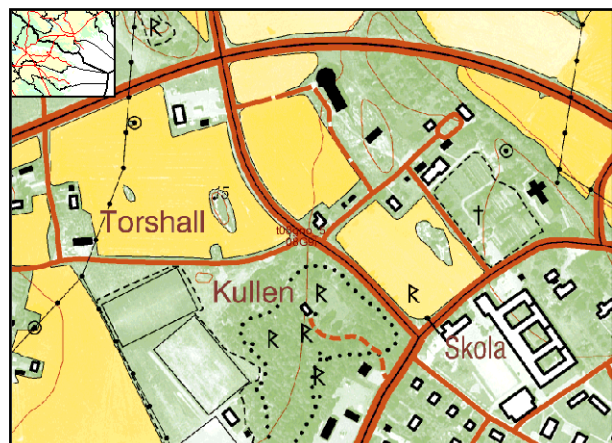
Naturmiljö

Öster om programområdet finns naturområde, klass 2, ädellövmiljöer kring Östra Husby kyrka. Väster om programområdet finns tallskog, klass 4.

Åkerholmar och odlingsrösen kan komma att påverkas. Dessa omfattas av biotopskydd.

Fornlämningar:

Fornlämningar finns inom området. I korsningen Skenäsvägen – Bossgårdsvägen finns en milstolpe med RAÄ-nummer Östra Husby 47:1.



Stadsbyggnadskontoret

Förslag på förändringar

I detaljplaneskedet kommer arkeologi utredas.

4.9 Tekniska förutsättningar

Vatten och avlopp

Det finns idag inga VA-ledningar utbyggda. Befintliga bostäder söder om Ekkällavägen ingår i gemensamhetsanläggningen med eget ledningsnät. Även tomten där den fd bensinmacken ligger är ansluten via egen ledning.

Avlopp för Östra Husby är dimensionerat för 1500 personer, snittanvändandet ligger på 850, räknat över en femårsperiod. Området planerat för skolskjutstrafik korsas av en vattenledning.

Förslag på förändringar

När detaljplan för området tagits fram bildar Norrköping vatten verksamhetsområde utifrån planen och bygger ut ledningsnätet.

Lokal dagvattenhantering

Dagvattnet ska omhändertas lokalt enligt programmet *Dagvattenprogram för Norrköpings kommun 2000-2004*, antagen den 20 april 1999. Vid fortsatt planarbete i området bör en studie för hur dagvattenhanteringen bäst bör tas om hand i området göras. Utgångspunkten skall vara att dagvattnet tas om hand lokalt så långt som möjligt och att vattnet ”bromsas” i området för att minska flödena.

EI

Det anses inte vara några svårigheter att försörja området med el. Detta kommer att ses över ytterligare i detaljplanarbetet.

Avfallshantering

För hushållsavfallet i Östra Husby, liksom i kommunen i övrigt, ansvarar kommunen där arbetet praktiskt utförs av entreprenad (IL Recycling). Vid villafastigheter sker hämtning varannan vecka och vid hyresfastigheter varje vecka. Hushållen kan välja att sortera ut matavfall antingen till central behandling eller till egen hemkompostering. Förpackningsavfall, tidningar och uttjänta batterier lämnas på återvinningsstation som finns i samhället.

Stadsbyggnadskontoret

4.10 Trafik

Väg 209 har i snitt 3000 fordon per dygn på vägsträckan mot Norrköping innan första avfarten. Mellan den första avfarten och den tredje belastas vägen med cirka 2300 fordon per dygn. Skenäsvägen har ca 1600 fordon per dygn.

Det finns tre infarter till Östra Husby. Den första via Skeanäsvägen är hårt trafikerad. Den tredje infarten har en skarp sväng som innebär problem för stora fordon. Det är i södra delen av orten som handel och bensinstation finns. Den mittersta infarten, intill kyrkan, är också den minsta. Den första infarten ingår i programområdet.

Inne i Östra Husby har sträckan mellan kyrkan och skolan cirka 600 fordon per dygn.

Förslag på förändring

Den första avfarten från väg 209 vid Skenäsvägen ingår i programområdet. Vid planering av verksamheter intill vägen föreslås trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid korsningen. Vänsterkörfält ses som ett lämpligt alternativ för att förbättra trafiksäkerheten i området. Detta kan kompletteras med belysning som ytterligare åtgärd. Korsningens utformning kommer att utredas mer i detaljplaneskedet. Behov av särskild övergång för gående och cyklister kommer att ses över i detaljplaneskedet.

4.11 Kollektivtrafik

Östra Husby trafikeras av två busslinjer, linje 440 som går till Norrköping och linje 441 som riktar sig mot skolungdomar. Det går normalt 16 turer till Norrköping vardagar, lördagar nio turer och på söndagar åtta. Sammanlagt vid skolans början och slut finns det ca 8 bussar på plats samtidigt. Huvudsyftet med kollektivtrafiken till orten är att erbjuda en bra möjlighet för utbildnings och arbetspendling.

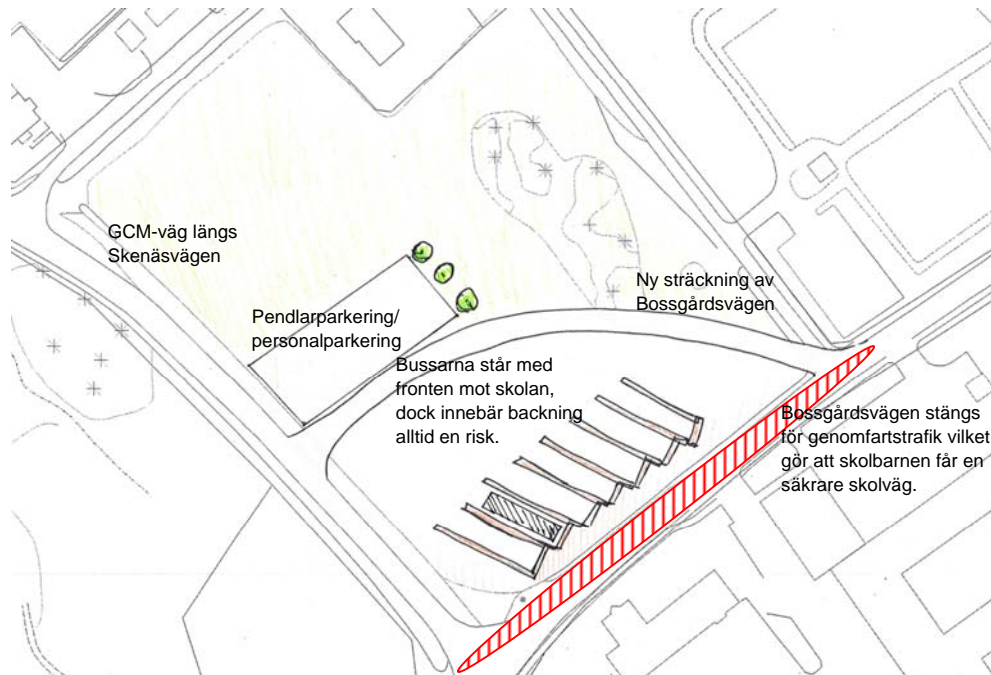
Det uppstår problem utanför skolan på Talmansvägen där skolskjutsarna stannar samt att det blir mycket bilar när föräldrarna skjutsar sina barn till skolan. En timglaslösning har uppförts med hastighetsbegränsning på 30 km/h för att få en säkrare trafiksituation, detta fungerar dåligt då bilar kör upp på trottoaren för att ta sig förbi bussarna. En tvärgata blockeras ofta eftersom bussarna på grund av bilarna inte kan stå där de ska.

Förslag på förändringar

En ny trafiklösning för skolskjutstrafiken och lämning/hämtning av skolbarn föreslås norr om skolan. Marken tillhör idag kyrkan och finns i fördjupningen av översiktsplanen med som framtida begravningsplats. I programmet utreds olika alternativa lösningar för skolskjuts- och kollektivtrafiken.

Stadsbyggnadskontoret

I Alternativ 1 föreslås en ny sträckning av Bossgårdsvägen där kyrkans mark norr om skolan tas i anspråk. Bussplattformen placeras mellan den nya vägen och den gamla Bossgårdsvägen. Bossgårdsvägen stängs för trafik och skolbarnen behöver inte passera någon trafikerad väg.



Förslag på hur en lösning med ny dragning av Bossgårdsvägen skulle kunna se ut.

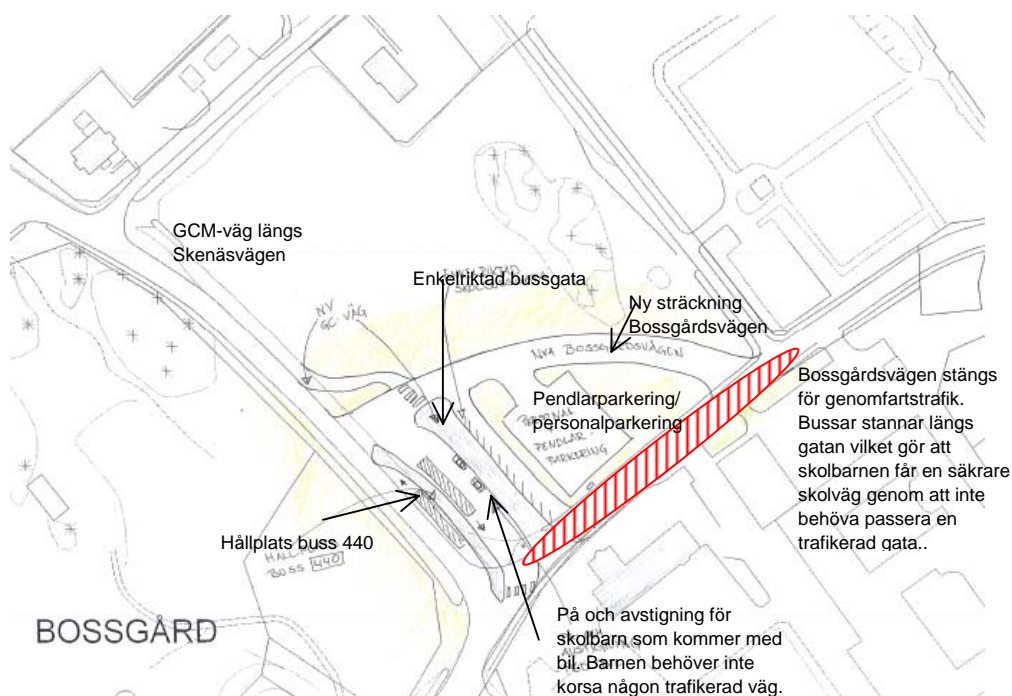
I Alternativ B föreslås bussplattformen norr om Bossgårdsvägen. Skolbarnen måste i detta förslag passera Bossgårdsvägen. Denna måste därför anpassas genom hastighetsdämpande åtgärder som hindrar fordon att framföras i högre hastighet än gångfart. I detta förslag angörs bussplattformen från Bossgårdsvägen med en utfart på Skenäsvägen.



Förslag på hur lösning för busstrafiken med Bossgårdsvägen kvar i sitt gamla läge.

Stadsbyggnadskontoret

Hämtning och lämning av skolbarn med bil föreslås i båda förslagen på Rovägen respektive Talmansvägen. På detta sätt behöver inte barn som lämnas med bussar eller med bil komma i konflikt utan varje trafikslag separeras för en säkrare skolväg.



4.12 Gång- och cykelvägar

Det finns ingen cykelvägsförbindelse mellan Östra Husby och Norrköping. Bland annat kom det fram synpunkter från charetten angående vägen till affären är eftersom den är smal med dålig sikt samt att här ofta kör tung trafik.

Skenäsvägen saknar trottoar eller vägren där gående och cyklister kan färdas tryggt. Utanför skolan finns en smal trottoar längs den sydvästra delen av Bossgårdsvägen. Längs Talmansvägen finns trottoar längs båda sidorna av vägen. Här upplevdes dock problem vid tidpunkterna för avlämning/hämtning av skolbarn med buss och bil då dessa ofta parkerar på trottoaren eller behöver köra upp på trottoaren för att komma förbi.



Stadsbyggnadskontoret

Förslag på förändringar

Då det planeras verksamheter vid den första infarten till Östra Husby kommer behovet av att kunna nå området från samhället att öka. Programmet föreslår gång- och cykelväg längs Skenäsvägen för att de planerade verksamheterna ska kunna nås på ett säkert sätt. Även längs Bossgårdsvägen föreslås gång- och cykelväg. Beroende på de olika alternativen för busstrafik så kan Bossgårdsvägens utformning komma att ändras. I alternativ A med en ny väg så kommer Bossgårdsvägen användas för endast gång- och cykeltrafik och på så sätt innebära en säker väg från skolskjuts till skolan. I alternativ B måste utformningen av Bossgårdsvägen anpassas för korsande skolbarn, hastighetsdämpande åtgärder måste till för att skolbarnen säkert ska kunna korsa vägen.

4.13 Parkering

Under charetten framkom att många uppfattar parkeringen vid ICA som problematisk. Delade meningar rådde om att parkeringen ofta var full och att den kunde användas bättre då många parkerade fel.

Inom programområdet finns parkering för skolans personal, denna upplevdes under charetten som otillräcklig. Personalen parkerar även på kyrkans parkering och bibliotekets besöksparkering då skolans parkering är full. Vid sammankomster i kyrkan under vardagar uppstår därför problem då parkeringsplatserna inte räcker till kyrkans besökare.

Många som bor i Östra Husby pendlar varav de allra flesta pendlar in till Norrköping. Pendlarparkering saknas idag i Östra Husby.

Förslag på förändring

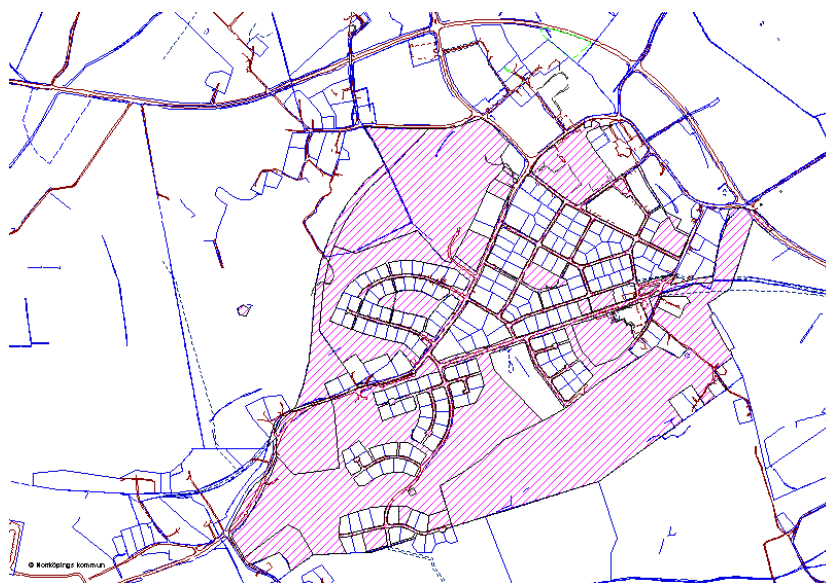
I programmet föreslås en pendlarparkering i anslutning till den nya busshållplatsen vid skolan för att ge möjlighet att parkera bilen för att sedan fortsätta med kollektivtrafik. Även parkering för samåkning kan vara lämpligt att placera här. Parkeringen ska även fungera för skolans personal och vid behov även kunna användas för kyrkan vid större sällskap. Eventuellt skulle även en mindre yta vid väg 209 användas för pendlarparkering.

4.14 Markägoförhållanden

Norrköpings kommun har stor andel mark i Östra Husby. Detta underlättar i framtida utveckling och planering av orten.

Programområdet är till största delen i privat ägo. Stora Gyllingen 1:11 tillhör kyrkan. På fastigheten Bossgård 16:1 är skolan belägen, fastigheten ägs av Norrköpings kommun.

Stadsbyggnadskontoret



5 Konsekvensbeskrivning

5.1 Inverkan på miljön

Ökat antal verksamheter kan öka trafikbelastningen i den norra delen av samhället samtidigt som trafiken i samhället inte behöver påverkas då området är beläget invid väg 209. Trafiksäkerheten ökas då en gång- och cykelväg planeras längs Skenäsvägen.

Det är viktigt att utbyggnaden anpassas till riksintresset för kulturmiljön som berör större delen av programområdet. Detta anses kunna göras med en varsam utbyggnad samt en anpassning av bebyggelsens utformning till den äldre kulturmiljön.

En större yta kommer att hårdgöras för busstrafik, denna kommer att stå tom stora delar av dygnet.

5.2 Sociala konsekvenser

Ett större utbud av lokala verksamheter är positivt för ett litet samhälle som Östra Husby. Samhället får en chans att växa och invånarna kan arbeta på orten.

Genom att förbättra barnens väg till skolan får barnen en tryggare skolväg. Dels genom att situationen för kollektivtrafik förbättras och dels genom planering av gång- och cykelvägar. Positiva bieffekter kan vara att med en säkrare skolväg kan fler barn ta sig till skolan till fots eller med cykel istället för att bli skjutsade med bil.

Stadsbyggnadskontoret

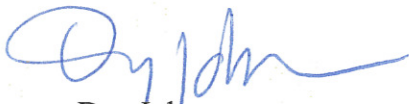
5.3 Ekonomiska konsekvenser

En förbättring av skolbusshållplats och avlämning innebär investeringar. Grundläggningsförhållanden i området som planeras verksamheter kan innebära dyra grundläggningskostnader då stora delar av marken runt Östra Husby består av lera. Detta kommer att utredas närmare i detaljplaneskedet. Möjligheter för uppförande av verksamheter kan få positiva effekter för de lokala företagen.


5.4 Konsekvenser för staden attraktivitet

Östra Husby fungerar som centralort för hela Vikbolandet och har ett bra utbud av service. Utbyggnad av verksamheter kan öka attraktiviteten och på så sätt locka både boende och företagare till orten. Att utveckla landsbygden är viktigt för kommunen.

Norrköping den 13 oktober 2009



Dag Johansson
stadsarkitekt



Ida Hansson
stadsplanerare