



PLANPROGRAM FÖR IRSTA



GODKÄND HANDLING

BN

KS

Daterad 2009-02-10

Dnr. 07:10140-BN540



VÄSTERÅS STAD
Stadsbyggnadskontoret

INNEHÅLL

Sammanfattning	3
Inledning	4
Syfte	4
Bakgrund	4
Uppdraget	4
Samråd	4
Återremiss	4
Samråd 2	4
Mål	5
Förslag	6
Bebyggelse	6
Service och verksamheter	8
Trafik	8
Grönska och rekreation	9
Teknisk försörjning	10
Ny bebyggelse i Irstas omland	10
Genomförandefrågor	11
Planprogrammets konsekvenser	12
Hållbar utveckling av staden	12
Miljökonsekvensbeskrivning	12
Övriga hållbarhetsaspekter	12
Förutsättningar	14
Bebyggelse	14
Service och verksamheter	14
Trafik	15
Landskap	15
Mark	15
Jordbruk	15
Kulturmiljö	15
Naturmiljö	16
Rekreation	17
Markägoförhållanden	18
Teknisk försörjning	18
Risker och störningar	18
Bostadsefterfrågan i Irsta	19
Bostadsefterfrågan i omlandet	19
Behov av förskolor och skolor	20
Mål och strategier för stadens bostadsplanering	20
Arbetsformer och referensgrupper	21
Bilagor:	
Plankarta	
Miljökonsekvensbeskrivning av planprogram för Irsta (dat 2008-06-10) inklusive Bullerutredning Västerås flygplats, skolflyg i trafikvarv	
PM med kommentarer till Miljökonsekvensbeskrivning av planprogram för Irsta (dat 2008-10-13)	

SAMMANFATTNING

Planprogrammet visar hur Irsta kan växa och fortfarande vara en ort med sammanhållen bebyggelse kring befintligt vägnät. Tillkommande bebyggelse, sammanlagt 250-300 bostäder, lokaliseras i första hand söder om Irsta Stockholmsväg. Mindre kompletteringar föreslås vid Sveaborgsvägen-Ullvigatan samt öster om församlingshemmet. De nya områdena lokaliseras med rimliga gångavstånd till busslinje för att möjligheten att nyttja kollektivtrafik ska finnas.

På längre sikt, under förutsättning att busslinjenätet kompletteras, kan ny bebyggelse lokaliseras i norra Irsta i anslutning till bebyggelsen vid Lokes väg. Här kan sammanlagt ett hundratal nya bostäder rymmas, beroende på innehåll och utformning. Området närmast Asarnas väg och Tyrgatan föreslås kunna rymma både bostäder och icke störande verksamheter.

En utbyggnad av Irsta ska i första hand tillgodose den stora efterfrågan på småhus som finns i Västerås. Då Irsta redan idag domineras av småhusbebyggelse är det viktigt att i planeringen även möta behovet av andra typer av bostäder.

En ny skola lokaliseras söder om Irsta Stockholmsväg. Ett mindre område vid Norra Ymergatan föreslås även fortsättningsvis avsättas som

arbetsområde. Markområdet mellan Irsta Stockholmsväg och Egilsvägen föreslås som framtida handels- och verksamhetsområde.

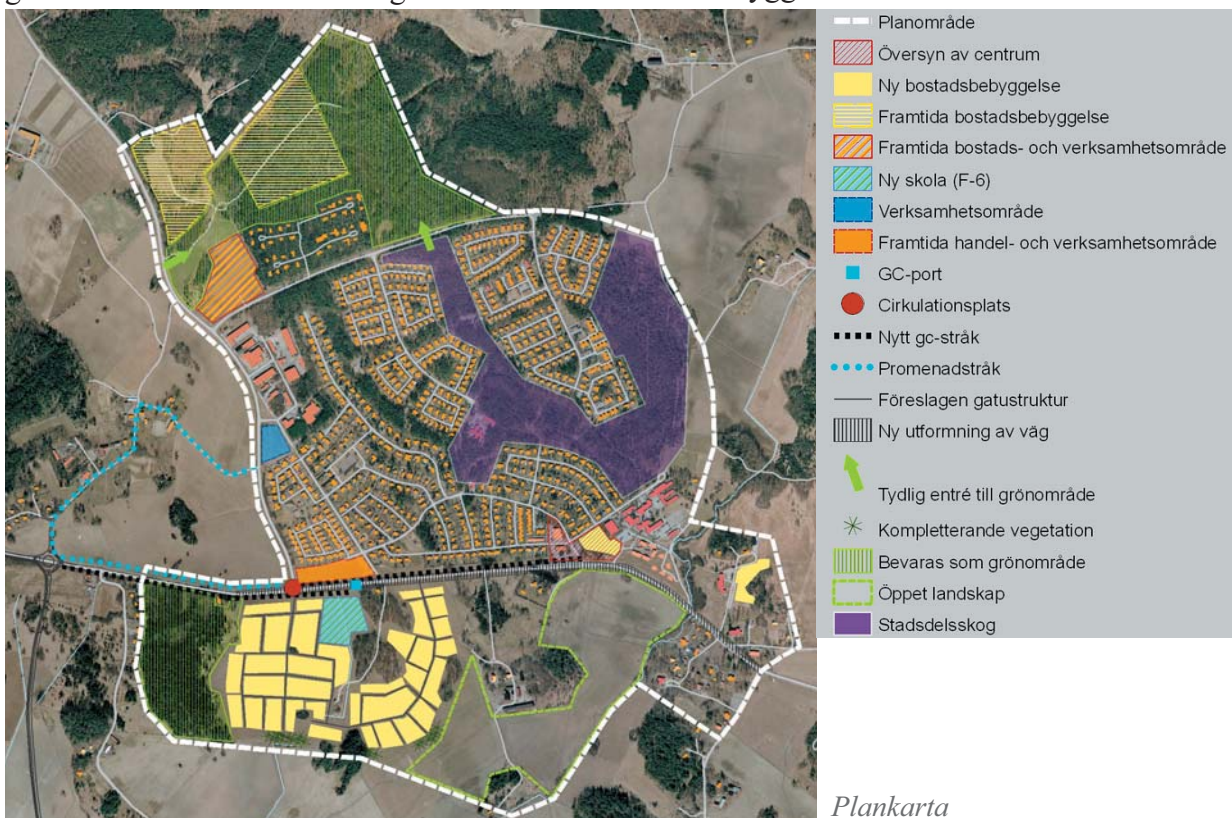
Skogsområdet öster om bebyggelsen vid Lokes väg bevaras som grönområde liksom Kisslinge backe i anslutning till den nya bebyggelsen söder om Irsta Stockholmsväg.

Åkermarken söder och öster om Ullvi gård ingår i riksintresseområdet för kulturmiljövård och bevaras som öppet landskap.

Irsta Stockholmsväg utformas för högre trafiksäkerhet genom att en separat gång- och cykelväg föreslås norr och bitvis även söder om vägen och att säkra gång- och cykelpassager tillskapas. Hela sträckan genom samhället förses med gatubelysning och hastigheten sänks till 50 km/timme.

Även hastigheten på Tyrgatan kan med fördel sänkas. Korsningen mellan Irsta Stockholmsväg och Tyrgatan utformas med en cirkulationsplats.

Utbyggnaden av Irsta kommer att ske etappvis. De första bostäderna byggs i anslutning till den nya skolan som tidigast kan stå färdig till vårterminen 2011. Kompletteringen vid Ullvigatan-Sveaborgsvägen respektive öster om församlingshemmet kan genomföras oberoende av utbyggnaden i väster.



Plankarta

INLEDNING

Syfte

Planprogrammet ska ge underlag för fortsatt utbyggnad av Irsta. Målet är att tillgodose behovet av i första hand småhus. Programmet ska ange riktlinjer för kommande detaljplanering.

Bakgrund

Flera intressenter har ansökt om planläggning för bostäder i Irsta. Fastighetsnämnden har begärt detaljplan för styckebyggartomter i området norr om Asarnas väg. JM AB ansöker om planläggning av fastigheterna Ullvi 3:1 och Irsta Kyrkby 3:9 söder om Irsta Stockholmsväg. Avsikten är att bygga ett grupphusområde samt tillskapa styckebyggartomter. En första skiss redovisar ca 300 bostäder.

Ansökan om planläggning för drygt 20 småhus-tomter på fastigheten Irsta-Lista 5:6, belägen vid norra infarten till Irsta finns också. I en ansökan om planändring för fastigheten Irsta Kyrkby 10:2, vid Ullvigatan, vill man bygga fler lägenheter i anslutning till befintligt flerbostadshus.

Uppdraget

Byggnadsnämnden beslutade 20 september 2007 att uppdraga åt stadsbyggnadskontoret att tillsammans med berörda förvaltningar och bolag upprätta ett planprogram för Irsta. Planprogrammet ska klarlägga inriktningen för fortsatt utbyggnad av Irsta:

- Möjliga utbyggnadsriktningar
- Bostadsbebyggelsens inriktning avseende styckebyggda småhus, gruppbyggda småhus, flerfamiljshus, äldreboenden, gruppboenden etc samt upplåtelseformer
- Behov och lokalisering av ny service som skola och förskola

Viktiga frågor att ta ställning till i programarbetet är också:

- Utformningen av Irsta Stockholmsväg
- Säkra gång- och cykelstråk
- Centrum
- Kollektivtrafik – tillgänglighet
- Befintliga verksamheters behov av expansionsmöjligheter



Orienteringskarta över Irsta

Samråd

Ett preliminärt förslag till planprogram daterat februari 2008 var utsänt för samråd under tiden 25 februari till och med 28 mars 2008. Efter samrådet bearbetades planprogrammet med utgångspunkt från inkomna synpunkter och kompletterande utredningar. En sammanfattning av inkomna synpunkter med kommentarer och ställningstaganden finns i en särskild samrådsredogörelse daterad 10 juni 2008. Det bearbetade planprogrammet daterades 10 juni 2008.

Återremiss

Byggnadsnämnden beslutade den 17 juni 2008 §185 att återremittera planprogrammet till stadsbyggnadskontoret för ytterligare bearbetning utifrån nämndens direktiv. En kompletterande utredning i form av en naturinventering gjordes för att bedöma de natur- och rekreationsvärden som skogen norr om Asarnas väg har.

Samråd 2

Då den senare bearbetningen av planprogrammet, daterad oktober 2008, innebar en väsentlig förändring för Irstaborna jämfört med det ursprungliga förslaget genomfördes ett nytt samråd, samråd 2. Samrådet pågick under tiden 13 oktober till och med 15 december 2008. En sammanfattning av inkomna synpunkter med kommentarer och ställningstaganden finns i samrådsredogörelse 2 daterad 2009-02-10.

Inkomna ansökningar för planläggning



MÅL

En utveckling i riktning mot ett hållbart Västerås omfattar ekologiska, ekonomiska, sociala och kulturella aspekter på planering och byggande. Stadens helhetssyn på hållbarhet ska vara vägledande för planeringen av Irsta. Det innebär att de riktlinjer för planeringen som finns i översiktsplanen för Västerås tätort ska tillämpas även vid planeringen av Irsta.

Stadens folkhälsoprogram och miljöprogram ska också ge vägledning. Rörelse och motion löper som en röd tråd genom folkhälsoprogrammets olika delar. Inriktningsmålen i miljöprogrammet, särskilt de som rör klimatpåverkan och byggd miljö, har bäring på planeringen av Irsta.

Mål och strategier för stadens bostadsbyggnadsplanering har beslutats i Västerås bostadsstrategiska program 2009-2011. Av detta framgår bland annat att planeringen ska inriktas på ett varierat bostadsutbud och att områden som är väl försörjda med kollektivtrafik ska prioriteras.

Mål för planeringen av Irsta

- Sammanhållen bebyggelsestruktur
- Varierat bostadsutbud med olika upplåtelseformer och med inslag av verksamheter
- God tillgänglighet till kollektivtrafik
- Trygga och säkra gång- och cykelvägar till och inom Irsta
- Trygga, säkra och trivsamma närmiljöer
- Tillgängliga park- och naturområden av god kvalitet och med olika funktioner
- Resurssnåla och miljöanpassade byggnader med låg energiförbrukning

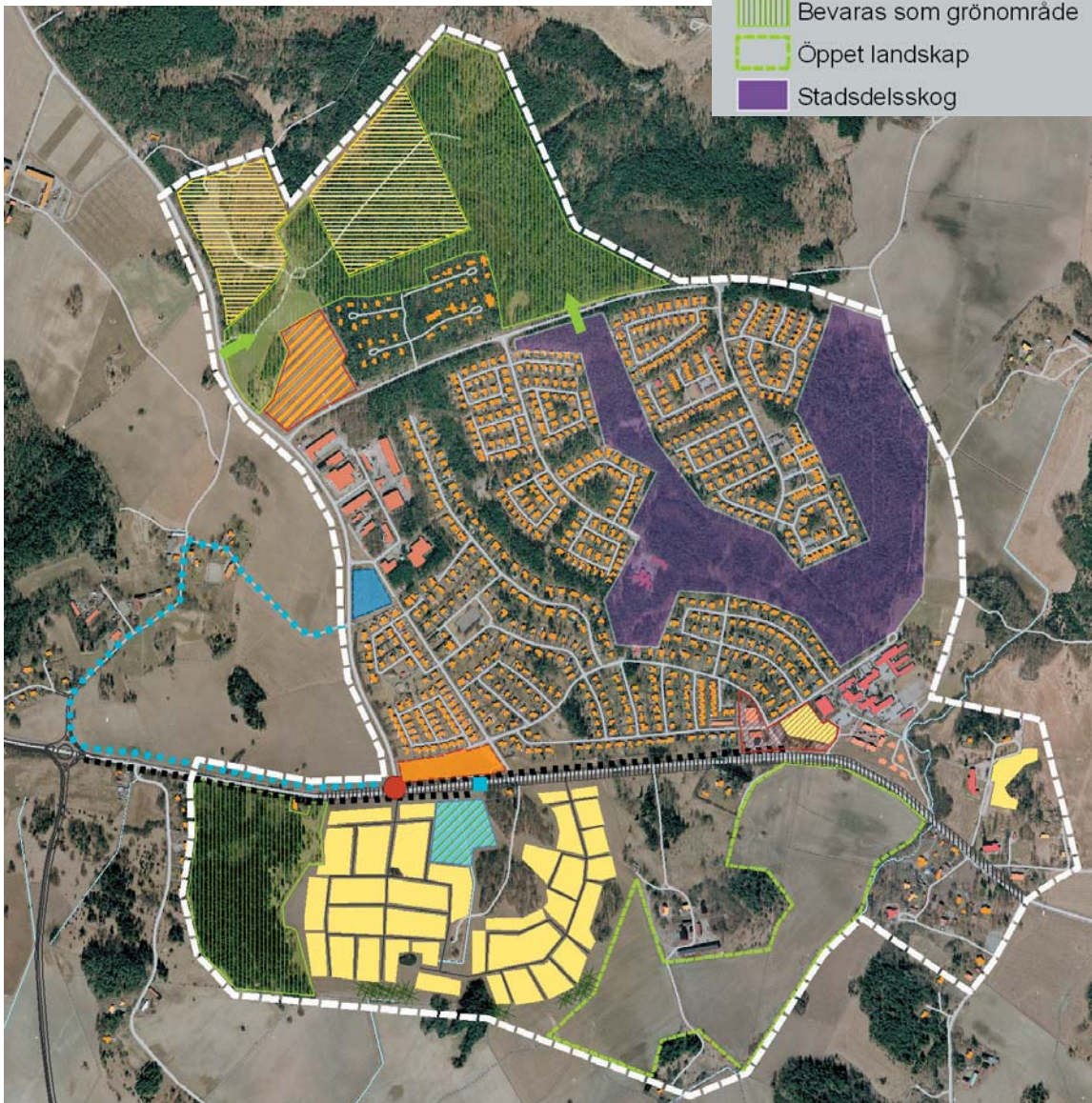
FÖRSLAG

Bebyggelse

Förslaget innebär att tillkommande bebyggelse, sammanlagt ca 250-300 lgh, i första hand lokaliseras söder om Irsta Stockholmsväg med rimliga gångavstånd till busslinje.

Mindre kompletteringar föreslås i "centrum" vid Sveaborgsvägen - Ullvigatan samt öster om församlingshemmet. Nya gång- och cykelvägar binder samman de nya och äldre delarna av orten. Kyrkan och kyrkbyn ligger avskilt från villasamhället men ger orten identitet. Kyrkan ger Irsta dess siluett och ska även i fortsättningen vara den högsta punkten, Irstas "landmärke".

I befintliga områden är de olika tidsåldrar då bebyggelsen kommit till tydligt avläsbara. Den nya bebyggelsen får gärna visa sin samtid och byggnadsstil.



Plankarta

Söder om Irsta Stockholmsväg

I detta område föreslås marknära bostäder i 1-2 våningar och med en blandning av olika hustyper och upplåtelseformer. Här kan finnas småhus i form av radhus, parhus, grupphus och friliggande villor samt mindre flerbostadshus. För att möjliggöra bostäder med hiss kan bebyggelse i högst 3 våningar medges i lägen där stöd i terrängen kan ges. Det stora dike som genomkorsar området är en resurs som bör tas tillvara. Möjligheterna att ge diket en intressantare utformning med t ex ett mer slingrande förlopp och med uppdämningar/vattenytor liksom skoltomtens exakta läge och lokalisering studeras vidare i kommande detaljplanearbete. Ett mindre skyddsavstånd mellan bostadsbebyggelse och beteshagar samt brukad åkermark ska hållas.



Inspirationionsbilder på byggnader i tre våningar



Öster om församlingshemmet

En mindre komplettering med små flerbostadshus i 1-2 våningar föreslås öster om församlingshemmet. Läget är attraktivt med hänsyn till närheten till kyrka, församlingshem och bygdegård och det är också ganska nära till Irstas "centrum". De kulturhistoriska värdena i kyrkbyn med omnejd ska utgöra grund för lokalisering och gestaltning av den nya bebyggelsen.



Inspirationbilder på flerbamiljshus i två våningar

Sveaborgsvägen – Ullvigatan

Här är Irstas "centrum" med bensinstation, en pizzeria och de få flerbostadshus som finns. Området är en naturlig mötesplats. Här kan högre hus och en tätare bebyggelse ytterligare förstärka områdets karaktär. Närheten till service gör området lämpat för t ex lägenheter för äldre. Bebyggelse i högst 4 våningar ger möjlighet att bygga lägenheter med hiss och ger därmed ökad tillgänglighet. En upprustning av utemiljön i området är också angelägen. Många människor besöker bensinstationen dagligen för olika ärenden. Det finns behov av mötesplatser där man kan sitta ner och synas. Återvinningsstationen är också en mötesplats, men har idag ett dominerande läge vid infarten. Utformningen av området runt bensinstationen, Sveaborgsvägen och Ullvigatan studeras vidare i samband med kommande detaljplanearbete.

Framtida bebyggelseområden

Under förutsättning att busslinjenätet kompletteras, kan ny bebyggelse lokaliseras i nordväst i anslutning till Tyrgatan och Lokes väg. Här kan sammanlagt ett hundratal nya bostäder rymmas, beroende på innehåll och utformning. Området närmast Asarnas väg och Tyrgatan föreslås kunna innehålla både bostäder och icke störande verksamheter. Idag bedöms läget inte lämpligt med hänsyn till att gångavståndet till kollektivtrafik blir över en kilometer.

Skogsbrynet mot söder är ett värdefullt kulturlandskap med buskiga och blockiga backar, och sparas som en grön entré som utgör en länk i ett sammanhängande grönt område.

Området norr om Lokes väg är beläget i skogsmark. En grön länk sparas mellan befintlig och ny bebyggelse. Ett område med värdefull naturmiljö i väster undantas från bebyggelse.

Delar av föreslagna områden öster om Tyrgatan kan påverkas av buller från skolflyget. Flygningar på lägre höjd, vilka är tillåtna under vinterhalvåret, beräknas ge maximala ljudnivåer kring 70 dBA. Risken för störningar hanteras vidare i kommande detaljplanearbete.

Service och verksamheter

En utbyggnad med fler bostäder i Irsta förutsätter att en ny skola byggs, då den befintliga F-9 skolan på sikt inte har kapacitet för ytterligare bebyggelse. Intresset för att bygga och bo i Irstas omland är också stort. Framtida befolkningsökning i Gäddeholm, i Harkie-Kärrbo och på landsbygden i övrigt i den östra kommundelen ger tillsammans med föreslagen utbyggnad i Irsta behov av en ny tvåparallellig F-6-skola. Till en början kommer större delen av eleverna från omlandet, men på sikt motsvarar skolan det ökade behovet av skolkapacitet i Irsta. Med hänsyn till att många elever kommer med skolskjuts föreslås skolan få ett trafikorienterat läge. En placering i anslutning till ett sammanhängande grönstråk förordas.

En lokalisering i den södra delen av samhället har bedömts lämplig med hänsyn till att den nya bebyggelsen lokaliserats hit liksom att det ger en bra balans i orten då befintlig skola ligger i den östra delen. I anslutning till den nya skolan föreslås även en gymnastiksal/idrottshall samt fotbollsplan.

Bostadsanknuten verksamhet såsom förskolor, föreningslokaler etc inryms i bostadskvarteren. Förskolor byggs så att de kan omvandlas till bostäder eller lokaler för annan verksamhet när behovet minskar. Utrymme för äldreboenden, gruppboende för funktionshindrade etc finns inom bostadskvarteren. Behovet av bostäder för äldre tillgodoses i första hand genom att lägenheter i flerbostadshus planeras in i områdena. För

närvarande finns inga planer på ålderdomshem eller andra särskilda bostäder för äldre i Irsta.

Närheten till Hälla gör att förutsättningarna för etablering av ytterligare service i Irsta är små. Markområdet mellan Irsta Stockholmsväg och Egilsvägen föreslås som framtida handels- och verksamhetsområde. Det trafikorienterade läget gör området lämpat för detta ändamål. Angöring och trafiklösning inom området studeras vidare i kommande detaljplanearbete.

Befintligt verksamhetsområde har möjlighet till utveckling och expansion inom ramen för gällande detaljplan, vilken även innefattar ett område vid Norra Ymergatan som idag är obebyggt. Området närmast Asarnas väg och Tyrgatan föreslås kunna innehålla både bostäder och icke störande verksamheter. Verksamheter av olika slag kan också, under förutsättning att de inte är störande, inrymmas till viss del i övriga bostadskvarter.

Trafik

Huvudvägnät

En utbyggnad med bostäder söder om Irsta Stockholmsväg innebär att vägen från att ha varit samhällets gräns mot söder blir en del av gatunätet inom Irsta. En ombyggnad som minskar karaktären av landsväg är angelägen. Säkra passager för gång- och cykeltrafikanter, bland annat en gång- och cykeltunnel, komplettering av gång- och cykelvägen längs Irsta Stockholmsväg samt gatubelysning är förslag på åtgärder. Hastigheten begränsas till 50 km/tim genom hela samhället. Infarterna i öster respektive väster utformas som tydliga entréer.

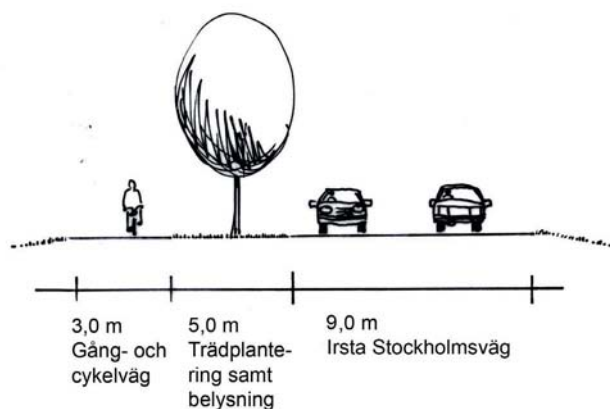


Illustration av ny gc-väg utefter Irsta Stockholmsväg

Tyrgatan är en landsväg som kommer att avsluta utbredningen av samhället i väster under lång tid. Hastigheten på Tyrgatan kan med fördel sänkas till 50 km/tim för att bland annat underlätta passager. Infarten från norr utformas som en tydlig entré. Korsningen mellan Irsta Stockholmsväg och Tyrgatan utformas med en cirkulationsplats. En ny väg till Gäddeholm med anknytning från Stockholmsvägen vid Lista planeras. I samband med att den byggs föreslås en ny infart till Lista för att förbättra trafiksäkerheten. Gång- och cykelbanan på vägens södra sida förlängs förbi Gäddeholmsvägen och fram till det nya bostadsområdet. Förlängningen av gc-vägen ökar trafiksäkerheten för cyklister till/från Klinta IP och Hälla samt vid passage av Stockholmsvägen. Eftersom ungdomarna i Irsta använder fotbollsplanen vid Klinta för träning och matcher är ökad säkerhet för cyklister mycket angelägen. Vägverket planerar belysning på sträckan Hälla-Irsta efter 2010.

Den framtida trafikmängden på Irsta Stockholmsväg är svår att förutsäga då det är flera faktorer som påverkar. Gjorda beräkningar har utgått ifrån att Gäddeholm byggs ut enligt gällande översiktsplan, att fritidshusbebyggelsen i Harkie-Kärrobo omvandlas till helårsbostäder samt att ytterligare spridd bebyggelse tillkommer i den östra kommundelen. Utifrån dessa förutsättningar bedöms antalet fordon rörelser på Irsta Stockholmsväg på lång sikt kunna bli ca 8500 fordon/dygn öster om korsningen med Tyrgatan jämfört med drygt 6000 idag. Trots ökningen av trafiken på sikt på Irsta Stockholmsväg så kommer bullernivåerna vid befintlig bebyggelse, med något undantag, att underskrida 65 dB(A), vilket är gränsen för när åtgärder i befintlig bebyggelse krävs.

Vägverket har tagit fram en förstudie av utbyggnad av E18 till motorvägsstandard. I förstudien ingår en av/påfart i Tyrgatans förlängning. Den andel av trafiken från Gäddeholm som väljer att åka mot Stockholm bedöms vara relativt liten (ca 5%), drygt 2000 fordon/dygn. En ny anslutning mellan den framtida Gäddeholmsvägen och E18 bedöms därför inte realistisk. Trafik från Gäddeholm mot Stockholm förutsättes köra Irsta Stockholmsväg och Tyrgatan.

Lokalt gatunät

Gatunätet inom de nya bebyggelseområdena karaktäriseras av genomgående gator som gör att trafiken kan sila genom bebyggelsegrupperna och att möjlighet ges till en successiv utbyggnad.

Någon ny trafiklänk mellan Asarnas väg och Grävlingevägen föreslås inte för närvarande. Trafikmängden på en sådan länk beräknas bli begränsad och då Irsta inte föreslås expandera österut och endast i begränsad utsträckning norrut bedöms inte nyttan av trafiklänken uppväga kostnaderna.

Gång- och cykelvägar

Ny bebyggelse söder om Irsta Stockholmsväg innebär behov av säkra passager för fotgängare och cyklister, och då särskilt med tanke på barnen som på egen hand ska kunna ta sig till skolan. För säker passage krävs antingen en förhöjd passage (övergångsställe) eller en tunnel. Då Irsta Stockholmsväg utgör omledningsväg för trafik på E18 i händelse av olyckor eller andra hinder bedöms tunnel vara det bästa alternativet. Lokaliseringen av en sådan studeras vidare i det fortsatta detaljplanarbetet.

Gång- och cykelvägnätet inom Irsta är väl utbyggt. Det är inte alltid lätt att orientera sig då cykelvägarna delvis går i de gröna stråken mellan bebyggelseområdena. Förbättrad skyltning är därför önskvärt. Vägverket planerar att göra passagen vid Irsta kyrka säkrare för gångtrafikanter. En ny anknytning mellan det nya bebyggelseområdet vid Lokes väg och bebyggelsen söder om Asarnas väg har nyligen byggts.

Grönska och rekreation

Skogsområdet i den östra delen av Irsta är ett viktigt grönområde för vardagsmotion, lek och utflykter från skola och förskola. Den nås direkt eller via gröna stråk från flera bostadsgrupper. Skogen har på kartan betecknats ”stadsdelsskog”. Skogsområdet norr om Asarnas väg är, i synnerhet i den sydöstra delen med strövvänlig skog och fina promenadstigar, en stor tillgång för Irstaborna. Skogsområdet öster om Lokes väg sparas som grönområde. Tillgängligheten till strövområdet förbättras genom att stigarna rustas, skyltning av stigsystemet och att tydliga ”entréer” in i skogen

iordningställs. Sambandet med skogsområdet söder om Asarnas väg liksom med naturområdet i väster förstärks.

Skogsområdet Kisslinge backe sparas som grönområde för promenader och strövtåg för boende i det planerade bostadsområdet söder om Irsta Stockholmsväg.



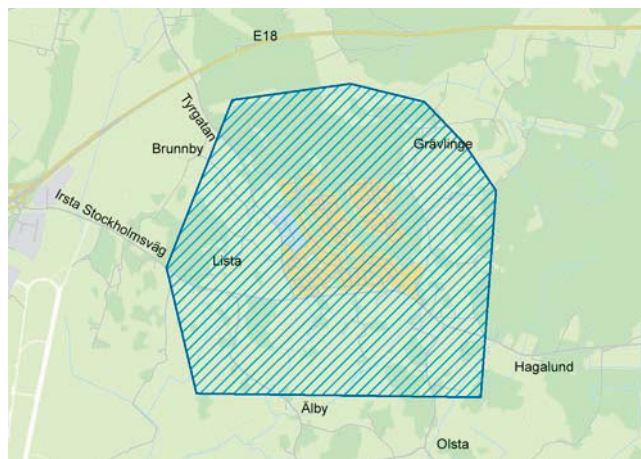
Skogen norr om Asarnas väg

Teknisk försörjning

Kapaciteten i befintligt ledningsnät för såväl vatten och avlopp som el, förbättring pågår, och bredband är tillräcklig för föreslagen utbyggnad. Resurssnåla och miljöanpassade byggnader med låg energiförbrukning ska eftersträvas. Värmeförsörjningen löses individuellt eller i grupp. Någon utbyggnad av fjärrvärmenätet från centralorten till Irsta planeras inte. Om den nya bebyggelsen ska anslutas till fjärrvärme blir det från en lokal anläggning lämpligen placerad i anslutning till den nya skolan.

Ny bebyggelse i Irstas omland

Bebyggelsetrycket i Irstas omland är stort. Inom det område som omfattas av planprogrammet ska byggande föregås av detaljplan. Även i närområdet kring Irsta, inom den sk randzonen, ska byggande normalt föregås av detaljplan. Enstaka ny byggnad kan tillåtas inom gångavstånd till kollektivtrafik.



Randzon kring Irsta

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Utbyggnaden av Irsta kommer att ske etappvis och detaljplaner upprättas för lämpliga delområden. De första bostäderna byggs i anslutning till den nya skolan. En sådan lokalisering möjliggör en eventuell anslutning till en lokal fjärrvärme-panna placerad i anslutning till den nya skolan.

Omgestaltning av Irsta Stockholmsväg inklusive säkra passager och komplettering av gång- och cykelvägnätet görs i samband med den första utbyggnadsetappen. Gång- och cykelvägen på södra sidan av Irsta Stockholmsväg byggs ut i samband med att Gäddeholmsvägen byggs. Planering och byggnation bör ske i samverkan mellan staden, vägverket och exploatören. Medel för gång- och cykeltunnel under Irsta Stockholmsväg har tagits med i tekniska nämndens investeringsbudget för 2008-2011 (delfinansiering).

Utbyggnaden förutsätter att ett samarbetsavtal, som reglerar frågor som rör skola, gång- och cykelväg, tunnel, inriktning på bebyggelsen och upplåtelseformer, tecknas mellan staden och markägaren innan detaljplanearbetet påbörjas.

Detaljplanearbetet för den första etappen inklusive skolan kan påbörjas under våren 2009, vilket innebär att första inflyttning och öppnande av skolan är tänkbar tidigast våren 2011.

Föreslagen komplettering av bebyggelsen vid Ullvigatan respektive öster om församlingshemmet är möjlig att genomföra oberoende av utbyggnaden i söder.

Föreslagen bebyggelse i norr kan bli aktuell först när kollektivtrafikförsörjning av denna del av Irsta kan ordnas. Risker för bullerstörningar från skolflyget ska också beaktas i den fortsatta planeringen.

PLANPROGRAMMETS KONSEKVENSER

Hållbar utveckling av staden

En hållbar utveckling av staden bygger på ett samspel mellan ekonomiska, ekologiska, sociala och kulturella aspekter. God fysisk planering är ett verktyg för att skapa ett hållbart samhälle. De riktlinjer för planeringen som finns i översiktsplanen för Västerås tätort ska tillämpas även vid planeringen av Irsta. Riktlinjerna har ofta ”bäring” på flera hållbarhetsaspekter.

Planprogrammets genomförande har bedömts kunna ge en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11 § miljöbalken. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken har därför upprättats (Miljökonsekvensbeskrivning för planprogram för Irsta, 2008-06-10, Grontmij AB). Den bearbetning av planprogrammet som gjorts efter byggnadsnämndens beslut i juni bedöms inte innebära så stora förändringar att slutsatserna i MKB:n förändras. Detta beskrivs i en särskild PM, daterad 2008-10-13, som bifogas MKB:n.

MKB:n beskriver de viktigaste miljöaspekterna vid genomförandet av planprogrammet och berör därvid främst ekologiska och kulturella aspekter på hållbarhet. En sammanfattning finns under rubriken ”Miljökonsekvensbeskrivning” nedan. Planens konsekvenser med hänsyn till ekonomisk och social hållbarhet beskrivs under rubriken ”Övriga hållbarhetsaspekter”.

Miljökonsekvensbeskrivning

De viktigaste miljöaspekterna vid genomförande av planprogrammet bedöms vara:

- resurshushållning
- påverkan på fornlämningar
- omvandling av öppet jordbrukslandskap till tätortsbebyggelse
- buller från flygplan och vägtrafik
- buller och damm från torksilos
- påverkan på klimat genom ökat trafikarbete
- geotekniska förutsättningar för grundläggning av byggnader mm
- byggskedet

Genomförande av planprogrammet bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan under förutsättning att föreslagna åtgärder genomförs.

Miljöaspekter som bör utredas vidare i kommande detaljplanearbete, men som inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan:

- kompletteringar till gjord översiktlig geoteknisk undersökning
- påverkan från spannmålstorken på Ullvi gård på omgivningen med avseende på buller och dammning belyses ytterligare. Om det därefter behövs bör en fortsatt utredning i syfte att visa på lämpliga skyddsåtgärder göras
- fortsatta utredningar med avseende på fornlämningar genomförs och åtgärder fastställas

Sammantaget bedöms föreslagen bebyggelse i Irsta stämma väl överens med Västerås stads mål att samhällsplaneringen skall ske med respekt för det kulturella arvet och att det som redan finns av samhälls- och bebyggelse resurser ska tas tillvara. Den sammanvägda bedömningen är att målen om sammanhållen bebyggelse, tillgänglighet till kollektivtrafik och tillgång till strövområden motiverar att jordbruksmark i begränsad omfattning tas i anspråk för bebyggelse.

Övriga hållbarhetsaspekter

Ekonomisk hållbarhet

Ekonomisk hållbarhet handlar om hushållning med resurser - naturresurser och de samhälls- och bebyggelse resurser som finns i den redan byggda miljön - och också om konkurrenskraft. Planen tillgodoser en del av den stora efterfrågan på småhus som finns i Västerås, vilket är positivt för stadens attraktivitet. Planen innebär inga stora investeringar för utbyggnad av vägar och teknisk försörjning, eftersom befintligt vägnät och befintlig ledningskapacitet kan nyttjas. De investeringar i huvudvägnätet som erfordras rör omgestaltning av Irsta Stockholmsväg med bland annat cirkulationsplats, belysning, säkra passager (bland annat en gång- och cykeltunnel) samt komplettering av gång- och cykelvägnätet. Nybyggnad av skola och förskola/skolor är en förutsättning för planens genomförande och innebär att investeringar krävs.

För de som flyttar in i den nya bebyggelsen kommer transporter mellan staden och bostaden att bli en ekonomisk faktor med avseende på resor såväl till arbetsplatser som service. Positivt är dock att skola finns i orten, att avståndet till Hälla handelsområde är endast drygt 4 km, att separat cykelbana in till staden samt möjligheter att resa kollektivt finns.

Social hållbarhet

Social hållbarhet handlar bland annat om att skapa förutsättningar för att människors vardagsliv ska fungera och att främja och stimulera till aktiviteter och social samvaro.

Med inslag av flerbostadshus/seniorboende i Irsta ges förutsättningar för en åldermässigt blandad befolkning.

En utbyggnad med etapper av måttlig omfattning i en sammanhållen bebyggelsestruktur ger förutsättningar för social samvaro och att ortens identitet bibehålls.

Nya bostäder med hiss i ett utpräglat villaområde ökar möjligheterna för äldre att bo kvar i sin närmiljö. Tillkapandet av lägenheter ger också unga möjlighet att bo kvar på orten.

Huvuddelen av den nya bebyggelsen ligger inom 500 m från gata som trafikeras av buss. Tillgängligheten till kollektivtrafik bedöms därför vara god.

Planen innebär att möjligheterna till rekreation och friluftsliv är fortsatt goda.

Ombyggnad av Irsta Stockholmsväg och tillskapande av trafiksäkra passager är en förutsättning för trygghet och säkerhet för alla trafikantgrupper.

Ekologisk och kulturell hållbarhet behandlas under rubriken ”Miljökonsekvensbeskrivning” ovan.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Irsta är ett villasamhälle med ca 2500 invånare. Orten är belägen ca 9 km öster om Västerås centrum.

Tätorten, som från början hette Ullvi, är ett resultat av 1952 års kommunindelningsreform då Irsta tillsammans med Kärbo, Ängsö, Kungsåra och Björksta sammanfördes till en kommun. I de nybildade kommuner där det inte fanns någon egentlig tätort som kunde tjäna som kommunens serviceort satsade man på att bygga sådana. Så etablerades orten Ullvi i anslutning till Irsta kyrkby med ny villabebyggelse, ett par hyreshus och en ny skola. Folkmängden växte kraftigt och under 1960-talet fördubblades antalet invånare. I mitten av 1960-talet köpte ASEA mark för att tillgodose behovet av bostäder för sin personal. ”Asea-områdena” byggdes ut på 1970-talet. Då fanns här livsmedelsaffär, post, bank, distriktsköterska och bibliotek. Ett område i väster byggdes ut på 1980-talet och det senaste tillskotten är några mindre flerbostadshus längst i öster samt villabebyggelse norr om Asarnas väg. Orten fick namnet Irsta 1987.

Bebyggelse

Irsta domineras av småhusbebyggelse, huvudsakligen med äganderätt. I sydost i närheten av Irstaskolan finns ett par grupper med mindre flerbostadshus med sammanlagt ett hundratal lägenheter i bostads- respektive hyresrätt. I den nordvästra delen finns ett mindre industriområde.

Service och verksamheter

De mötesplatser som finns i samhället är koncentrerade till den sydöstra delen av orten. Där finns skolan, som inrymmer bibliotek samt idrottshall, fotbollsplan, motionsspår, kyrka med församlingshem, bygdegård, distriktsköterska och barnvårdscentral, en bensinstation med en mindre butik för dagligvaror samt pizzeria. Här finns också en återvinningsstation.

Irstaskolan har elever från förskoleklass till åk 9. Skolans upptagningsområde är såväl Irsta tätort som omland. Skolan har på sikt ingen kapacitet för fler elever. Framtida befolkningsökning i

Gäddeholm, i Harkie-Kärbo och på landsbygden i övrigt i den östra kommundelen ger tillsammans med föreslagen utbyggnad i Irsta behov av en ny tvåparallellig F-6-skola.

Det finns relativt få arbetstillfällen i Irsta. I nordväst finns ett mindre industriområde med ett femtontal små industriföretag. I övrigt finns arbetstillfällen huvudsakligen i skola och förskolor.

Trafik

Huvudvägnät

Idag ligger bebyggelsen samlad norr om Irsta Stockholmsväg och öster om Tyrgatan. I samband med att E18 byggdes ut minskade trafiken på Irsta Stockholmsväg kraftigt, men vägen har fortfarande en funktion som omledningsväg i samband med olyckor eller andra hinder på E18. Omledning sker ca 1-2 gånger per månad enligt Vägverkets statistik.

Trafikflödet på Irsta Stockholmsväg väster om Tyrgatan är 6500 fordon/dygn, varav 6% tung trafik (2007). Vid Irsta kyrka är trafikflödet 4400 fordon/dygn (2007). Hastigheten är idag begränsad till 50 km/tim förbi korsningen med Sveaborgsvägen, i övrigt gäller 70 km/tim. Separat cykelbana finns från Hälla till Tyrgatan och från Sveaborgsgatan till kyrkan. Däremellan är cykeltrafiken hänvisad till det lokala gatunätet.

Trafikflödet på Tyrgatan är 2900 fordon/dygn, varav 4% tung trafik (2007).

Kollektivtrafik

Stadsbusslinje 16 trafikerar Irsta Stockholmsväg vardagar fram till kl 19. Hållplatser finns vid Irsta kyrka, Irstaskolan, Irstamacken och Ymergatan. Kvällar och helger upprätthålls trafiken av Upplands Lokaltrafik, linje 804.

Tidigare gick bussen på Sveaborgsvägen. Fördelen med denna sträckning är något kortare gångavstånd från de norra områdena och en tryggare hållplatsmiljö. Nackdelen är bullerstörningar för de boende vid Sveaborgsvägen samt att buss 804 kvällar och helger inte kör den vägen, vilket kan innebära oklarheter för de resande.

Landskap

Irsta socken har det för Mälardalen karaktäristiska herrgårdslandskapet. Här finns stora gårdar som Hagbyholm, Brunnby och Gäddeholm. Odlingsrösen, kuperade holmar och ängsmark delar upp åkerjordarna.

Irsta byggdes i skogsmark, och är omgivet av huvudsakligen brukad åkermark utom i norr där det är skogsmark. Omgivande odlingsmark ingår till stora delar i länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturvärden.

Mark

Marken i områdena söder om Irsta Stockholmsväg och Tyrgatan består av lös lera. En översiktlig geoteknisk undersökning från 1960-talet indikerar att lerdjupen kan vara relativt stora. När området öster om Tyrgatan byggdes krävdes pålning och lerdjup upp till 15 meter påträffades. En översiktlig geoteknisk utredning av området söder om Irsta Stockholmsväg genomfördes under våren 2008. Utredningen visar på lös lera med som mest 9 meters mäktighet.



Betande häst

Jordbruk

Ullvi gård söder om Irsta Stockholmsväg är ett gårdscentrum. På gården föder man upp köttdjur. Jordbrukaren arrenderar åkermark söder och väster om Irsta. Åkermarken i Mälardalen är generellt högklassig. Åkermarken söder om Irsta Stockholmsväg ingår i klass 9 av 10, enligt den klassning av åkermark som gjordes på 70-talet. Marken bedöms ha mycket goda produktionsföruttningar. Jordbruksmarken väster om Tyrgatan är också av god kvalitet.

I Lista finns ett inackorderingsstall med ett tjuvotal hästar samt ett mindre stall. Brunnby gård,

vars ägor når fram till Irsta, ägs av Hushållningssällskapet som bedriver växtodlingsförsök.

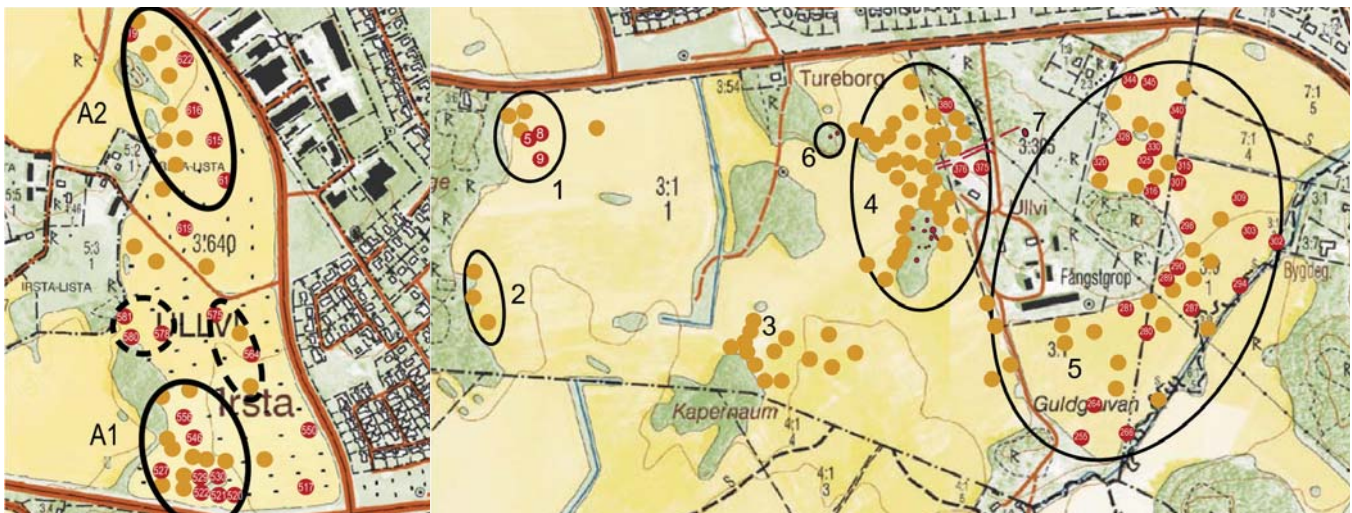
Kulturmiljö

Irstaområdet är ett mycket innehållsrikt kulturlandskap med en mängd odlingsrösen, kuperade moränholmar samt ängs- och hagmarker som delar upp åkerjordarna. Här finns flera stora gravfält och fornlämningsstätheten är ovanligt hög, vilket tillsammans med ortnamnen berättar om att här har människor varit bosatta sedan lång tid tillbaka.

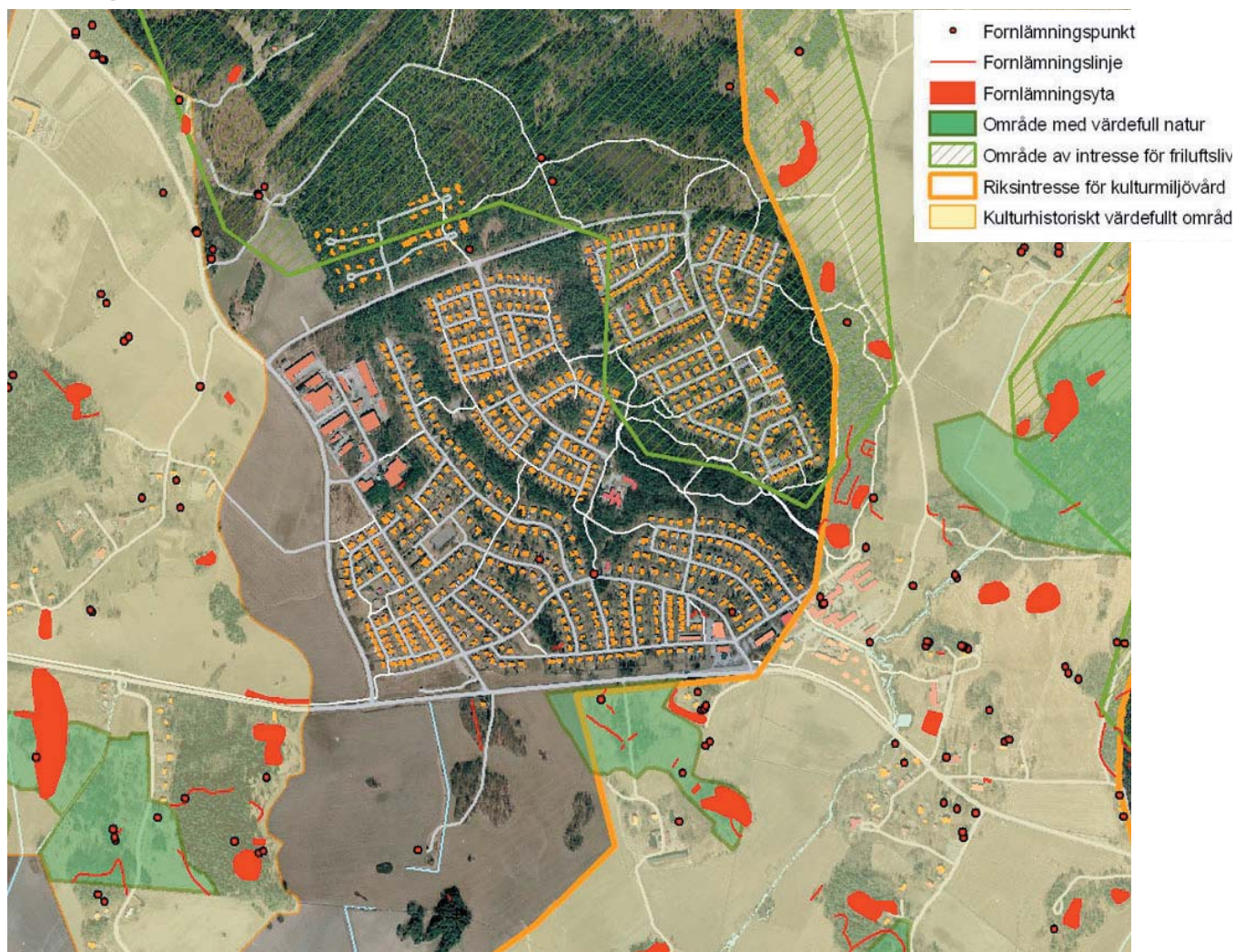
Irsta kyrka och kyrkbyn ligger avskilt från vilasamhället. Kyrkans äldsta delar är troligen från 1200-talet. Kyrkan omges av en äldre bymiljö med gårdsbebyggelse från 1700-1800-talen, rödfärgade hus med mestadels vita snickerier och röda tegeltak. Bebyggelsen i kyrkbyn är mycket viktig för miljön kring kyrkan. Vägen mellan Västerås och Stockholm, som alltid har varit en viktig vägsträckning, passerade kyrkbyn.

Såväl området kring Lista i väster som området öster och sydost om Irsta är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla områden i den kommuntäckande översiktsplanen. Det senare området är även utpekade som riksintresse för kulturmiljövård. Motiveringen är att det är en fornlämningsmiljö som speglar bronsålderns och den tidiga järnålderns landskapsutnyttjande. Här är fornlämningsförekomsten särskilt stor. Kyrkbyn ingår som en del i den samlade kulturmiljö som är av riksintresse.

Under hösten 2007 genomfördes en fornlämningsutredning i de tänkbara bebyggelseområdena söder och väster om Irsta. Den arkeologiska rapporten visar att framför allt området väster om Tyrgatan är rikt på fornlämningar. Indikationer fanns över hela området men utredningen rekommenderar att två större områden undantas från exploatering alternativt förundersöks. Området söder om Irsta Stockholmsväg innehöll endast två mindre områden med stark fornlämningsindikation. Dessa var lokaliserade huvudsakligen på höjdparter med närområden. Någon arkeologisk utredning har inte utförts inom de utpekade framtida bebyggelseområdena i norr.



Kartor som visar fornlämningsindikationer norr respektive söder om Irsta Stockholmsväg.
Gul= svag indikation, Röd=stark indikation



Karta över natur och kulturintressen

Naturmiljö

De områden med värdefull miljö som finns utpekade i den kommuntäckande översiktsplanen är koncentrerade till ängs- och hagmarkerna kring Hagbyholm och vägen mot Gäddeholm. Ett mindre område finns utpekad norr om Ullvi gård.

Skogsområdet norr om Irsta är i den kommuntäckande översiktsplanen utpekad som ett område av intresse för friluftsliv.

Under sommaren 2008 genomfördes en naturinventering och bedömning av friluftsvärdena i Irstaskogen av Calluna AB (Andersson, H. 2008. Naturinventering och bedömning av friluftsvärden. Irstaskogen, Västerås kommun 2008. Stencil.). Inventeringens syfte var att belysa allmänna natur- och rekreationsvärden. I uppdraget ingick också en fördjupad naturvärdesbedömning för den nordvästra delen av skogsområdet.

De högsta naturvärdena påträffades i det undersökta områdets västra del i en sedan länge igenväxande betesmark. I åkerkanten finns även ett par grova rönnar som är värdefulla. Utredningen rekommenderar att området sparas som naturvårdsområde.

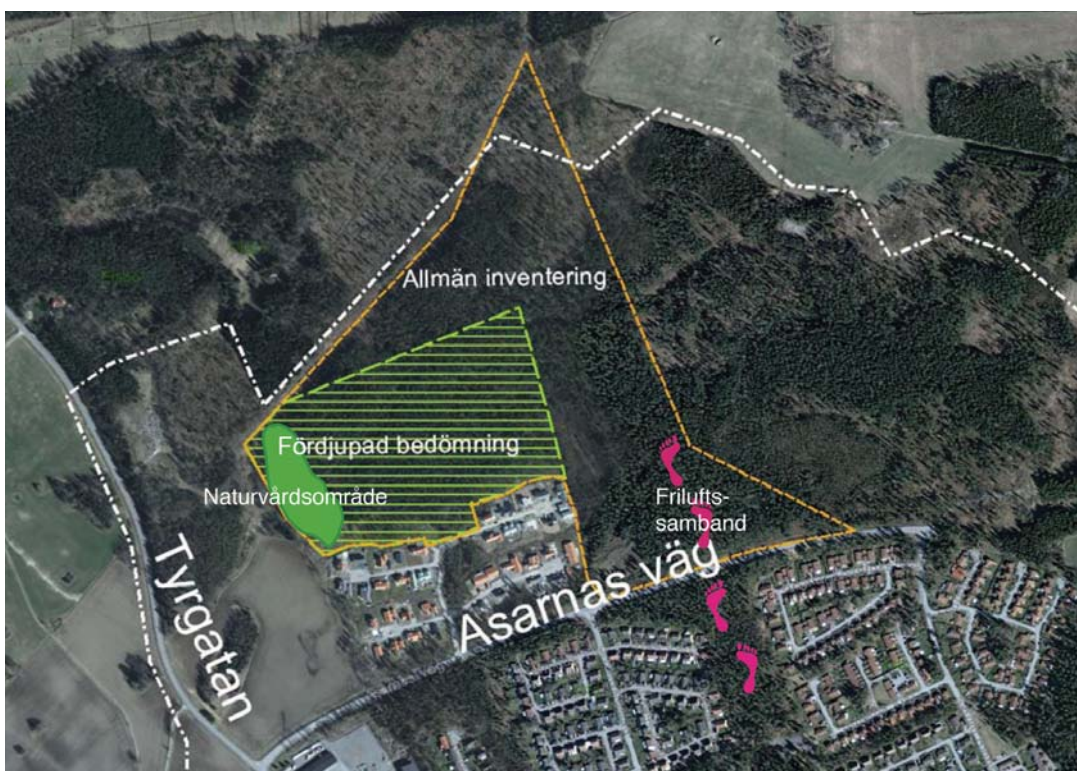
Rekreation

Irsta är huvudsakligen byggt i skogen, men omgivet av slättbygd. De skogsområden som är sparade inom och i anslutning till bebyggelsen är därför en stor tillgång för orten. Ett större sammanhängande skogsområde i den östra delen utgör samhällets stadsdelsskog. Det är ett lätt-tillgängligt naturområde som nås direkt eller via gröna stråk från flera bostadsgrupper. Här finns ett välutnyttjat belyst 2,5 km långt motionsspår. Intill skolan finns gräsplaner för fotboll mm. De äldre barnen nyttjar Klinta IP, som ligger mellan Irsta och Hälla, för fotbollsträning. Lekparker och

mindre planer för bollspel etc finns inom bostadsgrupperna och i skogsområdena som skiljer bebyggelsen åt. Anlagda parkytor saknas i stort sett.

De högsta rekreationsvärdena i skogen norr om Asarnas väg finns enligt Callunas rapport i den östra delen av det inventerade området. Skogen utgörs av besöksvänlig öppen tallskog och här finns flera stigar. Det är gott om blåbär och lingon. Hela området är intressant ur pedagogiskt perspektiv. Flera olika naturtyper kan studeras och det är lätt att hitta och studera många olika växtarter. Om stigarna förbättras på ett par ställen, informationsskyltar tas fram liksom förslag på rutter längs stigarna kan området bli mycket värdefullt för skolor, förskolor och närboende. Utredningen föreslår att skogen sparas som en grön kil sammanbunden med skogsområdet söder om Asarnas väg. En grön kil som sammanbinder naturvårdsområdet med rekreations-skogen i öster bör också sparas.

”Listarundan” – cykelvägen längs Irsta Stockholmsväg och den gamla landsvägen förbi Lista – är ett populärt promenadstråk liksom vägen förbi Brunnby gård. ”Brunnbyrundan” nyttjas även av traktens ryttare liksom skogsområdet norr om Irsta och skogen mellan Lista och Brunnby.



Naturinventering,
Calluna 2008

Markägoförhållanden

Staden äger markområden norr om Asarnas väg och väster om Tyrgatan. Övrig mark är i privat ägo.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Irsta är anslutet till centralortens ledningsnät. Befintliga ledningar mellan centralorten och Irsta har kapacitet för i storleksordningen 300 nya bostäder.

I området söder om Egilsvägen, vilket är planlagt för småindustri och hantverk, finns en pumpstation. Skyddsavståndet kring denna är 50 meter till bostäder. En utbyggnad söder om Irsta Stockholmsväg innebär sannolikt att pumpstationen flyttas, vilket kan ge andra förutsättningar för hur området kan användas.

Värme

Fjärrvärmenätet är inte utbyggt till Irsta och någon utbyggnad av centralortens ledningsnät till Irsta är för närvarande inte planerad. Idag värms skolan och 20 närliggande bostäder med en separat pannanläggning, som finns i skolan.

Stadsnät

Stadsnätet är utbyggt till Irsta och finns i anslutning till nu planerad bebyggelse. Det har kapacitet för att ansluta all ny bebyggelse.

Ei

Vattenfall ansvarar för elnätet i Irsta. Nuvarande nät klarar i princip planerat nytillskott. Förstärkning och kablifiering planeras från transformatorstationen vid Norra Ymergatan, vilket berör föreslaget bebyggelseområde.

Risker och störningar

Olycksrisker och räddningsingripanden

Riskkällor som kräver hänsynstagande vid fortsatt detaljplanering är koncentrerade till industriområdet vid Ödhumlagatan och bensinstationen vid Irsta Stockholmsväg.

Skyddsavståndet kring bensinstationen är 50 m. Närmaste räddningsstyrka finns på brandstationen i Brandthovda. Framkörningstiden från Brandthovda är mindre än 8 minuter men längre än 5 minuter. Det innebär att den enda restriktionen är

att byggnader högre än 8 våningar inte får byggas utan kompletterande brandskyddsåtgärder.

Den bebyggelse och de verksamhetslag som är aktuella medför krav på brandvattenförsörjning. Gällande kommunalt handlingsprogram ska tillämpas.

Verksamheter

Risk finns för störningar i form av buller och andra emissioner från industriområdet i nordväst.

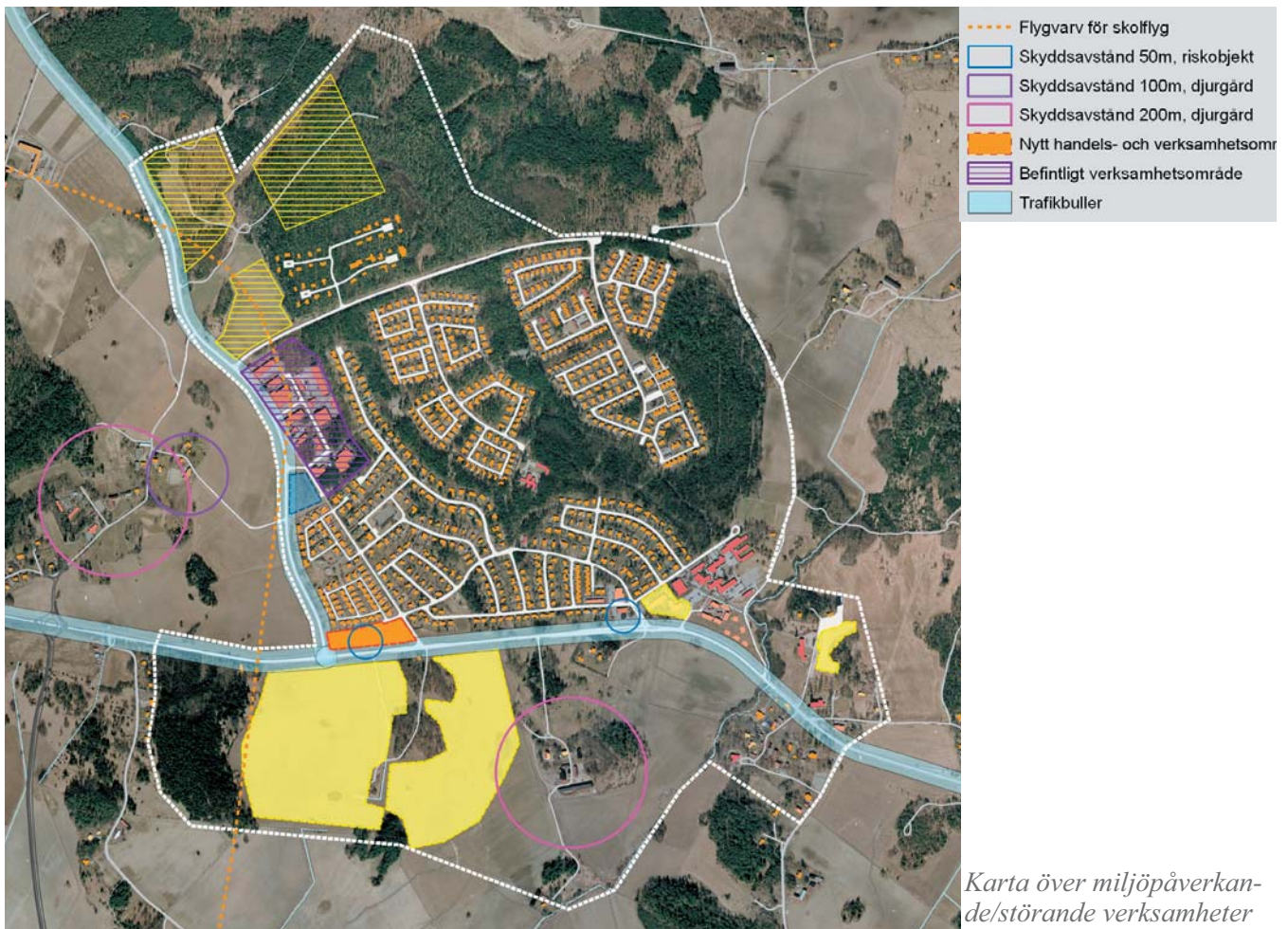
Flygtrafik

Kommunfullmäktige godkände den 2 februari 2006 en ny bullerzon kring Västerås flygplats för tillämpning i den kommunala planeringen. Irstaområdet bedöms enligt denna inte bli bullerstört av trafikflyget vid flygplatsen.

Västerås flygplats har ansökt om ändring i de villkor som rör fördelning mellan skolflyg och övrig trafik med mindre plan för att ge tillräckligt utrymme för nuvarande och framtida skolflyg. Skolflygningar genomförs i första hand i det så kallade östra trafikvarvet, en omlopps bana som sträcker sig mellan Brunnby i norr och Trådärängarna i söder. Miljödomstolen har 2008-06-27 lämnat tillstånd enligt ansökan. Domen innehåller begränsningar för när skolflygning i trafikvarv tillåts, krav om att bulleruppföljningssystem ska utarbetas, krav om att skolflygplanen inom fem år om möjligt ska ha försetts med bullerdämpande utrustning/bytts ut mot mindre bulleralstrande modeller med mera. Domen har överklagats.

Hästar och bebyggelse

En översyn av gällande rekommendationer pågår. Skyddsavståndet bedöms vara beroende av såväl hästanläggningens storlek som andra kriterier såsom gödselhantering, topografi, vindriktning med mera. Stadsbyggnadskontoret och miljö- och hälsoskyddsförvaltningen arbetar med att ta fram ett förslag till planeringsunderlag för hästar och bebyggelse att tillämpa i Västerås. För stall av den storlek som finns i Lista (20 hästar) bör skyddsavståndet vara 200 meter från bostäder, skolor o.d. till stall och gödselhantering och minst 50 meter till områden där hästar vistas. För det mindre stallet i Lista bör skyddsavståndet från bostäder vara 100 meter och från skolor och förskolor 200 meter.



Jordbruk

På Ullvi gård söder om Stockholmsvägen finns spannmålstorkar etc som kan ge upphov till störningar i form av buller. Även brukandet av åkermarken kan påverka omgivningen i form av damm, buller och lukt. Ett mindre skyddsavstånd bör hållas mellan bostadstomt och åkermark. Skyddsavståndet från gårdcentrum på Ullvi gård till bostäder, skolor o d bör vara minst 200 meter.

Bostadsefterfrågan i Irsta

Behovet av tomter för småhus i Västerås är stort. Efterfrågan på tomter i området norr om Asarnas väg, som är det senast byggda området i Irsta, var god. Den enkät till tomt- och småhusköen som gjordes 2007 visar också en relativt god efterfrågan.

Irsta domineras idag av småhusbebyggelse och det är därför viktigt att vid planering av ny bebyggelse även möta behovet av andra typer av bostäder. Särskilt ska behovet av lägenheter i bostads- eller hyresrätt för äldre, som vill sälja sina villor men fortsätta att bo kvar i Irsta, beaktas.

Bostadsefterfrågan i omlandet

Det finns ett stort bebyggelsetryck i Irstas omland, vilket bland annat visar sig i flera förhandsförfrågningar till byggnadsnämnden. Intresset för omvandling av fritidshus till helårsbostäder är också stort. Befintliga fritidshusområden i Fröholmén och Harkie-Kärbo ansluts nu till det kommunala VA-nätet och ansökningar om utökning av byggrätten har inkommit till byggnadsnämnden. Förutsättningarna för en sådan omvandling har beskrivits i utredningen "Översiktlig utredning för Harkie-Kärbo med omgivningar", som godkändes av byggnadsnämnden i maj 2006. Översiktsplanen för Gäddeholm, antagen av kommunfullmäktige i mars 2006, ger förutsättningar för ett betydande bostadstillskott i den östra kommundelen under de närmaste åren.

Vilken omfattning utbyggnaden av Gäddeholm respektive omvandlingen av befintliga fritidshusområden får och hur snabbt den kommer att ske har betydelse för behov och lokalisering av ny service som skola och förskola i Irsta.

Behov av förskolor och skolor

Pedagogiska nämndernas stab har beräknat behovet av skolor och förskolor i Irsta med omland för perioden 2010-2020.

Situationen idag

När det gäller förskolor motsvarar den kapacitet som finns idag det behov som finns.

För grundskolan F-9 (förskoleklass t.o.m år 9) är det idag brist på platser i Irsta. När det gäller år 7-9 kommer det under de närmaste åren troligen att finnas kapacitet i Skiljeboskolan för ca 100 elever. På öster finns även Viksängsskolan som är en 7-9-skola, men den skolan fylls med stor säkerhet med elever från andra delar av Västerås då deras idrottsprofil är mycket populär. Gymnasiekapacitet beräknas finnas under prognosperioden.

Bedömning av framtida behov

Befolkningsprognosen som används för att bedöma behovet av förskolor och skolor bygger på följande förutsättningar:

- Utbyggnad med 100 lägenheter per år i Gäddeholm företrädesvis småhus med byggstart 2008 och färdiga lägenheter 2010
- Utbyggnad med 55 lägenheter per år i Irsta tätort och Irsta landsbygd, 70% småhus och 30% flerfamiljshus, med byggstart 2009, färdiga lägenheter 2011
- Prognostid 2010-2020

I beräkningarna ingår tre områden, Irsta tätort, Irsta landsbygd och Gäddeholm.

Under prognosperioden är behovet av förskolor och skolor följande

- Förskolor med 24 avdelningar med plats för ca 390 barn till en kostnad av 106,2 Mkr dvs 6 förskolor med 4 avdelningar
- F-6 skolor för ca 800 elever till en kostnad av 205 Mkr dvs 3 st tvåparallelliga skolor
- Skola 7-9 för 150 elever till en kostnad av ca 42 Mkr dvs en tvåparallellig skola. Detta inkluderar inte någon idrottshall. En fullstor idrottshall på 1300 kvm kostar mellan 25-30 Mkr.

Lokalisering av skolor och förskolor

Gäddeholm står för ca två tredjedelar av befolkningsökningen och därmed av behovet av skolor

och förskolor. Om Gäddeholm skulle ses som ett eget område skulle det här behövas en förskola (4 avd) 2010 och därefter ytterligare 3-4 förskolor under prognosperioden. Under 2013-2014 skulle det krävas en tvåparallellig F-6 skola och ytterligare en skola 2019-2020.

Utgångspunkten för planeringen av Irsta är därför en ny skola och 1-2 förskolor. Det övriga behovet tillgodoses i Gäddeholm.

Mål och strategier för stadens bostadsbyggnadsplanering

Mål och strategier för stadens bostadsbyggnadsplanering har beslutats i Västerås bostadsstrategiska program 2009-2011, som antogs av kommunfullmäktige i juni 2008.

Den grundläggande inriktningen är att samhällsplaneringen i stort ska ge utrymme för att marknaden ska kunna tillgodose medborgarnas krav på att alla ska kunna leva i goda bostäder till rimliga kostnader och med god tillgänglighet. Integration på områdesnivå ska eftersträvas. Det är angeläget att bevara värdefulla bebyggelse- och naturmiljöer och vidareutveckla sådana egenskaper och förhållanden som är betydelsefulla och karaktäristiska för Västerås. I det bostadsstrategiska programmet har bl.a följande strategier lagts fast:

- Planeringen inriktas på ett varierat bostadsutbud vad gäller hustyp, storlek och upplåtelseform.
- Som komplement till nya bostadsområden bör eftersträvas en varsam förnyelse av vissa lämpliga äldre bostadsområden.
- Så långt möjligt utnyttjas resurser i såväl gator, ledningar och kommunal service som befintliga byggnader.
- Större exploateringar koncentreras till ett mindre antal områden med god geografisk spridning i närheten av arbetsplatsområden och utformas för att minska behovet av transporter samt ge möjlighet för kollektivtrafikutbud.
- Prioritering sker av målarnära och centrala objekt där efterfrågan är god och sk flyttkedjor kan utvecklas, samt av objekt som är väl försörjda med kollektivtrafik och därmed lätt-tillgängliga för bl a pendlare.
- Långsiktigt hållbara lösningar eftersträvas, bland annat i form av fokus på energieffektivitet, i enlighet med energiplanens mål.

ARBETSFORMER OCH REFERENSGRUPPER

Arbetet med planprogrammet har bedrivits i projektform med deltagare från berörda förvaltningar och bolag:

Projektgrupp:

Mona Fors, fastighetskontoret
Helena Kihlén, tekniska nämndens stab
Jan Melander, kultur-, idrotts- och fritidsnämndens stab
Martin Katzman, miljö- och hälsoskyddsförvaltningen
Tommy Lindqvist, sociala nämndernas stab
Thomas Lund, pedagogiska nämndernas stab
Karl-Gunnar Andersson, Mälarenergi AB
Anders Brunzell, bygglov- och tillsynsavdelningen, stadsbyggnadskontoret
Mikael Alm, Vägverket

Styrgrupp:

Björn Dahlberg, stadsledningskontoret (ordf)
Lotta Lindstam, stadsbyggnadskontoret
Lennart Gustafsson, stadsbyggnadskontoret
Thomas Forsberg, miljö- och hälsoskyddsförvaltningen
Kersin Enaeus, fastighetskontoret
Anders Ekstrand, fastighetskontoret
Hans Näslund, tekniska nämndens stab
Eva Cederberg, pedagogiska nämndernas stab
Lennart Fasth, kultur-, idrotts- och fritidsnämndens stab
Karl-Gunnar Andersson, Mälarenergi AB
Solveig Sandberg, stadsledningskontoret
Jahn Lindal, stadsledningskontoret.

Projektansvariga:

Stadsbyggnadskontoret genom Lennart Gustafsson, Helena Hansson och Ingrid Legrell Crona.

Under arbetets gång har kontakter tagits med föreningar och sammanslutningar i Irsta; Irsta hembygdsförening, Irsta bygdegårdsförening, PRO Irsta-Kungsåra, Irsta IF, Irsta HF Ungdom, samfällighetsföreningar samt elevrådet Irstaskolan.

PLANPROGRAM FÖR IRSTA

**För mer information om planprogrammet kontakta
Stadsbyggnadskontoret, Planavdelningen
Ingrid Legrell Crona, 021-39 15 58
Helena Hansson, 021-39 23 68**