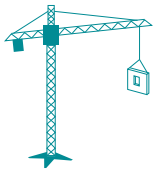




Kommunens behov



Marknadstryck



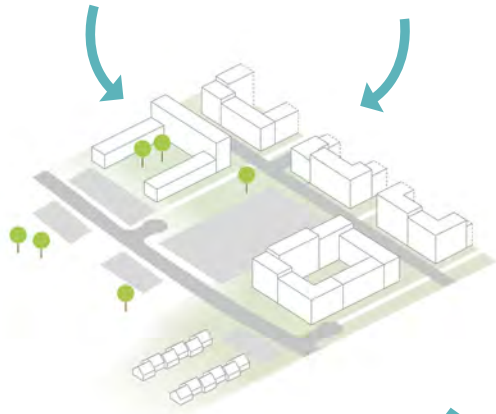
Frihet



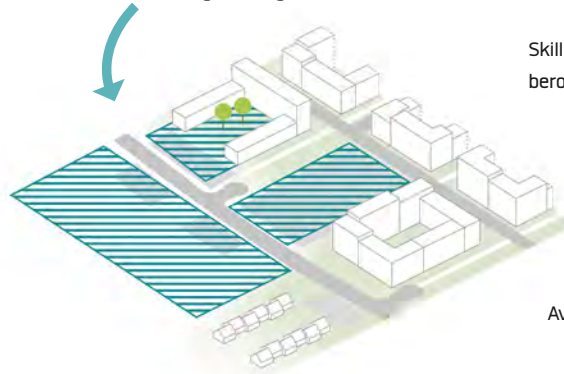
Utrymme

DRIVKRAFTER

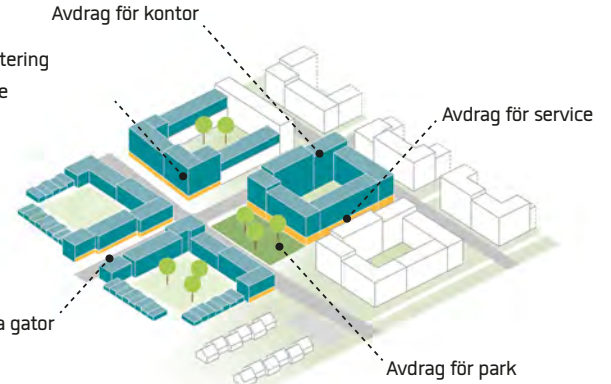
BEGRÄNSNINGAR



Byggbara ytor där drivkrafter är större än begränsningar



Skillnad i exploatering beroende på läge



UTBYGGNADSANALYS ESKILSTUNA

INNEHÅLL

Sammanfattning.....	2
INLEDNING	3
Bakgrund, syfte och avgränsning.....	4
Metod.....	6
UTBYGGNADSANALYS	9
Drivkrafter för utbyggnad.....	10
Sammanlagda drivkrafter.....	13
Begränsningar för utbyggnad.....	15
Tabell över begränsningar.....	17
Utbyggnadsytor.....	20
Beräkning av bostadspotential.....	21
Täthetsreferenser.....	23
Bostadspotential.....	26
Laboration TGOJ-banan.....	28

KONSEKVENSPANALYS	29
Hur tätt blir Eskilstuna?.....	30
Hur grönt blir Eskilstuna?.....	32
Olika lägen för utbyggnad.....	33
DISKUSSION	36
Slutsatser.....	37

BESTÄLLARE

Eskilstuna kommun

Daniel Ängmo

Pernilla Lindström

Kristina Nyström

KONSULTER

Spacescape

Helena Lundin Kleberg (projektansvarig)

Joel Hernbäck

Staffan Swartz

SAMMANFATTNING

Analysen identifierar en potential att bygga 22 000 bostäder på utbyggnadsytor som sammanfaller med kommunens utpekade planeringsområden för bostäder och blandad bebyggelse.

I arbetet med att revidera kommunens översiktsplan tas höjd för att bygga 15 000 nya bostäder till 2030. I planen anges inriktningen för vilka lägen som ska prioriteras för bebyggelse och vilka lägen som av olika skäl och i olika grad inte ska bebyggas. Syftet med denna studie är att analysera hur stor bostadsvolym kommunen kan bygga givet de ställningstaganden som tas i översiktsplanen. Analysen är övergripande och bygger på vissa antaganden, mer detaljerade planeringsfrågor behöver således utredas vidare i senare skeden.

Utbyggnadspotentialen analyseras genom att kartlägga drivkrafter och begränsningar för att bygga utifrån fyra teman. Drivkrafter delas in i politiska och marknadsmässiga drivkrafter (behov och tryck) medan begränsningar delas in i politiska/juridiska begränsningar samt fysiska begränsningar (frihet och utrymme). Genom att överlagra de kartlagda drivkrafterna och begränsningarna identifieras ytor som är lämpliga för bebyggelseutveckling. Analysen är avgränsad till kommunens strategiska lägen för stads- och ortsutveckling.

Det totala antalet bostäder på de utbyggnadsytor som identifierats i ett första steg av utbyggnadsanalysen uppgår till cirka 45 000. På de ytor som sammanfaller med kommunens utpekade planeringsområden för bostäder och blandad bebyggelse finns en potential för cirka 22 000 bostäder. Dessa finns redovisade i tabellen nedan uppdelat på lägen för orts- och stadsutveckling.

BOSTADSPOTENTIAL I STRATEGISKA LÄGEN

Eskilstunas inre förtättningszon:	13 400
Eskilstunas yttre förtättningszon:	2 100
Kvicksund:	1 400
Torshälla:	800
Torshälla huvud:	500
Sundbyholm:	500
Hållsta:	800
Kjula:	600
Ärla:	500
Hällberga:	300
Alberga:	200

BOSTADSPOTENTIAL

Potential för bostadsutveckling som identifierats inom kommunens planeringsområden för bostäder och blandad bebyggelse, uppdelat på lägen för orts- och stadsutveckling.

En laboration visar att ytterligare potential för bostäder, kontor och service dessutom kan frigöras i centrala Eskilstuna med en alternativ dragning av TGOJ-banan.

Den stora bostadspotentialen i kommunen innebär att en tydligare styrning av bebyggelseutvecklingen kan bli nödvändig. Annars finns en risk att den lättast åtkomliga och billigaste marken med minst begränsningar exploateras, istället för den som skapar flest mervärden.

Särskilt inom Eskilstuna inre förtättningszon, där den största potentialen är belägen, finns möjlighet att prioritera stadsutveckling som skapar mervärden till stadsmiljön. Förtätning av befintlig bebyggelse eller parkeringsytor, förtätning och omvandling av större vägar till stadsgator samt omvandling av centralt belägna verksamhetsområden har stor potential att både tillgodose kommunens bostadsbehov och skapa levande, rekreativa, trygga och attraktiva stadsmiljöer.

Konsekvensanalysen visar att omvandlingspotentialen av verksamhetsområden innebär en möjlighet för Eskilstunas täthetskärna att växa norrut. Tätheten väster om centrum blir inte lika hög på grund av att en varsammare exploatering antas i omvandlingen av Väster verksamhetsområde. Analysen visar också tydligt att det parallellt med en ökad täthet också är möjligt att öka tillgången till parker och torg.

INLEDNING

BAKGRUND, SYFTE OCH AVGRÄNSNING

BAKGRUND

Ett arbete med att revidera kommunens översiktsplan pågår. Översiktsplanen tar höjd för att bygga 15 000 nya bostäder till 2030. I planen anges inriktningen för vilka lägen som ska prioriteras för bebyggelse, och också lägen som av olika skäl och i olika grad inte ska bebyggas.

SYFTE

Syftet med denna utbyggnadsanalys är att utreda hur stor bostadsvolym som kan byggas i kommunen, givet de ställningstaganden som tas i översiktsplanen. Analysen genomförs parallellt med revideringen av översiktsplanen och fungerar som ett test för att dels undersöka om planen möjliggör 15 000 bostäder, och dels tydliggöra eventuella oklarheter eller konflikter i översiktsplanens ställningstaganden. I och med att analysen genomförs parallellt med revideringen av planen fungerar arbetet också som en plattform för att diskutera och utveckla översiktsplanen.

OSÄKERHETER OCH BEGRÄNSNINGAR

Modellen som används för att kartlägga utbyggnadspotentialen är en övergripande analys och utgår ifrån vissa antaganden och förenklingar för att beskriva förutsättningar att bygga i kommunen. Det handlar till exempel om att analysen baseras på över-

gripande analyser om olika typer av värden, analyser som behöver fördjupas inför eventuell byggnad. Den analyserade utbyggnadspotentialen är därmed beroende av en mängd faktorer förenade med osäkerhet. Förutsättningarna som ligger till grund för analysen är baserade på ställningstaganden i översiktsplanen och andra planeringsdokument. Om dessa ställningstaganden skulle förändras kommer följaktligen också den framtida utbyggnadspotentialen påverkas. Resultaten bör därför betraktas som en uppskattning av bostadspotentialen givet dagens förutsättningar.

En annan källa till osäkerhet är de antaganden som gjorts för att beräkna sannolika bostadsvolymer. Beräkningarna kräver att schabloner används för

exempelvis genomsnittlig bostadsstorlek, andel av markytan som bör avsättas till gator och offentliga friytor eller hur stor andel av våningsytan som bör avsättas för andra ändamål än bostäder. Schablonerna baseras på forskning och erfarenhet av bebyggelsestrukturer från olika svenska kommuner. Syftet med beräkningarna är att komma så nära en realistisk bostadspotential som möjligt.

I övrigt hanteras inte planeringsfrågor av mer detaljerad karaktär, som utformning av bebyggelsen, tillgång till parkkvaliteter eller behov av kommersiell och offentlig service i olika lägen. För att i enskilda planprojekt precisera förutsättningarna behövs mer detaljerade utredningar.

-
- **Identifiera utbyggnadsytor och bostadsvolymer**
 - **Tydliggöra oklarheter och konflikter i översiktsplanen**
 - **Utgöra en plattform för att diskutera och utveckla översiktsplanen**
-

SYFTEN MED STUDIEN

AVGRÄNSNING

Den geografiska avgränsningen för analysen är de områden som pekas ut i översiktsplanen för merparten av det kommande bostadsproduktionen, det vill säga förtätningszonerna, utvecklingsnoderna, serviceorterna och de prioriterade stråken.

Tematiskt avgränsar sig analysen till att identifiera lägen för nya flerbostadshus och småhus i eller i närheten av befintlig bebyggelse. Analysen identifierar lägen där merparten av kommunens bostadsutveckling kan ske, men givetvis kan det ske en viss byggnation i mindre volymer även utanför de lägen som identifieras i analysen. Analysen identifierar inte lägen för förtätning inom befintliga byggnader, till exempel genom påbyggnad eller förändrad lägenhetsfördelning. Analysen identifierar inte heller lägen för helt nya städer eller större bostadsområden.



ANALYSOMRÅDE

METOD

Med följande analysmodell kartläggs drivkrafter och begränsningar för förtätning med hjälp av GIS-analyser. Modellen har tidigare använts i bland annat Stockholm, Göteborg, Södertälje, Varberg, och Avesta.

KARTLÄGGNING AV DRIVKRAFTER OCH BEGRÄNSNINGAR

Modellen utgår från att utbyggnad sker i spänningsfältet mellan drivkrafter och begränsningar. Drivkrafter kan sägas beskriva var man vill förtäta och begränsningar svarar på var man kan förtäta. Modellen kartlägger dessa drivkrafter och begränsningar utifrån fyra teman: drivkrafter delas in i politiska och marknadsmässiga drivkrafter (behov och tryck) medan begränsningar delas in i politiska/juridiska begränsningar samt fysiska begränsningar (frihet och utrymme). Modellen är GIS-baserad vilket innebär att alla drivkrafter och begränsningar måste kunna definieras geografiskt.

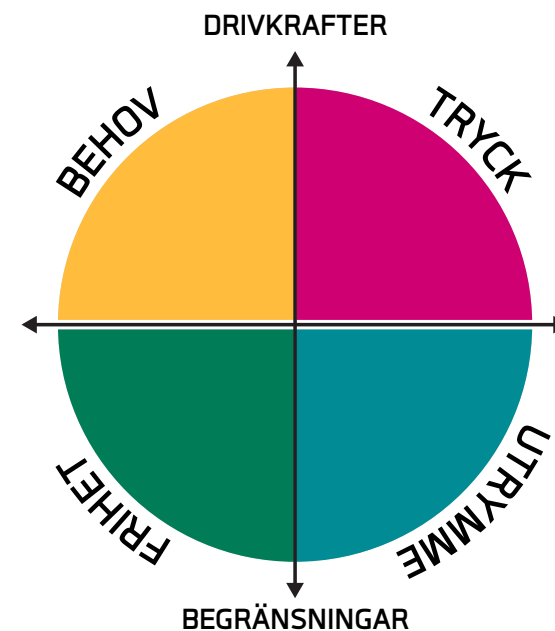
De politiska drivkrafterna handlar om var framförallt kommunen vill förtäta. Det viktigaste underlaget har varit den parallella processen med att revidera översiktsplanen. På en övergripande nivå utgör också nationella, och även globala, mål och riktlinjer politiska drivkrafter.

Marknadens drivkrafter för förtätning identifieras genom tidigare genomförda studier av hur lägesfaktorer påverkar bostadspriser i en rad olika städer.

Kartläggningen av marknadens drivkrafter skiljer sig åt något mellan lägenheter i flerbostadshus och nya småhus. Jämförelser mellan bostadsrättspriser och kötider på hyresrätter i tidigare studier indikerar att hyresmarknaden påverkas av samma variabler som bostadsrätter. Resultatet är alltså också relevant för hyresmarknaden. Marknadens drivkrafter definieras alltså här utifrån vad de boende på bostadsmarknaden efterfrågar. Detta är nödvändigtvis inte det samma som var enskilda byggbolag helst vill bygga, utifrån möjligheten att minimera bygg- och projekteringskostnader.

De politiska och juridiska begränsningarna berör exempelvis skyddad mark som naturreservat och kulturmiljöer, värdefull jordbruksmark eller skyddsavstånd till bostäder. De fysiska begränsningarna handlar om exempelvis mark som redan är bebyggd eller mark där infrastrukturen inte är utbyggd.

Kartläggning av olika drivkrafter och begränsningar har skett i nära samarbete med Eskilstuna kommun. Workshoppar med tjänstepersoner i kommunen har genomförts för att få lokal kunskap om förtätningsförutsättningar och för att förankra analysunderlaget. Ytterligare ett syfte med workshopparna har varit att bidra till arbetet med revideringen av översiktsplanen. Analysen har alltså skett parallellt med ÖP-arbetet och resultatet motsvarar inriktningen i granskningsversionen.



MODELL FÖR KARTLÄGGNING AV DRIVKRAFTER OCH BEGRÄNSNINGAR

Modellen utgår ifrån en kartläggning av drivkrafter och begränsningar utifrån fyra teman: Utbyggnadsbehov, utbyggnadsstryck, utbyggnadsfrihet och utbyggnadsutrymme.

IDENTIFIERING AV UTBYGGNADSYTOR

Genom att överlagra drivkrafter och begränsningar analyseras byggbar mark. Utgångspunkten är att förtätningssytor identifieras när de sammanvägda drivkrafterna är större än de sammanvägda begränsningarna. För att göra en trovärdig avvägning kategoriseras både begränsningar och drivkrafter i modellen efter deras betydelse för utbyggnadspotentialen. Drivkrafterna kategoriseras som antingen inga, måttliga, stora eller mycket stora. Begränsningarna kategoriseras som antingen inga, måttliga eller stora begränsningar respektive ej byggbar mark. Att mark bedöms som ej byggbar i modellen baseras på de ställningstaganden som gjorts i översiktsplanen eller av länsstyrelsen och innebär att inga större planprojekt är sannolika på platsen. Däremot kan det finnas möjlighet för exempelvis avstyckningar av villatomter eller annan bebyggelseutveckling av mindre skala och mindre betydelse för kommunens bostadsförsörjning. Som nämnts tidigare görs bedömningarna utifrån nuvarande planeringsinriktning. Skulle den ändras, skulle också kategoriseringen av drivkrafter och begränsningar ändras.

Till exempel bedöms områden inom 30 meter från primärled för farligt gods en absolut begränsning i modellen. Mellan 30 och 100 meter från vägen är begränsningen klassad som stor. Det är möjligt att bygga på stora begränsningar om drivkrafterna samtidigt är mycket stora.

I lägen med stora eller mycket stora drivkrafter antas det alltså vara mer realistiskt att också vidta mer omfattande åtgärder för att kunna bygga än i lägen med måttliga drivkrafter. Analysen genererar ytor i GIS som utifrån förutsättningarna antas byggbara. Dessa utbyggnadssytor är minst 400 kvadratmeter stora och bredare än 15 meter.

BERÄKNING AV UTBYGGNADSVOLYMER

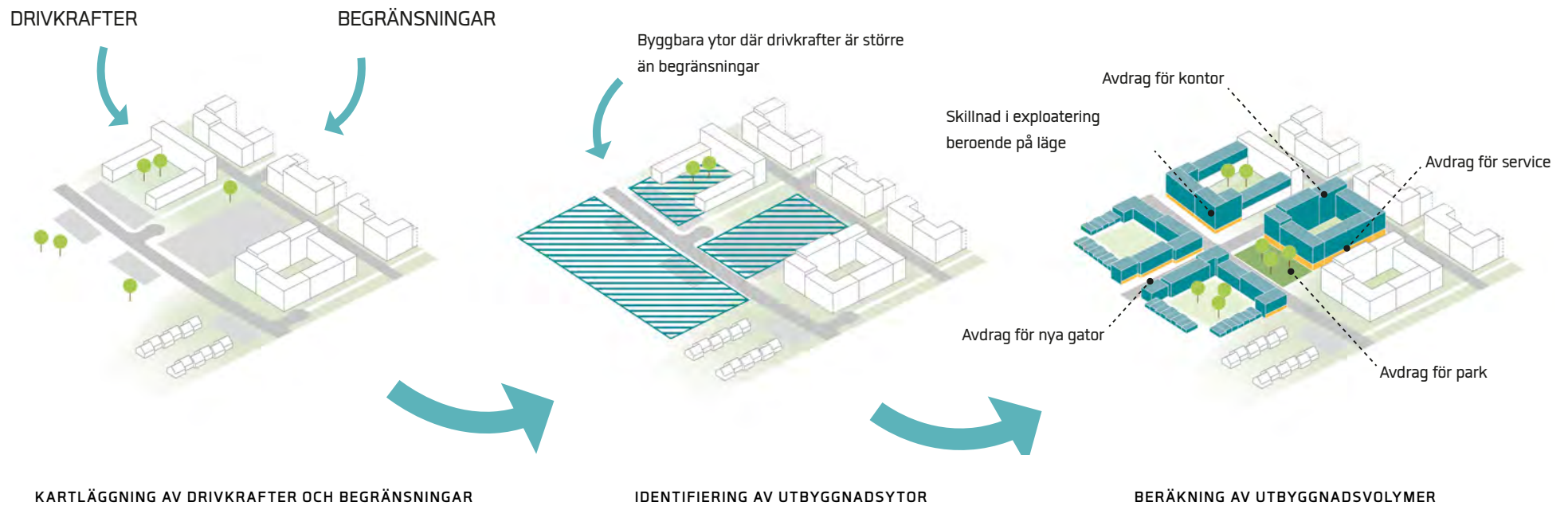
Med ett stort antal tillkommande bostäder behövs också andra funktioner i stadsstrukturen som gator och parker. I modellen tas hänsyn till detta genom att avdrag görs för bland annat nya gator, parker samt kommersiell och kommunal service. När mark för park och gator avsatts återstår tomtytor för bostäder, samt tillhörande service och andra funktioner. Tomtytorna ges ett exploateringsstal baserat på hur stora drivkrafterna att bygga är och hur centralt utbyggnadsytan är belägen.

BEGRÄNSNINGAR	Ej byggbar				
	Stora	BYGG!			
	Måttliga	BYGG!	BYGG!		
	Inga	BYGG!	BYGG!	BYGG!	
		Mycket stora	Stora	Måttliga	Inga
		DRIVKRAFTER			

MODELL FÖR IDENTIFIERING AV UTBYGGNADSYTOR.

ANALYSMODELLENS TRE STEG:

1. Kartläggning av drivkrafter och begränsningar
2. Identifiering av utbyggnadsytor
3. Beräkning av bostadsvolymer



UTBYGGNADSANALYS

DRIVKRAFTER FÖR UTBYGGNAD

KOMMUNENS DRIVKRAFTER

De politiska drivkrafterna för utbyggnad, i modellen kallade behov, har identifierats framförallt genom samrådsversionen av den reviderade översiktsplanen. De har sedan uppdaterats parallellt med arbetet med granskningsversionen av översiktsplanen.

Översiktsplanen beskriver huvudsaklig inriktning för den fysiska planeringen i kommunen. En stor del i arbetet med utbyggnadsanalysen har handlat om att tolka översiktsplanens formuleringar till precisa geografiskt avgränsade ytor i GIS. Detta arbete har skett i nära samarbete med tjänstepersoner i kommunen, både i form av workshoppar och kortare avstämningsmöten. Arbetet har också handlat om att tolka hur stor vikt olika drivkrafter ska ges i modellen.

I tabellen här intill beskrivs de politiska drivkrafterna samt vilka huvudsakliga ställningstaganden i översiktsplanen där drivkrafterna uttrycks. I bilagan Kartor finns kartor över samtliga drivkrafter.

DRIVKRAFT I ANALYSMODELLEN	STÄLLNINGSTAGANDE I ÖVERSIKTSPLANEN
INOM UTPEKADE OMRÅDEN FÖR FÖRTÄTNING (FÖRTÄTNINGSZONER, STADSBYGDEN, UTVECKLINGSNODER, STRÅK (MED SMÅORTER) OCH SERVICEORTER.	<p>"Säkerställ att behovet av nya bostäder till år 2030 kan tillgodoses inom stadsbygden och inom de tre särskilt utpekade utvecklingsnoderna Kvicksund, Torshälla inklusive Torshälla Huvud och Sundbyholm."</p> <p>"Sträva efter att Eskilstunas landsbygd utvecklas med avseende på bostäder, tillgänglighet och service, med fokus på serviceorterna Kjula, Ärla, Alberga, Hällberga och Hållsta."</p> <p>"Sträva efter en god planberedskap för tillkommande bostäder i serviceorterna Ärla, Alberga, Hållsta, Hällberga och Kjulaås, i Näshulta kyrkby med omland [...]"</p> <p>"Sträva efter att nya sammanhängande områden för bostadsbebyggelse utanför utvecklingsnoder eller serviceorter placeras inom gångavstånd från kollektivtrafikförsörjda stråk (stråk för bebyggelse och transport). Nya hus placeras så att sammanhållna helheter skapas i bebyggelsen."</p>
LOKALA CENTRUM	<p>"Sträva efter att gemensamma funktioner som service och platser av träffpunktskaraktär, lokaliseras i serviceorternas centrum eller andra strategiska punkter på landsbygden som stärker möjligheten till mötesplatser och fungerande vardagsliv på landsbygden."</p> <p>"Sträva efter att förutsättningarna för mötesplatser och fungerande vardagsliv stärks i strategiska punkter. Här sammanstrålar olika funktioner som kommersiell service, samhällsservice, busshållplatser, stadsdelsparker och liknande av träffpunktskaraktär."</p>
MELLANRUM MELLAN ESKILSTUNA OCH TORSHÄLLA	"Sträva efter att det fysiska avståndet mellan Torshälla och Eskilstuna minskar samtidigt som ett öppet landskapsrum bevaras."
NÄRA BUSSLINJE OCH BUSSHÅLLPLATS	"Använd samplanering av bebyggelse, kollektivtrafik och transportinfrastruktur för att skapa attraktiva och hållbara samhällen som skapar närhet."
INOM STADSLÄKNINGSOMRÅDEN	-
NÄRA SKOLA OCH FÖRSKOLA PÅ LANDSBYGDEN	"Sträva efter att Eskilstunas landsbygd utvecklas med avseende på bostäder, tillgänglighet och service, med fokus på serviceorterna Kjula, Ärla, Alberga, Hällberga och Hållsta."
SMÅHUSOMRÅDEN/ FLERBOSTADSHUSOMRÅDEN	"Sträva efter ett blandat bostadsbestånd i varje stadsdel och ort med olika storlekar, hustyper och upplåtelseformer och en blandning av hyresrätt, bostadsrätt och äganderätt ända ner på kvartersnivå."
NÄRA FJÄRRVÄRME	"Säkra att kommunen ger förutsättningar i den fysiska planeringen för fjärrvärme som uppvärmningsalternativ i tätbebyggda utbyggnadsområden [...]"
NÄRA VA-OMRÅDEN	"Ta hänsyn till befintlig VA-anläggning och VA-planens kartläggning av befintlig bebyggelse så att god resurseffektivitet nås vid planering av ny bebyggelse."

MARKNADENS DRIVKRAFTER

Marknadens drivkrafter för utbyggnad har identifierats med hjälp av tidigare studier av andra städer, där samband mellan bostadspriser och lägesfaktorer har identifierats. Framförallt har de jämnstora städerna Halmstad och Helsingborg studerats. Bedömningar har gjorts för att avgöra i vilken grad resultatet från de andra studierna kan appliceras på Eskilstuna. Här intill presenteras övergripande resultatet från ett antal olika studier.

FLERBOSTADSHUS OCH SMÅHUS

Vilka kvaliteter som antas driva marknadens efterfrågan i Eskilstuna skiljer sig på flera punkter mellan flerbostadshus och småhus. Samtidigt är några av faktorerna gemensamma för båda bostadstyperna. Gemensamt är att både bostadsrättsköpare och småhusköpare antas efterfråga centrala lägen nära stadskärnan och tågstationerna. Även närhet till ån och större sjöar samt lugna bostadsgator är kvaliteter med betydelse för både flerbostadshus och småhus i modellen. Lugna gator beskrivs i det här sammanhanget som en trafikmiljö med hastigheter på max 30 kilometer i timmen.

När det gäller rekreativa kvaliteter så visar erfarenhet från andra kommuner att bostadsrättsköpare tenderar att uppskatta tillgång till parker i närmiljön medan det för småhusköpare är mer betydelsefullt att ha nära till naturområden.

	HELINGBORG	KRISTIANSTAD	HÄSLEHOLM	STOCKHOLM	GÖTEBORG	HALMSTAD	VISBY
CENTRALITET	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus	Flerbostadshus	Flerbostadshus	Flerbostadshus	Flerbostadshus
TILLGÅNG TILL SERVICE		Småhus	Småhus	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus Småhus		Småhus
TILLGÅNG TILL KOLLEKTIV-TRAFIK	Flerbostadshus Småhus			Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus Småhus		Flerbostadshus
TILLGÅNG TILL PARK OCH NATUR	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus Småhus	Småhus	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus	Flerbostadshus
NÄRHET TILL VATTEN	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus Småhus		Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus	Flerbostadshus Småhus
STADSGATOR	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus	Flerbostadshus		
LUGNA GATOR	Småhus	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus		Småhus	Flerbostadshus	Småhus
AVSTÅND FRÅN INDUSTRI	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus Småhus	Flerbostadshus Småhus				
AVSTÅND FRÅN MOTORVÄG		Flerbostadshus Småhus			Småhus		

KVALITETER SOM PÅVERKAR BOSTADSPRISER, ENLIGT MARKNADSANALYSER I ETT ANTAL SVENSKA KOMMUNER.

Medan urbana kvaliteter som stadsgator med många entréer mot gatan samt ett stort utbud av kommersiell service tenderar att vara betydelsefullt för flerbostadshus är det för småhus viktigare med ett grundläggande utbud och en mångfald av service. För småhus är också avstånd från motorvägens buller en tydligare drivkraft. Samtidigt tenderar småhusägare äga och köra bil oftare och därför uppskatta att ändå ha nära till en avfart till motorvägen.

I bilagan Kartor finns kartor över marknadens drivkrafter

FLERBOSTADSHUS

- Närhet till stadskärna
- Närhet till tågstation
- Stadsgator
- Tillgång till parker
- Närhet till ån
- Närhet till större sjö
- Lugna gator
- Tillgång till kommersiell service

SMÅHUS

- Närhet till stadskärna
- Närhet till tågstation
- Närhet till naturområde
- Närhet till ån
- Närhet till större sjö
- Lugna gator
- Mångfald av service
- Avstånd till motorväg
- Närhet till påfart

SAMMANLAGDA DRIVKRAFTER

DRIVKRAFTER FLERBOSTADSHUS

Summeringen av drivkrafter för flerbostadshus har utförts genom att väga samman kommunens och marknadens drivkrafter. Utgångspunkten är att drivkrafterna är större där både kommunen och marknaden vill bygga. Men bebyggelse i mindre skala kan ske även där inga begränsningar identifierats i modellen.

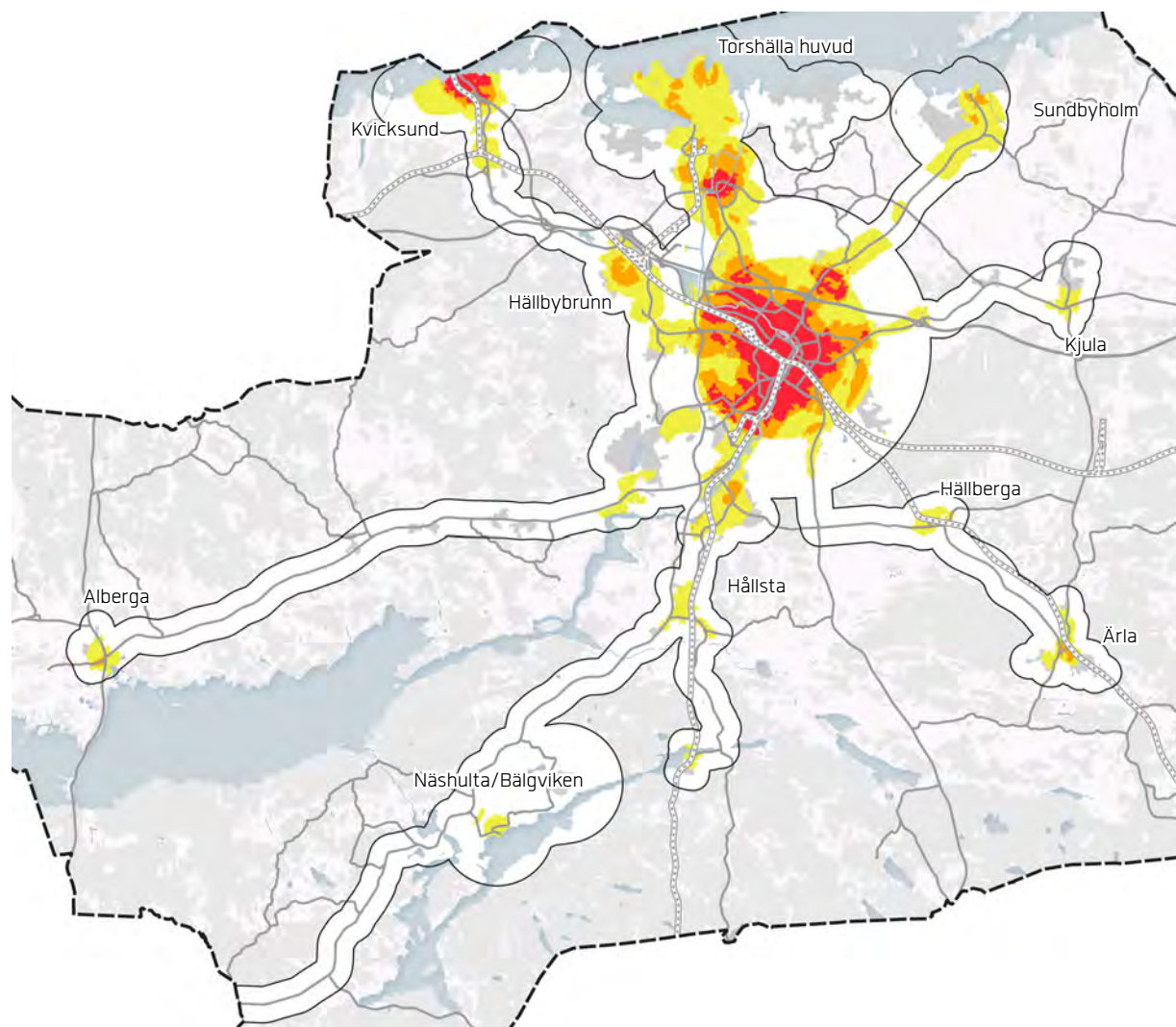
Drivkrafterna att bygga flerbostadshus är inte överraskande mycket stora i centrala Eskilstuna. I övrigt utmärker sig främst Torshälla och Kvikksund. Stora drivkrafter finns även i Torshälla huvud, Sundbyholm, Hållsta och Hållbybrunn.

Kartor över de enskilda variablerna finns i bilagan Kartor. Här finns också en inzoomad karta på sammanlagda drivkrafterna i städerna.

- Mycket stora drivkrafter
- Stora drivkrafter
- Måttliga drivkrafter

SAMMANLAGDA DRIVKRAFTER FÖR FLERBOSTADSHUS

Kartor över de enskilda variablerna finns i bilagan Kartor



DRIVKRAFTER SMÅHUS

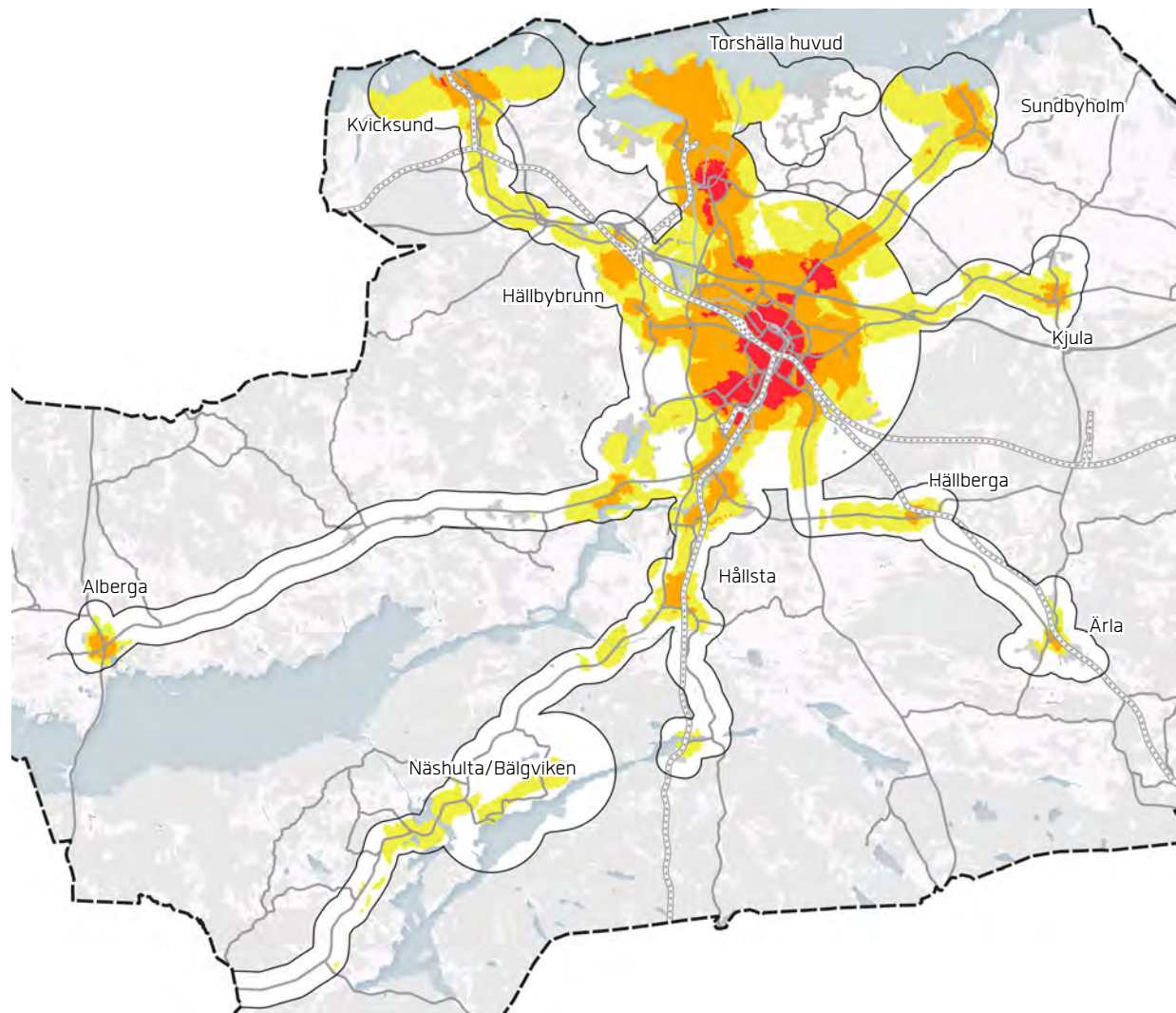
Även för småhus är drivkrafterna mycket stora i centrala Eskilstuna och i Torshälla. Stora drivkrafter finns främst i Kvicksund, Torshälla huvud och Sundbyholm. Då drivkrafterna att bygga småhus har större geografisk spridning i kommunen än drivkraften att bygga flerbostadshus finns stora drivkrafter även i flera av kommunens utpekade serviceorter, främst i Hållsta.

Kartor över de enskilda variablerna finns i bilagan Kartor. Här finns också en inzoomad karta på sammanlagda drivkrafterna i städerna.

- Mycket stora drivkrafter
- Stora drivkrafter
- Måttliga drivkrafter

SAMMANLAGDA DRIVKRAFTER FÖR SMÅHUS

Kartor över de enskilda variablerna finns i bilagan Kartor.



BEGRÄNSNINGAR FÖR UTBYGGNAD

De juridiska och politiska begränsningarna har identifierats bland annat utifrån samråds- och granskningsversionerna av revideringen av översiktsplanen, remissversionen av grönplanen, riktlinjer och regleringar från länsstyrelsen, och i samråd med kommunens tjänstemän. De fysiska begränsningarna handlar till exempel om att marken redan är bebyggd eller att det saknas infrastruktur. Det är faktorer som gör byggandet svårare.

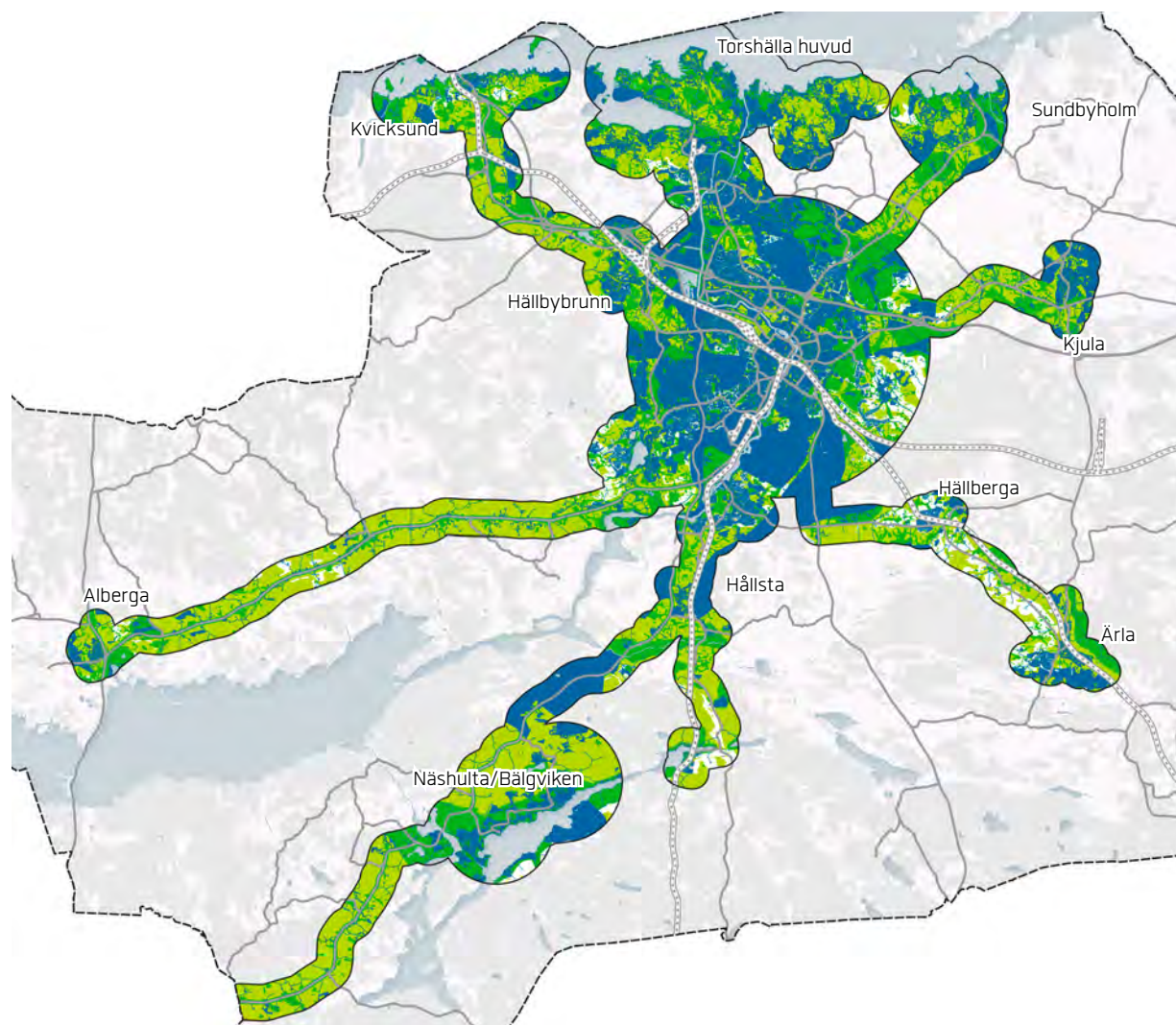
Begränsningar bedöms i analysmodellen vara de samma för flerbostadshus som för småhus och har klassificerats i en skala från ej byggbar till inga begränsningar. Begreppen ska här ses i sin kontext, det vill säga begränsningarna handlar om bostadsbyggnad i större skala. Att ett område är klassificerat som "ej byggbart", betyder alltså att det, utifrån kommunens nuvarande planering, inte är aktuellt för att bygga bostäder i större skala.

Kartor över de enskilda begränsningarna finns i bilagan Kartor.

- Ej byggbart
- Stora begränsningar
- Måttliga begränsningar

SAMMANLAGDA BEGRÄNSNINGAR

Kartor över de enskilda variablerna finns i bilagan Kartor.



De största begränsningarna finns i Eskilstuna och Torshälla. I centrala delar av staden är det framförallt att marken redan är bebyggd eller används till park som utgör ett absolut hinder för byggnation. Längre ut utgör de större ytorna som är klassade som ej byggbara är framförallt jordbruksmark, olika typer av naturskydd samt infrastrukturkorridorer för TGOJ-banan.

De stora begränsningarna som mest framträder i kartan är framförallt natur- och rekreationsvärden.

Utanför städerna har stora ytor enbart måttliga begränsningar. Dessa utgörs framförallt av jordbruksmark, olika riksintressen samt skyddszoner kring verksamheter med djurhållning samt speedway-bana.

I framförallt stråket mot Ärla samt områdena öster om Odlaren saknas begränsningar. Denna mark utgörs av skogsområden som saknar begränsning i modellen.

- Ej byggbart
- Stora begränsningar
- Måttliga begränsningar

SAMMANLAGDA BEGRÄNSNINGAR - STÄDERNA

Kartor över de enskilda variablerna finns i bilagan Kartor.



TABELL ÖVER BEGRÄNSNINGAR

TEMA BEGRÄNSNING	VARIABLER OCH KLASSICERING	STÄLLNINGSTAGANDE I ÖVERSIKTSPLANEN
JORDBRUKSMARK	Övrig jordbruksmark	Ej byggbart "Sträva efter i direkt anslutning till utvecklingsnoder, serviceorter liksom inom 600 meter från de stråk som leder fram till dessa bedöms bostadsbyggande vara ett betydelsefullt väsentligt samhällsintresse. [...] Av den anledningen kommer jordbruksmark prövas för bebyggelse i större omfattning än andra områden vilket gör att jordbruksmark får bebyggas för att tillgodose detta."
	Jordbruksmark i landsbygdstättort och inom prioriterade stråk	Måttliga begränsningar "Sträva efter att bevara kulturbärande element i odlingslandskapet [...]"
SKYDDSAVSTÅND	< 30m från led för farlig gods	Ej byggbart "Ta hänsyn till riskerna för störningar kring gårdar med djurbesättningar vid lokaliseringsprövning."
	30-70 m från led för farligt gods	Stora begränsningar "Säkra att kompletterande radonundersökningar genomförs vid exploatering/detaljplan i hög-/mellanriskområden på och kring åsarna."
	70-150 m från led för farligt gods (enbart flerbostadshus) Miljöstörande verksamheter med skyddszon < 500 m från fastighet m djurhållning	Måttliga begränsningar
BULLERSTÖRDA OMRÅDEN	Trafikbuller över 60 dBA ekvivalent ljudnivå	Måttliga begränsningar
	Bullerzon kring speedwaybana och skjutbana	Måttliga begränsningar
ÖVERSVÄMNINGSRISK	Översvämning 100-års regn scenario 1.25 Lågglänta områden Stor risk översvämning Eskilstunaån Översvämningsrisk Mälaren	Stora begränsningar "Sträva efter att det inte tillkommer ny bebyggelse Inom områden med stor sannolikhet för översvämningar på grund av högt vattenstånd (så kallat 100-årsflöde). Bebyggelse som uppförs ska ha konstruerats eller höjdsatts för att klara ett 100-årsflöde."
	Översvämning 100-års regn scenario 1.4 Viss risk översvämning Eskilstunaån	Måttliga begränsningar "Säkra att möjliga avrinningsvägar och fördröjningsytor för skyfall genomförs på översiktlig nivå i stadslandskapet."
FÖRORENAD MARK OCH RADONRISK	Deponier	Stora begränsningar "Säkra att byggnation undviks på deponier som inte har grävts bort och där efterbehandling med täckning inte har skett."
	Potentiellt förorenad mark Riskområde radon	Måttliga begränsningar
KULTURMILJÖ OCH LANDSKAP	Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen	Ej byggbart "Säkra att riksintressen för kulturmiljön skyddas i samband med ändrad markanvändning mot sådana åtgärder som påtagligt skadar värdena såväl i området som i dess närområde."
	Särskilt värdefulla kulturmiljöer Fornninen	Stora begränsningar "Säkra att särskilt värdefulla kulturmiljöer skyddas från exploatering som riskerar att påverka kulturmiljövärdena negativt."
	Mycket känsliga landskap Riksintresse för kulturmiljövården	Måttliga begränsningar "Säkra att landskapsbildens karaktär enligt den kommuntäckande landskapsanalysen, det kommande kulturmiljöprogrammet och arkitektur och stadsbyggnadsprogrammet ligger till grund för inplacering av ny bebyggelse och nya element i landskapet."

TABELL ÖVER VARIABLER SOM BEGRÄNSAR UTBYGGNADSFRIHETEN

Utbyggnadsfriheten begränsas av politiska/juridiska begränsningar att bygga.

Ställningstaganden i översiktsplanen ska ses som exempel, temat kan hanteras även i andra ställningstaganden

Ej byggbart


Stora begränsningar

Måttliga begränsningar


NATURVÄRDEN	Natura 2000 Naturreservat och naturvårdsområden Biotopskyddsområden (befintliga och planerade) Strandskydd < 20m från vatten Värdekärnor biologisk mångfald klass 1-2	Ej byggbart	”Säkra att områden med höga naturvärden (klass 2 *)respektive mycket höga naturvärden (klass 1 *) undantas från exploatering.” ”Säkra skyddsvärda träd med bestämmelse i detaljplan alternativt genom kompensation. [...]”
	Strandskydd < 100 m från vatten samt utvidgat strandskydd Skyddsvärda träd Riksintresse för naturvård Naturvård kommunalt intresse Värdekärnor biologisk mångfald klass 3 Nyckelbiotoper Naturvärdesobjekt	Stora begränsningar	
	Värdekärnor biologisk mångfald klass 4	Måttliga begränsningar	
REKREATION	Parkinventering grönpån Centrala å-rummet	Ej byggbart	”Säkra att naturområden som är värdefulla för rekreation undantas från sådan exploatering som minskar värdena.” ”Säkra att parker, andra viktiga grönområden och viktiga gröna stråk undantas exploatering.”
	Stadsnära värdekärnor Utvalda idrottsanläggningar och större rekreationsanläggningar	Stora begränsningar	”Säkra att riksintressen för friluftslivet skyddas i samband med ändrad markanvändning mot sådana åtgärder som påtagligt riskerar att skada värdena i såväl området som i dess närområde”
	Riksintresse friluftsliv Riksintresse Mälaren med öar Planerade rekreationsområden	Måttliga begränsningar	” Säkra att åtgärder inom avgränsat område som medför skada på värden som motiverar riksintresset för Mälaren med öar och stränder inte förekommer.”
ANLÄGGNINGAR OCH FUNKTIONER	Verksamhetsområden Begravningsplatser Koloniområden Tekniska anläggningar	Ej byggbart	”Säkra goda förutsättningar för verksamheter inom tillverkning och logistik genom god planberedskap för verksamheter i strategiskt fördelaktiga lägen.”
	Verksamhetsområden inom planeringsområden för blandad bebyggelse samt Eklunda och Väster	Stora begränsningar	
PLANERING PÅGÅR	Ej utbyggda detaljplaner Planeringsområden för TGOJ-banan Planerade verksamhetsområden	Ej byggbart	
	Planerade verksamhetsområden (utredningsområde, ej Eklunda och Väster)	Stora begränsningar	
	Planerade handelsområden	Måttliga begränsningar	

TABELL ÖVER VARIABLER SOM BEGRÄNSAR UTBYGGNADSFRIHETEN - FORTSÄTTNING

Utbyggnadsfriheten begränsas av politiska/juridiska begränsningar att bygga.

 Ej byggbart

 Stora begränsningar

 Måttliga begränsningar

Ställningstaganden i översiktsplanen ska ses som exempel, temat kan hanteras även i andra ställningstaganden

TEMA BEGRÄNSNING	VARIABLER OCH KLASSICERING	STÄLLNINGSTAGANDE I ÖVERSIKTSPLANEN
AVSAKNAD AV VÄG	> 200 m från väg	Måttliga begränsningar
KUPERAD MARK	Lutning > 40 procent	Ej byggbart
	Lutning > 20 procent	Måttliga begränsningar
BEBYGGD MARK	Vägar och järnvägar Byggnader med 15 m buffert	Ej byggbart
	Byggnader inom planerat område för blandad bebyggelse Industribyggnader utanför industriområden	Måttliga begränsningar

TABELL ÖVER VARIABLER SOM BEGRÄNSAR UTBYGGNADSUTRYMMET

Utbyggnadsutrymmet begränsas av fysiska begränsningar att bygga.

Ställningstaganden i översiktsplanen ska ses som exempel, temat kan hanteras även i andra ställningstaganden

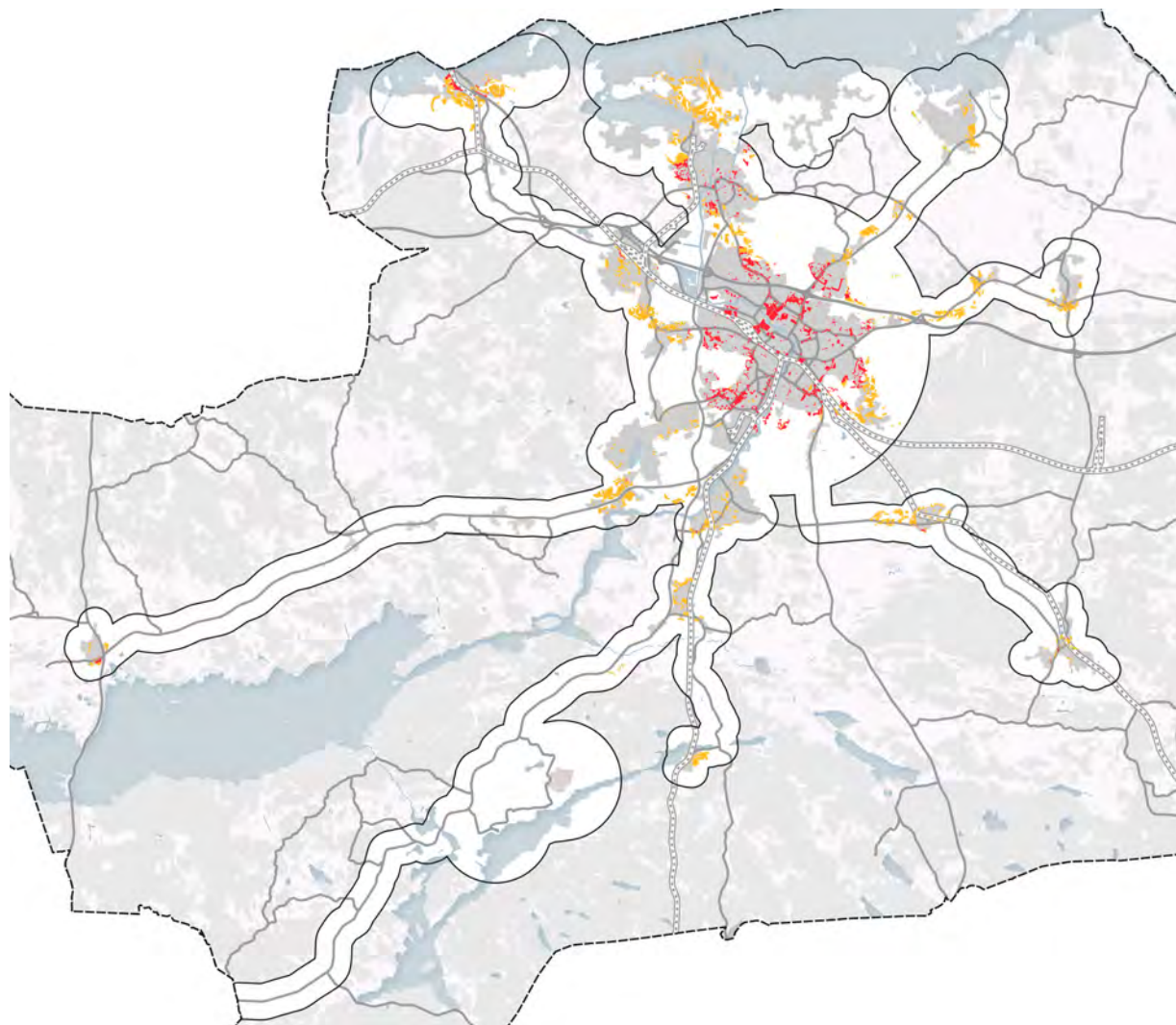
■ Ej byggbart

■ Stora begränsningar

■ Måttliga begränsningar

UTBYGGNADSYTOR

Kartan visar identifierade utbyggnadsytor med flerbostadshus respektive småhus. Eftersom drivkrafterna skiljer sig åt mellan modellerna för flerbostadshus och småhus så skiljer sig också utbyggnadsytorna åt. Där utbyggnadsytor för flerbostadshus och småhus sammanfaller har flerbostadshus prioriterats ifall de ligger inom den inre förtätningszonen i Eskilstuna eller i Torshälla. I övriga kommunen prioriteras den bebyggelse typ för vilken drivkrafterna är störst.



- Flerbostadshus
- Småhus

IDENTIFIERADE UTBYGGNADSYTOR

BERÄKNING AV BOSTADSPOTENTIAL

AVDRAG FÖR PARK OCH GATA

Analysen tar höjd för en stadsutveckling som säkerställer en god tillgång till stadens kvaliteter. För att tillgodose behovet av nya parker avsätts 20 procent av de potentiella utbyggnadsytorna i de områden som har brist på offentlig friyta. Minst 15 procent av markytan bör utgöras av offentligt tillgängliga friytor för vistelse och bör innefatta bland annat lekplatser, aktivitetsytor, parker och grönområden. För utbyggnadsytor större än 1 ha dras sedan 20 procent av utbyggnadsytan bort för att göra plats för gator.

TÄTHETEN BEROR PÅ LÄGET

Tätheten på bebyggelsen antas bero på hur stora drivkrafterna att bygga är och hur centralt utbyggnadsytan är belägen. Vad som betraktas som centralt varierar också beroende på om det är ytor för flerbostadshus eller småhus. För att beräkna mängden bostäder sätts tomtexploateringstal på utbyggnadsytorna. Ett exploateringstal anger summan av alla våningsplans yta dividerat med tomtens yta.

För flerbostadshus antas e-talet för tomtexploatering till 2,5 i lägen med mycket stora drivkrafter inom 1 km från centrum. De delar av Väster som har stora kulturhistoriska värden utgör ett undantag, här sätts e-talet till 1 för att kunna anpassa bebyggelsen till de stora kulturhistoriska värdena. 2,0 antas till lägen med mycket stora drivkrafter utanför 1 km från centrum, 1,5 antas till lägen med stora drivkrafter och 1,0 antas till lägen med måttliga drivkrafter.

För småhus antas e-talet 0,8 till lägen med mycket stora drivkrafter och stora drivkrafter inom lokala centrum. 0,5 antas till lägen med stora drivkrafter i övrigt och 0,25 antas till lägen med måttliga drivkrafter.

EXPLOATERINGSTAL

Flerbostadshus

- Mycket stora drivkrafter 1 km kring centrum: 2,5
- Mycket stora drivkrafter på Väster: 1
- Mycket stora drivkrafter övriga delar: 2,0
- Stora drivkrafter: 1,5
- Måttliga drivkrafter: 1,0

Småhus

- Mycket stora drivkrafter: 0,8
- Stora drivkrafter inom lokalt centrum: 0,8
- Stora drivkrafter övrigt: 0,5
- Måttliga drivkrafter: 0,25

KRITERIER FÖR ANTAGANDEN OM TOMTEXPLOATERING

Antaganden om exploateringsgraden utgår främst ifrån de drivkrafter som identifierats.

BEGRÄNSNINGAR	Ej byggbar				
	Stora	BYGG!			
	Måttliga	BYGG!	BYGG!		
	Inga	BYGG!	BYGG!	BYGG!	
		Mycket stora	Stora	Måttliga	Inga
		DRIVKRAFTER			

INTE BARA BOSTÄDER

När Eskilstuna växer måste den nya bebyggelsen inrymma det behov av arbetsplatser samt kommersiell och offentlig service som tillkommer med den växande befolkningen. När mark för park och gator avsatts och tätheten har bestäms återstår tomtytorna för bostadsbebyggelse. När väl mängden BTA beräknats på varje enskild yta avsätts 20 procent av BTA i stadskärnan för att göra plats för kontor. I inre förtätningsson avsätts 4 procent av BTA för kommersiell service och i övriga delar av kommunen avsätts 0,8 procent. För offentlig service avsätts sedan 50 procent av BTA på utbyggnadsytor som sammanfaller med planeringsområden för offentlig service, på övriga ytor dras 8 procent av. Dessutom dras 5 procent av från alla ytor specifikt för skolgårdar och förskolegårdar.

Kvarvarande bruttoarea för vardera byggbar yta har sedan räknats om i antal bostäder. Utbyggnadsanalysen har räknat med en standardstorlek på 100 kvm boarea för lägenhet i flerbostadhus, inklusive trapphus. För småhus antas standardstorleken till 150 kvm.

De generella antagandena för bostadsstorlekar och avdrag baseras på översiktliga uträkningar av dagens utbud i Eskilstuna samt schabloner baserat på erfarenheter från tidigare studier. Behovet av olika typer av lokalytor samt friytor kopplade till skolor och förskolor beror på en mängd olika faktorer som gör att det är svårt att i det här skedet kartlägga i större detalj.

GENERELLA AVDRAG

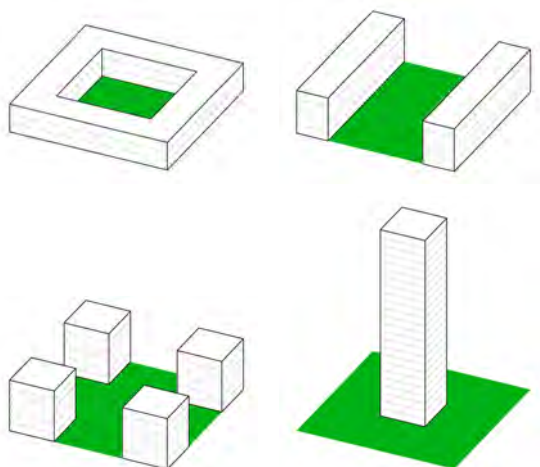
1. I områden med brist på offentlig friyta (mindre än 15 % av marken) dras 20 % av byggbar mark bort för att skapa mer park
2. I förtätningssytor större än 1 ha dras 20 % av marken bort för att ge plats till gator
3. I stadskärnan dras 20 % av BTA bort till kontor
4. I inre förtätningsson dras 4 % av BTA bort till kommersiell service, i övriga delar 0,8 %
5. Totalt 8 % av BTA dras av för kommunal service (6% skolor och förskolor, 2 % övrigt)
På utbyggnadsytor som sammanfaller med planeringsområden för offentlig service dras 50 % av
6. Totalt 5 % av BTA dras bort för skolgårdar och förskolegårdar

MODELL FÖR AVDRAG

TÄTHETSREFERENSER

TOMEXPLOATERING

För att kunna sätta modellens antaganden om exploateringsgrad i ett sammanhang redovisas i följande avsnitt kvarter i Eskilstuna som motsvarar tätheten i analysens olika utbyggnadslägen. Eftersom det redan har tagits höjd för utrymme för gator och grönområden beräknas exploateringsgraden för utbyggnadsytorna som tomtexploatering, det vill säga ytan för samtliga våningsplan delat med tomtens yta. Samma exploateringstal ger utrymme för olika utformning vilket illustreras här nedanför.



SAMMA EXPLOATERINGSTAL - OLIKA UTFORMNING

Här illustreras fyra kvarter med exploateringstal 2, med olika utformning.



TOMEXPLOATERING REFERENSKVARTER

- 2,5-3,0
- 1,2-1,8
- 0,7-1,2
- 0,3-0,7
- <0,3

TOMEXPLOATERING 2,5

I centrala lägen med mycket stora drivkrafter för flerbostadshus sätts e-talet till 2,5. I dagens Eskilstuna motsvarar det till exempel slutna kvarter med 4-5 våningar längs Västra Åsgatan eller Nygatan.



REFERENSKVARTER: SOMMARROGATAN/VÄSTRA ÅSGATAN OCH NYGATAN

TOMEXPLOATERING 1,5

Lägen med stora drivkrafter för flerbostadshus får e-tal 1,5 vilket till exempel kan innebära kvarter med stora gårdar och 3-4 våningar, som exempelvis längs Intagsgatan.



REFERENSKVARTER: INTAGSGATAN

TOMEXPLOATERING 1,0

I lägen med måttliga drivkrafter för flerbostadshus sätts exploateringen till 1,0 vilket kan motsvara uppbrutna kvarter med stora gårdar och 3 våningar, som exempelvis längs Forsbomsgatan.



REFERENSKVARTER: FORSBOMSGATAN

TOMEXPLOATERING 0,8

I lägen med mycket stora drivkrafter för småhus eller stora drivkrafter för småhus inom lokala centrum sätts exploateringen till 0,8 vilket motsvarar stadsradhus, som till exempel i Kärrtorp i södra Stockholm nedan. Denna bebyggelse typ saknas idag i Eskilstuna men kan vara ett bra alternativ för familjer som vill bo centralt med egen gård.



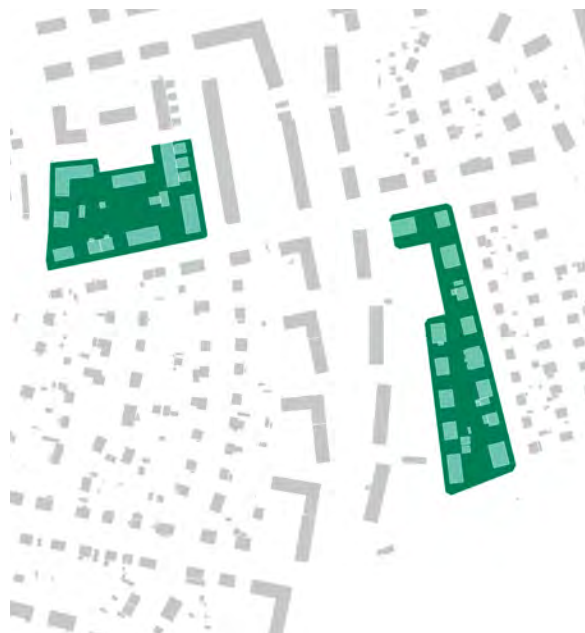
REFERENSKVARTER: KÄRRTORPSVÄGEN I STOCKHOLM
Foto Holger Ellgaard

TOMTEXPLOATERING 0,5

I lägen med stora drivkrafter för småhus utanför lokala centrum antas exploateringen motsvara tvåvånings villabebyggelse på små tomter. Ofta kan entréer vara riktade mot gatan i en kvartersstruktur.



REFERENSKVARTER: FRILUFTSVÄGEN



REFERENSKVARTER: ODENGATAN

TOMTEXPLOATERING 0,25

I lägen med måttliga drivkrafter för småhus längre ut från staden antas exploateringen motsvara något glesare villabebyggelse.



REFERENSKVARTER: BLOMSTERVÄGEN

BOSTADSPOTENTIAL

BOSTADSPOTENTIAL FÖR 22 000 BOSTÄDER I KOMMUNENS UTPEKADE PLANERINGSOMRÅDEN

I revideringen av Eskilstunas översiktsplan finns beredskap för att bygga 15 000 nya bostäder för att ge möjlighet för kommunen att växa till 130 000 invånare till 2030.

Det totala antalet bostäder på de utbyggnadsytor som identifierats i utbyggnadsanalysen uppgår till cirka 45 000. Bostadspotentialen överstiger alltså beredskapen i översiktsplanen med 200 procent. Detta kan betraktas som en grov analys baserat på översiktplanens övergripande ställningstaganden. I översiktsplanen finns också planeringsområden för bostäder och blandad bebyggelse angivna. Av den totala bostadspotentialen sammanfaller cirka 22 000 bostäder med ytor utpekade som planeringsområden för bostäder.

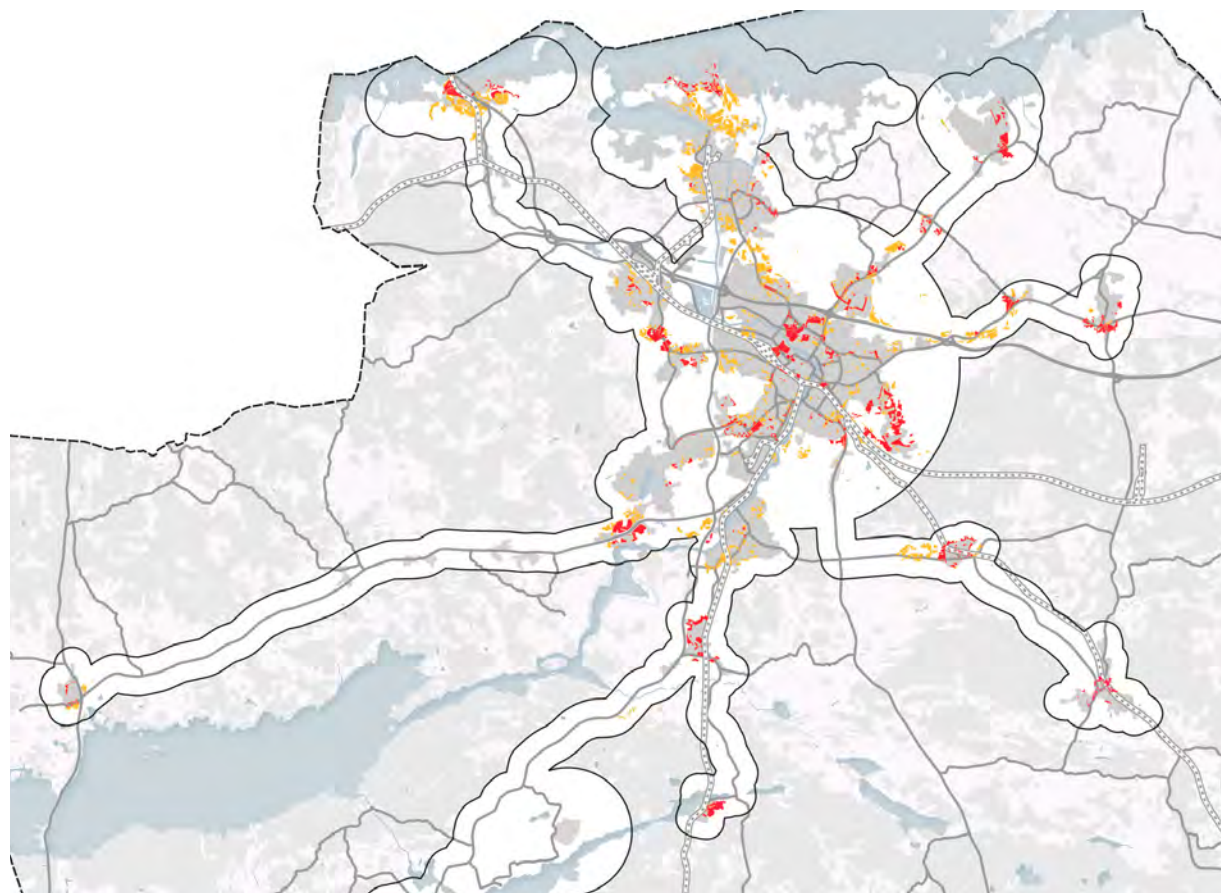
45 000 bostäder totalt

22 000 bostäder inom utpekade planeringsområden

IDENTIFIERAD BOSTADSPOTENTIAL

■ Utbyggnadsytor inom planeringsområden för bostäder och blandad bebyggelse

■ Övriga utbyggnadsytor



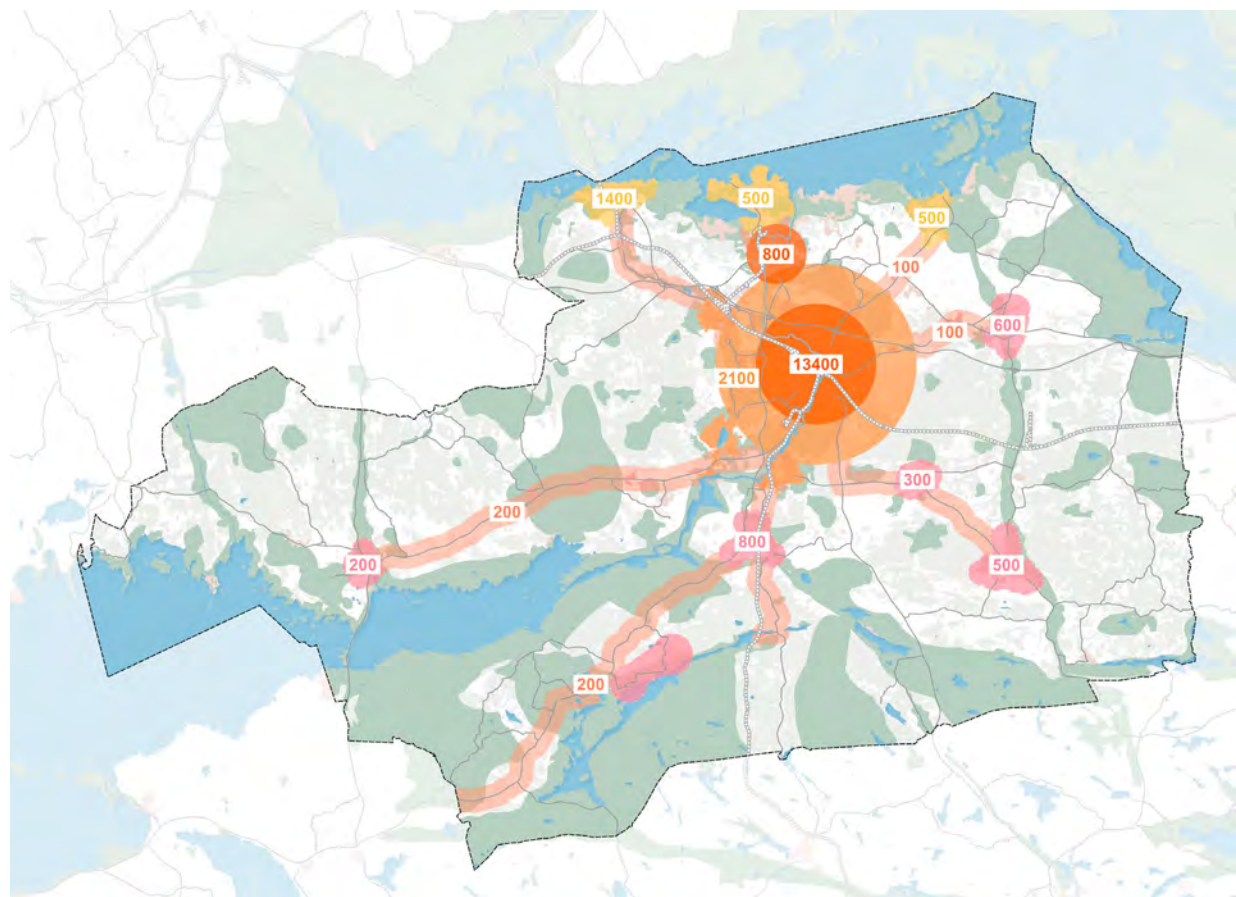
IDENTIFIERADE UTBYGGNADSYTOR INOM OCH UTANFÖR UTPEKADE PLANERINGSOMRÅDEN FÖR BOSTÄDER OCH BLANDAD BEBYGGELSE.

STÖRST BOSTADSPOTENTIAL FINNS I ESKILSTUNAS INRE FÖRTÄTNINGSZONEN

Av den totala bostadspotentialen sammanfaller cirka 22 000 bostäder med ytor utpekade som planeringsområden för bostäder och blandad bebyggelse. Bostadspotentialen inom dessa områden redovisas i kartan uppdelat på strategiska lägen för stads- och ortsutveckling. Störst potential finns i Eskilstuna, följt av Kvicksund, Torshälla och Hållsta.

BOSTADSPOTENTIAL I STRATEGISKA LÄGEN

Eskilstunas inre förtättningszon:	13 400
Eskilstunas yttre förtättningszon:	2 100
Kvicksund:	1 400
Torshälla:	800
Torshälla huvud:	500
Sundbyholm:	500
Hållsta:	800
Kjula:	600
Ärla:	500
Hällberga:	300
Alberga:	200



IDENTIFIERAD BOSTADSPOTENTIAL INOM KOMMUNENS UTPEKADE PLANERINGSOMRÅDEN FÖR BOSTÄDER OCH BLANDAD BEBYGGELSE.

Siffrorna är ungefärliga och är i tabellen och i kartan avrundade till närmaste hela hundratal.

LABORATION TGOJ-BANAN

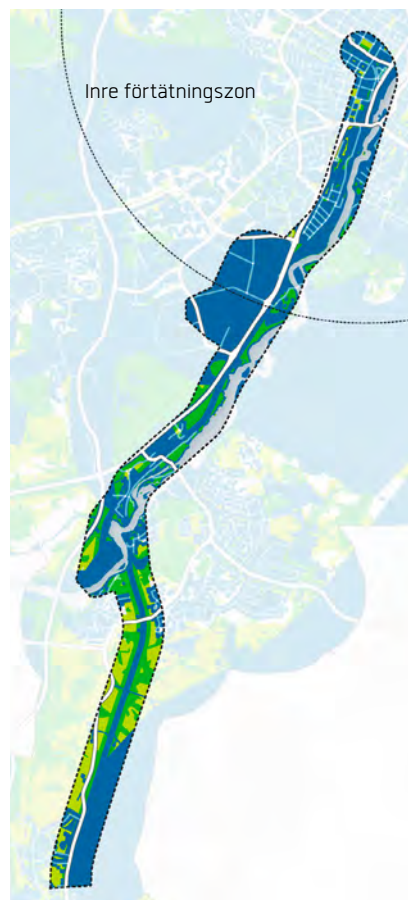
ALTERNATIV DRAGNING AV SPÅRET FRIGÖR YTTRELLIGARE UTBYGGNADSPOTENTIAL

Alternativa dragningar av TGOJ-banan har utretts. Syftet är bland annat att frigöra mark för stadsutveckling. För att utreda konsekvenserna på bostadspotentialen av en sådan åtgärd har en laboration genomförts då modellen har bortsett från de begränsningar som TGOJ-banan ger upphov till, det vill säga en utveckling där TGOJ-banan helt flyttas från sitt nuvarande läge. Begränsningar utgörs förutom av spårets utbredning också av skyddszon för farligt gods upp till 150 m, bullerstörningar över 60 dBA och mark som idag upptas av mindre industri, men som med en alternativ dragning kan användas till bostadsbebyggelse. Laborationen visar att en ny dragning av TGOJ-banan skulle frigöra mark med potential för cirka 1 730 bostäder. Dessutom skulle det även finnas plats för cirka 17 200 kvm kontor och 4 600 kvm kommersiell service. Av dessa finns 33 procent av bostäderna och 95 procent av lokalytan inom den inre förtätningszonen.

- Spårets utbredning
- Skyddszoner för farligt gods <150 m
- Bullerstörning >60 dBA
- Industribebyggelse

BEGRÄNSNINGAR SOM PÅVERKAS

Begränsningar som helt eller delvis försvinner från det analyserade området med en ny dragning av TGOJ-banan.



BEFINTLIG DRAGNING

Begränsningar att bygga med befintlig dragning av TGOJ-banan

■ Ej byggbart

■ Stora begränsningar



LABORATION

Begränsningar att bygga med alternativ dragning av TGOJ-banan

■ Måttliga begränsningar

- 1 730 bostäder
- 17 200 kvm kontor
- 4 600 kvm kommersiell service

YTTRELLIGARE UTBYGGNADSPOTENTIAL

Frigjord utbyggnadspotential med en alternativ dragning av TGOJ-banan.



ANALYSOMRÅDET

Området som påverkas av en alternativ dragning

KONSEKVENSANALYS

HUR TÄTT BLIR ESKILSTUNA?

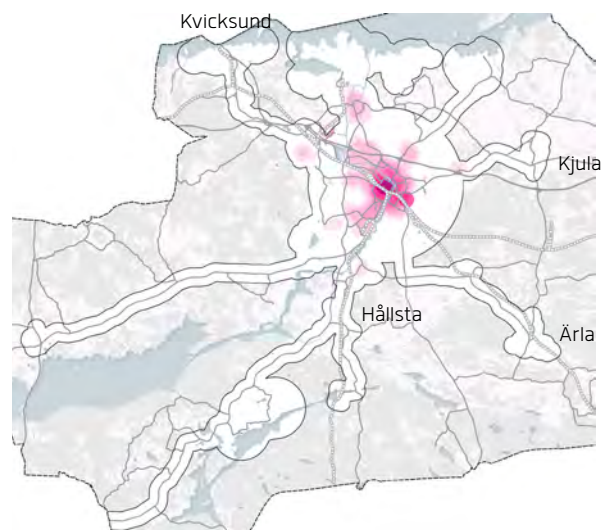
TÄTHET BIDRAR TILL HÅLLBARA OCH ATTRAKTIVA STADSMILJÖER

En tät stad är en grundläggande förutsättning för närhet. Ju tätare bebyggelse desto mer funktioner finns inom gångavstånd och desto större underlag finns för handel, service och kollektivtrafik. Kortare avstånd ger förutsättningar för en större andel hållbara transporter med lägre utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar som följd. En tät och blandad stadsmiljö med ett stort utbud av service är också mer dynamisk, upplevs som mer levande och skapar värden på bostads- och kontorsmarknaden. Samtidigt innebär ett mer effektivt markutnyttjande minskade kostnaderna för infrastruktur så som vägar, vatten, avlopp, elektricitet och fiber.

TÄTHET I KOMMUNEN 2030

Konsekvensanalysen är gjord på ett scenario då utbyggnaden sker på de utbyggnadsytor som sammanfaller med kommunens utpekade planeringsområden för bostäder och blandad bebyggelse. Det motsvarar alltså en utbyggnad med cirka 22 000 bostäder. Dessutom inkluderas de arbetsplatser som medföljer enligt analysens principer för avdrag för kontorsytor samt lokalytor för kommersiell och offentlig service. Kartorna redovisar befolkningstäthet som boende och arbetande per hektar.

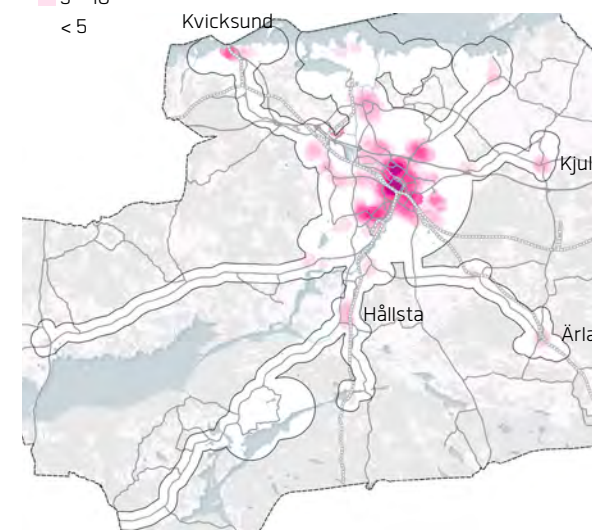
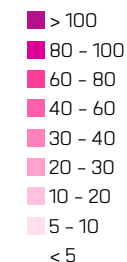
Betydande potential för ökad täthet finns i och kring Eskilstuna tätort, vilket beskrivs närmare på följande sida. Av de prioriterade utvecklingsnoderna ökar tätheten framförallt i Kvikksund och i kommunens utpekade serviceorter ökar tätheten framförallt i Kjula, Hållsta och Ärla.



TÄTHET I KOMMUNEN IDAG

Boende och arbetande per hektar idag.

BOENDE OCH ARBETANDE PER HA



TÄTHET I KOMMUNEN EFTER UTBYGGNAD

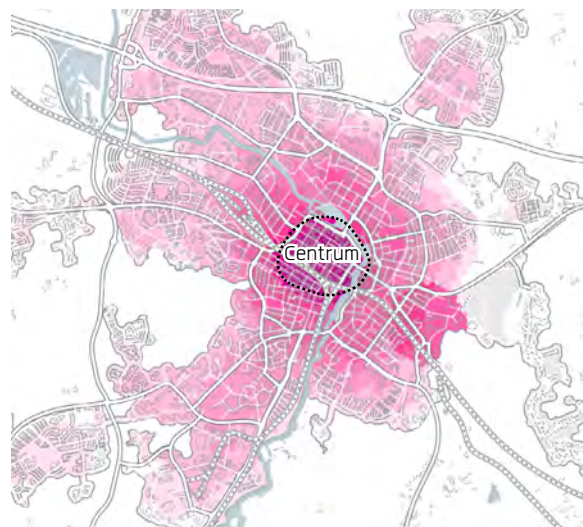
Boende och arbetande per hektar efter utbyggnad enligt utbyggnadsanalysens potential.

TÄTHET I ESKILSTUNA TÄTORT 2030

Den största ökningen av täthet kommer att ske inom Eskilstuna tätort. Det tätaste området i Eskilstuna är stadskärnan, kring den mest centrala platsen i stadskärnan bor och arbetar idag cirka 140 personer per hektar. Här ökar tätheten med nästan 15 procent till 160 personer per hektar.

Tätheten avtar snabbt längre ut i staden. Om en tätetskärna identifieras kring centrum genom att avgränsa ett område med minst 80 personer per hektar uppgår arean idag till cirka 85 hektar (markerat i kartan). I och med omvandlingen av verksamhetsområdena norr om stadskärnan utvidgas tätetskärnan norrut över ån. Det sammanhängande området med en täthet som motsvarar dagens stadskärna mer än fördubblas i storlek till cirka 175 hektar. Att tätheten väster om centrum inte blir lika hög kan förklaras av att exploateringsgraden i omvandlingen av Väster verksamhetsområden i modellen har begränsats till 1,0.

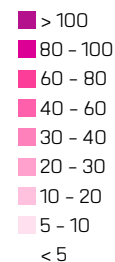
Andra områden i Eskilstuna där tätheten ökar betydande är Lagersberg/Fröslunda, Skiftinge och Odla-
ren.



TÄTHET IDAG I ESKILSTUNA TÄTORT

Boende och arbetande per hektar idag. Avgränsningen markerar > 80 per/ha.

BOENDE OCH ARBETANDE PER HA



Centrum:

140 → 160 per/ha

Norr:

50 → 130 per/ha

Lagersberg/Fröslunda:

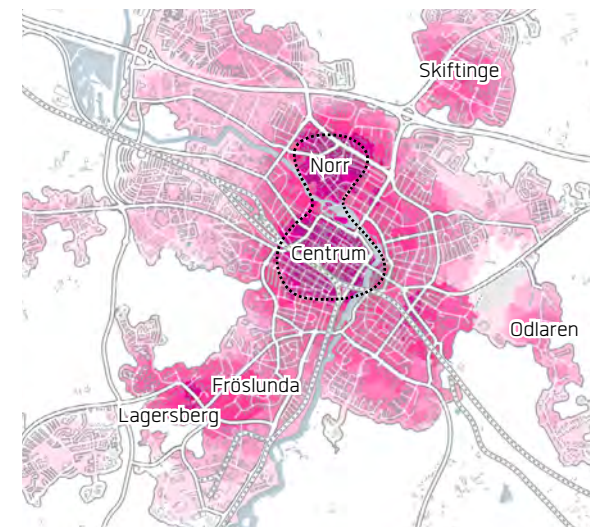
30 → 90 per/ha

Skiftinge:

20 → 70 per/ha

Odlaren:

2 → 40 per/ha



TÄTHET EFTER UTBYGGNAD I ESKILSTUNA TÄTORT

Boende och arbetande per hektar efter utbyggnad enligt utbyggnadsanalysens potential. Avgränsningen markerar > 80 per/ha.

OMRÅDEN SOM ÖKAR I TÄTHET

Den högsta tätheten i några av de områden som ökar mest i täthet med utbyggnadsscenarioet.

HUR GRÖNT BLIR ESKILSTUNA?

EN GRÖN OCH REKREATIV STAD BIDRAR TILL ATTRAKTIVITET, HÄLSA OCH EKOSYSTEM-TJÄNSTER

Offentliga platser, parker och grönområden ger möjlighet till rekreation och rofylldhet samt utrymme för lekplatser och aktivitetsytor för barn. Forskning visar att närhet till gröna stadsrum främjar hälsa och välbefinnande (Grahn & Stigsdotter, 2003). Parker, grönska och rekreativa kvaliteter skapar attraktiva stadsdelar samtidigt som det bidrar till att värdefulla ekosystem upprätthålls och ger oss ekosystemtjänster som dagvattenhantering, rening av luften, pollinering och skugga.

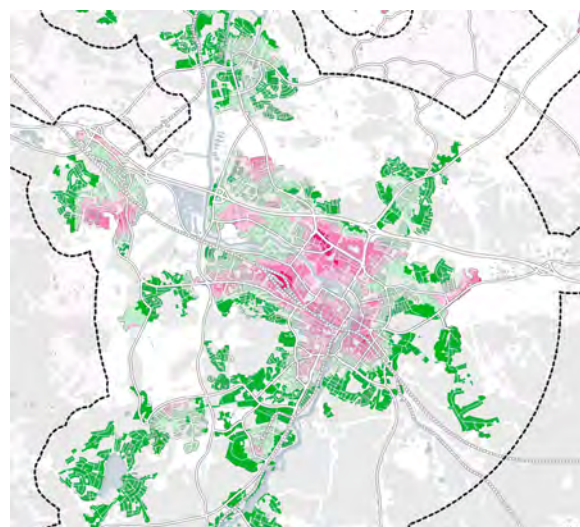
ANDEL OFFENTLIG FRIYTA I ESKILSTUNA 2030

Ett enkelt sätt att beskriva tillgången till offentlig friyta (parker, torg och naturområden) är att mäta hur mycket markyta som avsätts för detta i ett område. UN Habitat har gjort studier kring detta mått och kommit fram till en rekommendation om att minst 15 procent av den totala markytan bör upptas av offentlig friyta för att tillgodose behovet av torg, parker och naturområden. (UN Habitat, 2014).

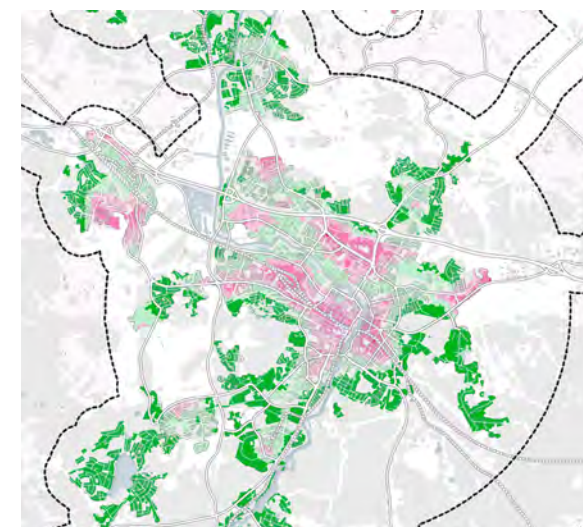
I stora delar av Eskilstunas tätorter är friytetillgången god. Brist på offentlig friyta finns framförallt i områden som gränsar mot jordbruksmark samt i stadskärnan och dess omgivande verksamhetsområden. Av de utbyggnadsytor som identifierats i dessa områden har 20 procent av marken avsatts till park för att ta höjd för god friytetillgång.

210 hektar, det vill säga nästan en tredjedel av utbyggnadsytan, finns på offentligt tillgängliga friytor. Men bara på 21 hektar av dessa har det i modellen bedömts finnas begränsningar att bygga, och då måttliga. Samtidigt tillskapas totalt 25 hektar park i områden där det idag råder friytebrist, varav 11 hektar ligger inom Eskilstunas inre förtätningsszonen. Analysen av friytetillgång efter utbyggnad visar tydligt att det är möjligt att öka tillgången till parker och torg samtidigt som tätheten ökar avsevärt.

ANDEL FRIYTA (%)



ANDEL OFFENTLIG TILLGÄNGLIG FRIYTA IDAG

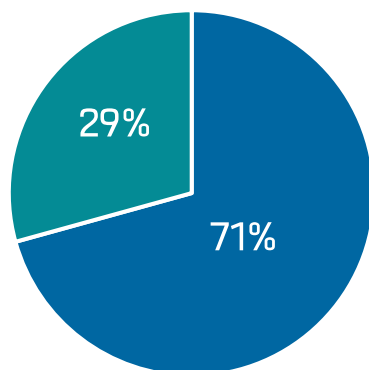


ANDEL OFFENTLIG TILLGÄNGLIG FRIYTA EFTER UTBYGGNAD

OLIKA LÄGEN FÖR UTBYGGNAD

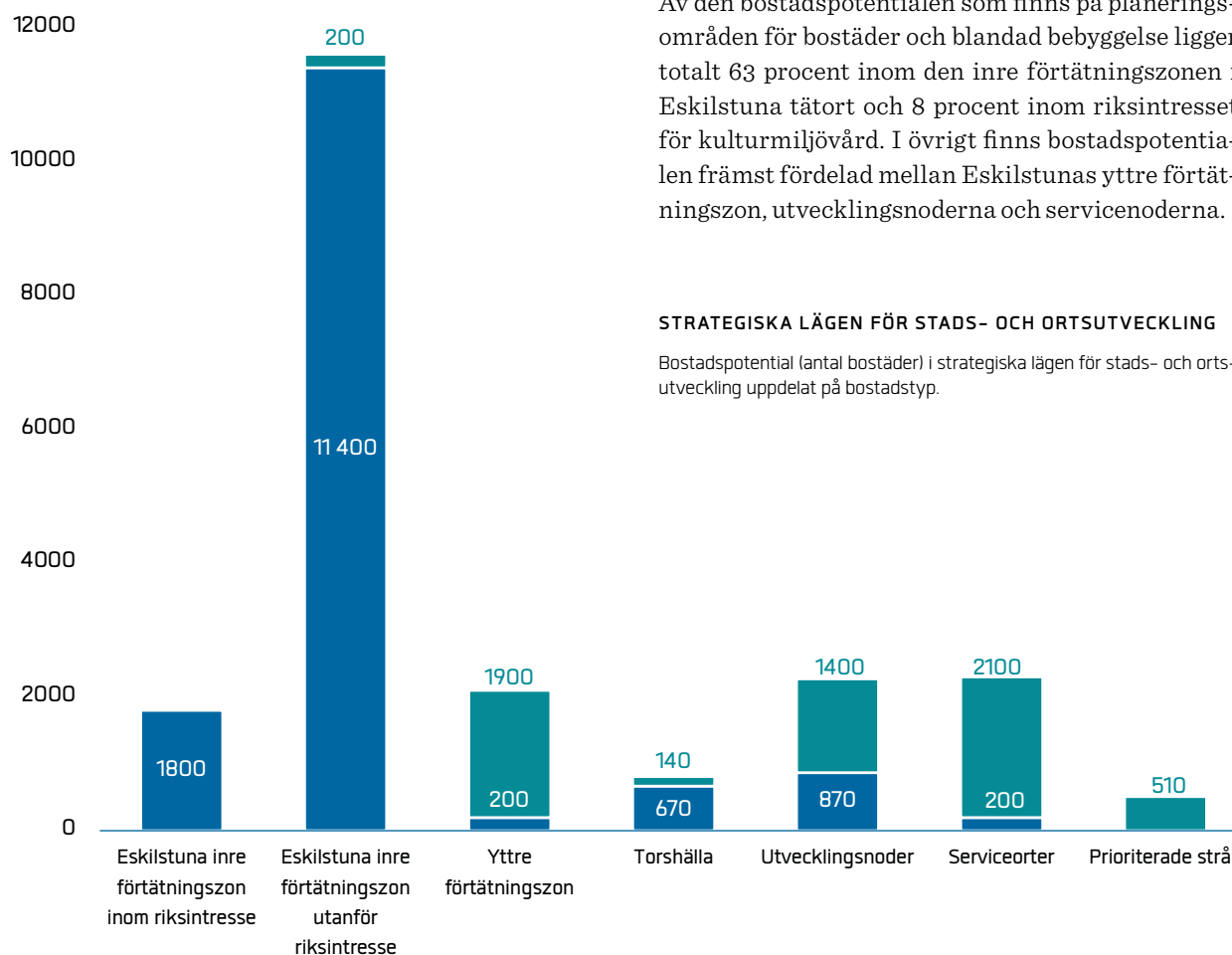
ANDEL SMÅHUS I KOMMUNEN

På de utbyggnadsytter där det finns drivkrafter för både flerbostadshus och småhus prioriteras den bostadstyp för vilken drivkrafterna är störst i analysen. Undantaget är i den inre förtättningszonen där flerbostadshus generellt prioriteras. Av den bostadspotential som finns i kommunens utpekade planeringsområden för bostäder utgörs 29 procent av småhus. Ser man enbart till området utanför den inre förtättningszonen utgör småhus hela 76 procent.



ANDEL AV DEN TOTALA BOSTADSPOTENTIALEN

■ Flerbostadshus
■ Småhus



BOSTADSPOTENTIAL I ESKILSTUNAS STRATEGISKA LÄGEN FÖR STADS- OCH ORTSUTVECKLING

Av den bostadspotentialen som finns på planeringsområden för bostäder och blandad bebyggelse ligger totalt 63 procent inom den inre förtättningszonen i Eskilstuna tätort och 8 procent inom riksintresset för kulturmiljövård. I övrigt finns bostadspotentialen främst fördelad mellan Eskilstunas yttre förtättningszon, utvecklingsnoderna och serviceoderna.

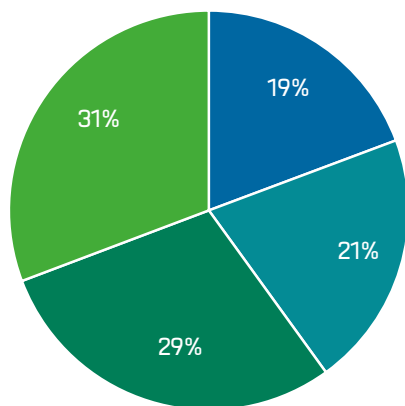
STRATEGISKA LÄGEN FÖR STADS- OCH ORTSUTVECKLING

Bostadspotential (antal bostäder) i strategiska lägen för stads- och ortsutveckling uppdelat på bostadstyp.

BOSTADSPOTENTIAL I ESKILSTUNAS INRE FÖRTÄTNINGSZON

För att närmare undersöka var bostadspotentialen i Eskilstunas inre förtättningszon finns har olika typer av lägen kategoriserats. Kategoriseringen syftar till att vägleda framtida prioriteringar och utvecklingsstrategier i Eskilstuna tätort. Olika typer av förtätning kan innebära olika utmaningar, involvera olika aktörer och ge olika effekter på övrig användning av staden. De identifierade förtätningsskatterna redovisas här nedanför och fördjupas på följande sidor.

- **Förtätning längs större vägar**
- **Omvandling av verksamhetsområden**
- **Exploatering på grönområden**
- **Förtätning inom befintlig bebyggelse**



EXEMPEL PÅ OMRÅDE MED FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL LÄNGS SKOGSTORPSVÄGEN.

Förtätning längs större vägar

En stor del av förtätningspotentialen, cirka 2 600 bostäder, har identifierats längs större vägar. Lägeskategorin innefattar bland annat parkeringsytor, impedimentytor och mindre värdefulla grönytor längs större vägar som har en hastighet på 50 km/h eller mer. För att denna potential ska kunna omsättas i stadsutveckling och bostäder förutsätts sannolikt sänkta hastigheter och investeringar i ny gatuutformning. Längs de vägar där det finns stor förtätningspotential finns också större möjligheter för omvandling till stadsgator och levande stadsmiljöer. Exempel på större vägar med stora utbyggnadsytor är Torshällavägen och Skogstorpsvägen.



EXEMPEL PÅ VERKSAMHETSOMRÅDE MED OMVANDLINGSPOTENTIAL NORR OM CENTRUM.

Omvandling av verksamhetsområden

Cirka 2 800 bostäder finns i verksamhetsområden eller storskaliga handelsområden som har pekats ut som potentiella omvandlingsområden. Framförallt finns omvandlingspotential i verksamhetsområdena norr och väster om stadskärnan. I dessa områden antas den befintliga bebyggelsen kunna rivas för att ge plats för ny bebyggelse.

I kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Väster har etalet satts till 1,0 för att möjliggöra en mer varsam förtätning.



EXEMPEL PÅ GRÖNOMRÅDE I ODLAREN SOM I ANALYSEN IDENTIFIERATS SOM EN POTENTIELL UTBYGGNADSYTA.

Exploatering på grönområden

Cirka 3 900 bostäder kan kategoriseras som exploatering av olika typer av grönområden. Dock byggs inte på ytor i kommunens parkinventering, centrala å-rummet eller stadsnära värdekärnor. En stor del av den identifierade potentialen ligger i Trumtorp och Odlaren öster om innerstaden.



EXEMPEL PÅ OMRÅDE MED FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL INOM BEFINTLIG BEBYGGELSE I LAGERSBERG

Förtätning inom befintlig bebyggelse

Cirka 3 900 bostäder finns på tomtmark med befintlig bebyggelse och kan betraktas som förtätning av dessa områden. Exempel på var stor förtätningspotential har identifierats är Lagersberg, Fröslunda och Skiftinge där stora mellanrum mellan husen, parkeringsytor och buffertzoner till vägar präglar bebyggelsen.

DISKUSSION

SLUTSATSER

EN STOR ÖVERKAPACITET FÖR BOSTADSUTBYGGNAD FINNS I KOMMUNEN

Utbyggnadsanalysen utgår i ett första steg ifrån de ställningstaganden i översiktsplanen som påverkar möjligheterna att bygga. Resultatet visar en potential att bygga nästan 45 000 bostäder - tre gånger så mycket som de 15 000 bostäder som översiktsplanen tar höjd för. I ett andra steg studeras bostadspotentialen enbart i de utpekade planeringsområdena för bostäder. Även inom dessa områden finns en bostadspotential som överstiger översiktsplanens beredskap med över 40 procent. Faktum är att nästan hela den bostadspotential som översiktsplanen tar höjd för har identifierats bara inom de inre förtätningsszonerna i Eskilstuna och Torshälla. Ytterligare potential för bostäder, kontor och service kan dessutom frigöras i centrala Eskilstuna med en alternativ dragning av TGOJ-banan.

STOR BOSTADSPOTENTIAL GER MÖJLIGHET ATT PRIORITERA MELLAN STRATEGISKA LÄGEN FÖR STADS- OCH ORTSUTVECKLING

Den stora bostadspotentialen ger kommunen möjlighet att prioritera utbyggnad som kan antas stödja en hållbar utveckling och bidra till att uppnå kommunens målsättningar. Analysen visar att det finns utrymme att värdera utvecklingen i kommunens strategiska lägen för stads- och ortsutveckling mot varandra och prioritera de som bedöms ha störst potential att tillföra värden utöver bostäder. Den stora

bostadspotentialen gör också att en tydligare styrning av bebyggelseutvecklingen kan bli nödvändig. Annars finns en risk att den lättast åtkomliga och billigaste marken med minst begränsningar exploateras, istället för den som skapar mest mervärden.

”Utan en tydlig styrning av bebyggelseutvecklingen finns en risk att den lättast åtkomliga och billigaste marken med minst begränsningar exploateras, istället för den som skapar mest mervärden”

STOR BOSTADSPOTENTIAL GER MÖJLIGHET ATT PRIORITERA VÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING

Inom Eskilstunas inre förtätningsszon finns den absolut största delen av kommunens bostadspotential. Här finns möjlighet att prioritera de typer av förtätning som skapar mervärden till stadsmiljön. Omvandling av centralt belägna verksamhetsområden till blandade stadsmiljöer innebär att mark i centrala lägen används mer ändamålsenligt. Förtätning av befintlig bebyggelse eller parkering kan innebära att oexploaterade områden utanför den befintliga bebyggelsen inte behöver tas i anspråk. Samtidigt har en sådan stadsutveckling stor potential att skapa mer levande, trygga och attraktiva stadsmiljöer.

Förtätning längs större vägar har också potential att tillföra stora värden till stadsmiljön. Men för att en sådan utveckling ska ske finns ofta behov av en omvandling av vägens funktion och utformning till ett mer gång- och cykelvänligt gaturum. De vägar med en stor förtätningspotential bör därför utvärderas utifrån vägnas funktion i staden och dess potential att omvandlas till stadsgata.

CENTRALA OMVANDLINGSOMRÅDEN KAN BIDRA TILL EN UTVIDGAD, GRÖNARE STADSKÄRNA

Analysen visar på en stor bostadspotential i centralt belägna omvandlingsområden. Konsekvensanalysen visar att det också innebär en möjlighet att utvidga stadskärnans täthet norrut. Om tillräcklig mark avsätts för offentlig friyta finns dessutom en möjlighet att minska den brist på parker och grönområden som idag finns i och kring stadskärnan. Även de som bor i dagens stadskärna kan då få ett större utbud av parker, torg och mötesplatser. För att lyckas öka tillgången till parker samtidigt som staden förtätas krävs en tydlig strategi för parkutveckling. Modellen räknar med att 25 hektar park skapas på de identifierade utbyggnadsytorna, varav 11 hektar i den inre förtätningssonen. Utrymme för dessa parker bör planeras in tidigt på stadsövergripande nivå, för att inte riskera att de prioriteras bort i enskilda detaljplaner. En sådan strategi skulle kunna utgöra en del i den pågående grönsplanen, eller utgöra en fristående parkstrategi.

SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se