

PLANBESKRIVNING



tillhörande detaljplan för
**del av Bossgård 11:58 (vid Skenäsvägen) med
närområde**
inom Östra Husby i Norrköpings kommun

Stadsbyggnadskontoret, fysisk planering
den 21 november 2011
reviderad den 1 april 2014

ANTAGANDEHANDLING

Antagen i SPN: 2014-04-24, § 76

Laga kraft:

Genomförandetidens sista dag:

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
1.1 Läsanvisning / handlingar	3
1.2 Planprocessen – en översikt	3
2. Planens huvuddrag	4
2.1 Planens bakgrund och syfte	4
2.2 Planområdet.....	6
3. Tidigare ställningstaganden	6
3.1 Översiktsplan.....	6
3.2 Gällande detaljplaner.....	6
3.3 Program för planområdet.....	6
3.4 Övriga kommunala beslut	6
4. Förutsättningarna nu och efter genomförande.....	6
4.1 Markanvändning.....	6
4.2 Bebyggelseområden	7
4.3 Natur	8
4.5 Gator och trafik	9
4.6 Störningar, hälsa och säkerhet.....	11
4.7 Teknisk försörjning	11
5. Konsekvensbeskrivning	11
5.1 Inverkan på miljön.....	11
5.2 Sociala konsekvenser	12
5.3 Ekonomiska konsekvenser	12
5.4 Konsekvenser för stadens attraktivitet	12
6. Administrativa frågor	12
7. Medverkande.....	12

1. Inledning

1.1 Läsanvisning / handlingar

Planförslaget består av:

Plankarta i skala 1: 1000 med bestämmelser och illustrationer

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

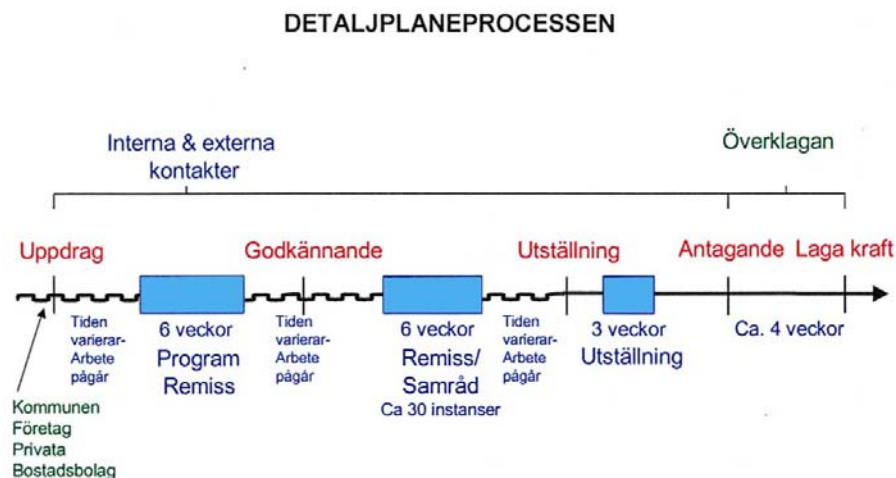
Samrådsredogörelse

Utlåtande (efter utställning)

Behovsbedömning

1.2 Planprocessen – en översikt

Planprocessen får sin start när en intressent kommer med en begäran om att få göra eller ändra en detaljplan. Kommunen kan också ta initiativet själv att göra en ny detaljplan. Om det saknas en fördjupning av översiktsplanen, som omfattar detaljplaneområdet, görs först ett program som ger riktlinjer för detaljplanearbetet.



När programmet har godkänts av stadsplaneringsnämnden börjar arbetet med ett förslag för detaljplanen. Förslaget justeras efter de synpunkter som lämnas under samrådstiden och ställs sedan ut för granskning av allmänheten. Efter det kan planen antas av stadsplaneringsnämnden.

Tidsplanen för detaljplanearbete kan variera kraftigt i längd beroende på händelseutvecklingen med utredningar och samrådsprocessen. En detaljplan vars arbete flyter på relativt obehindrat kan förväntas ta ungefär ett år.

2. Planens huvuddrag

2.1 Planens bakgrund och syfte

Syftet med planen är se över trafiksituationen för skolskjutsarna samt parkering för personal och pendlare vid Vikbolandsskolan. Norr om den nya sträckningen av Bossgårdsvägen möjliggörs ett område för bostäder och centrum. Vid väg 209 föreslås ett område för handel, kontor och industri.

Bakgrund

Programmet har föregåtts av en charette¹ som utfördes 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.



Det fanns önskemål/synpunkter/frågeställningar som framkom innan charetten och som fungerat som bakgrund till denna. Vad gäller vägtrafiken fanns önskemål om:

- *Attraktivare infarter till samhället*
- *Säkrare infarter till samhället*
- *Cykelbanor*
- *Trottoarer (saknas på många håll, till exempel mellan den gamla macken vid första infarten 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*

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 samlas för 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 samförståndslösning med ett brett stöd från deltagande parter.

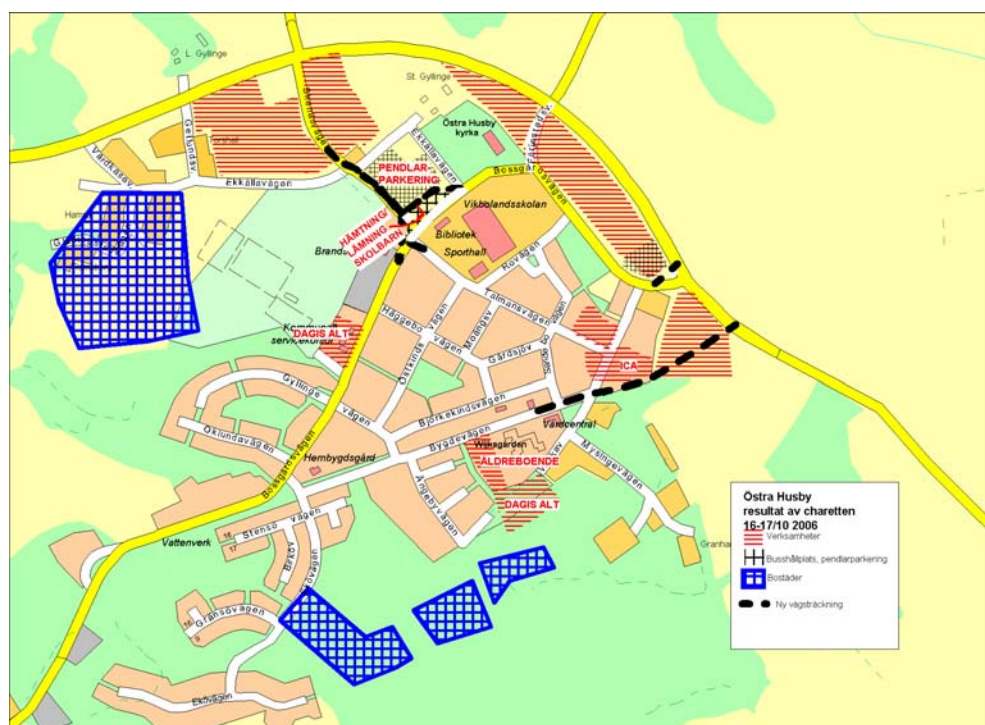
Om mark för företagsetableringar fanns det också önskemål om, bland annat:

- *Var i Östra Husby man ska bygga verksamhetsområden i framtiden?*
- *Hur stora utbyggnaderna skulle vara?*
- *Vilka verksamheter som skulle kunna vara aktuella?*
- *Utveckling av Östra Husby centrum*

De olika åtgärder och förslag som framkommit delas upp på flera olika detaljplaner.

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 att trafiksituationen kan göras tryggare genom en ny vägsträckning vid skolan.*
- *Knutpunkt för kollektivtrafik vid infart tre.*
- *Parkeringsproblemen vid ICA-butiken skulle kunna lösas genom att förskolan flyttar och parkeringen flyttar dit.*
- *Infart två skulle eventuellt kunna avvecklas alternativt behållas som bussgata.*



2.2 Planområdet

Planområdet är beläget i norra delen av Östra Husby. Föreslagen busshållsplats och parkering finns nordväst om skolan. Norra delen av planområdet ligger intill väg 209.

Markägoförhållanden

Marken norr om skolan har tidigare ägts av kyrkan men kommer nu att köpas av kommunen för att möjliggöra den planerade lösningen av skolskjutstrafiken.

3. Tidigare ställningstaganden

3.1 Översiktsplan

Fördjupad översiktsplan för Östra Husby finns från 1989, översiktsplanen ska omprövas varje mandatperiod. Den delen av planområdet som i sydväst avgränsas av Skenäsvägen och Bossgårdsvägen är i översiktsplanen tänkt som framtida kyrkogårdsområde. Väster om Skenäsvägen finns en yta avsatt för service. Det finns även en planerad gång- och cykelväg längs västra delen av Bossgårdsvägen och ner längs halva Skenäsvägen.

3.2 Gällande detaljplaner

Området är inte tidigare detaljplanelagt.

3.3 Program för planområdet

Programmet berör ett större område av nordvästra delen av Östra Husby. I programmet förslås även verksamheter på båda sidorna Skenäsvägen fram till väg 209. I stort överensstämmer planförslaget med framtaget program, ytan som avsattes för parkering och bussparkering blev efter utredning mindre än ytan i programmet. På norra delen föreslås bostäder och centrumverksamhet.

3.4 Övriga kommunala beslut

Beslut om uppdrags gavs hösten 2007. Planarbetet inleddes med ett program. Programmet godkändes i början av 2010.

4. Förutsättningarna nu och efter genomförande

4.1 Markanvändning

Marken används idag för jordbruksändamål. Bossgårdsvägen har sin nuvarande sträckning mellan skolan och jordbruksmarken.

4.2 Bebyggelseområden

I Östra Husby finns ett relativt bra utbud av service och fungerar som centralort för Vikbolandet. En dagligvarubutik finns i östra delen av orten. I nära anslutning till denna finns även en bensinstation. Apotek, vårdcentral och äldreboende finns på orten. Skola samt förskola finns. I Vikbolandsskolan tar man emot elever i åldern 6-16 år. I årskurs 7-9 tas elever emot från hela Vikbolandet. Bibliotek och fritidsgård finns i anslutning till skolan.

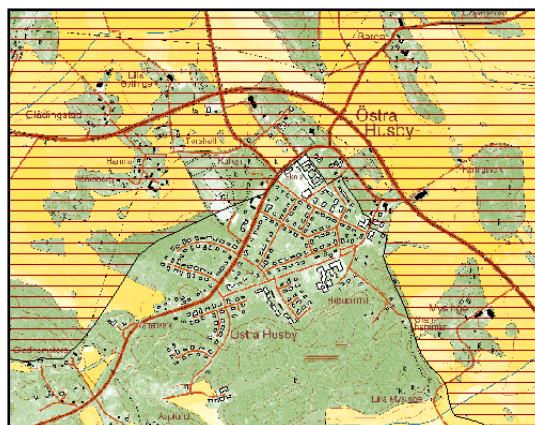
Markområdet norr om skolan föreslås inrymma ny trafiklösning för skola och pendlartrafik samt norr om detta även möjliggöra mark för bostäder samt centrumändamål.

Tomter för bostadsbebyggelse föreslås en minsta storlek på 1200 kvm. Största byggnadsarea föreslås 100 kvm plus 40 kvm för altantak. Största sammanlagda byggnadsarea för komplementbyggnader är 40 kvm per fastighet. Även möjlighet för centrumverksamhet ges på ytan med en byggyta på 50 % av fastighetsarean.

Vid korsningen Skenäsvägen – väg 209 planeras en yta för handel, kontor och verksamheter. Verksamheten får inte vara störande för omgivningen.

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. Det finns även en kvarn från 1871, Östra Husbys andelsmejeri samt en träbyggnad som inrymt kontor och lager byggd 1906 och 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 är 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.

Några särskilda bestämmelser angående utformning anses inte behövas.

Arkeologisk utredning etapp 1 och 2 gjordes hösten 2010. Inget av arkeologiskt intresse påträffades. Den milsten RAÄ 47 som finns inom planområdet bör stå kvar i befintligt läge. Milstenen kan dock behöva flyttas då den nya bussgatan är blir placerad där milstenen står idag. Milstenen flyttas förslagsvis några få meter till intilliggande grönyta mellan gång- och cykelväg och bussgata.

4.3 Natur

Mark och vegetation

Marken används idag som jordbruksmark.

Det befintliga intrycket av ett öppet landskap mellan Skenäsvägen och kyrkan bibehålls delvis. Trädraden utmed skolan och den skogsbeklädda kullen i söder behålls. Ingreppet i landskapsbilden blir varsamt och anpassas till omgivningarna. Parkeringen föreslås inramas norrifrån av en syrenhäck som passar in i kulturlandskapet. Lägre planteringar ramar in resten av parkeringen och skapar rumskänsla utan att hindra insyn och överskådlighet. Låga planteringar förtydligar Bossgårdsvägens nya sträckning i båda ändar. I den centrala punkten mellan trafikytorna, där gång- och cykelvägarna möts, tydliggörs korsningen genom att ett litet blommande träd planteras där.

Området norr om nya Bossgårdsvägen förslås för bostadsbebyggelse och centrumverksamhet.

Markens beskaffenhet

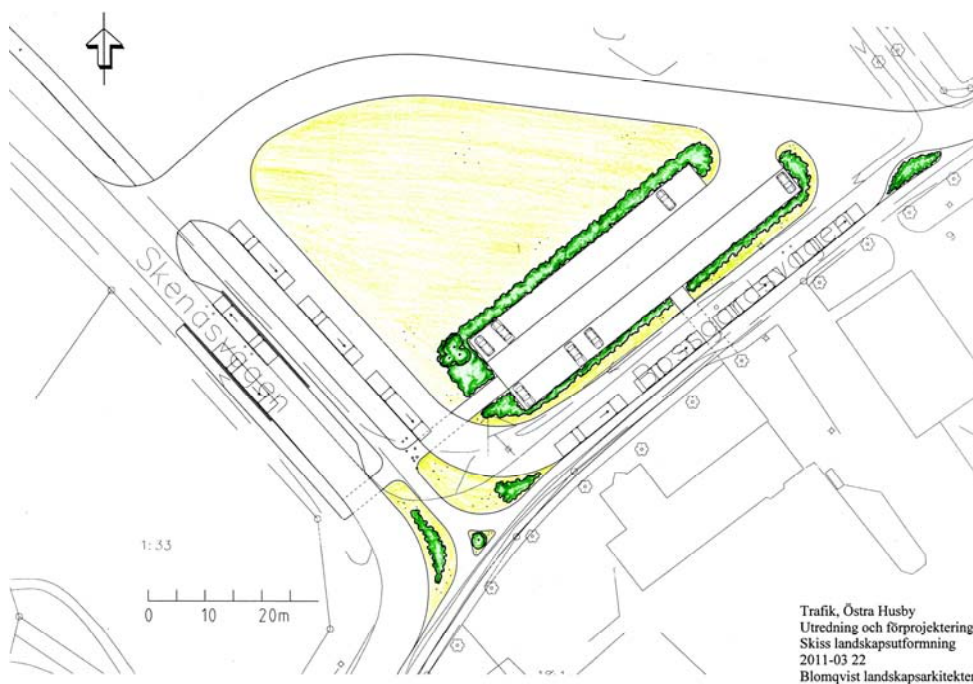
Största delen av planområdet består av postglacial lera med inslag av berg i dagen. Någon särskild geoteknisk undersökning förväntas inte behövas göras i arbetet med detaljplanen.

4.5 Gator och trafik

Gatunät

Den nya dragningen av Bossgårdsvägen utformas så att olika trafikslag till stor del separeras. Tillgängligheten ska vara god för alla trafikslag som behöver tillgång till platsen. Raksträckan för biltrafik förbi skolan försvinner, denna ersätts av en korsning och tre kurvor som effektivt sänker hastigheterna.

För pendlare, skolpersonal och besökare till skolan och kyrkan anordnas en parkeringsplats. Förslaget omfattar cirka 150 meter ny gata för allmän trafik samt 150 meter bussgata för skolbussar. Två lättillgängliga hållplatser för linjetrafik placeras på vardera sida Skenäsvägen.



Rev. 2014-04-01

Ett gång- och cykelvägnät skapas utmed den befintliga trottoaren på Bossgårdsvägen. Eftersom skolbussarna får en egen slinga så behöver barnen inte vänta vid någon trafikerad gata. Då de olika trafikslagen är separerade så är belysning trafiksäkerhetsförhöjande främst i korsningspunkterna, gångpassagerna föreslås belysas från båda sidor. I övrigt är belysningen främst en trygghetsfaktor och därför belyses gång- och cykelvägen. Eventuellt kan även parkeringen och gatan belysas.

Rev. 2014-04-01

Infart till de nya bostäderna är möjlig från den nya delen av Bossgårdsvägen. Vid användningsområdet C, centrumverksamhet, tillåts insamt utfart även från Skenäsvägen. Infart till området för handel, kontor och verksamheter föreslås från befintlig väg söder om området.

Kollektivtrafik

Östra Husby trafikeras av två busslinjer, linje 440 som går till Norrköping och linje 441 som riktar sig mot skolungdomar. Det går normalt 27 turer till Norrköping vardagar, lördagar 12 turer och på söndagar 11. Sammanlagt vid skolans början och slut finns det cirka åtta bussar på plats samtidigt. Huvudsyftet med kollektivtrafiken till orten är att erbjuda en bra möjlighet för utbildnings- och arbetspendling.

Det uppstår idag problem utanför skolan på Talmansvägen där skolskjutsarna stannar, samtidigt som 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, men 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.

Den nya lösningen innebär att skolbussarna samlas i en egen slinga där ingen annan trafik förekommer. Slingan ger plats för sju bussar som ska kunna lämna platsen oberoende av varandra. Föräldrar som lämnar barn vid skolan kan lämna på ett säkert sätt både vid busshållplatserna och på parkeringsplatsen.

Den ordinarie linjetrafikens hållplatser ligger utmed Skenäsvägen parallellt med den nya bussgatan. Hållplatsen i riktning mot Norrköping ligger i en ficka på norra sidan av vägen och resande med bussen behöver inte korsna någon gata för att nå bussen. Hållplatsen i riktning från Norrköping ligger i gatan på Skenäsvägens södra sida. Resande med den bussen passerar Skenäsvägen vid en passage nära kurvan. Här är sikten god och hastigheterna naturligt låga.

Gång- och cykelvägar

Det finns ingen gång- och cykelvägsförbindelse mellan Östra Husby och Norrköping. Inom Östra Husby finns dåligt med säkra gång- och cykelvägar. Gång- och cykel förbindelse saknas längs Skenäsvägen.

Utmed bussgatan som går i Bossgårdsvägens gamla sträckning är bredden större för att ge utrymme för på- och avstigande bussresenärer.

Parkering

Parkering för skolans personal upplevs som otillräcklig och personalen parkerar därför även på kyrkans parkering och på bibliotekets besöksparkering. Detta upplevs som ett problem.

För pendlare som väljer att resa delvis med bil anordnas en pendlarparkering. Pendlarparkeringen nås lätt från busshållplatserna. En gångväg som korsar bussgatan leder resenärer mellan hållplats och parkering. På parkeringen anordnas även plats för skolpersonal och

besökare till skolan och kyrkan. Det föreslås bli 45 platser, parkeringen kan utökas om behov skulle uppkomma i framtiden.

4.6 Störningar, hälsa och säkerhet

Nya dragningen av Bossgårdsvägen ställer krav på bostäderna mot nya Bossgårdsvägen samt Skenäsvägen. Några stora ökningar av trafiken väntas inte. Det kan bli aktuellt att se över bullerfrågan i samband med bygglovsprövning då bostäder planeras. Bestämmelse rörande buller finns på plankartan.

4.7 Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Kommunalt vatten och avlopp finns att ansluta till.

Närliggande fastigheter har ledningar över planområdet, exploitören blir skyldig att bekosta flytt av dessa i de fall ny exploatering påverkar befintliga ledningar.

Det finns en befintlig spillvattenpump vid korsningen Skenäsvägen – Bossgårdsvägen. Ledningar går diagonalt i öst-västlig riktning över fältet. Dessa kan eventuellt behöva flyttas då planområdet bebyggs. Även andra fastigheter i området kan ha ledningar kopplade till pumpen. Detta ses över inför planens utställning.

Spillvattenpumpen finns nu i gångytan söder om bussgatan, den är därmed enklare och säkrare att sköta än om den funnits i en köryta.

E/

E.ON Elnät har 10 och 0,4 kVs kabel över planområdet, eventuell flytt av dessa bekostas av exploitör.

Dagvatten

Dagvatten föreslås i första hand omhändertas lokalt i området.

5. Konsekvensbeskrivning

5.1 Inverkan på miljön

Inverkan på miljön bedöms inte bli betydande i den mån att en miljökonsekvensbeskrivning måste upprättas. Behovsbedömningen är dock ett levande dokument som kan uppdateras genom hela planprocessen och

bedömningen kan komma att ändras om nya fakta tillkommer. Mark som tidigare används för jordbruksändamål tas i anspråk.

5.2 Sociala konsekvenser

Trygghetsaspekterna framhålls som viktiga då nuvarande lösning för skolskjutstrafiken inte anses säker. Den föreslagna bussangöringsplatsen för skolskjuts är tryggare när barnen ska ta sig mellan bussparkering och skolgård. Pendlarparkeringen ökar möjligheten att åka kollektivt till Norrköping. 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.

Rev. 2014-04-01

5.3 Ekonomiska konsekvenser

En förbättring av skolbusshållplats och avlämning innebär investeringar. Kommunen bekostar den planerade hållplatslösningen för skolskjutstrafiken.

5.4 Konsekvenser för stadens attraktivitet

Föreslagna åtgärder förbättrar möjligheten för etablering och boende för barnfamiljer i Östra Husby. Den nya utformningen av skolskjutsarna medför en säkrare trafiklösning för barnen som ska till skolan. En säkrare skolväg kan medföra att fler föräldrar låter barnen cykla eller gå till skolan. En centralt placerad pendlarparkering underlättar pendlingstrafik till och från Östra Husby. Denna kan öka möjligheten att åka kollektivt till och från Norrköping. Att utveckla landsbygden är viktigt för kommunen. Detaljplanen är i enlighet med det utvecklingsprogram kommunen utarbetar för landsbygden.

6. Administrativa frågor

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

Se genomförandebeskrivningen.

7. Medverkande

Detaljplanen har utarbetats i samverkan med tjänstemän på stadsbyggnadskontoret, Norrköpings kommun.

Stadsbyggnadskontoret

Vårt diarienummer
SPN 2011/0173 214

Norrköping den 21 november 2011

Fredrik Wallin
Processansvarig detaljplanering

Norrköping den 1 april 2014

Karin Milles Beier
t.f. processansvarig detaljplanering

Ida Hansson
stadsplanerare