

# HÅLLBARHETSBEDÖMNING



Eskilstuna  
kommun

| **SPACESCAPE** |

Hållbarhetsbedömning av Eskilstuna kommuns  
revidering av översiktsplanen

Samrådsversion maj 2019

# SAMMANFATTNING

---

Eskilstuna kommun genomför en revidering av den kommunala översiktsplanen. Enligt miljöbalken ska alltid kommunala planer som kan antas ha en betydande miljöpåverkan miljöbedömas. Revideringen av översiktsplanen är en sådan plan.

Eskilstuna kommun har valt att göra en bredare konsekvensbeskrivning, och bedöma planens förutsättningar att bidra till en hållbar utveckling. Förutom de miljömässiga konsekvenserna bedöms också konsekvenserna för social och ekonomisk hållbarhet. Denna hållbarhetsbedömning tar bara upp de konsekvenser som bedömts ha stor betydelse för hållbar utveckling. Bedömningen sker utifrån nationella och globala mål kopplade till hållbar utveckling.

Hållbarhetsbedömningen är uppdelad i sju teman:

- Klimatpåverkan och resurshushållning
- Naturmiljö och grönstruktur
- Vatten och klimatanpassning
- Kulturmiljö och landskap
- Hälsa och livskvalitet
- Jämlikhet och social integration
- Samhällsekonomi och arbetsmarknad

Förutom konsekvenserna av den reviderade översiktsplanen, har också konsekvenser av två alternativa utvecklingsriktningar bedömts. Alternativen har funnits med som möjliga inriktningar i översiktsplanen, men har under processen valts bort till förmån för det nu aktuella planförslaget. Ett alternativ, här kallat *Kompakt landsbygdsutveckling*, har ett större fokus på utveckling längs stråk och i serviceorter på landsbygden. Det andra alternativet, *Utvecklad flygplats*, innebär att Kjula flygplats blir en internationell flygplats i storlek med Landvetter, och att en betydande del av den kommande bebyggelsen lokaliseras till tätorterna kring flygplatsen.

Bedömningen visar att planförslaget bidrar till en hållbar utveckling i högre grad än de alternativa utvecklingsriktningarna, och även jämfört med nollalternativet, det vill säga ett scenario där översiktsplanen inte revideras. Huvudinriktningen om att koncentrera bebyggelse och förtäta sparar värdefull mark och skapar förutsättningar för mer hållbara transporter och mer attraktiva städer och tätorter.

Även om planen bidrar till en mer hållbar utveckling än alternativen behöver vissa delar utvecklas för att uppnå globala och nationella hållbarhetsmål. För att klara kommunens egna mål om större andel hållbara transporter, och dessutom undvika att biltrafiken ökar på grund av en ökande befolkning, behövs troligtvis fler och skarpare åtgärder. Planförslaget har ambitioner om att utveckla mer attraktiva stads- och tätortsmiljöer, men här kan ställningstaganden kring framförallt tillgång till parker och grönytor utvecklas. En växande kommun förändras. För att skapa bättre förutsättningar att bevara värdefulla kulturmiljöer behöver fördjupningar av översiktsplanen eller andra strategiska planer tas fram för de tre riksintresseområdena för kulturmiljön Kafjärden, Eskilstuna stad och Torshälla stad. De strategiska planerna bör ta ett helhetsgrepp på utvecklingen vad gäller lägen för ny bebyggelse och gestaltungsprinciper.

# INNEHÅLL

---

Sammanfattning.....	02	<b>STUDERADE ALTERNATIV</b>	<b>34</b>
Innehåll .....	1	Kompakt landsbygdsutveckling.....	35
<b>INLEDNING</b>	<b>2</b>	Bostadsutveckling vid flygplatsen.....	38
Bakgrund och metod .....	3	<b>SAMLAD BEDÖMNING</b>	<b>41</b>
Avgränsning.....	6	Samlad bedömning av planen.....	42
Nollalternativ .....	7	Sammanfattande tabell.....	47
Översiktsplanens huvuddrag.....	8		
<b>KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET</b>	<b>10</b>		
Klimatpåverkan och resurshushållning.....	11		
Naturmiljö och grönstruktur.....	15		
Vatten och klimatanpassning .....	18		
Kulturmiljö och landskap.....	20		
Hälsa och livskvalitet.....	23		
Jämlikhet och social integration.....	27		
Samhällsekonomi och arbetsmarknad.....	30		

## MEDVERKANDE SPACESCAPE

Helena Lundin Kleberg

Alexander Ståhle

Sofia Masrour

## PROJEKTLEDARE ESKILSTUNA KOMMUN

Pernilla Lindström

Magdalena Lindfeldt

## ARBETSGRUPP ESKILSTUNA KOMMUN

Kristina Nyström, strateg KLK

Emina Jusic, Miljöinspektör

Karl Tuikkanen, Projektledare stadsbyggnadsförvaltningen

Eivor Rudin, Landskapsarkitekt

Anna Götzlinger, Stadsantikvarie

Johan Forsberg, Kommunbiolog

**INLEDNING**



# BAKGRUND OCH METOD

En kommun ska enligt 6 kap.11 § i miljöbalken genomföra en miljöbedömning av planer. Om planen antas innebära en betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Revideringen av Eskilstunas översiktsplanen omfattas av det kravet. Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Eskilstuna kommun har utvidgat miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning vilket innebär att översiktsplanen även bedömts utifrån de sociala och ekonomiska förutsättningarna för en hållbar utveckling inom kommunen, regionen och globalt.

## BEDÖMNINGSPROCESS

Hållbarhetsbedömningen har genomförts integrerat med översiktsplanarbetet. Avgränsning och bedömningar har genomförts tillsammans med kommunala tjänstepersoner inom flera olika expertområden.

## BEDÖMNINGSKRITERIER

Planförslaget bedöms utifrån hur konsekvenserna bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Begreppet hållbar utveckling formulerades 1987 i den så kallade Brundtland-rapporten och beskrivs där som *”En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”*

**”En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”**

HÅLLBAR UTVECKLING ENLIGT DEFINITIONEN I BRUNDTLAND-RAPPORTEN 1987

FN:s Agenda 2030 som antogs 2015 är en agenda för att nå ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Här ingår också 17 globala mål. I Sverige har regeringen tillsatt Agenda 2030-delegationen för att stödja genomförandet av de globala målen för hållbar utveckling, och i det genomförandet har kommunerna en viktig roll, inte minst genom planering. De globala målen ligger i stora delar i linje med flera nationella mål, bland annat folkhälsomål, nationella miljö kvalitetsmål och klimatmål.

I denna hållbarhetsbedömning bedöms konsekvenserna utifrån ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt perspektiv. Framförallt nationella målsystem har använts som bedömningskriterier, men FN:s globala mål har också varit viktiga på ett övergripande plan.



FN:S GLOBALA MÅL FÖR HÅLLBAR UTVECKLING

De 16 nationella miljö kvalitetsmålen är det nationella genomförandet av den *miljömässiga* dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. 13 av de 16 miljömålen har varit relevanta i bedömningen av översiktsplanen.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

För bedömningen av den miljömässiga hållbarheten har även klimatmålen varit viktiga. Klimatmålen innebär bland annat att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

En *socialt* hållbar samhällsutveckling har många olika tolkningar. Boverket definierar socialt hållbar stadsutveckling som ”en utveckling av staden mot ökad integration och minskad boendesegregation”. Folkhälsomyndigheten beskriver ett socialt hållbart samhälle som ett ”jämnt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen”.

**”Ett socialt hållbart samhälle är ett jämnt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen”.**

FOLKHÄLSOMYNDIGHETENS DEFINITION AV ETT SOCIALT HÅLLBART SAMHÄLLE



1. BEGRÄNSAD KLIMATPÅVERKAN
2. FRISK LUFT
3. BARA NATURLIG FÖRSURNING
4. GIFTFRI MILJÖ
5. (SKYDDANDE OZONSKIKT)
6. SÄKER STRÅLMILJÖ
7. INGEN ÖVERGÖDNING
8. LEVANDE SJÖAR OCH VATTENDRAG
9. GRUNDVATTEN AV GOD KVALITET
10. (HAV I BALANS SAMT LEVANDE KUST OCH SKÄRGÅRD)
11. MYLLRANDE VÅTMARKER
12. LEVANDE SKOGAR
13. ETT RIKT ODLINGSLANDSKAP
14. (STORSLAGEN FJÄLLMILJÖ)
15. GOD BEBYGGD MILJÖ
16. ETT RIKT VÄXT- OCH DJURLIV

#### DE SVENSKA MILJÖKVALITETSMÅLEN

Mål inom parentes har haft mindre betydelse i denna hållbarhetsbedömning

I den sociala dimensionen av hållbar utveckling ingår också kulturella aspekter. För bedömning av den sociala hållbarheten har de åtta nationella folkhälsomålen varit viktiga, framförallt målområdet *Boende och närmiljö*. Även miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* har varit viktigt, liksom de nationella målen för kulturmiljöarbetet och de jämställdhetspolitiska målen, framförallt målet om jämställd hälsa.

---

**”Hur städer och bostadsområden är utformade påverkar [...] hur man arbetar, lever, umgås och förflyttar sig, vilket i sin tur påverkar människors hälsa. ”**

---

#### BESKRIVNING FRÅN MÅLOMRÅDET BOENDE OCH NÄRMILJÖ

Ur Regeringens proposition 2017/18:249 God och jämlik hälsa – en utvecklad folkhälsopolitik

---

**”Det statliga kulturmiljöarbetet ska främja:**

- ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas,
- människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön,
- ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser, samt
- en helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen”

---

#### DE FYRA NATIONELLA MÅLEN FÖR KULTURMILJÖARBETET

Målen ska styra de statliga insatserna på kulturmiljöområdet, men de ska även kunna vägleda politiken i kommuner och landsting.

Bedömningen av de *ekonomiska* konsekvenserna för hållbar utveckling görs i förhållande till regeringens mål för näringspolitiken, vilket är att ”stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag.” Konsekvensbedömningen ser i första hand till näringsliv och arbetsmarknad inom Eskilstuna kommun. Eskilstuna kommuns strategi Effektiv organisation, med perspektivet ”Stabil ekonomi” har också varit en viktig bedömningsgrund.

Relevant är också det övergripande transportpolitiska målet som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

---

**”Perspektivet stabil ekonomi omfattar åtgärder för att säkerställa en ekonomi i balans. Effektivt resursutnyttjande och en god verksamhetsstyrning ger en stabil ekonomi.”**

---

#### STABIL EKONOMI I ESKILSTUNA KOMMUNS STYRSYSTEM

# AVGRÄNSNING

---

Den sakliga, geografiska och tidsmässiga avgränsningen för hållbarhetsbedömningen har tagits fram i samråd med Länsstyrelsen.

## SAKLIG AVGRÄNSNING

Enligt lagstiftningen (miljöbalken 6 kapitlet 13 §) ska en strategisk miljöbedömning avgränsas till den mest betydelsefulla påverkan på människa och miljö som planens genomförande kan antas medföra. Det betyder att det inte är samtliga konsekvenser som beskrivs.

I denna hållbarhetsbedömning bedöms konsekvenserna inom sju teman:

- Klimatpåverkan och resurshushållning
- Naturmiljö och grönstruktur
- Klimatanpassning och vatten
- Kulturmiljö och landskap
- Hälsa och livskvalitet
- Jämlikhet och social integration
- Samhällsekonomi och arbetsmarknad

De sju temana täcker något överlappande in samtliga tre hållbarhetsdimensioner: ekologiska, sociala och ekonomiska.

## GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Hållbarhetsbedömningen avser framförallt konsekvenser inom Eskilstuna kommuns administrativa gränser. För vissa frågor gäller dock ett regionalt, nationellt eller globalt perspektiv.

## TIDSMÄSSIG AVGRÄNSNING

Översiktsplanens målbild är 2030 med utblick mot 2050. Den tidsmässiga avgränsningen för hållbarhetsbedömningen är framförallt 2050. Vissa konsekvenser har naturligen påverkan ännu längre fram i tiden.

- 
- Klimatpåverkan och resurshushållning
  - Naturmiljö och grönstruktur
  - Klimatanpassning och vatten
  - Kulturmiljö och landskap
  - Hälsa och livskvalitet
  - Jämlikhet och social integration
  - Samhällsekonomi och arbetsmarknad
- 

HÅLLBARHETSBEDÖMNINGENS SJU TEMAN

# NOLLALTERNATIV

---

För att förstå konsekvenserna av planförslaget behöver det jämföras med vad som händer om planen *inte* genomförs, vilket kallas nollalternativ. Bedömningen av planförslaget bygger alltså inte på en jämförelse med om *inget händer*. Nollalternativet innebär att kommunens översiktsplan inte revideras och nuvarande översiktsplan fortsätter att gälla. Det innebär att översiktsplanen med tiden blir allt mer inaktuell. Det ger sämre vägledning för både planerare och byggaktörer, och det blir det svårt att ta ett helhetsgrepp på planeringen. Satsningar på infrastruktur och samhällsservice som skapar nya lägen för bostäder kan tänkas utebli eller bli fellokaliserade. Istället kan bostäder tillkomma där det är möjligt utan större samhälleliga satsningar: som komplettering till befintlig bebyggelse, på jordbruksmark i städernas utkanter och punktvis på landsbygden. Bristen på helhetssyn gör att befintliga områden kompletteras med några hus i taget, utan möjlighet att se vilka långsiktiga konsekvenser det får. Det kan i sin tur innebära att viktig samhällsservice inte byggs ut i samma takt, eller att mark för strategiska funktioner som till exempel dagvattenhantering eller rekreationsområden byggs bort.

I nollalternativet ligger TGOJ-banan kvar i befintligt läge och satsningen på dubbelspår på Svealandsbanan uteblir.

Bristen på tydlig styrning av byggandet, i kombination med att nuvarande översiktsplan tar höjd för färre bostäder gör att utbyggnaden går långsammare och kommunens sociala och ekonomiska utveckling begränsas.

# ÖVERSIKTSPLANENS HUVUDDRAG

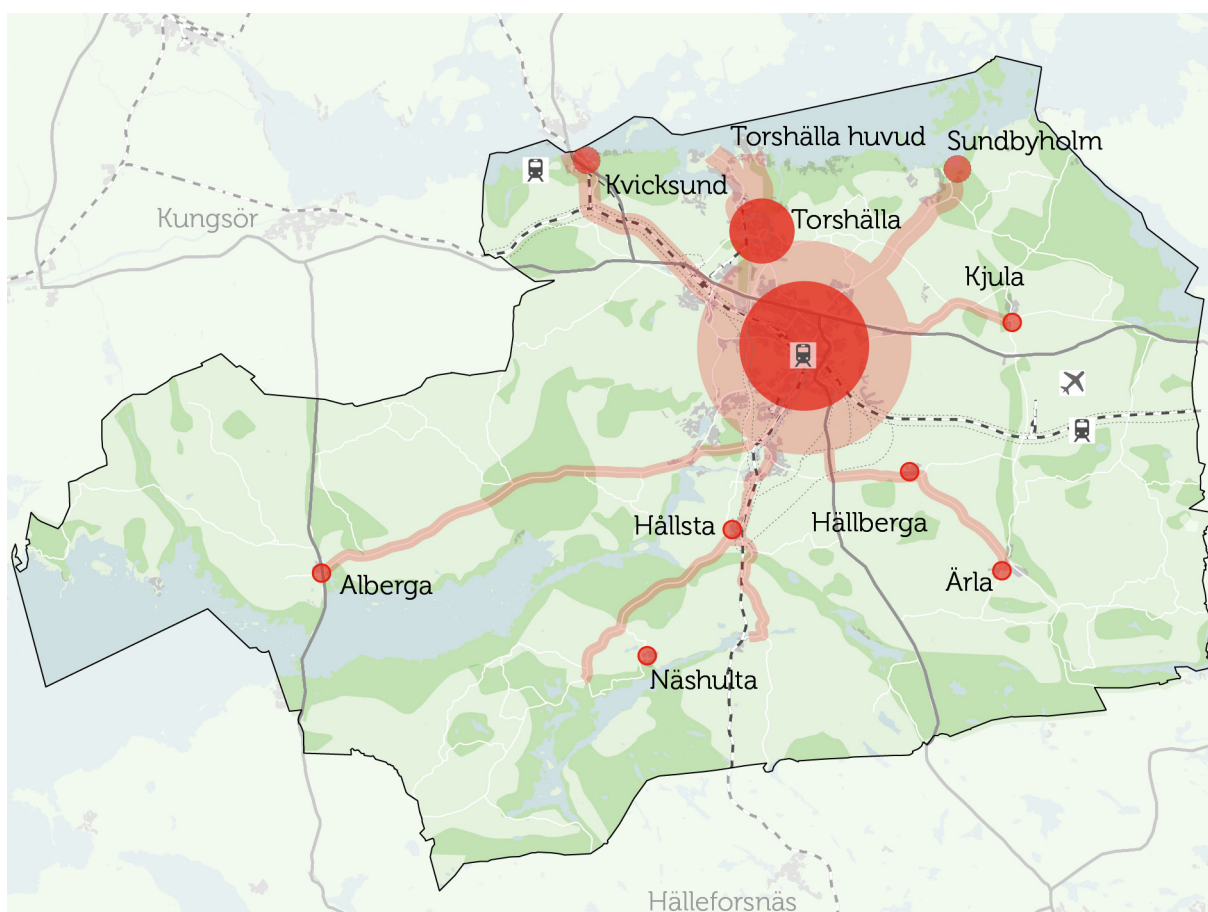
Översiktsplanen är kommunens långsiktiga avsiktsförklaring för den fysiska miljön och är en vision för den framtida utvecklingen. Planen ska ge vägledning för beslut om användningen av mark- och vattenområden och för hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Översiktsplanen är ett viktigt underlag vid till exempel prövning av detaljplaner och bygglov.

I planförslaget finns beredskap för att bygga 15 000 nya bostäder och 18 000 nya arbetstillfällen till 2030. Det ger möjlighet för 130 000 invånare 2030.

Huvudprincipen för Eskilstunas fysiska planering är att växa genom att koncentrera bebyggelse i strategiska lägen för att därmed stärka serviceunderlag, utnyttja infrastruktur bättre, utveckla kollektivtrafiken och skapa en mer stadsmässig bebyggelsestruktur. Genom att blanda olika funktioner vill kommunen skapa en mer levande och integrerad stad. Parker och grönområden med hög kvalitet är viktiga i en förtätad stad.

Centrala zoner kring stadskärnorna prioriteras för bebyggelse: 5 kilometer kring Eskilstuna och 1,5 kilometer kring Torshälla. I Eskilstuna prioriteras särskilt bebyggelse inom 3 km från stadskärnan. Prioriterade noder pekas också ut för bebyggelse: Kvikksund, Sundbyholm och Torshälla, inklusive Torshälla huvud. Därefter prioriteras bebyggelse i utpekade serviceorter (Ärla, Alberga, Hållsta, Hållberga, Kjula samt Näshulta) och utmed prioriterade stråk. Stråken är indelade i primära stråk till prioriterade noder och sekundära stråk till serviceorter.

Den övergripande principen för grönstrukturen handlar om att bevara områden och stråk med betydelse för ekosystemtjänster som biologisk mångfald, klimatanpassning och rekreation. Människor ska ha tillgång till grönområden i vardagen, både genom parker, grönområden och stråk i närmiljön, och naturområden på ströv- och cykelavstånd. Vid behov skapas nya parker och grönområden och tillgänglighet till naturområden stärks.



STRUKTURBILD FÖR ÖVERSIKTSPLANEN



Planförslaget prioriterar hållbara transporter: gång, cykel- och kollektivtrafik.

Dubbelspår föreslås på Svealandsbanan mellan Eskilstuna C och Gunnarskäl västerut och mellan Eskilstuna C och Härad österut. Detta för att knyta ihop befintliga delar av dubbelspår, för att på så vis öka kapaciteten, robustheten och punktligheten i järnvägssystemet. En ny sträckning föreslås mellan Gunnarskäl och Kvicksund för att minska restiden till Västerås och nå Fyra Mälarstädernas mål om en restid på 20 minuter. Andelen godstransporter på järnväg ska öka.

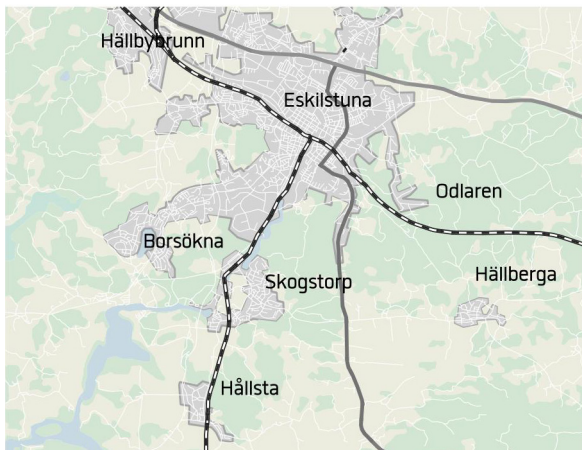
Resecentrum utvecklas till en mer attraktiv och tillgänglig bytespunkt mellan olika färdmedel.

Kjula flygplats föreslås utvecklas till en internationell flygplats med 5–7 miljoner resenärer årligen, vilket motsvarar Landvetter flygplats. Utvecklingen sker inom flygplatsens nuvarande miljötillstånd. Flygplatsen utvecklas med privata medel. Ett tågstopp på Svealandsbanan byggs vid flygplatsen.

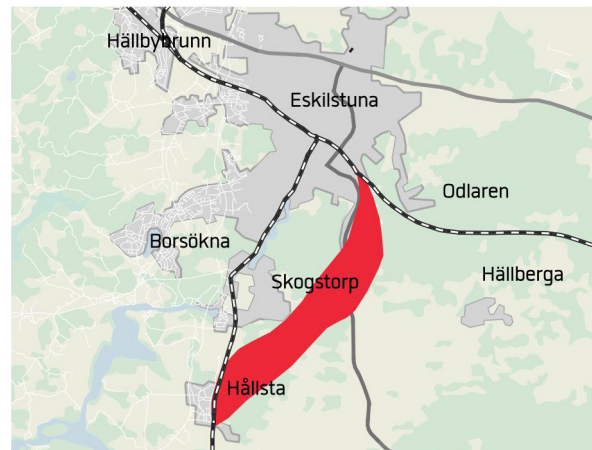
I planförslaget finns tre alternativ för att minska barriäreffekterna av den så kallade TGOJ-banan och frigöra mark för stadsutveckling. Alternativ A innebär att befintlig TGOJ-bana ersätts av en ny spårsträckning öster om staden; alternativ B innebär också att befintlig TGOJ-bana får en ny dragning och ersätts av spår för godstrafik väster om staden och spår för persontrafik öster om staden (likt alternativ A); alternativ C innebär att godstrafik dras väster om staden (likt alternativ B) men persontrafik fortsatt går på befintlig TGOJ-bana. Att TGOJ-banan ligger kvar utan några nya spårdragningar är också ett sannolikt alternativ. En konsekvensanalys av de olika alternativen har genomförts. I denna hållbarhetsbedömning beskrivs de viktigaste slutsatserna av den konsekvensanalysen.

## FÖRHÅLLANDE TILL ANDRA PLANER

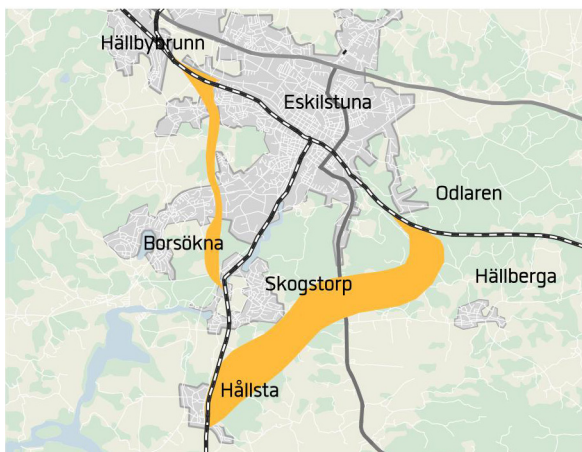
Översiktsplanen bygger på flera andra kommunala och regionala planer och program. Dessa beskrivs i översiktsplanen.



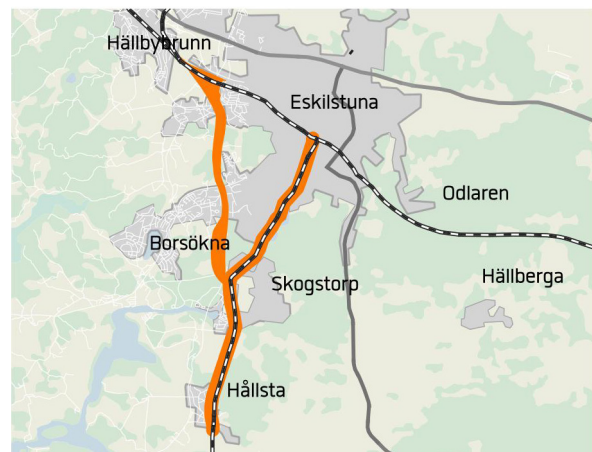
BEFINTLIGT SYSTEM



ALTERNATIV A



ALTERNATIV B



ALTERNATIV C

# KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET



# KLIMATPÅVERKAN OCH RESURSHUSHÅLLNING

Detta tema beskriver hur planförslaget hantarer våra gemensamma resurser och bidrar till att minska klimatpåverkan. Bedömningen görs främst i förhållande till de nationella *miljömålen Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*, samt klimatmålen.

## Planförslaget skapar förutsättningar för mer hållbara resvanor men leder till ökad biltrafik

Vägtrafiken utgör en stor andel av de lokala utsläppen av koldioxid i kommunen. De nationella utsläppen från vägtrafiken minskar långsamt. Även om de senaste årens teknikutveckling har gjort att fordonsens utsläpp har minskat, har trafikarbetet (resta kilometer) samtidigt ökat. En betydligt större andel av transportererna behöver alltså ske med gång, cykel eller kollektivtrafik för att lyckas minska koldioxidutsläppen. Kommunen har en målsättning att 61 procent av de lokala resorna ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik år 2030, vilket är en ambitiös men nödvändig ökning mot dagens 35 procent.

Den fysiska miljön har stor påverkan på hur vi väljer färdmedel: Miljöer där det är enkelt att köra och parkera bil främjar bilåkande medan täta, blandade stadsdelar med närhet till viktiga målpunkter gör det lättare att välja hållbara transporter. Det

övergripande målet om att förtäta, bygga blandade stadsdelar och prioritera hållbara transporter kan bidra till att minska andelen bilresor. Flera andra ställningstaganden bidrar också till att främja hållbara transporter som anpassade parkeringstal och utvecklat cykelnät. Barn och ungas möjligheter att röra sig tryggt och säkert till skolor och mötesplatser lyfts särskilt, vilket minskar behovet av biltransporter för barnfamiljer.

Analyser av framtida bilflöden i kommunen visar att även om färdmedelsmålen uppnås är det troligt att den totala biltrafiken ökar något på grund av en ökande befolkning. Det innebär en negativ klimatpåverkan och visar att målen för framtida färdmedelsfördelning troligtvis är för lågt satta.

## Satsning på landsbygden och externa handlsområden riskerar att öka biltrafiken

Samtidigt som planförslaget som helhet skapar förutsättningar för mindre andel biltrafik riskerar satsningarna på stråk och serviceorter utanför städerna att bidra till ett ökat bilberoende. Även om stråken har relativt väl utbyggd kollektivtrafik visar forskning<sup>1</sup> att perifera lägen ändå ökar bilåkandet, främst

1 (M. Börjesson, R. D. Jonsson och M. Lundberg, "An ex-post CBA for the Stockholm Metro," Transportation Research Part A : Policy and Practice, vol. 70, s. 135-148, 2014.)



NYBRON

på grund av att fritidsresor ändå oftast sker med bil. Planförslagets kompakta landsbygdsutveckling ger bättre förutsättningar för hållbara resor är nollalternativet, men kan ändå bidra till att klimatmålen inte nås.

Satsningen på att utöka logistikverksamheten kan också innebära ökning av biltrafik: dels på grund av transporter kopplade till logistikverksamheten, och dels eftersom arbetsplatser lokaliseras i perifera lägen och därmed främjar biltransporter i vardagen.

Externa handelsområden ökar bilberoendet. Planförslaget eftersträvar funktionsblandning när handelsområden planeras, vilket är positivt. Men tydligare ställningstaganden om att undvika nya eller utökade handelsområden i perifera lägen skulle kunna minska biltrafikandelen och bilberoendet i kommunen.

### **Ny bebyggelse och infrastruktur ökar klimatavtrycket**

Byggsektorn står för en stor andel av klimatutsläppen i Sverige. Byggandet av 15 000 nya bostäder, 18 000 arbetstillfällen, gator och service för att försörja dessa, utveckling av logistikverksamhet och ombyggnationer av järnväg innebär troligtvis en större klimatpåverkan än i nollalternativet, där utbyggnadstakten bedöms bli lägre. Samtidig innebär den övergripande principen om förtätning att befintlig infrastruktur kan utnyttjas och infrastrukturen kan komma fler till del. Det gör att klimatavtrycket blir mindre jämfört med mer utspridd bebyggelse.

För att minska byggsektorns klimatavtryck bör material med låg klimatpåverkan användas. Trä är ett mycket bra material ur det perspektivet. De närmsta decennierna bör en mycket stor del av ny bebyggelse konstrueras i trä för att klimatmålen ska kunna nås. Översiktsplanen skulle tydligare kunna peka på betydelsen av att använda material med lägre klimatpåverkan, samt vikten av att återvinna byggmaterial.

### **Utveckling av flygplatsen ökar kommunens klimatavtryck**

En utvecklad flygplats innebär en ökad mängd koldioxidutsläpp inom kommunen. På Landvetter flygplats, med den mängd resenärer som föreslås i Kjula, genererar flygverksamheten (rörelser upp till 900 m höjd) 50 000 ton koldioxid per år. Till detta kommer utsläpp från marktransporter till och från flygplatsen, vilket på Landvetter genererar 30 000 ton koldioxid. Flygets klimatpåverkan är dock större i ett globalt perspektiv: dels sker ju utsläpp även över 900

m höjd och dels behöver man även räkna in effekterna av flygets utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd, samt påverkan från kondensstrimmor. Forskningen har visat att flygets totala klimatpåverkan blir ungefär dubbelt så stor som den som enbart orsakas av utsläppen av koldioxid. Det finns ingen information om huruvida Eskilstuna flygplats ska ersätta resor från andra flygplatser i regionen eller om man tänker sig att resandet ska öka. Det är dock sannolikt att en utvecklad flygplats innebär ett ökat resande, vilket innebär ökade utsläpp även från ett nationellt perspektiv.

### **Förtätning innebär att värdefull mark kan sparas, men bebyggelse på landsbygden sker delvis på jordbruksmark**

Mark är en ändlig resurs. Den övergripande inriktningen i översiktsplanen om att koncentrera bebyggelse gör att marken utnyttjas mer effektivt och att värdefull obebyggd mark kan sparas. Den stora satsningen på Eskilstuna logistikpark är dock inte yteffektiv sett till antal arbetstillfällen. Ett arbetstillfälle inom industri tar i genomsnitt upp 250 kvadratmeter mark, medan ett arbetstillfälle för kontor tar 13–25 kvadratmeter. Räknar man också in att kontorsbyggnader ofta lämpar sig i flervåningshus medan industriverksamhet i regel byggs i ett plan blir skillnaden än större.

Jordbruksmark är en viktig markresurs, vars betydelse lyfts i den nyligen framtagna nationella livsmedelsstrategin, med större fokus på inhemsk produktion. Samtidigt minskar jordbruksmarken i länet. Det är viktigt att komma ihåg att det är svårt att återställa jordbruksmark som har exploaterats, det är alltså en ändlig resurs. Principen om förtätning och att koncentrera bebyggelse på landsbygden innebär att mer jordbruksmark kan sparas än i nollalternativet.

I planförslaget anses bostadsbebyggelse vara ett betydelsefullt samhällsintresse i prioriterade noder, serviceorter och prioriterade stråk, vilket gör att jordbruksmark anses kunna bebyggas i dessa lägen. De utpekade lägena innehåller i varierande grad jordbruksmark som riskerar att exploateras. Det är dock inte omöjligt att områdena skulle kunna bebyggas utan att jordbruksmark exploateras, men för att analysera detta närmare bör fördjupningar till översiktsplanen tas fram för de utpekade områdena. Trots risken för att jordbruksmark byggs bort, innebär planförslaget ändå bättre möjligheter att bevara jordbruksmark än ett scenario där bebyggelse på

landsbygden sprids ut utanför stråk, utvecklingsnoder och serviceorter.


En utbyggnad av Eskilstuna logistikpark sker delvis på jordbruksmark. Här behöver översiktsplanen förtydliga på vilket sätt logistikparken är ett betydelsefullt samhällsintresse, och varför utvecklingen av denna inte kan placeras på annan mark. Kommunen bör också verka för att en länstäckande kartläggning av jordbruksmarkens kvalitet genomförs, för att lättare kunna göra avvägningar mellan intressen.

### Hänsyn tas till effektbrist i elnätet och satsning på förnybar elproduktion bidrar till minskat klimatavtryck



Södermanlands län har vissa kapacitetsutmaningar i elnätet. Även om det produceras tillräckligt med el i Sverige innebär kapacitetsbristen att det kan uppstå problem med leveranssäkerheten. För Södermanlands del ligger nätbegränsningarna i Gävletrakten.

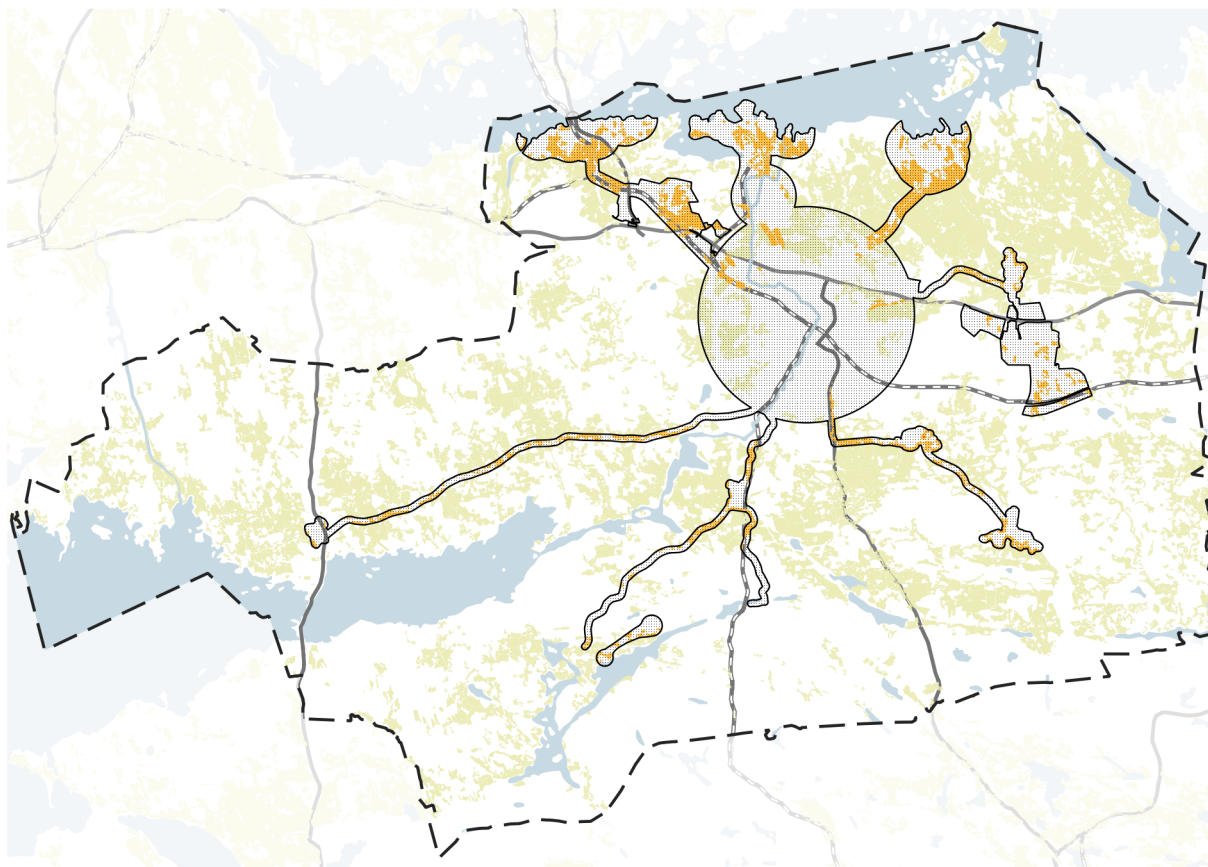
Etableringen av elintensiva verksamheter som till exempel serverhallar kräver bra elnätstruktur. I planen föreslås att kommunen ska ta hänsyn till elförsörjning i den fysiska planeringen, vilket på en översiktsplanenivå kan antas tillräckligt.

#### Bebyggelse och infrastruktur

 Förtätningzoner, prioriterade noder, serviceorter, prioriterade stråk, planerade verksamhetsområden

#### Jordbruksmark

 Jordbruksmark som bevaras  
 Jordbruksmark inom prioriterade noder, serviceorter, prioriterade stråk och planerade verksamhetsområden



#### JORDBRUKSMARK

Kartan visar lägen där jordbruksmark riskerar att bebyggas. I prioriterade noder, serviceorter och prioriterade stråk är bostäder prioriterade före bevarande av jordbruksmark enligt planförslaget. Vissa planeringsområden för verksamheter sammanfaller också med jordbruksmark.

Ett antal områden pekas ut för prövning av vindkraftverk. Detta bidrar positivt för kommunen, och landets, möjligheter att nå de nationella målen om 100 procent förnybar elproduktion 2040. Även ställningstaganden om att möjliggöra produktion av solel vid nybyggnation och på befintliga fastigheter bidrar till detta.

### **TGOJ-banans omlokalisering kan förbättra järnvägens konkurrenskraft för gods**

Godstrafik i västligt läge som i alternativ B och C innebär att godstrafiken inte behöver passera Eskilstuna C och därmed undviker konflikter med annan tågtrafik. Det borde kunna ge positiva konsekvenser för klimatavtrycket, eftersom järnvägens konkurrenskraft förbättras.

En östlig järnvägskorridor som i alternativ A och B innebär att jordbruksmark exploateras. Även en västlig dragning påverkar jordbruksmark, framförallt genom fragmentering. Sammantaget har alternativ B störst negativa konsekvenser för jordbruksmark eftersom det innebär både en västlig och en östlig dragning.



# NATURMILJÖ OCH GRÖNSTRUKTUR


Detta tema beskriver planförslagets konsekvenser för växt- och djurliv, den biologiska mångfalden, landskapsekologi och den gröna infrastrukturen. Temat hanterar både land- och vattenlevande växter och djur. Miljökvalitetsnormer för vatten tas upp här även om det också är relevant för andra teman. Miljökvalitetsnormerna för vatten handlar om vattnets ekologiska, kemiska och kvantitativa status. Sociala aspekter på grönstrukturen beskrivs under Hälsa och livskvalitet.

De nationella miljömålen *Levande sjöar och vattendrag*, *Myllrande våtmarker*, *Levande skogar* samt *Ett rikt växt- och djurliv* har varit viktiga bedömningsgrunder.









## Förtätning och grönstrategier sparar och utvecklar områden med ekologiska värden

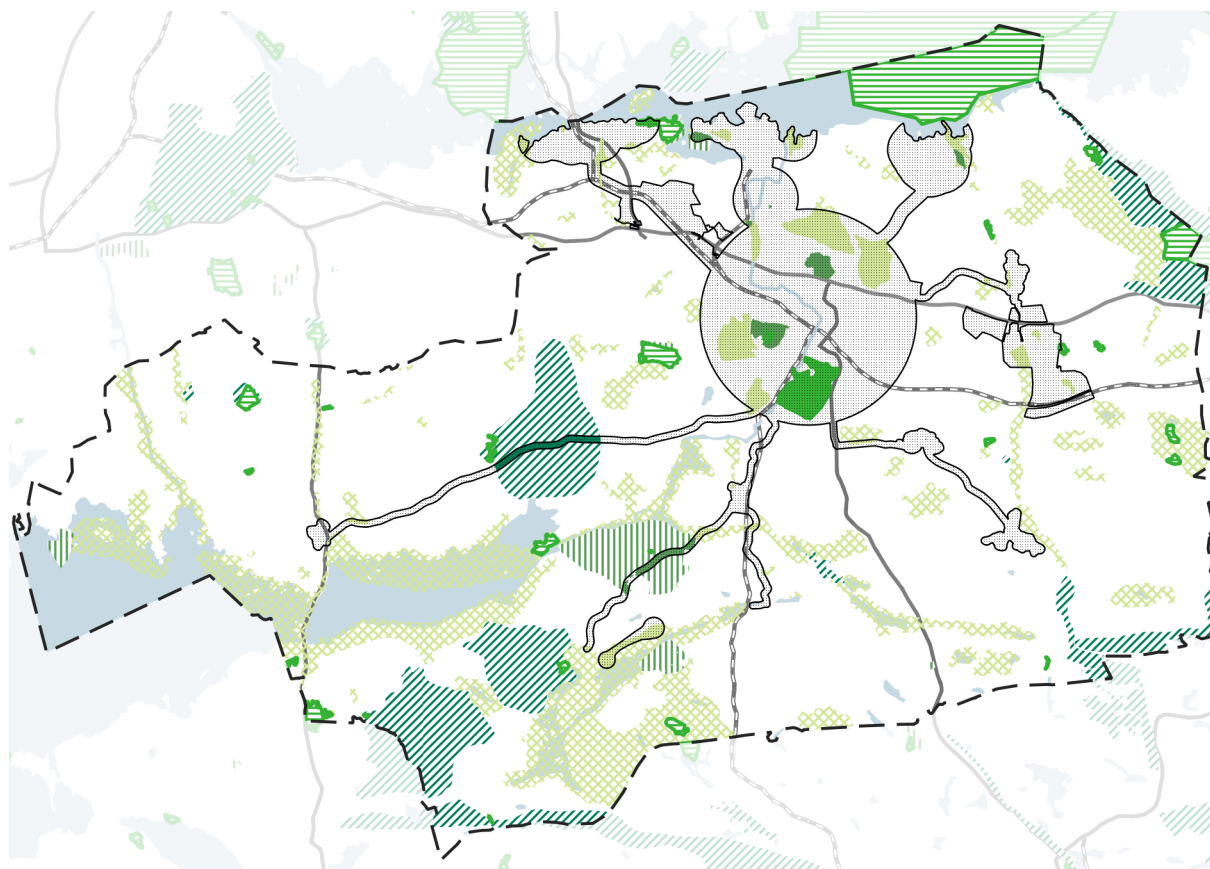
Den övergripande inriktningen om att förtäta städer och koncentrera bebyggelse på landsbygden till noder, stråk och serviceorter innebär goda möjligheter att spara områden som har ekologiska värden, som

### Bebyggelse och infrastruktur

-  Förtätningzoner, prioriterade noder, serviceorter, prioriterade stråk, planerade verksamhetsområden

### Naturvärden

-  Natura 2000
-  Riksintrasse för naturvård
-  Naturreservat
-  Kommunalt naturvårdsintrasse
-  Natura 2000 inom föreslagen bebyggelsestruktur
-  Riksintrasse för naturvård inom föreslagen bebyggelsestruktur
-  Naturreservat inom föreslagen bebyggelsestruktur
-  Kommunalt naturvårdsintrasse inom föreslagen bebyggelsestruktur



### NATURVÄRDEN

Kartan beskriver lägen där värdefulla naturområden sammanfaller med den föreslagna bebyggelsestrukturen. Översiktsplanen är tydlig med att värdefulla naturmiljöer ska bevaras. Kartan ger därför framför allt en bild vilka delar av den föreslagna bebyggelsestrukturen som enligt planförslaget ska bevaras.

naturmark och naturbetesmark. Översiktsplanen är tydlig med att betydelsefull grön infrastruktur ska undantas från exploatering, och pekar ut områden som är värdefulla, och ibland skyddade, på grund av höga ekologiska värden. Dessutom pekas 7–8 nya naturreservat ut, samtliga nära tätorterna. Ställningstagandet om att stärka de gröna kilarna och säkerställa gröna samband och kopplingar vid förändrad markanvändning är positivt för ekologiska länkar mellan områden, men kartor som visar var de viktiga sambanden finns kan förtydligas. Om det finns behov av att stärka ekologiska samband bör detta också pekas ut.

Ställningstagandet om att tillskapa våtmarker bidrar till den biologiska mångfalden, och är i linje med Länsstyrelsens handlingsplan för den gröna infrastrukturen (remissversionen).

### Vissa planprojekt kan skada ekologiska värden

Översiktsplanen pekar ut ett antal områden mer i detalj, där bostäder ska utredas. Här finns vissa områden som sammanfaller med regionala naturintressen. Utredningsområdena kan komma att innehålla

både bostäder och grönområden, så för att bedöma i vilken grad naturintressen skadas behöver mer detaljerade planer tas fram. Utredningsområden för att ytterligare bygga ut Eskilstuna logistikparken sammanfaller med lokala och regionala intressen för naturvården. En utbyggnad av logistikparken påverkar dessa värden negativt.

Jordbrukets mark kan också vara viktiga livsmiljöer för djur och växter, i synnerhet naturbetesmarker. Att bostadsbebyggelse prioriteras framför bevarad jordbruksmark i prioriterade noder, serviceorter och prioriterade stråk riskerar därför att få negativa konsekvenser för biologisk mångfald. Även om principen om att koncentrera bebyggelse på landsbygden är positiv ur flera aspekter, skulle översiktsplanen tydligare kunna ta ställning för att spara naturbetesmark.



NATURRESERVATET KRONSKOGEN-STENBY ÄNG

(Foto Hangsna CC-BY-SA-4.0)



### **Strategier för bättre vattenkvalitet kan bidra till bättre kemisk och ekologisk status för vattenmiljö, men ökad biltrafik innebär en risk**

Flera sjöar och vattendrag i kommunen är övergödda, bland annat gäller det Mälaren, Hjälmaren och Eskilstunaån. Inga klassade vattenförekomster uppnår god kemisk eller ekologisk status enligt Vattendirektivet. I planförslaget finns ett antal ställningstaganden som bidrar till bättre vattenkvalitet: naturlig hantering av dagvatten och anslutning av enskilda avlopp till kommunalt VA-system, liksom ny- och återskapandet av våtmarker. Trots satsningar på ökad andel hållbara transporter visar en prognos att biltrafiken ändå kan öka på grund av ökad befolkning. Ökad biltrafik innebär ökade utsläpp, vilket kan leda till försämrade vattenkvalitet.

### **Strandskyddet bevaras och utökas**

Strandnära områden har ofta viktiga ekologiska värden, och skyddas genom strandskydd. I planförslaget föreslås utökat strandskydd kring vissa delar av Hjälmaren. Inga LIS-områden (områden på landsbygden där vissa lättnader av strandskyddet gäller) föreslås. Detta är positivt för naturmiljön. Ett antal utredningsområden för bostäder pekas ut inom 100 meter från Eskilstunaån, i Eskilstuna stad och Torsålla stad. Det innebär vissa risker för de ekologiska värdena, beroende på hur den tillkommande bebyggelsen utformas.

### **Utveckling av flygplatsen påverkar naturmiljön**

En utökad flygplatsverksamhet kan innebära ökade utsläpp av miljöstörande ämnen i dagvattnet, vilket påverkar växt- och djurliv i sjöar och vattendrag. Omfattningen av detta beror bland annat på hur dagvattnet hanteras på flygplatsen och hur mycket förorenat dagvatten som når sjöar och vattendrag. Det behöver utredas vidare. Det finns också risker att miljöstörande ämnen påverkar marken vilket påverkar marklevande djur- och växter. Den ökade mängden flyg innebär mer buller vilket kan ha effekter på djurlivet, till exempel djurs möjligheter till reproduktion och att hitta föda. En bullerutredning behöver genomföras för att studera om viktiga naturområden påverkas av flygplansbuller. Två naturbetesmarker som är utpekade riksintressen för naturvården samt Natura 2000-områden ligger inom en zon där maximal bullernivå överstiger 70 dB(A). Hur betesdjuren eventuellt påverkas av ökat flygbuller behöver studeras vidare.

### **Samtliga förändringar av TGOJ-banan påverkar naturmiljöer**

Samtliga eventuella förändringarna av TGOJ-banan påverkar naturmiljöer. En östlig dragning innebär en ny barriär genom landskapet som riskerar att påverka spridningsvägar. Den finns också en risk att hydrologiska förändringar som beror på en tunneldragning, påverkar Granstusjön och sumpskogar negativt. En västlig dragning kan innebära negativa konsekvenser för naturområden med regionala intressen samt ett antal nyckelbiotoper. Dragningen skär också genom en skoglig värdestrakt med framförallt lövskog. Här finns också en risk att hydrologiska system påverkas om en bäck behöver justeras. Sammantaget innebär alternativ B störst negativa förändringar för naturmiljön eftersom alternativet inkluderar både en östlig och en västlig dragning.

# VATTEN OCH KLIMATANPASSNING

---

Detta tema beskriver hur väl planförslaget klarar de kommande klimatförändringarna, förslagets konsekvenser för vattenförsörjning och VA-system.

Bedömningen görs främst förhållande till de nationella miljömålen *Giftfri miljö*, *Ingen övergödning*, *Grundvatten av god kvalitet* och *Myllrande våtmarker*.

## Strategier för dagvattenhantering skapar bra förutsättningar att klara ökade regnmängder

I samband med förtätning brukar mängden hårdgjorda ytor öka, vilket innebär en generell risk för översvämning vid större regnmängder. Planförslaget har ett stort fokus på hur dagvatten ska hanteras genom naturlig fördröjning och lokalt omhändertagande, vilket minskar riskerna. En sammanhängande struktur för öppen dagvattenhantering i stadslandskapet föreslås för att säkerställa avrinningsvägar och fördröjningsytor. Det är viktigt att en sådan struktur tas fram med en helhetsanalys på stadsutvecklingen, framförallt vad gäller grönsstrukturen, för att undvika intressekonflikter. I en tät stad är det till exempel viktigt att en park som används som fördröjningsyta för dagvatten också är lokaliserad och utformad så att den ger stort nytta som rekreationsyta.

Ökad trädplantering lyfts som ett sätt att ge skugga och svalka i framtidens hetare klimat.

## Bebyggelse i översvänningsområden undviks

Den nyckfulla och momentant kraftigt ökande nederbörden är den effekt av klimatförändringen som på det mest påtagliga sättet kommer att inverka på fysisk planering och främst i våra städer. En analys av översvänningsrisken i områden som utpekats för bebyggelse i nuvarande översiktsplan har genomförts i samband med revideringen. Som en följd av analysen har ett antal planerade bebyggelseområden med stor risk att översvämmas tagits bort. Ny bebyggelse i förslaget planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn. I planförslaget byggs inte samhällsviktiga verksamheter i områden som riskerar att översvämmas vid ett 500-årsregn.

Ingen ny bebyggelse ska tillkomma i områden nära Eskilstunaån som med stor sannolikhet riskeras att översvämmas. Här kan finnas en konflikt med ställningstagandet om att bygga ihop Torshälla och Eskilstuna, eftersom området mellan städerna till stor del riskerar att översvämmas.

## Föroreningar i marken riskerar att läcka ut vid ökade översvämningar och skred

Klimatförändringarna innebär att förorenade områden i lägen som kan komma att översvämmas eller där skred kan uppstå, har en ökad risk. Översiktsplanen saknar förslag för hur sådana områden ska hanteras. En analys av översvännings- och skredrisk vid förorenade områden bör genomföras och åtgärder föreslås.

## Dricksvattnet tryggas genom vattenskyddsområden och eventuell ny vattentäkt, men utveckling av logistikparken och flygplatsen kan skada grundvattentäkt

Klimatförändringar och ökande befolkning ställer krav på att trygga dricksvattenförsörjningen i framtiden. Kommunens vattenförsörjning är i dag sårbar eftersom det bara finns en aktiv dricksvattentäkt. I planförslaget ska kommunen säkerställa yta för en eventuell extra vattentäkt vilket är positivt. Kommunen ska också se till att det finns aktuella vattenskyddsområden, vilket bidrar till uppfyllandet av miljökvalitetsnormer. Planförslaget möjliggör dock en utveckling av Eskilstuna logistikpark på Kju-laåsen, som är en grundvattentäkt. Även flygplatsen utvecklas i närheten. Täkten används inte idag och uppnår inte miljökvalitetsnormerna, men skulle på sikt kunna vara viktig för att säkra kommunens vattenförsörjning. Utvecklingen av logistikparken och flygplatsen i detta område kan riskera att skada grundvattnet, och bör analyseras närmare.

## En utvecklad flygplats skulle kunna öka mängden hårdgjord mark

Det är vanligt att en stor andel av resorna till och från flygplatser sker med bil, och att parkering anordnas som markparkering. Detta medför en ökad mängd hårdgjord mark som riskeras att översvämmas vid kraftigt regn. Det kan undvikas genom till exempel parkering i parkeringshus, och åtgärder för att minimera biltrafiken till flygplatsen.




## TGOJ-banans omlokalisering kan påverka grundvattnet





Järnvägskorridor i alternativ A riskerar att sänka grundvattenytans läge vilket kan medföra effekter för dricksvatten- och energibrunnar genom minskad uttagskapacitet eller reducerat energiuttag.

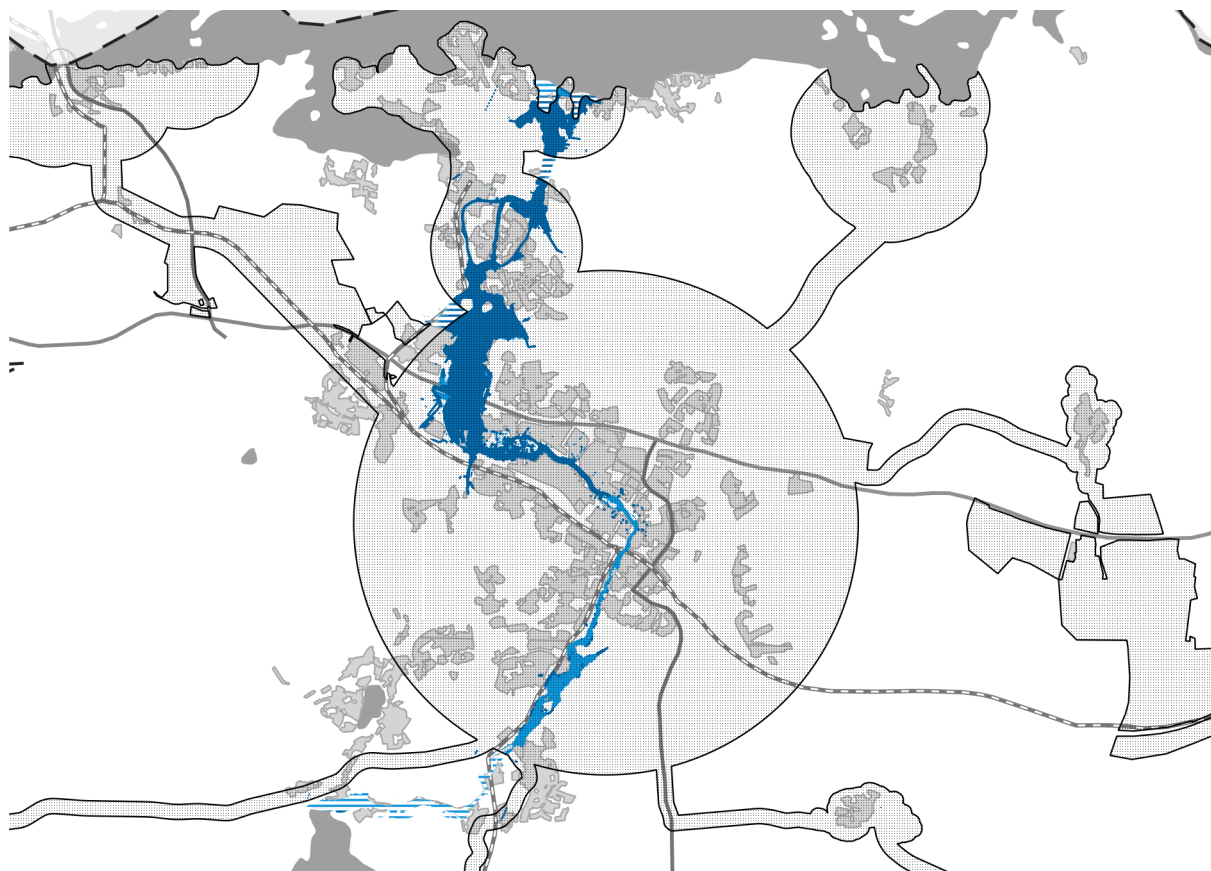


ESKILSTUNAÅN

 Förtätningszoner, prioriterade noder, serviceorter, prioriterade stråk, planerade verksamhetsområden

### Översvämningsrisk

-  Stor sannolikhet för översvämning
-  Viss sannolikhet för översvämning
-  Stor sannolikhet för översvämning inom föreslagen bebyggelsestruktur
-  Viss sannolikhet för översvämning inom föreslagen bebyggelsestruktur



### ÖVERSVÄMNINGSRISK

Kartan visar områden kring Eskilstunaån som riskerar att översvämmas vid höga flöden. Planen är tydlig med att dessa områden inte ska bebyggas.

# KULTURMILJÖ OCH LANDSKAP

Detta tema beskriver planförslagets konsekvenser för kulturmiljön och kulturlandskapet, det vill säga den miljö som vi människor skapat under årtusenden, både på landsbygden och i staden.

Bedömningen görs främst i förhållande till de nationella miljömålen *God bebyggd miljö* och *Ett rikt odlingslandskap*, samt de *nationella målen för kulturmiljöarbetet*.



I Eskilstuna finns 13 riksintressen för kulturmiljövården. I översiktsplanen pekar kommunen ut ytterligare ett antal miljöer med stora kulturhistoriska

värden. En landskapsanalys som beskriver olika landskaps känslighet för ny bebyggelse och vindkraft har genomförts.


## Förtätning sparar kulturhistoriska värden på landsbygden

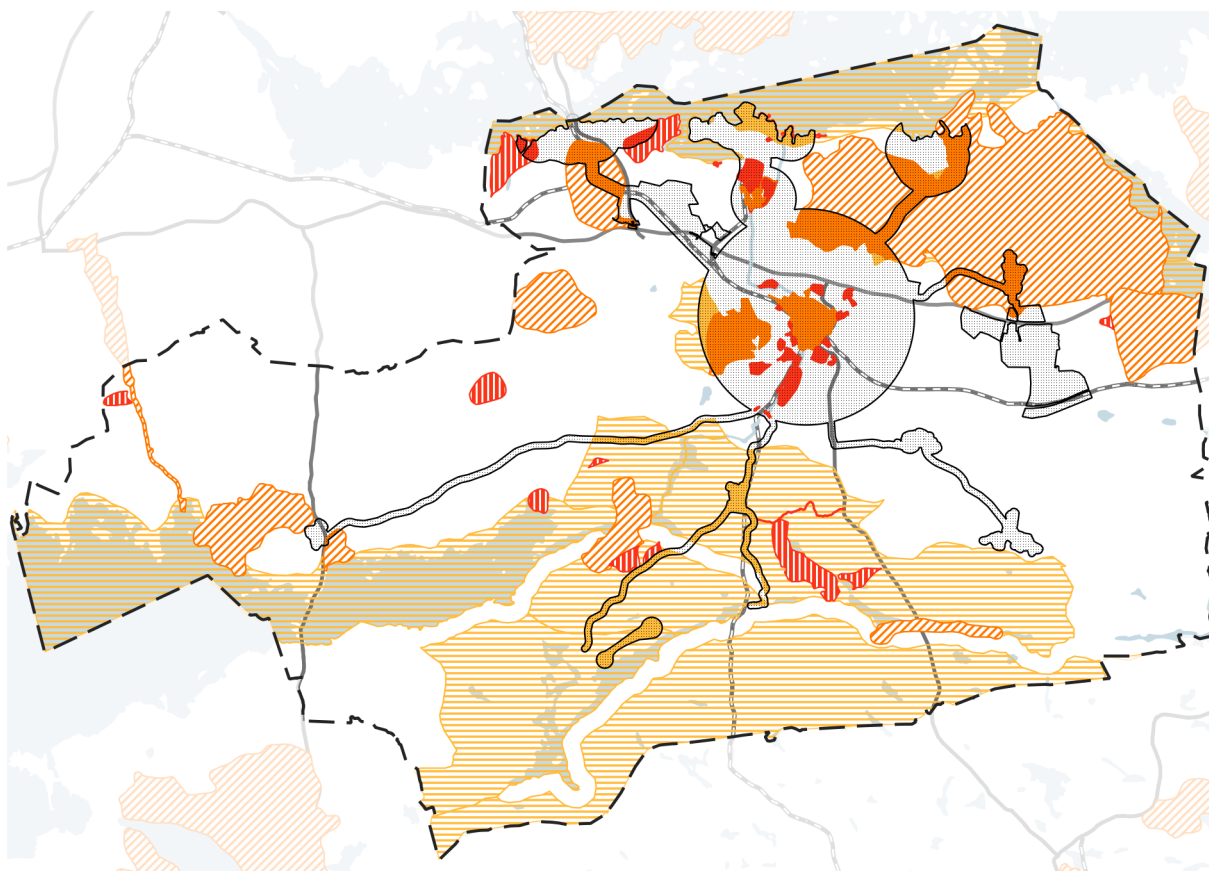
Landskapsanalysen (2011) visar att de mest tåliga landskapen finns i och i anslutning till städerna. Utifrån detta är det positivt att ny bebyggelse koncentreras till städerna. Förtätning av städerna, i kombination med att bebyggelse utanför städerna koncentreras till vissa stråk och tätorter, innebär också att många av de värdefulla kulturmiljöerna

### Bebyggelse och infrastruktur

-  Förtättningszoner, prioriterade noder, serviceorter, prioriterade stråk, planerade verksamhetsområden
-  Alternativ TGOJ-banan

### Kulturmiljö och landskap

-  Riksintresse för kulturmiljövården
-  Mycket känsliga landskap
-  Särskilt värdefulla kulturmiljöer
-  Riksintresse för kulturmiljövården inom föreslagen bebyggelsestruktur
-  Mycket känsliga landskap inom föreslagen bebyggelsestruktur
-  Särskilt värdefulla kulturmiljöer inom föreslagen bebyggelsestruktur



### KULTURMILJÖ OCH LANDSKAP

Kartan visar i vilka lägen som den föreslagna bebyggelsestrukturen sammanfaller med värdefulla kulturmiljöer och känsliga landskap. Att bygga i dessa lägen behöver inte vara problematiskt, men kan på olika sätt kräva särskild hänsyn.



på landsbygden inte i någon större grad kommer beröras av ny bebyggelse. Landskapet i de sydöstra delarna av kommunen är mindre känsligt för bebyggelse, så ur den aspekten är Eskilstuna logistikpark rätt lokaliserad. En utveckling av flygplatsen, med till exempel ökad markparkering och ny spårdragning påverkar inte heller känsliga landskap.

### **Riksintressen för Eskilstuna stad och Torshälla stad ska förtätas varsamt, men en strategi för förtätning bör tas fram**

Inom städerna finns riksintressen för Eskilstuna stad och Torshälla stad, och dessutom ett antal av kommunen utpekade kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Översiktsplanen är tydlig med att ny bebyggelse här ska ske med särskilt stor varsamhet. En större tydlighet kring hushöjd skulle göra ställningstagandet mer precist. Det är också viktigt med en helhetssyn på stadskärnorna för att minska risken att kulturhistoriska värden skadas av kumulativa effekter. En strategisk plan som tydligt pekar ut lämpliga lägen för bebyggelse och övergripande gestaltungsprinciper i känsliga lägen bör tas fram för riksintresseområdena för Eskilstuna stad och Torshälla stad.

### **Riksintresset Kafjärden riskerar att skadas**

Även om merparten av de kulturhistoriskt värdefulla områden och känsliga landskapen på landsbygden lämnas opåverkade av ny bebyggelse och infrastruktur i planförslaget finns det vissa områden som riskeras att påverkas negativt. Det är framförallt Kafjärden, som är ett riksintresse för kulturmiljövården och dessutom utpekat som ett landskap som är mycket känsligt för bebyggelse och vindkraft. I planförslaget genomkorsas Kafjärden av Sundbyholmsstråket, ett primärt prioriterat stråk för bebyggelse. Sundbyholms tätort är utpekat som en serviceort som ska kunna växa och utvecklas. Det finns också ett område utpekat för prövning av vindkraft inom riksintresset, och ett område som ska utredas för att utveckla Eskilstuna logistikpark gränsar till riksintresset.

En fördjupad analys av Kafjärden pekar ut ett antal områden där det är möjligt att bygga, men då i liten skala och med anpassning till den kulturhistoriska miljön. Bara några få av dessa ligger längs det prioriterade stråket. I planförslaget anges inte hur många bostäder som planeras i det prioriterade stråket, men utifrån genomförda analyser framstår det som mycket svårt att prioritera bostäder i stråket utan att skada riksintresset. Om stråket ska kvarstå som prioriterat för bebyggelse bör en fördjupning till



översiktsplanen tas fram för att kunna ta ett helhetsgrepp på utvecklingen och undvika kumulativa effekter, det vill säga att kulturmiljövärden byggs bort i små steg. Andra utpekade områden för vindkraft i kommunen bör prioriteras före området inom riksintresset. Sundbyholms tätort, som är en prioriterad nod, anses i samma analys klara av ny bebyggelse utan att kulturmiljön skadas.

Även flera andra prioriterade stråk går genom landskap som är känsliga för bebyggelse, framförallt gäller detta stråket mot Näshulta.

### **Attefallshus och solceller kräver bygglov i värdefulla områden**

I områden som är utpekade som särskilt värdefulla i kulturmiljöprogrammet<sup>2</sup> samt områden inom riksintressen för kulturmiljövård krävs bygglov för solceller, takkupor och så kallade ”attefallshus”. Det är positivt för möjligheten att i dessa områden bevara kulturmiljöer som är känsliga för sådana åtgärder.

### **Vindkraft föreslås i känsliga landskap**

I planförslaget pekas ett antal områden ut som lämpliga för prövning av vindkraft, i vissa fall med krav på hänsyn. Vissa av dessa ligger i landskap som anses känsliga för den typen av exploateringar, bland annat områden vid Hjälmarens, i Mälarmården, i Kafjärden och i Hedlandet. I dessa lägen kan etablering av vindkraft påverka landskapsbilden negativt. Från ett landskapsperspektiv borde vindkraft i de sydöstra delarna av kommunen prioriteras högre.

### **En utvecklad flygplats bedöms inte påverka kulturmiljö och landskap**

Det finns inga utpekade kulturhistoriska värden i områden närmast flygplatsen, och landskapet kring flygplatsen anses mindre känsligt för ny bebyggelse. Utvecklingen av flygplatsen borde därför ha liten påverkan på kulturmiljöer och landskap.

### **En västlig sträckning av TGOJ-banan har störst påverkan på kulturmiljön**

Av de olika alternativen för förändring av TGOJ-banans har alternativen som inkluderar en västlig dragnings störst negativ konsekvens på kulturmiljön eftersom den bedöms kunna påverka uttrycket för riksintresse för kulturmiljövården Åsby- Stenby Äng. En östlig sträckning kan påverka fornlämningar och det småbrutna jordbrukslandskapet. Järnvägen har varit viktig för flera orters uppbyggnad. Vid en eventuell omdragning av TGOJ-banan, är det

viktigt att järnvägens tidigare sträckning fortfarande är läsbar i landskapet.

Både en västlig och östlig sträckning påverkar landskapsbilden, en östlig något mer eftersom en västlig sträckning går längs den befintliga Västerleden som redan utgör en barriär i landskapet. Sammantaget har alternativ B störst konsekvens för kulturmiljö och landskap eftersom det inkluderar både en västlig och östlig sträckning.

<sup>2</sup> \*Ett kulturmiljöprogram håller på att tas fram och bedömningen utgår från ett aktuellt förslag på särskilt värdefulla områden



# HÄLSA OCH LIVSKVALITET

I detta tema bedöms planförslagets möjligheter att skapa förutsättningar för god hälsa och livskvalitet. Miljökvalitetsnormer för luft och buller tas upp här liksom riskfrågor.

Bedömningen görs främst i förhållande till de nationella miljömålen *Frisk luft*, *Giftfri miljö*, *Levande skogar*, *God bebyggd miljö* och *Säker strålmiljö*, samt till folkhälsomålet *Boende och närmiljö*.

## Koncentrerad bebyggelse skapar förutsättningar för rörelse i vardagen

Den övergripande inriktningen om att koncentrera bebyggelse, stärka möjligheten att gå och cykla och skapa närhet till målpunkter innebär bättre förutsättningar för rörelse i vardagen jämfört med nollalternativet. Detta är mycket positivt från ett folkhälsoperspektiv. Utveckling av gång- och cykelstruktur utifrån ett barnperspektiv samt strategier för lägre hastigheter kan ge mindre risk för trafikolyckor.

## Helhetsanalys vid utvecklingsarbete skapar bra förutsättningar för en grön och sammanhängande stad

Vid utvecklingsarbete av en stadsdel eller ort ska en helhetsanalys göras, främst med fokus på kopplingar till andra stadsdelar, grönstråk och mötesplatser. Det är mycket positivt för möjligheten att säkerställa bra gröntillgång och koppla samman stadsdelar.

## Befintliga rekreationsområden sparas och nya skapas, men vissa rekreationsområden påverkas av ny bebyggelse och vindkraft

Tillgång till parker och grönområden har stor betydelse för hälsa och välbefinnande. Den övergripande inriktningen om att undanta grönområden av betydelse för rekreation från exploatering är därför positivt, liksom ställningstagandet att utveckla nya parker vid behov och att säkerställa strövvänliga och variationsrika naturområden på gång- och cykelavstånd. Riksintressen för friluftslivet bedöms inte påverkas av planförslaget.



FRISTADSTORGET

Få områden med stora rekreativvärden påverkas direkt av bebyggelse eller infrastruktursatsningar. En eventuell utbyggnad av Eskilstuna logistikpark kan dock skada rekreativområdena på Kjulaåsen. Ett antal park- och grönområden i Eskilstuna och Torshälla pekas ut som planeringsområden för bostäder. Planeringsområdena är i många fall större områden som kan tänkas innehålla parker och grönområden i framtiden, mer detaljerade planer behöver alltså tas fram för att utreda i vilken grad rekreativa kvaliteter skadas. De stora opåverkade områden som pekas ut i översiktsplanen bedöms inte påverkas av ny bebyggelse, däremot finns utpekade områden för vindkraftsprövning i flera stora opåverkade områden. Vindkraft kan eventuellt påverka områdena negativt. De opåverkade områdena ligger alla i angränsning till grannkommuner. Samarbete över kommungränserna är viktigt för att säkerställa områdena i framtiden.

### Riktlinjer för grøntillgång är inte tillräckliga för att utveckla en attraktiv tät stad

Eskilstuna kommuns riktlinjer för grøntillgång är samma som de nationella rekommendationerna: max 300 meter från bostaden till ett grönområde. Riktlinjen ger en grundläggande tillgång till grönområden, men räcker inte för att säkerställa tillräckligt stora och kvalitativa parker och grönområden i en tät stad där det råder konkurrens om marken. Med enbart denna riktlinje finns en risk att grönytorna blir för små, eftersom det inte finns någon riktlinje kopplat till mängden grönyta. Det finns också risker för att grönytorna blir ensidiga, eftersom det saknas riktlinjer om tillgång till olika typer av grönområden. Till exempel finns en risk att mer skötselintensiva parker prioriteras bort.



ROTHOFFSPARKEN I ESKILSTUNA

### Barnen lek och rörelse prioriteras

I en tät stad behöver göras plats för barns lek och rörelse. Barnens behov av friytor i anslutning till skolor och förskolor lyfts i planförslaget. I centrala lägen föreslås samnyttjande av parker och grönområden, med möjlighet till mindre skolgårdar om det samtidigt finns en park eller naturområde nära. För att detta ska fungera krävs det mycket god tillgång till grönområden i omgivande stadsdelar. Riktlinjer för tillgång till parker och grönområden behöver bli tydligare för att säkra att grönområdena räcker till både skolbarn och boende.

Trygga, säkra stråk mellan bostäder, skolor och mötesplatser för barn prioriteras. Det skapar möjligheter för vardagsrörelse för barn och deras familjer, vilket ger positiva konsekvenser för folkhälsan och barns kognitiva utveckling.

### Ökad biltrafik innebär svårigheter att uppnå miljökvalitetsmålen

Luftföroreningar i kommunen kommer framförallt från trafiken. EU:s miljökvalitetsnormer för luft nås idag i hela kommunen, men de strängare nationella miljökvalitetsmålen nås inte vad gäller partikelhalter på ett antal gator i centrala Eskilstuna. Trafiken leder också till buller, där framförallt de centrala delarna av kommunen är drabbade.

En trafikprognos visar att även om målsättningen om ökad andel hållbara transporter uppnås, kan biltrafiken komma att öka på grund av ökad befolkning. För att uppnå miljökvalitetsmålen för luft och buller krävs åtgärder som minskar biltrafiken i centrala lägen. Det handlar troligtvis om att minska bilarnas framkomlighet för att öka konkurrenskraften för gång, cykel och kollektivtrafik.

### Ställningstagande kring bebyggelse nära leder för farligt gods behöver förtydligas

Olyckor i samband med transporter av farligt gods kan medföra stora skador på människor, djur, miljö och egendom. I Eskilstuna fraktas farligt gods på järnvägarna, på E20 och ett antal större landsvägar. Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer kring skyddsavstånd kring leder med farligt gods, som bland annat innebär att möjligheten att bygga nära spår och vägar är begränsad. När städer och orter förtätas kan trycket att bygga nära leder med farligt gods öka. Planförslagets förtätningsszon i Eskilstuna stad genomkorsas av flera stråk för farligt gods, och de prioriterade stråken till Alberga, Näshulta och Kvicksund går längs vägar och järnvägar med farligt gods. Bebyggelse här kan komma



att sammanfalla med skyddszoner för farligt gods. För att säkra människors hälsa långsiktigt behöver översiktsplanen förtydliga ställningstaganden kring bebyggelse nära leder för farligt gods.

### Sanering av förorenad mark möjliggörs vid förtätning


Eskilstunas industrihistoria innebär att det finns föroreningar i marken, framförallt centralt i staden. Tidigare deponering av avfall har också lett till markföroreningar. Översiktsplanen är tydlig med att mark ska saneras för att kunna exploateras. Förtätning i centrala lägen kan alltså innebära en möjlighet att minska mängden förorenad mark.

### En utvecklad flygplats innebär ökat buller men få bostäder drabbas av bullernivåer över gränsvärdena

Flygbuller påverkar människors hälsa, till exempel genom sömnproblem, stress och fysiologiska effekter på hjärt- och kärlsystemet med förhöjt blodtryck. I närheten av flygplatser är buller ofta den miljö- och hälsostörning som är mest påtaglig. Även på långt avstånd från flygplatser kan återkommande flygbuller upplevas som störande. Naturvårdsverket bedömer att det är angeläget att flygbuller ges en hög prioritet för att målet om en god ljudmiljö såsom det anges i miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* och därunder i delmålet *God ljudmiljö* ska nås.


Enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader SFS 2017:359 bör buller från flygplatser inte överskrida 55 dBA FBN ("medelljudsnivå" då hänsyn tas till när på dygnet flygrörelsen sker) och 70 dBA maximal ljudnivå vid en bostadsbyggnads

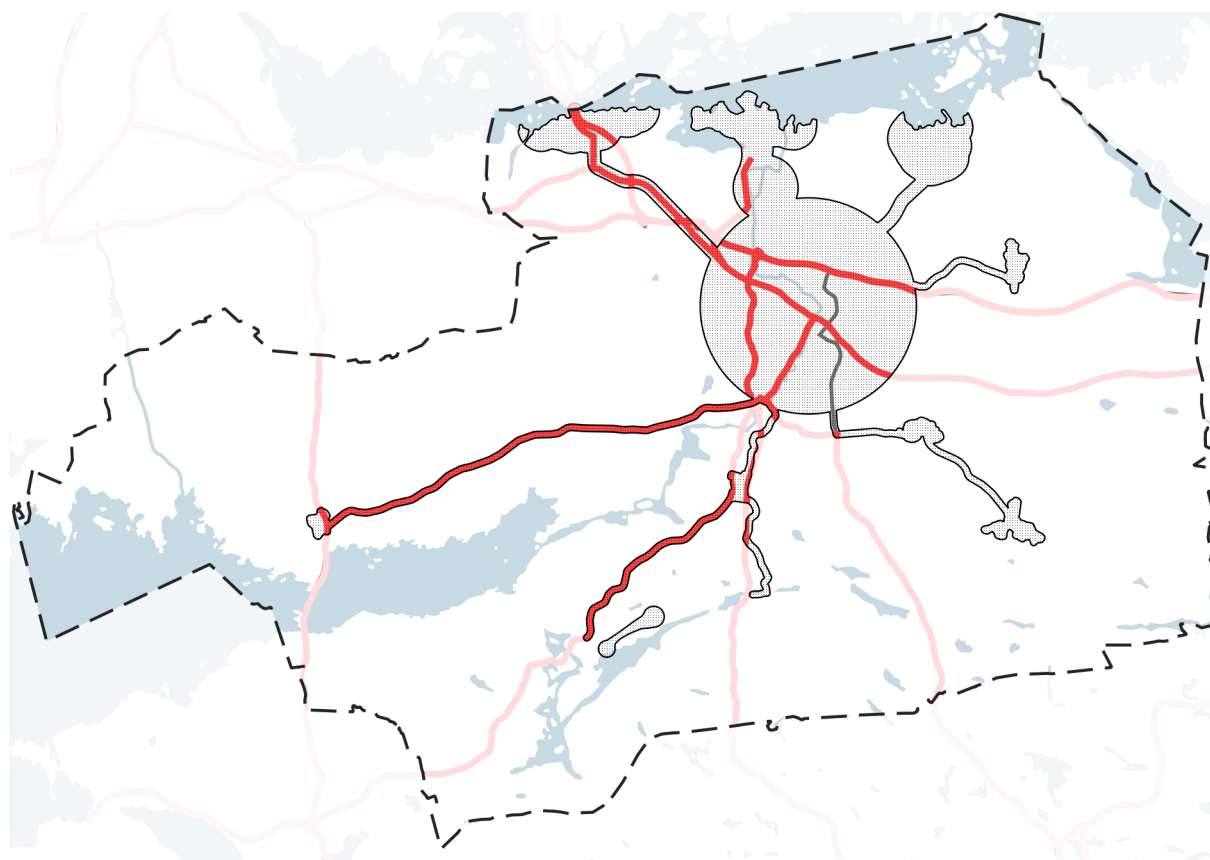
#### Bebyggelse och infrastruktur

 Förtätningzoner, prioriterade noder, serviceorter, prioriterade stråk

#### Leder för farligt gods

 Primära leder för farligt gods

 Område inom 150 meter från led för farligt gods i föreslagen bebyggelsestruktur



#### SKYDDSZONER KRING LEDER FÖR FARLIGT GODS

Kartan visar primära leder för farligt gods, samt vilka delar av föreslagen bebyggelsestruktur som sammanfaller med ett område på 150 meter från led för farligt gods. Inom detta avstånd rekommenderar Länsstyrelsen inte verksamheter som innebär att många eller utsatta människor vistas i området. Inom 70-150 meter kan dock småhus och lägre kontorsbyggnader accepteras.

fasad. Planen förslår ingen ny bebyggelse inom områden där dessa nivåer kan antas överskridas. Dock kan ett mindre antal befintliga bostadshus störas av höga ljudnivåer betydligt oftare än idag. Nuvarande flygplats har cirka 8000 starter och landningar per år (cirka 20 om dagen) medan Landvetter flygplats (som har motsvarande mängd passagerare som en utvecklad flygplats i Kjula antas ha) har cirka 70 000 (cirka 200 per dag).

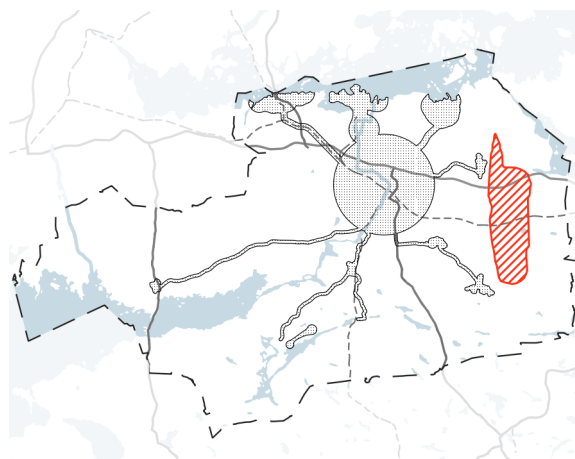
I planförslaget föreslås en viss bostadsbebyggelse i Ärla och Kjula, samt längs stråken in till Eskilstuna. Även om dessa områden ligger utanför områden där gränsvärden för buller överskridas, kan ändå bullret upplevas som störande.

Naturvårdsverket rekommenderar att rekreationsområden där naturupplevelsen är en viktig kvalitet har bullernivåer under 40 dB(A). Rekreationsområden nära flygplatsen där riktvärdet skulle kunna överskridas är framförallt Kjulaåsen, ett rekreationsområde vid sjön Nasen och Bondöknasjön, och ett rekreationsområde vid Kolartorp. I den sydligaste delen av riksintresset Mälarens öar och strandområden finns också en risk att riktvärdet överskrids.

### Eventuell omlokalisering av TGOJ-banan får stora positiva konsekvenser för risk och buller och möjliggör bostäder i attraktiva lägen

En eventuell omlokalisering av befintlig TGOJ-bana har stora positiva konsekvenser för hälsa och livskvalitet för Eskilstunaborna: buller minskar i tätbebyggda områden och på centrala rekreationsytor. Det finns också potential för att utveckla nya rekreationsstråk längs ån, som kan nyttjas både av boende i befintliga bostäder och av nya bostäder som möjliggörs av en flytt. Både risk för påkörningsolyckor och olyckor med farligt gods minskar.

Både en västlig och en östlig järnvägskorridor innebär att buller och risk förflyttas till nya lägen. Här är boendetätheten betydligt lägre, vilket gör att färre människor drabbas än om TGOJ-banan ligger kvar i befintligt läge. En östlig dragning överlappar Sörmlandsleden och skulle innebära en mycket negativ konsekvens i form av förändringar i landskapet och ökat buller. Två rekreationsområden med kommunalt intresse påverkas också. En västlig dragning går genom ett naturområde öster om Faskunge, och gränsar till kulturlandskapet Mesta-Åsby-Kolsta. Dessa områden påverkas negativt av ökat buller och barriäreffekter.



### FLYGBULLER

I det rödmarkerade området överskrids riktvärdena för bullernivåer.



# JÄMLIKHET OCH SOCIAL INTEGRATION

I detta beskrivs bedöms om planförslaget bidrar till ett tryggt samhälle med jämlika möjligheter, förutsättningar för social integration och en socialt hållbar utveckling.

Bedömningen görs i förhållande till det nationella miljömålet God bebyggd miljö, folkhälsomålet Bostäder och närmiljö och jämställdhetsmål.

## Planförslaget bidrar till mer jämlika transporter, men utveckling av externhandel kan leda till ojämlik servicetillgång

Fokus på förtätning i kombination med satsning på gång, cykel och kollektivtrafik och lokalisering av målpunkter (handel och samhällsservice) till centrala lägen gör att det blir enklare att ta sig till viktiga målpunkter för grupper som saknar möjlighet att köra bil (till exempel äldre, unga, funktionsvarierade och ekonomiskt svaga grupper. Kvinnor har i mindre grad tillgång till bil än män.). I planförslaget föreslås handel i centrum, men även fortsatt utveckling av externa och halvexterna handelsområden. Här finns en risk att centralt belägen handel konkurreras ut till fördel för områden som är utformade för bil, och att grupper utan bil därmed får sämre tillgång till handel.

## Barnen prioriteras, men ökad biltrafik kan försämra barnens miljöer

Planförslaget har ett tydligt barnfokus: barnperspektivet ska genomsyra alla nivåer av stadsbyggnad, särskilt vad gäller trafik. Barns möjligheter att röra sig tryggt i stadsmiljön lyfts särskilt, liksom barns platser i utemiljön: parker, naturområden, idrottsplatser, skol- och förskolegårdar. Samtidigt finns en risk att planförslaget leder till ökad biltrafik, vilket påverkar barnens miljöer negativt.

## Flera förslag bidrar till att samla människor från olika delar av staden, men ambitioner kring social integration kan förtydligas

Att människor från olika grupper i samhället och olika delar av staden rör sig i samma stadsrum är en grundläggande form av integration. Flera ställningstaganden bidrar till detta.

I planförslaget finns en ambition om att knyta samman närliggande stadsdelar bättre, med bebyggelse, gator, parker och målpunkter. Det innebär bättre möjligheter att naturligt röra sig mellan stadsdelar, men förslaget behöver konkretiseras i till exempel fördjupningar av översiktsplanen, som beskriver vilka gator som förlängs till intilliggande stadsdelar.



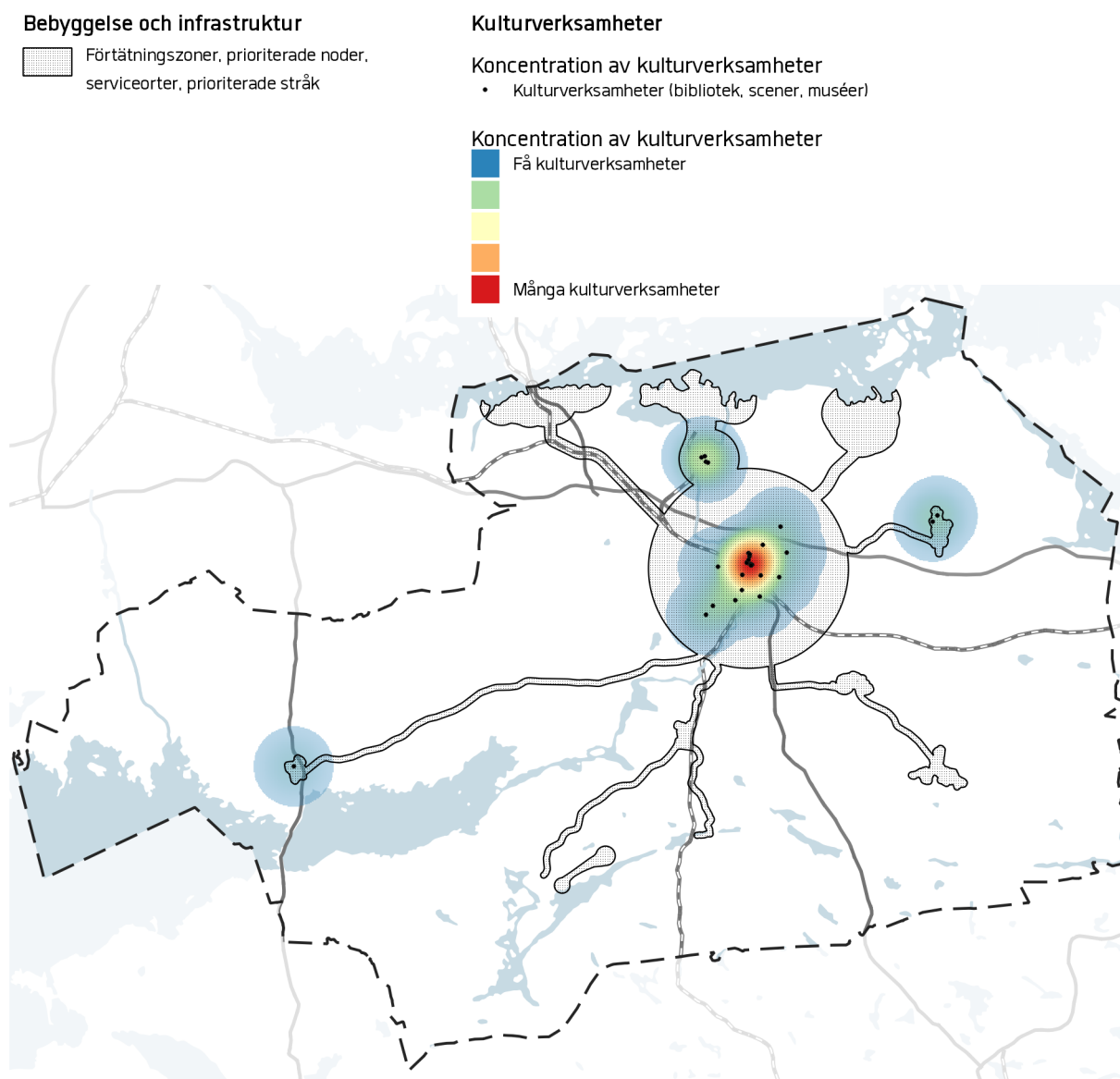
Att arbeta med de frågorna enbart på detaljplannivå är ofta svårt eftersom långa sammanbindande stråk löper över större områden.

Flera förslag syftar till att koncentrera målpunkter i strategiska punkter i stadsbygden och i tätorternas centralpunkter. De lokala centrumen ska också stärkas. Det skapar miljöer där det finns möjlighet att se och möta andra människor vilket bidrar till integration. Längs de långsträckta prioriterade stråken finns däremot en risk att bebyggelsen sprids ut och det kan bli svårt att identifiera en naturlig mötesplats.

Planförslaget eftersträvar en blandning av upplåtelseformer och hustyper vilket bidrar till mer

blandade boendemiljöer och därmed möjlighet till integration mellan människor med olika bakgrund och i olika skeden i livet. Kommunens pågående arbete med stadsläkning, där ett helhetsgrepp tas kring segregerade och socioekonomiskt svaga områden, beskrivs inte i översiktsplanen. Tydligare ställningstaganden kring hur projektet ska utvecklas skulle stärka integrationsarbetet och den sociala hållbarheten.

Satsningarna på landsbygden genom prioriterade stråk och serviceorter gör att kommunala satsningar fördelas mera jämnt i kommunen.



#### BEFINTLIGA KULTURVERKSAMHETER

Kartan visar befintliga kulturverksamheter (bibliotek, muséer och scener) i kommunen, tillsammans med föreslagen bebyggelsestruktur. Planförslaget vill lokalisera kultur i centrala lägen i stadsdelar och orter men nämner ingen inriktning för hur kulturen ska växa.

### **Plats görs för framtida skolor, men utrymme för kultur i en växande stad behöver tydliggöras**

Planförslaget möjliggör nya bostäder för omkring 30 000 personer fram till 2030. De nya invånarna kommer att behöva skolor, förskolor, vård och annan samhällsservice. Analyser av framtida skol- och förskolor har genomförts under arbetet med att revidera översiktsplanen och kommer i gransknings-skedet att resultera i att lägen för nya förskolor och skolor pekas ut. Det innebär goda förutsättningar för att kommunens ska kunna tillgodose behovet av skolor och förskolor i goda lägen. Behovet av annan samhällsservice som till exempel vård och äldreomsorg skulle på ett liknande sätt behöva tydliggöras i planen.

Närhet till att skapa, utöva och ta del av kulturverksamheter bidrar till bland annat delaktighet, social sammanhållning och god hälsa. Enligt översiktsplanen ska kulturverksamheter placeras i centrala lägen i stadsdelar och orter, och större verksamheter placeras så att de är nåbara med kollektivtrafik, till fots och med cykel. Det ger bra förutsättningar för kulturen ska finnas i vardagslivet för många människor. Med en ökande befolkning ökar behovet av kulturverksamheter, till exempel bibliotek, kulturskolor, föreningslokaler och liknande. Översiktsplanen skulle kunna vara tydligare med hur kommunala kulturverksamheter ska växa, och reservera mark för det.

### **Omlokalisering av TGOJ-banan kan bidra till både ökad och minskad integration**

En västlig dragning av TGOJ-banan bedöms påverka integrationen något negativt eftersom det förstärker den barriär som Västerleden redan utgör. Om befintlig TGOJ-bana rivs ökar förutsättningarna för att bättre binda samman östra och västra delarna av södra Eskilstuna. Det bygger dock på att nya broar över ån byggs.

# SAMHÄLLSEKONOMI OCH ARBETSMARKNAD

I detta tema beskrivs om planförslaget bidrar till en god och hållbar samhällsekonomi, vilket innefattar näringslivets utvecklingsmöjligheter och den offentliga sektorns ekonomiska effektivitet.


Bedömningen görs utifrån regeringens mål för näringspolitiken, vilket är att ”stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag”. Konsekvensbedömningen ser i första hand till näringsliv och arbetsmarknad inom Eskilstuna kommun. Eskilstuna kommuns strategi *Effektiv organisation*, med perspektivet *Effektivt resursutnyttjande och en god verksamhetsstyrning* har också varit en viktig bedömningsgrund liksom det transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv

och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.


## Möjligheten att genomföra planen bör utredas

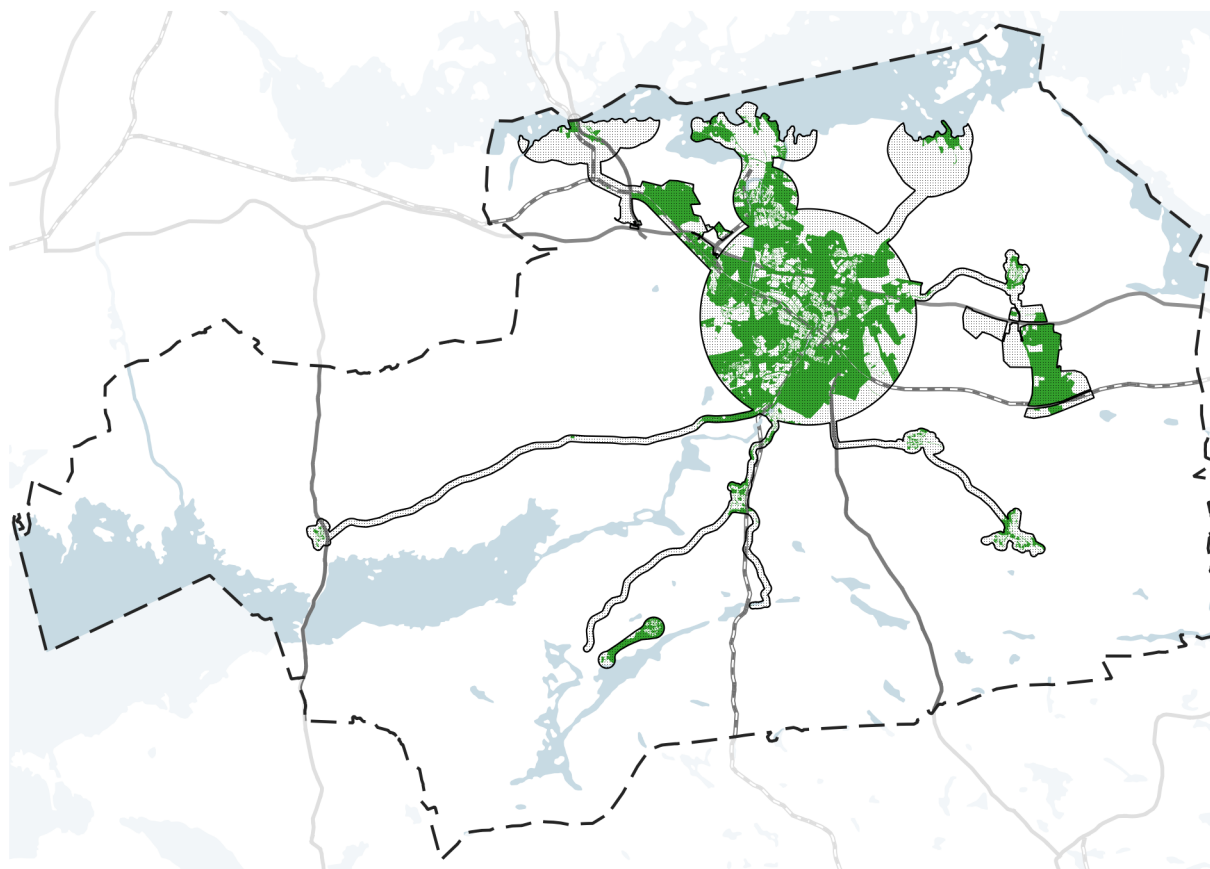
Planen pekar översiktligt ut ett antal områden där bebyggelse prioriteras, samt utredningsområden för nya bostäder och verksamheter. Det finns också ett mål om att ha beredskap för 15 000 bostäder och 18 000 arbetstillfällen. Samtidigt finns mark som översiktsplanen är tydlig med inte ska byggas till exempel värdefulla grönområden, jordbruksmark i de flesta lägen och mark med översvämningsrisk. En djupare analys av byggbar mark skulle ge bättre svar på möjligheten att uppnå målen om planberedskap och möjligheten att genomföra planen. En tydligare

### Bebyggelse och infrastruktur

 Förtätningzoner, prioriterade noder, serviceorter, prioriterade stråk, planerade verksamhetsområden

### Kommunägd mark

 Kommunägd mark inom föreslagen bebyggelsestruktur



### KOMMUNAL MARK

Kartan visar kommunal mark inom föreslagen bebyggelsestruktur. Att bygga på kommunal mark ger intäkter till kommunen i form av markförsäljning.



strategi om hur antalet bostäder ska fördelas mellan de olika utpekade områden skulle också ge en tydligare bild av den framtida utvecklingen, och vara ett bra underlag för att till exempel göra prognoser för trafik och gröntillgång.

### Ny bebyggelse i attraktiva lägen skapar bra förutsättningar för att genomföra planen

I samband med exploatering, i synnerhet av nya bostäder, krävs offentliga investeringar i infrastruktur och service. Detta innebär stora utgifter för kommunen, både i exploateringskedet och förvaltningskedet. Att bygga tätt är ofta ekonomiskt effektivt eftersom fler människor kan dela på investeringar, både befintliga och nya, och därmed kan kommunens kostnader för både exploatering och förvaltning bli lägre än i en glesare struktur. I attraktiva lägen finns ofta större möjligheter för kommunen att finansiera investeringar, antingen genom att kommunen kan ta ut högre priser för kommunal mark, eller genom exploateringsavgifter eller gatukostnadsersättning. I översiktsplanen föreslås bebyggelse i huvudsak i lägen som kan antas vara attraktiva, vilket borde ge bra ekonomiska förutsättningar för att genomföra planen. I vissa av de utpekade lägena för ny bebyggelse är dock tillgången på kommunal mark liten, framförallt i de prioriterade stråken och vissa orter på landsbygden, till exempel Sundbyholm. Det innebär att kommunen inte får några intäkter från markförsäljning när marken exploateras.

### Ökad regional tillgänglighet bidrar till större arbetsmarknad och kommunens attraktionskraft

Eskilstunas regionala tillgänglighet kommer förbättras avsevärt de närmaste åren med redan beslutade förbättringar av tågtrafiken mot Stockholm och Västerås. Planförslagets intentioner om att ytterligare minska pendlingstiden till Stockholm och Västerås och utveckla resecentrum stärker Eskilstuna än mer från ett regionalt perspektiv. Det ger goda förutsättningar för samhällsekonomi och arbetsmarknad: dels genom att den tillgängliga arbetsmarknaden blir större för dagens Eskilstunabor, och dels genom att kommunen kan bli en attraktiv bostadsort för människor som arbetar i andra delar av regionen.

### Kunskapsintensiva arbetsplatser lokaliseras till goda lägen, men ambitionen om blandstad i alla lägen kan innebära dåliga lägen för kontor

En övergripande trend, som också inbegriper Eskilstuna kommun, är att arbetsmarknaden blir alltmer kunskapsintensiv och tjänstebaserad. Det innebär att lokaler för kontor kommer att efterfrågas. Till skillnad från mycket av tillverkningsindustrin fungerar tjänstesektorn ofta bra i tätare stadsmiljö, och studier har visat att attraktiva lägen för kontor handlar om tillgänglighet till urbana kvaliteter som god kollektivtrafiktillgänglighet, närhet till andra kontor och till butiker och restauranger. Det är därför positivt att planförslaget lokaliserar kunskapsintensiva verksamheter centralt, särskilt som det också finns ställningstaganden om att utveckla stadskärnan med bra offentliga platser, handel och service och resecentrum. En tydligare strategi och



ILLUSTRATION RESECENTRUM (GEHL ARCHITECTS)

planberedskap för kontor skulle göra ambitionen tydligare.

Samtidigt finns ett ställningstagande om att eftersträva blandning mellan kontor och bostäder i alla bostadsområden. Detta riskerar att sprida ut kontorsetableringar, och bidra till mindre attraktiva lägen för kontor. Blandstad har många positiva effekter, men det är troligtvis inte realistiskt i alla lägen.

### Stadskärnan utvecklas, men externhandeln utgör ett hot

E-handels framväxt innebär att den fysiska handeln har en vikande tillväxt, i synnerhet detaljhandeln. Här finns stora utmaningar för handelsplatser, både externa köpcentrum och handel i städerna. Men samtidigt som handeln har en svag tillväxt växer andra branscher som har en naturlig plats i städerna: restauranger, hotell och service (till exempel gym, frisörer, tatuering och skönhetsaloner). Det är troligt att detta gynnar stadskärnor och lokala centrum och missgynnar mer ensidiga handelsplatser i externlägen. Ett lokalt serviceunderlag i form av framförallt många arbetsplatser är gynnsamt för kommersiell service, särskilt restaurangbranschen. Detta finns i stadskärnan. En analys av utvecklingen av stadskärnorna i ett stort antal svenska städer visar att trots att detaljhandeln minskar, har ändå de flesta stadskärnor en positiv utveckling, tack vare tillväxt i andra branscher. Eskilstuna stadskärna

har dock en något negativ utveckling med minskad omsättning<sup>3</sup>.

Att planen satsar på stadskärnan, både i form av utveckling av kommersiell service, kunskapsintensiva verksamheter och bostäder innebär därför att kommunen skapar förutsättningar för en resilient och ekonomiskt hållbar servicebransch. Ett orosmoln finns dock vad gäller konkurrens från externa handelsområden. Planförslaget möjliggör fortsatt utveckling av Skiftinge, Tuna Park och Folkesta handelsområden. Även om det är positivt att inte nyetablering av extern handel föreslås innebär utveckling av handelsområdena en risk att den idag vikande utvecklingen av stadskärnan blir fortsatt negativ. Äldre detaljplaner har de senaste åren lett till etablering av handels- och restaurangverksamheter i halvexterna lägen, som på ett liknande sätt konkurrerar med stadskärnan. En översyn av andra äldre detaljplaner bör göras för att undvika en liknande utveckling på flera platser.

I planförslaget vill kommunen också satsa på lokal kommersiell service i stadsdelar och serviceorter. Detta ska kombineras med andra funktioner för att skapa ett serviceunderlag. För att detta ska fungera är det viktigt att identifiera de riktigt goda lägen, där många människor naturligt rör sig.

3 Cityklimatet 2018



FRISTADSTORGET

### **Tillgång till utbildning ökar**

Eskilstuna har en lägre utbildningsnivå än jämförbara kommuner. Satsningen på högskolan som en integrerad del i den täta stadskärnan kan bidra till ett ökat kunskapsutbyte i staden. Även den ökade regionala tillgängligheten och därmed tillgång till högre utbildning i framförallt Stockholmsregionen är positivt. Satsningen på högre kvalitet i skolmiljöer genom att säkra tillräckliga skolgårdar kan också ha en positiv effekt.

### **Attraktiva bostadsmiljöer ökar kommunens attraktionskraft**

Planförslaget satsar mycket på urbana kvaliteter: parker, lokal handel och service, kollektivtrafik, tät-  
het och gånliga miljöer. Stadskärnan ska stärkas som mötesplats och barnens miljöer prioriteras särskilt. Kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Eskilstuna och Torshälla ska bevaras så långt som möjligt. Dessa faktorer bidrar sammantaget till attraktiva boendemiljöer vilket ökar Eskilstunas konkurrenskraft som boendeort i en pendlingsregion. Attraktiv stadsmiljö bidrar till ökade bostadspriser, och därmed kan planförslaget bidra till en starkare tillväxt i bygg- och fastighetssektorn. Det ger en större möjlighet att uppfylla bostadsmålen än i övriga studerade alternativ.

Satsningarna på landsbygden innebär att kommunen dessutom kan erbjuda boendemiljöer som saknas i de mer centrala lägena i Mälarenregionen, vilket också skapar en konkurrensfördel.

### **Planberedskap kring Eskilstuna logistikpark möjliggör tillväxt och arbetstillfällena, men på sikt behövs en bredare näringslivsutveckling**

Planen pekar ut flera nya utredningsområden för verksamheter i anslutning till Eskilstuna logistikpark. Det skapar möjligheter för att fortsätta utvecklingen av området, med fler och växande företag och fler arbetstillfällen. På längre sikt finns en osäkerhet kring utvecklingen av arbetstillfällena kopplade till logistik. Även om verksamheten troligtvis kommer att fortsätta utvecklas är det sannolikt att en ökad automatisering innebär färre arbetstillfällen. Det är därför viktigt att kommunen satsar på att utveckla en mer kunskapsintensiv sektor. För översiktsplanen kan det bland annat handla om att förtydliga lägen och kluster för kontorsverksamhet i goda lägen.

### **En utvecklad flygplats ökar internationell tillgänglighet men minskar den regionala tillgängligheten**

En internationell flygplats innebär att Eskilstuna kommun blir mer tillgänglig internationellt vilket kan vara positivt för arbetsmarknad och samhälls-ekonomi. Samtidigt minskar tillgängligheten till Stockholmsregionen eftersom tågstoppet innebär längre restid, en uppskattning på en ökning med 20 minuter anses trolig. Huruvida en förbättrad internationell tillgänglighet är att föredra framför god regional tillgänglighet behöver analyseras vidare.

Flyget är idag omdiskuterat på grund av dess klimatpåverkan, och begreppet "flygskam" har seglat upp som ett trendord. Det är svårt att se om det är en ihållande trend att flyg inte längre anses förenligt med en attraktiv och modern livsstil, men det är värt att ta i beaktande hur en etablering av en ny stor flygplats påverkar bilden av Eskilstuna kommun både nationellt och internationellt.

### **TGOJ-banans omlokalisering kan bidra med attraktiva lägen för bostadsbebyggelse och förbättrad tillgänglighet**

Om befintlig TGOJ-bana omlokaliseras (alternativ A och B) innebär det att mark frigörs för exploatering, vilket kan ge intäkter till kommunen i form av markförsäljning och ökade skatteintäkter. Hur mycket mark som faktiskt är byggbar behöver utredas vidare. I de alternativ där godstrafik och persontrafik separeras (alternativ B och C) finns fördelar i form av mindre konflikter i trafiksystemet, vilket borde kunna minska restid och därmed öka tillgängligheten söderut.

All planering innebär osäkerhet: även om översiktsplanen pekar ut en tydlig riktning för hur kommunen vill utveckla sin mark- och vattenanvändning finns flera osäkerhetsfaktorer om den framtida utvecklingen. Under arbetet med att revidera översiktsplanen har alternativ till planförslaget diskuterats. Konsekvenserna av två alternativ bedöms här: Alternativ Kompakt landsbygdsutveckling och alternativ Utvecklad flygplats. I många delar är planförslaget och alternativen lika. Bedömningarna här görs bara av de åtgärder som skiljer alternativen från planförslaget. Bedömningskriterierna är desamma som för planförslaget.

# STUDERADE ALTERNATIV



# KOMPAKT LANDSBYGDSUTVECKLING

I alternativ Kompakt landsbygdsutveckling tillkommer ny bebyggelse i större utsträckning längs de prioriterade stråken, i prioriterade noder och i serviceorter, även om det fortfarande byggs i förtätningszonerna Eskilstuna och Torshälla. Hur bostadsvolymen fördelar sig mellan å ena sidan förtätningszoner och å andra sidan landsbygds lägen, har inte utretts. I övrigt är alternativet likt planförslaget: mängden bostäder som byggs är densamma, liksom alternativ för järnvägsutbyggnader och principer för grönstrukturen.

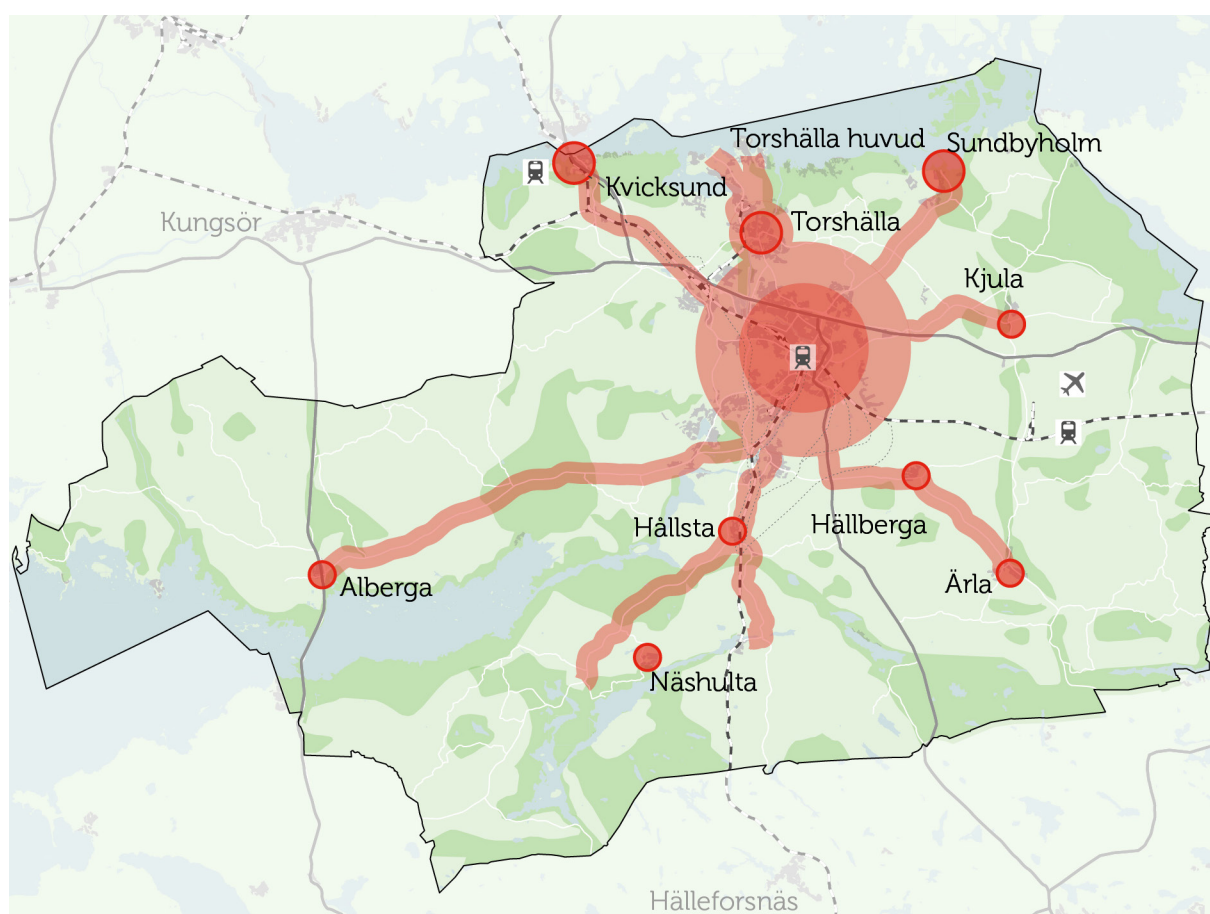
## KLIMATPÅVERKAN OCH RESURSHUSHÅLLNING

Utspridd bebyggelse ökar bilberoendet, försvårar möjligheterna till kollektivtrafikförsörjning och att gå eller cykla till vardagsmåltpunkter. Även om en ökad befolkning i noder och serviceorter och längs stråk kan möjliggöra bättre kollektivtrafik, är det troligt att andelen bilresor i dessa lägen ändå blir högre än om man hade byggt samma mängd bostäder mer centralt. En större befolkning i lägen där det är

svårare att klara sig utan bil innebär mer biltrafik i kommunen som helhet. I en glesare stadsstruktur delar färre personer på infrastruktur och service. Det klimatavtryck som till exempel byggnationen av en gata utgör, blir större om färre personer utnyttjar gatan. En mer utspridd bebyggelse gör också att förutsättningarna att utnyttja befintlig infrastruktur är mindre, att bebyggelsen tar mer mark i anspråk, och att en större andel av bebyggelsen sker på jordbruksmark. Det innebär sammantaget att alternativet bedöms ha större klimatpåverkan än planförslaget.

## NATURMILJÖ OCH GRÖNSTRUKTUR

Med mer fokus på utbyggnad i perifera lägen är riskerna större att stora naturområden påverkas, jämfört med planförslaget där en större andel byggs inom Eskilstuna och Torshälla stad. Med samma inriktning för grönstruktur som i planförslaget borde riskerna för att värdefulla grönområden byggs bort vara små, men en mer utspridd bebyggelse skapar ett



ALTERNATIV KOMPAKT LANDSBYGDSUTVECKLING

behov av fler och större vägar, vilket kan påverka naturmiljöer negativt genom buller och barriäreffekter.

En gles struktur innebär troligtvis mer biltrafik, och därmed fler utsläpp som riskerar att skada vattenmiljöer. Sammantaget bedöms alternativet vara sämre för natur och grönstruktur än planförslaget.

#### VATTEN OCH KLIMATANPASSNING

Med mer spridd bebyggelse blir det sannolikt lättare att hantera dagvatten, eftersom fler och stora naturområden finns nära bebyggelsen. Samtidigt innebär en utspridd bebyggelsestruktur ett större bilberoende och därmed större risk för föroreningar i dagvatten från fordonstrafik. Det finns färre kända förorenade områden på landsbygden. Vid skred eller översvämningar där markföroreningar läcker ut är risken mindre att människor drabbas om fler bor på landsbygden men riskerna för naturen är det samma som i planförslaget. Översvämningensriskerna för ytor som kan komma att bebyggas i alternativet har inte utretts och kan därför inte bedömas. Sammantaget bedöms alternativet och planförslaget vara likvärdiga vad gäller vatten och klimatanpassning.

#### KULTURMILJÖ OCH LANDSKAP

Med mindre andel av den tillkommande bebyggelse i Eskilstuna stad och Torshälla stad minskar risken för att dessa riksintressen för kulturmiljövården ska påverkas negativt. Samtidigt kan en mer spridd bebyggelse innebära att landskapsbilden påverkas negativt, i synnerhet som landskapen på landsbygden är mer känsliga för bebyggelse än i och i anslutning till städerna. Kulturmiljöer på landsbygden påverkas av ny bebyggelse, i synnerhet ökar riskerna att riksintresset Kafjärden ska skadas. Riskerna för negativ påverkan på kulturmiljön bedöms sammantaget som större i alternativet än i planförslaget.

#### HÄLSA OCH LIVSMILJÖ

Utspridd bebyggelse ökar bilberoendet och försvårar möjligheten att gå eller cykla till vardagsmål-punkter, vilket innebär sämre möjligheter till rörelse i vardagen. Alternativet kan innebära mindre belastning på parker i centrala Eskilstuna stad. Boendemiljöer på landsbygden kan ligga närmare stora naturområden, samtidigt som ny bebyggelse på landsbygden kan innebära att naturområden påverkas av buller från ökad biltrafik. En glesare bebyggelse innebär också att det behövs fler bostadsnära



DEN PRIORITERADE NODEN KVICKSUND

parker och grönområden för att upprätthålla samma gröntillgång som i planförslaget. Om resurser saknas för att investera i parker och grönområden riskerar tillgången till bostadsnära grönska att bli sämre. Barnens tillgång till friytor nära skolor kan bli bättre i alternativet, eftersom det troligtvis finns mer utrymme för skol- och förskolegårdar i mer perifera lägen. Färre bostäder byggs i lägen med buller och luftföroreningar jämfört med planförslaget, men samtidigt innebär ökat bilåkandet att bullret och luftföroreningar ökar i kommunen som helhet.

Flera av de prioriterade stråken går längs vägar eller spår där det transporteras farligt gods. Upp till 150 meter kring stråken finns en ökad risk, och enligt länsstyrelsens rekommendationer bör bostäder undvikas här. För att kunna bygga en stor andel av bostäderna längs dessa stråks kan det vara svårt att följa rekommendationerna, och därmed finns en ökad risk för de boende. Samtidigt är möjligheterna bättre för att undvika bebyggelse nära leder för farligt gods i centrala Eskilstuna. Det framstår dock som att en större andel av marken som pekats ut för bebyggelse i alternativ Kompakt landsbygdsutveckling ligger nära riskzoner för farligt gods.

Identifierade förorenade områden är färre på landsbygden, vilket å ena sidan kan innebära en minskad risk att människor kommer i direktkontakt med förorenad mark. Samtidigt möjliggör exploatering i centrala lägen att det finns ekonomi för att sanera marken, och därmed kan läckage från föroreningar till dag- och grundvatten minska.

Sammantaget bedöms alternativet vara sämre för hälsa och livsmiljö än planförslaget.

## JÄMLIKHET OCH SOCIAL INTEGRATION

Större satsningar utanför städerna kan innebära en mer jämlik fördelning av samhällsservice. Samtidigt innebär en mer bilberoende bebyggelsestruktur att service, arbetsplatser och andra målpunkter är svåra att nå för grupper som inte har tillgång till bil, och kostnaden för att ha bil kan göra att boende i ett perifert läge blir dyrare än ett centralt. När det satsas mindre på centrala Eskilstuna kan det innebära att utsatta områden i staden inte utvecklas mot mer social integration. Samtidigt kan satsningar på landsbygden bidra till att skapa lokala mötesplatser här.

Sammantaget bedöms alternativet vara sämre för jämlikhet och social integration än planförslaget.

## SAMHÄLLSEKONOMI OCH ARBETSMARKNAD

En mer utspridd bebyggelsestruktur innebär sannolikt större kostnader för infrastruktur och service, dels för att befintlig infrastruktur och service inte utnyttjas i samma utsträckning och dels för att ny infrastruktur och service delas av färre personer.

Det finns forskning som visar att täta städer främjar tillväxt och arbetsmarknad. En mer utspridd bebyggelsestruktur riskerar därför att inverka negativt på kommunens näringslivsutveckling.

Möjligheten att bo på landsbygden kan vara en viktig attraktionskraft som lockar fler invånare till kommunen. Samtidigt utgör attraktiv stadsmiljö också en konkurrensfördel. Alternativet innebär troligtvis färre satsningar på befintlig stadskärna, och därmed mindre möjlighet att utveckla en mer attraktiv stadsmiljö.

Längs de utpekade prioriterade stråken finns idag lite kommunal mark. Bostadsbebyggelse här inbringar därför inte i någon större grad intäkter till kommunen i form av markförsäljningar. En mer noggrann analys behövs för att jämföra mängden byggbar kommunal mark i städerna och i prioriterade noder respektive serviceorter.

Sammantaget bedöms alternativet vara sämre för samhällsekonomi och arbetsmarknad än planförslaget.



# BOSTADSUTVECKLING VID FLYGPLATSEN

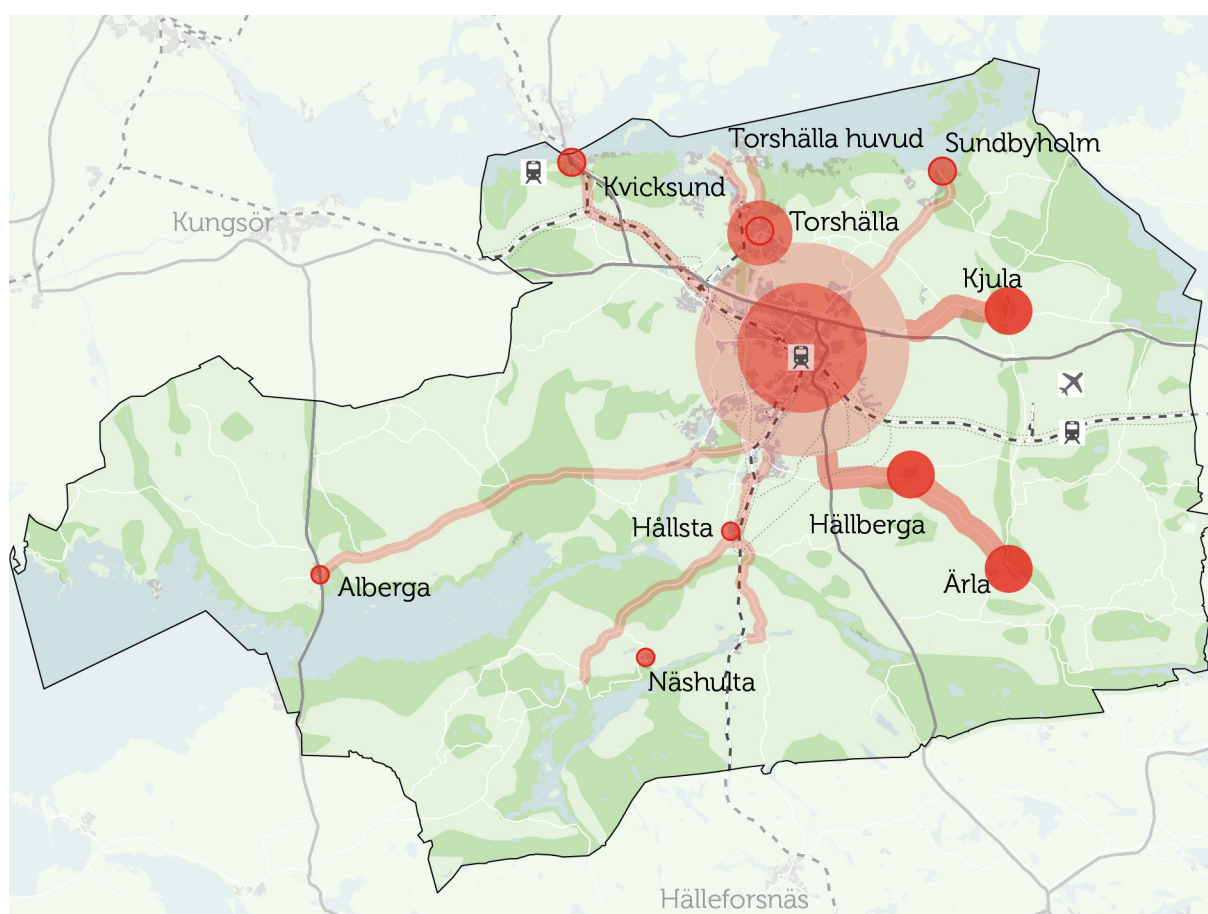
I alternativ Bostadsutveckling vid flygplatsen prioriteras ny bebyggelse och kommunala investeringar intill de befintliga tätorterna nära flygplatsen: Ärla, Kjula och Hällberga. Detta för att dra nytta av det nya tågstoppet på Svealandsbanan i anslutning till flygplatsen. På grund av buller är det dock inte möjligt att bygga närmare än omkring 9 kilometer från det nya tågstoppet.

Av de 15 000 bostäder som planeras byggas till 2030 föreslås ungefär hälften i anslutning till Ärla, Kjula och Hällberga, orter som idag har totalt cirka 3000 invånare. Det innebär en befolkningsökning på omkring 500 procent. Övriga bostäder prioriteras främst till stadscentra (Eskilstuna och Torshälla) och de prioriterade kollektivtrafikstråken i planförslaget. Två sekundära prioriterade stråk (till Kjula respektive Ärla) blir i alternativet primära prioriterade stråk, vilket innebär att de prioriteras högre.

## KLIMATPÅVERKAN OCH RESURSHUSHÅLLNING

Bebyggelsestrukturen i alternativet innebär en mer utglesad bebyggelse än i planförslaget, och troligtvis även jämfört med nollalternativet. För boende i Kjula, Ärla och Hällberga kan den stora satsningen innebära bättre tillgång till kollektivtrafik, och därmed skulle bilandelen kunna minska här, jämfört med planförslaget. Men det är ändå troligt att andelen bilresor i dessa lägen blir högre än om man hade byggt samma mängd bostäder mer centralt. Total sett bedöms biltrafiken öka mer i alternativet än i planförslaget och nollalternativet.

Att bygga så mycket bostäder på idag oexploaterad mark innebär att befintlig infrastruktur och service inte kan utnyttjas i samma utsträckning som i planförslaget. Klimatavtrycket för nybyggnation av till exempel gator och parker blir därför högre.



ALTERNATIV BOSTADSUTVECKLING VID FLYGPLATSEN



Det finns ekonomiska risker med att utveckla en stor mängd bostäder i det här läget (se mer i avsnittet Samhällsekonomi och arbetsmarknad), och den stora byggnationen kring flygplatsorterna riskerar därför att på sikt hamna i "fel" läge. Byggprocessen har en stor klimatpåverkan, det är därför viktigt att det som byggs kan användas under en lång period.

I alternativet tillkommer ungefär 16 000 boende i tre tätorter där det idag bor totalt 3000 personer. Det innebär att oexploaterad mark behöver tas i anspråk. Marken kring tätorterna är till stor del jordbruksmark som alltså riskerar att exploateras.

Alternativet bedöms ha större negativ påverkan på klimatpåverkan och resurshushållning än planförslaget.

### **NATURMILJÖ OCH GRÖNSTRUKTUR**

De nya bostäderna ger en kraftig befolkningsökning, vilket innebär att bebyggelse behöver tillkomma utanför nuvarande tätorter, och därmed att natur- och jordbruksmark tas i anspråk. Mindre naturområden med ett regionalt eller kommunalt värde kan komma att påverkas.

Alternativet bedöms ha större negativ påverkan på naturmiljö och grönstruktur än planförslaget.

### **VATTEN OCH KLIMATANPASSNING**

När färre bostäder byggs i förtätningssonerna, minskar sannolikheten att ny bebyggelse tillkommer i områden med skred- och översvämningrisk nära Eskilstunaån. Det innebär troligtvis också färre hårdgjorda ytor inom förtätningssonerna vilket gör dagvattenhanteringen vid stora regnmängder enklare.

Alternativet bedöms ha mindre negativ påverkan på vatten och klimatanpassning än planförslaget.

### **KULTURMILJÖ OCH LANDSKAP**

Den kraftiga befolkningsökningen i befintliga tätorter innebär en stor förändring av kulturmiljön och landskap, antingen i form av en betydligt tätare struktur, eller bebyggelse som sprids ut över ett stort område. Kjula som ligger inom riksintresset Kafjärden är särskilt känsligt, och en stor bostadsutveckling här skulle kunna skada riksintresset.

Samtidigt innebär alternativet att färre bostäder byggs inom riksintressena Eskilstuna stad och Torshälla stad jämfört med planförslaget. Det minskar risken för att dessa riksintressen ska påverkas.

Alternativet bedöms sammantaget ha större negativ påverkan på kulturmiljö och landskap än planförslaget.

### **HÄLSA OCH LIVSKVALITET**

En mer utglesad bebyggelsestruktur innebär sämre möjligheter att gå och cykla, jämfört med planförslaget och även i jämförelse med nollalternativet. Det beror både på att Eskilstuna stad inte förtätas i samma utsträckning och för att bebyggelsezonen Ärla-Kjula-Hällberga sannolikt inte blir tillräckligt tät och blandad för att skapa bra förutsättningar för gång och cykel. Alternativet innebär alltså sämre möjligheter till rörelse i vardagen i kommunen som helhet. Det ökade serviceutbudet i Ärla, Kjula och Hällberga kan dock bidra till mer gående och cyklande i dessa tätorter, jämfört med planförslag och nollalternativ.

Att en större andel av ny bebyggelse tillkommer utanför Eskilstuna stad kan innebära att trycket på befintliga grönområden i staden blir mindre än i planförslaget, beroende på vilka planprojekt som inte genomförs. Vid förtätning kan å andra sidan befintliga rekreationsområden utnyttjas av flera. I alternativet byggs istället i princip helt nya områden, vilket innebär att större investeringar behöver göras för att upprätthålla god tillgång till rekreationsområden. Om resurser saknas finns en risk att tillgång till rekreationsområden blir sämre än i planförslaget.

Att både den nya bebyggelsen i Ärla-Kjula-Hällberga, och den befintliga i städerna blir mindre tät än i planförslaget kan innebära möjligheter för större skolor och förskolegårdar.

Ärla-Kjula-Hällberga ligger inte inom områden där gränsvärden för buller överskrids på grund av buller. Närheten till flygplatsen kan dock ändå innebära störande bullernivåer.

Alternativet bedöms ha större negativ påverkan på hälsa och livsmiljö än planförslaget.

### **JÄMLIKHET OCH SOCIAL INTEGRATION**

En ökad befolkning i Ärla, Kjula och Hällberga ger underlag för ett ökat lokalt serviceutbud och bättre kollektivtrafik i dessa tätorter med omland. Alternativet kan därför innebära en mer jämlik fördelning av samhällsservice. En utspridd bebyggelseutveckling medför dock ett ökat bilberoende som i sin tur drabbar de som inte har tillgång till bil. En bilbaserad tätortsutveckling drabbar låginkomsttagare, barn, äldre och funktionsvarierade negativt.

När en stor andel av de nya bostäderna byggs i anslutning till Ärla, Kjula och Hällberga innebär det troligtvis att mindre resurser läggs på att knyta samman befintliga stadsdelar i Eskilstuna stad med nya stråk och parker.

Alternativet bedöms därför som sämre för jämlikheten och den sociala integrationen än planförslaget.

### **SAMHÄLLSEKONOMI OCH ARBETSMARKNAD**

Alternativet innebär en bebyggelsestruktur som riskerar att bidra negativt till samhällsekonomin. För att skapa en bra boendemiljö för 16 000 invånare behövs infrastruktur och samhällsservice. Om de nya bostäderna byggs genom förtätning av befintliga stadsdelar kan befintlig infrastruktur och service utnyttjas, men byggs de istället som i alternativet i små serviceorter krävs stora investeringar från kommunen.

Även om många bostäder byggs i Ärla-Kjula-Hällberga kommer kommunens centrum och merparten av arbetsplatserna finnas i Eskilstuna stad. För att motverka bilberoendet behöver kommunen investera i kollektivtrafik som knyter ihop de nya orterna med centralorten.

Det finns forskning som visar att täta städer främjar tillväxt och arbetsmarknad. En mer utspridd bebyggelsestruktur riskerar därför att inverka negativt på kommunens utveckling. Efterfrågan på bostäder och framförallt kontor i Ärla-Kjula-Hällberga är svagare än i centrala Eskilstuna. Det är osäkert om en utvecklad flygplats och kommunens önskan om bostadsutveckling kommer att driva upp efterfrågan till en nivå som gör att marknaden vill bygga i det här läget. Det finns därför en risk att stora offentliga investeringar inte möts upp av den privata marknaden.

I Ärla, Kjula och Hällberga finns det en förhållandevis stor del obebyggd kommunal mark, som skulle kunna skapa kommunala intäkter vid försäljning för bostadsbebyggelse. En närmare analys av möjligheten att bebygga marken krävs.

Alternativets konsekvenser för samhällsekonomi och arbetsmarknad bedöms vara sämre än planförslaget.

**SAMLAD BEDÖMNING**

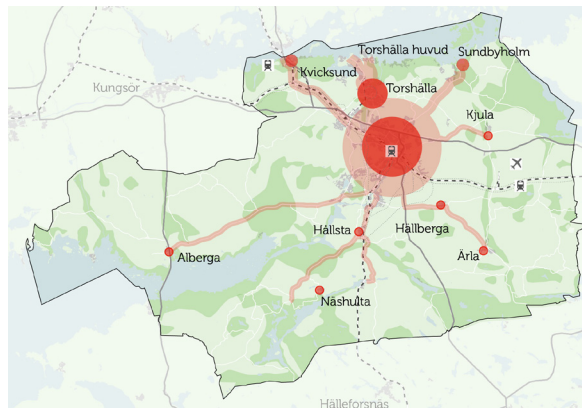
# SAMLAD BEDÖMNING AV PLANEN

Vår livsmiljö står inför stora utmaningar, med accelererande klimatförändringar, förlust av biologisk mångfald och ökade sociala skillnader. För att nå globala och nationella hållbarhetsmål kommer sannolikt stora samhällsförändringar krävas de närmsta decennierna. Hur vi utformar städer och landskap har stor betydelse för vår möjlighet att nå målen och en viktig pusselbit i detta arbete är kommunernas arbete med fysisk planering. En kommunal översiktsplan som tydligt bidrar till ökad miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet är kanske viktigare än någonsin.

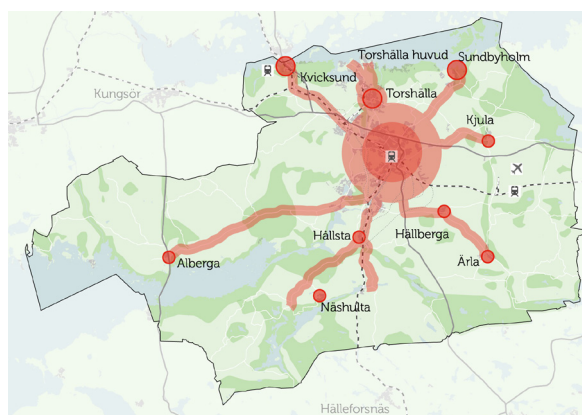
## Planen skapar bättre förutsättningar för hållbar utveckling än alternativen

Eskilstuna kommuns förslag till revidering av översiktsplanen skapar bättre förutsättningar för en hållbar utveckling än både nollalternativet och de studerade alternativa utvecklingsriktningarna. Den övergripande principen om att koncentrera bebyggelse i städer och i vissa lägen på landsbygden gör att värdefull natur- och jordbruksmark kan sparas och värdefulla kulturmiljöer på landsbygden kan bevaras. En mer koncentrerad bebyggelse kombinerat med utvecklad kollektivtrafik och förbättrade miljöer för gående och cyklister skapar bättre förutsättningar för att ta sig fram utan bil, vilket i sin tur har stora positiva effekter: jämfört med övriga alternativ kan klimatavtrycket per person minska och transportsystemet bli mer jämlikt. Samtidigt som det mesta av den nya bebyggelsen planeras i städerna satsas också på en koncentrerad bebyggelse på landsbygden vilket bidrar till en möjlighet att leva mer hållbart även på landet. Att koncentrera samhällsservice och kommersiell service på vissa platser i stadsdelar och i tätorter på landsbygden bidrar till bättre social sammanhållning och en mer attraktiv boendemiljö. Satsningar på en attraktiv stadskärna kombinerat med förbättrad regional tillgänglighet kan öka Eskilstunas attraktionskraft för företag, i synnerhet inom kunskapsintensiva branscher.

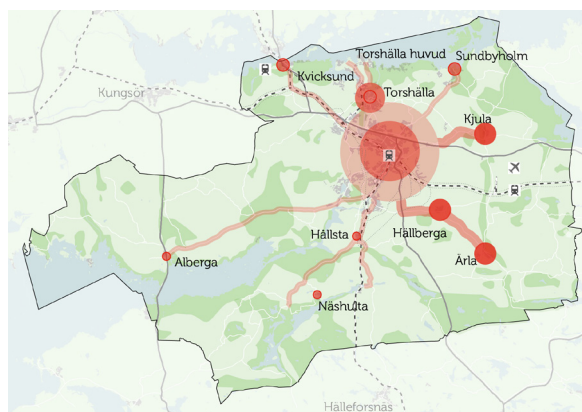
Båda studerade alternativ innebär sämre möjligheter för hållbar utveckling i Eskilstuna kommun, jämfört med planförslaget. Det finns likheter mellan alternativen: båda innebär en mer utspridd bebyggelsestruktur och mindre satsningar på Eskilstuna stad och Torshälla stad. Positiva konsekvenser av detta är en mer jämlik fördelning av kommunala satsningar i kommunen. Det kan också öka



STRUKTURBILD PLANFÖRSLAGET



STRUKTURBILD KOMPAKT LANDSBYGDSUTVECKLING



STRUKTURBILD BOSTADSUTVECKLING VID FLYGPLATSEN



möjligheterna till hållbara transporter i de mindre orter som utvecklas i respektive alternativ och skapa bättre möjligheter till socialt utbyte i dessa lägen. De övergripande nackdelarna med en utspridd bebyggelse överväger dock: det skapar sämre möjligheter för hållbara transporter i kommunen som helhet, och minskar möjligheten att satsa på utsatta områden i Eskilstuna stad.

Båda alternativen innebär en större risk för att naturmark ska påverkas, och jordbruksmark användas för exploatering. Båda alternativen innebär sämre hälsa och livskvalitet än planförslaget, men här får alternativ Bostadsutveckling vid flygplatsen betydligt större konsekvenser med tanke på att en stor andel av den nya bebyggelsen tillkommer i lägen som troligtvis får högre bullernivåer.

Båda alternativen är troligtvis sämre för samhälls-ekonomi och arbetsmarknad än planförslaget på grund av den utglesade bebyggelsen och den osäkra efterfrågan på marknaden.

### Översiktsplanen behöver utvecklas för att lyckas minska biltrafiken

Även om planförslaget i betydligt högre grad än alternativen bidrar till att uppnå nationella och globala hållbarhetsmål, är det sannolikt inte tillräckligt. En avgörande fråga handlar om biltrafikens utveckling. Målet om att öka andelen hållbara transporter från dagens 35 procent till 61 procent är ett steg i rätt riktning och det krävs troligtvis mycket stora åtgärder för att uppnå målet. Samtidigt visar en simulering av framtida biltrafikflöden (Trafikprognos 2018, M4 Traffic) att med en utbyggnad enligt översiktsplanen och en färdmedelsfördelning enligt målet ökar sannolikt antalet bilresor. En statlig offentlig utredning (Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84) har visat att vi, för att nå klimatmålen, behöver minska det totala transportarbetet (resta kilometer) med 18 % till 2050 från 2010 års nivå. Att planförslaget inte innebär en minskning av antalet bilresor är därför oroande, och får konsekvenser inte bara för möjligheten att uppnå klimatmålet utan också för luftkvalitet och buller, och därmed möjligheten att utveckla en attraktiv stadsmiljö. Det får också konsekvenser för trygghet, livskvalitet och framförallt barns möjligheter att röra sig i stadsmiljön.

Planförslaget koncentrerar bebyggelse till städerna men satsar också på bebyggelse i vissa lägen på landsbygden, där det kan vara svårare att klara sig utan bil även om satsningar görs på kollektivtrafik, och service. För att möjliggöra utveckling av

landsbygden utan att öka biltrafiken i kommunen som helhet, är det än viktigare att lyckas minska bilberoendet i städerna.

För att klara av att minska biltrafiken i den grad som är nödvändig, krävs också åtgärder som ligger utanför översiktsplanen, framförallt åtgärder på statlig nivå. Men översiktsplanen behöver utvecklas vad gäller satsningar för att minska biltrafiken. Ett mål om att minska det totala transportarbetet för personbilar är ett viktigt första steg. Målet om färdmedelsfördelning kan också diversifieras med högre krav på hållbara transporter i centrala lägen än på landsbygden. Baserat på detta bör större planprojekt analyseras redan på skisstadiet för att se om planen ger förutsättningar för att uppnå målen. För att minska buller och luftkvalitet kan även mål kopplade till biltrafikflöden på vissa utsatta gator formuleras. Att sätta upp mål för restidskvoter (bil/cykel och bil/kollektivtrafik) för olika delar av staden, både för befintlig och ny bebyggelse, kan också vara effektivt. Nuvarande mål för restidskvoter gäller för hela kommunen, och är därmed lågt ställda för tätorterna. Inom fem kilometer från Eskilstuna stadskärna är det rimligt med en restidskvot för cykel och kollektivtrafik som understiger 1, det vill säga att det går fortare att cykla eller åka kollektiv än att köra bil. I mer centrala delar bör kvoten vara lägre.

I linje med översiktsplanens ställningstagande om att arbeta med målstyrd trafikplanering behöver sedan åtgärder formuleras för att uppnå dessa mål. Långsiktiga åtgärder, som förtätning som kan minska transportbehovet, behöver kombineras med mer kortsiktiga åtgärder. För att förbättra restidskvoten för kollektivtrafik och cykel kan ett antal förhållandevis enkla åtgärder vara: korsningsåtgärder, gena cykelbanor, enkelriktade gator för biltrafik, kollektivtrafikkörfält och parkering koncentrerad i p-hus. Dessutom bör parkeringsstrategier ses över. Detta är ofta ett kraftfullt verktyg för att minska biltrafiken. Till exempel kan en maxnorm för parkering övervägas.

När framkomligheten med bil begränsas i städer och tätorter är det viktigt att vara restriktiv med att lokalisera verksamheter utanför tätorterna. Här bör i huvudsak bara handel med skrymmande varor och verksamheter som av miljö- eller säkerhetsskäl inte passar i tätorterna placeras. Detta för att inte konkurrera ut verksamheter i städer och tätorter.

På landsbygden bör de utpekade prioriterade stråken formuleras om till pärlband, det vill säga att

översiktsplanen förtydligar att ny bebyggelse ska tillkomma inom 500 meter från busshållplatser längs stråken. Stråket mot Kvicksund bör flyttas från Svealandsbanan till ett stråk med busstrafik. Möjligheterna för elbil bör utredas, och här skapar den koncentrerade utvecklingen av landsbygden bra förutsättningar för att placera ut laddstolpar i lättillgängliga lägen.

### Tydligare riktlinjer för gröntillgång är viktiga för att lyckas skapa en attraktiv tät stad

Täthet har många fördelar och kan vara en viktig pusselbit för att skapa en attraktiv stad. Men det är effekterna av täthet som kan bidra till det goda livet i staden såsom folkliv, en mångfald av service och kultur och trygga miljöer där många rör sig. För att tillgodogöra sig de goda effekterna av täthet räcker det inte att bygga många hus, det krävs också till exempel satsningar på kvalitativa stadsrum för folkliv, gaturum som samlar många människor, parker som är utformade för möten och tydliga strategier för kulturlokaler, restauranger, och handel. Översiktsplanen hanterar många av dessa frågor bra: det finns till exempel ställningstaganden om att utveckla stadskärnan, skapa lokala mötesplatser i stadsdelar

och tätorter och placera kulturverksamheter centralt. Täthet lyfts också som ett sätt att skapa närhet.

Parker och andra friytor (naturområden, lekplatser, idrottsytor, skol- och förskolegårdar) är viktiga i en tät stad. När Eskilstuna nu fortsätter att växa genom förtätning krävs tydliga strategier för att tillgodose tillgång till tillräckligt stora och kvalitativa parker och grönområden. Det pågående arbetet med en grönplan är en viktig pusselbit i detta arbete. Översiktsplanen är tydlig med att spara parker och grönområden med rekreativa värden när staden förtätas, vilket är mycket positivt. Det är också positivt att parker ska tillskapas där de saknas. Det är tydligt att planen har en ambition om att skapa parker och grönområden med god kvalitet, men för att verkligen säkerställa god tillgång till bra parker och grönområden behövs troligen tydligare riktlinjer och nyckeltal än vad som föreslås i planförslaget och remissversionen av grönplanen. Många städer, både i Sverige och internationellt använder sig av olika avståndsmått kopplade till olika stora grönytor. FN:s organ för stadsbyggnadsfrågor (UN Habitat) rekommenderar att cirka 15 procent av markytan i en stadsdel upptas av offentlig friyta. I studier av svenska städer har också mängden grönyta med



HAMNGATAN



hög kvalitet visat sig påverka bostädernas attraktivitet. Nyckeltalet som anges i planförslaget, max 300 meter till ett grönområde från bostaden, säkerställer visserligen att det kommer finnas gröna inslag i vardagen för framtidens Eskilstunabor, men i lägen där trycket att bygga är högt finns en risk att storleken på grönområden prioriteras ned, eftersom nyckeltal som reglerar mängden grönyta saknas. Tydligare riktlinjer kring kvalitet kan vara ett viktigt verktyg för att se till att välgestaltade parker inte prioriteras bort och ersätts med skogsområden med låg skötselnivå. Översiktsplanen innehåller bristanalyser av parker, baserat på riktlinjen om 300 meter till närmsta grönområden. Det här är ett bra underlag, som tillsammans med analyser som även tar hänsyn till mängden park- eller grönyta, skulle kunna resultera i en karta som ungefärligen beskriver lägen för nya och utvecklade parker.

Fram till 2030 möjliggör planen för en befolkningstillväxt på drygt 30 000 personer. Dessa invånare kommer gå i skola och förskola, behöva vård på både sjukhus och vårdcentraler, besöka bibliotek, bo på äldreboenden och behöva hjälp från polis och brandkår. Kort sagt behöver samhällsservicen växa med en växande befolkning. Översiktsplanen är tydlig med hur behovet av skolor och förskolor ska tillgodoses men skulle också kunna nämna hur utveckling

och lokalisering av annan samhällsservice och kultur ska ske.

### Utvecklingen av flygplatsen skapar flera negativa konsekvenser

Utvecklingen av flygplatsen kan innebära positiva konsekvenser för arbetsmarknad och samhällsekonomi i form av ökad internationell tillgänglighet. Samtidigt minskar tillgängligheten till Stockholmsregionen på grund av ökad restid i och med det nya tågstoppet. Fler analyser krävs för att utreda om den ökade internationella tillgängligheten ger mer än god regional tillgänglighet.

Ökad flygtrafik innebär flera negativa konsekvenser från ett miljöperspektiv: utsläpp av växthusgaser ökar, både inom kommunens gräns men även globalt. Lokalt kommer bullernivåerna öka kring flygplatsen. Även om få bostäder ligger inom områden där gränsvärden för buller överskrids, kommer troligtvis bullret upplevas som mer störande även längre från flygplatsen, jämfört med nollalternativet. Ökade bullernivåer kan också påverka djurlivet, och utsläpp av miljögifter från flygverksamheten kan påverka både land- och vattenlevande växter och djur.

Sammanfattningsvis framstår det som att de negativa konsekvenserna väger tyngre än de positiva. En



STADSPARKEN

mer noggrann konsekvensanalys av en utvecklad flygplats behöver genomföras.

### Tydliga planer och riktlinjer för Kafjärden och riksintressen för Eskilstuna och Torshälla bör tas fram

En växande kommun förändras. Eskilstuna 2050 kommer se annorlunda ut än Eskilstuna 2019. Men det finns miljöer som i större utsträckning än andra behöver bevaras av kulturmiljöskäl. Planförslaget som helhet innebär bra möjligheter att bevara framförallt värdefulla landsbygdsmiljöer, men det finns några värdefulla kulturhistoriska miljöer som är under större förändringstryck: Riksintresseområdena Kafjärden, Eskilstuna stad och Torshälla stad. Kafjärden bedöms kunna förändras avsevärt om mycket bebyggelse tillkommer längs det prioriterade stråket, eftersom det öppna landskapet då byggs igen. En analys av potential för bebyggelse i Kafjärden visar att det bara i något enstaka läge längs stråket skulle vara möjligt att bygga utan att förvanska kulturmiljövärdena. Kommunen bör förtydliga strategin för utvecklingen av Kafjärden i en fördjupning av översiktsplanen. Med en sådan strategi för hela området kan man undvika att kulturvärdena byggs bort i små steg.

Riskerna att skada riksintressena för Torshälla stad och Eskilstuna stad bedöms som något mindre. Här är det inte, som i Kafjärden, ett öppet landskap som riskerar att bebyggas utan en redan bebyggd miljö som kan komma att få tillägg av ny bebyggelse. Med ett ökande tryck att bygga i centrala lägen finns dock en risk att kulturmiljövärden byggs bort i små steg. För Torshälla tätort finns en utvecklingsplan antagen, men den bör kompletteras med övergripande gestaltungsprinciper och lämpliga lägen för ny bebyggelse utifrån ett kulturmiljöperspektiv. För Eskilstuna stad bör en fördjupning av översiktsplanen eller motsvarande strategisk plan tas fram, som tydligt beskriver lämpliga lägen för ny bebyggelse och övergripande gestaltungsprinciper för dessa.

Det kommande kulturmiljöprogrammet och arkitekturprogrammet är viktiga underlag för strategiska planer för dessa tre områden.



VALLBY KYRKA I KAFJÄRDEN



# SAMMANFATTANDE TABELL

I tabellen sammanfattas bedömningen av planförslaget.

TEMA	BETYDANDE KONSEKVENSER*	ÅTGÄRD
Klimatpåverkan och resurshushållning	+ Bättre förutsättningar för hållbara transporter + Koncentrerad bebyggelse gör att värdefull mark kan sparas	
	- Biltrafiken riskerar att öka	Mål om minskat transportarbete och åtgärder kopplade till det
	- Klimatpåverkan från byggsektorn	Tydliga ställningstaganden för träbyggnation och återvinning i byggsektorn
	- Viss bebyggelse på jordbruksmark	Utred jordbruksmarken värde och ta fram strategiska planer för stråk och serviceorter
	- Ökade utsläpp av växthusgaser från flygplats	Analysera om fördelarna överväger nackdelarna med en utvecklad flygplats
Naturmiljö och grönsstruktur	+ Koncentrerad bebyggelse gör att värdefull mark kan sparas + Fler naturreservat och våtmarker + Bevarat och utökat strandskydd + Strategier för bättre vattenkvalitet	
	- Viss exploatering på naturmark och naturbetesmark	Tydligare ställningstaganden om att spara naturbetesmark. Utred alternativa lokalisering för logistikparken
	- Ökad biltrafik kan försämra vattenkvalitet	Mål om minskat transportarbete och åtgärder kopplade till det
	- Buller och miljöstörande ämnen från flygplatsen kan påverka naturmiljön	Analysera om fördelarna överväger nackdelarna med en utvecklad flygplats
Vatten och klimatanpassning	+ Ökade regnmängder hanteras + Vattenskyddsområden säkerställs + Ny vattentäkt utreds	
	- Markföroreningar kan läcka ut vid skred och översvämning	Utred förorenade områden i områden med skred- och översvänningsrisk
	- Exploatering för logistikpark och utveckling av flygplats kan påverka grundvattentäkt	Utred risker och säkerställ framtida användning av grundvattentäkten
Kulturmiljö och landskap	+ Koncentrerad bebyggelse gör att kulturmiljö och landskap på landsbygden kan sparas + Tydliga ställningstaganden kring "Attefallsregler"	
	? Viss oklarhet kring hur riksintressena Eskilstuna stad och Torshälla stad hanteras	Ta fram strategi för höga hus och strategiska planer för ny bebyggelse och gestaltungsprinciper
	? Riksintresset Kafjärden riskerar att skadas	Ta fram strategisk plan för Sundbyholmsstråket.
	- Vindkraft föreslås utredas i känsliga landskap	Prioritera vindkraftsområden i mindre känsliga delar av kommunen

<b>Hälsa och livskvalitet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Koncentrerad bebyggelse möjliggör rörelse i vardagen</li> <li>+ Helhetssyn på kopplingar och stråk skapar bra planeringsförutsättningar</li> <li>+ Barns lek och rörelse prioriteras</li> <li>+ Riksintressen för friluftslivet påverkas inte</li> </ul>	
	? Oklart hur kommunen ställer sig till bebyggelse kring leder för farligt gods	Ställningstaganden kring detta bör införas i översiktsplanen
	- Vissa park- och grönområden ska utredas för bostäder	Utred vistelsevärdena i utpekade grönområden och analysera friytetillgången i områdena
	- Riktlinjer för friytetillgång är inte tillräckliga	Riktlinjer som säkrar tillräckligt stora och kvalitativa friytor, framförallt parker, bör tas fram
	- Ökad biltrafik kan göra att miljö kvalitetsmålen inte nås	Mål om minskat transportarbete och åtgärder kopplade till det
	- Utveckling av flygplatsen innebär mer buller i omgivande tätorter	Analysera om fördelarna överväger nackdelarna med en utvecklad flygplats
<b>Jämlikhet och social integration</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Mer jämlika transporter</li> <li>+ Barnens trafikmiljöer prioriteras</li> <li>+ Strategier för att samla människor från olika delar av staden finns</li> <li>+ Satsning på landsbygden fördelar kommunala resurser mer jämnt</li> <li>+ Mark reserveras för skolor och förskolor</li> </ul>	
	- Ökad biltrafik kan försämra livsvillkor för barn	Mål om minskat transportarbete och åtgärder kopplade till det
	- Växande externhandel kan skapa ojämlig tillgång till handel	Enbart skrymmande sällanköpshandel bör tillåtas växa i befintliga handelsområden
	- Ställningstagande kring utsatta områden och projektet stadsläkning saknas	Satsningar på socialt utsatta områden bör tas med i översiktsplanen
	- Lokalisering för samhällsservice och kultur saknas delvis	Framtida behov av samhällsservice och kulturverksamheter bör utredas, och tillräcklig yta reserveras i goda lägen
<b>Samhällsekonomi och arbetsmarknad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Bebyggelse i attraktiva lägen skapar bra förutsättning för genomförbarhet</li> <li>+ Ökad regional tillgänglighet och attraktiva boendemiljöer ökar kommunens attraktionskraft</li> <li>+ Utveckling av stadskärnan</li> <li>+ Högskola centralt och ökad regional tillgänglighet ger bättre tillgång till utbildning</li> <li>+ Kunskapsintensiva företag i attraktiva lägen</li> <li>+ Utveckling av flygplatsen ökar internationell tillgänglighet</li> </ul>	
	- Djupare analys av förtätning lägen saknas	Genomför en analys av drivkrafter och begränsningar för förtätning
	- Ambition om blandstad i alla lägen kan innebära dåliga förutsättningar för kontor	Genomför analys av kontorslägen och peka ut lämpliga lägen för kontorsetableringar och genomför analys
	- Utvecklad externhandel kan utgöra hot mot stadskärnan	Enbart skrymmande sällanköpshandel bör tillåtas växa i befintliga handelsområden
	- Nytt tågstopp vid flygplatsen försämrar regional tillgänglighet	Analysera om fördelarna överväger nackdelarna med en utvecklad flygplats

\* Konsekvenser av TGOJ-banans eventuella förändring tas inte med här eftersom det är oklart vilket alternativ som kommer bli aktuellt.

