

STADSRUMSANALYS FRÖSLUNDA, RÅBERGSTORP OCH LAGERSBERG

INNEHÅLL

Inledning.....	03
Rumsintegration.....	04
Genhet.....	06
Befolkningstäthet.....	08
Funktionsblandning.....	10
Synteskarta stadsrum och platser.....	12
Korsningstäthet.....	13
Rekommendationer bottenvåningar.....	15
Fördjupning kring den centrala parken.....	16
Slutsatser och diskussion.....	17

MEDVERKANDE SPACESCAPE

Helena Lundin Kleberg (ansvarig)

Klara Bäckström

Tobias Nordström

BESTÄLLARE ESKILSTUNA KOMMUN

Daniel Ängmo

INLEDNING

BAKGRUND

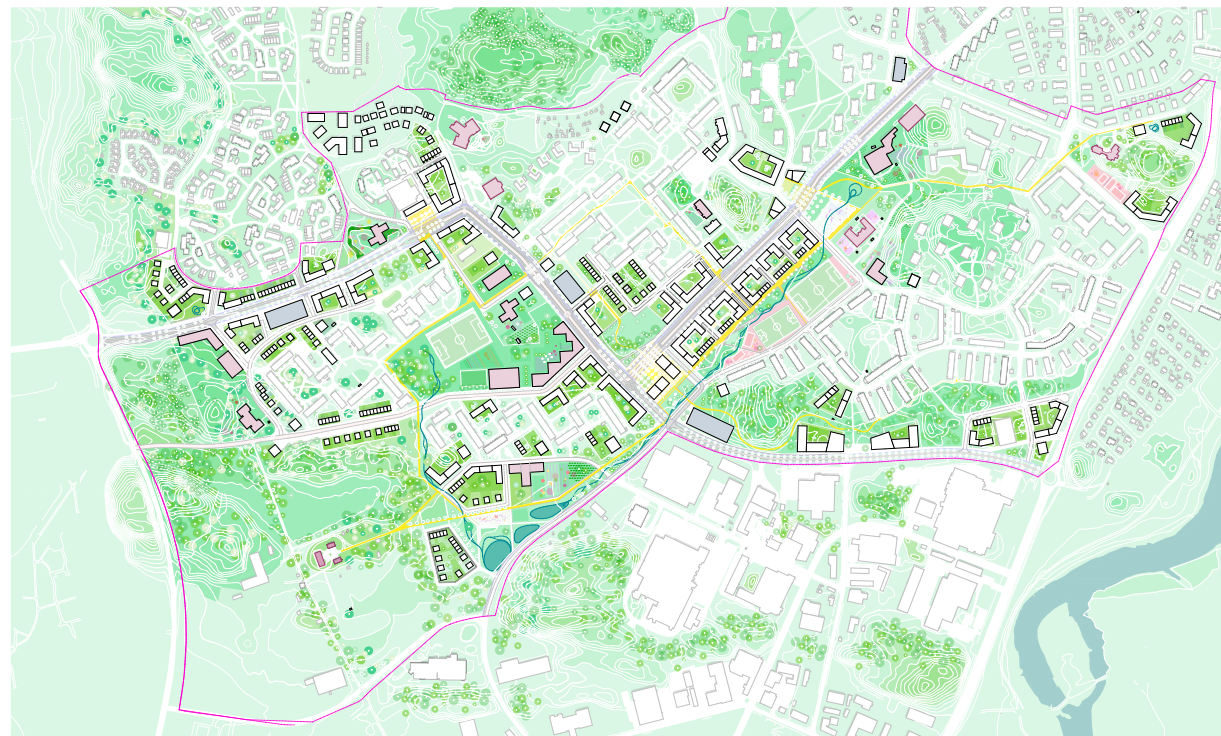
Eskilstuna kommun arbetar med en utvecklingsplan för området Fröslunda, Råbergstorp och Lagersberg i de södra delarna av tätorterna. Området ingår i kommunens stadsläkningsprojekt som bland annat syftar till att öka livskvaliteten genom attraktiva hållbara stadsdelar. Fyra strategier kopplas till stadsläkningsprojektet: integration, förtätning, mångfald och kvalitet.

SYFTE

Denna utredning syftar till att utvärdera utvecklingsplanens potential att bidra till att Fröslunda, Råbergstorp och Lagersberg blir en integrerad stadsdel med god servicetillgång, enligt målsättningar för stadsläkningsprojektet. Utredningen ska också ge rekommendationer om hur planen eventuellt kan utvecklas för att bättre uppfylla målen.

METOD

Utredningen baseras på stadsrumsanalyser i GIS avseende ett antal grundläggande aspekter kopplat till serviceunderlag, gångflöden, integration och stadsliv.



STRUKTURPLAN

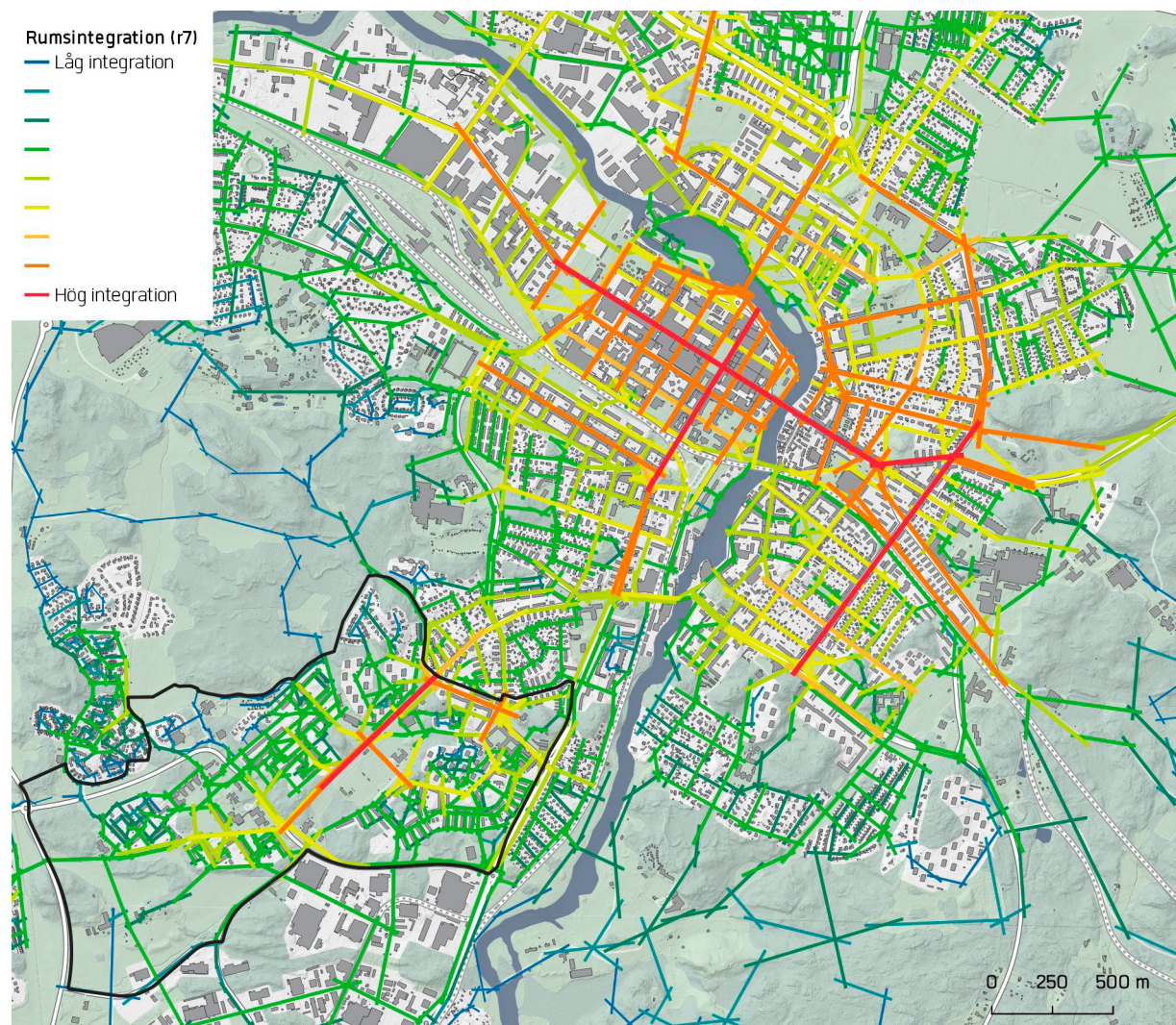
RUMSINTEGRATION

VAD BESKRIVER ANALYSEN?

Analysen visar hur väl stadsrummen hänger samman. Stadsrum innebär här rum som är tillgängliga för gående, i realiteten handlar det om gator och gångvägar. Stadsrum som hänger väl samman med många andra stadsrum får höga integrationsvärden i analysen (varma färger i kartan). Sådana stadsrum har ofta en tydligt strukturerande roll i stadsmiljön och utgör ofta en slags huvudstråk som nyttjas av många i området. Stadsrum med låga integrationsvärden - kalla färger i kartan - är mer avskilda stadsrum. Det är ofta stråk som används främst av de som bor närmast. Analysen kan också användas för att förstå hur väl olika områden hänger samman i staden. Områden med många välintegrerade stråk, där dessa stråk också knyter ihop olika delar av staden, utgör ofta områden genom vilka många människor naturligt passerar på väg till olika målpunkter. Områden med många lågt integrerade stråk är ofta avskilda områden där få människor som inte har ett ärende i området rör sig.

NULÄGE

Nulägesanalysen visar en välintegrerad stadskärna, där järnvägsspåret utgör en barriär söderut. Tegelbruksgatan utgör den viktigaste kopplingen söderut. Stadsdelarna i södra Eskilstuna har generellt ett relativt uppbrutet och lågt integrerat gatunät. Gillbergavägen utgör dock ett tydligt huvudstråk genom de norra delarna av planområdet.



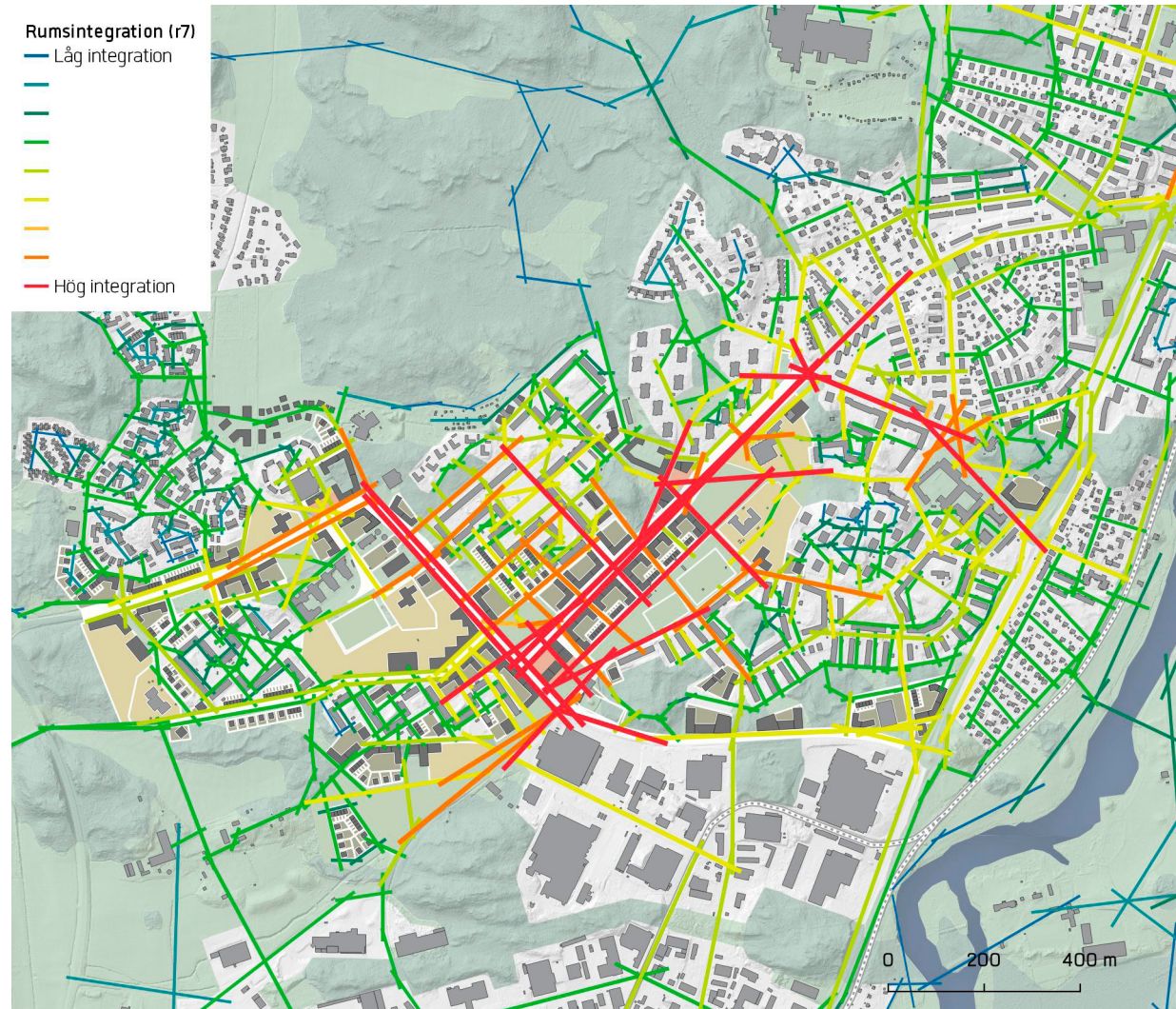
PLANFÖRSLAG

I planförslaget bildar Gillbergavägen och den norra delen av Fröslundavägen ett tydligt strukturerande "L". Sett till sitt läge blir det här ett stråk man orienterar sig efter i stadsdelen, och sannolikt också ett stråk som samlar en stor andel av gång- och cykelflöden. Den breda sektionen (35 meter i aktuellt förslag) riskerar samtidigt att motverka potential för stadsliv och service. Denna motsättning diskuteras närmare på sidan 17.

Torget och parken i korsningen Fröslundavägen-Gillbergavägen blir mycket centralt belägna och har sannolikt bra potential för stadsliv.

De befintliga kvarteren norr om Fröslundavägen knyts ihop med Gillbergavägen med ett antal tydliga stråk som bidrar till att integrera befintlig bebyggelse. Parken söder om Gillbergavägen (Fröslunda IP) omges av välintegrerade stråk vilket skapar förutsättningar för att parken ska få en central roll i stadsdelen, och bli en plats många upplever i vardagen i och med att man naturligt passerar förbi.

Söder om Fröslundavägen är stråken mindre integrerade. De befintliga kvarteren ligger fortsatt i stor grad avskilt från den nya bebyggelsen.



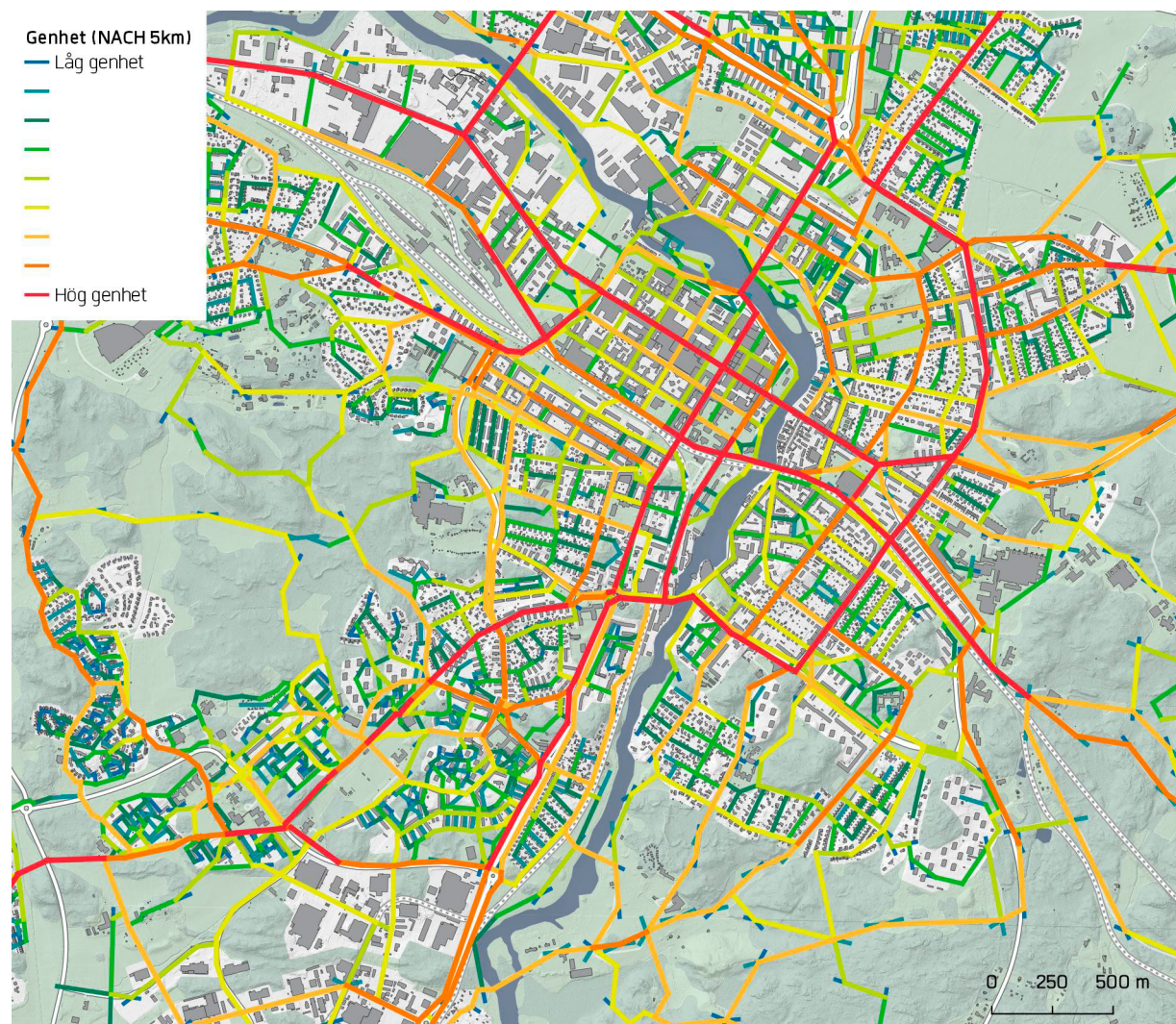
GENHET

VAD BESKRIVER ANALYSEN?

Analysen visar den genaste vägen mellan alla stadsrum. De varmt färgade stråken utför ofta den snabbaste vägen mellan och genom stadsdelar. Dessa stråk utgör ofta viktiga cykelstråk, men kan också vara den genaste vägen för gående. De gena stråk som framkommer i analysen har ofta mer av en transportkaraktär än de välintegrerade stråken i en rumsintegrationsanalys. I områden med generellt låga integrationsvärden kan den här analysen visa vilka stråk som - trots låg integration - ändå utgör det "bästa" valet för att ta sig mellan stadsdelar.

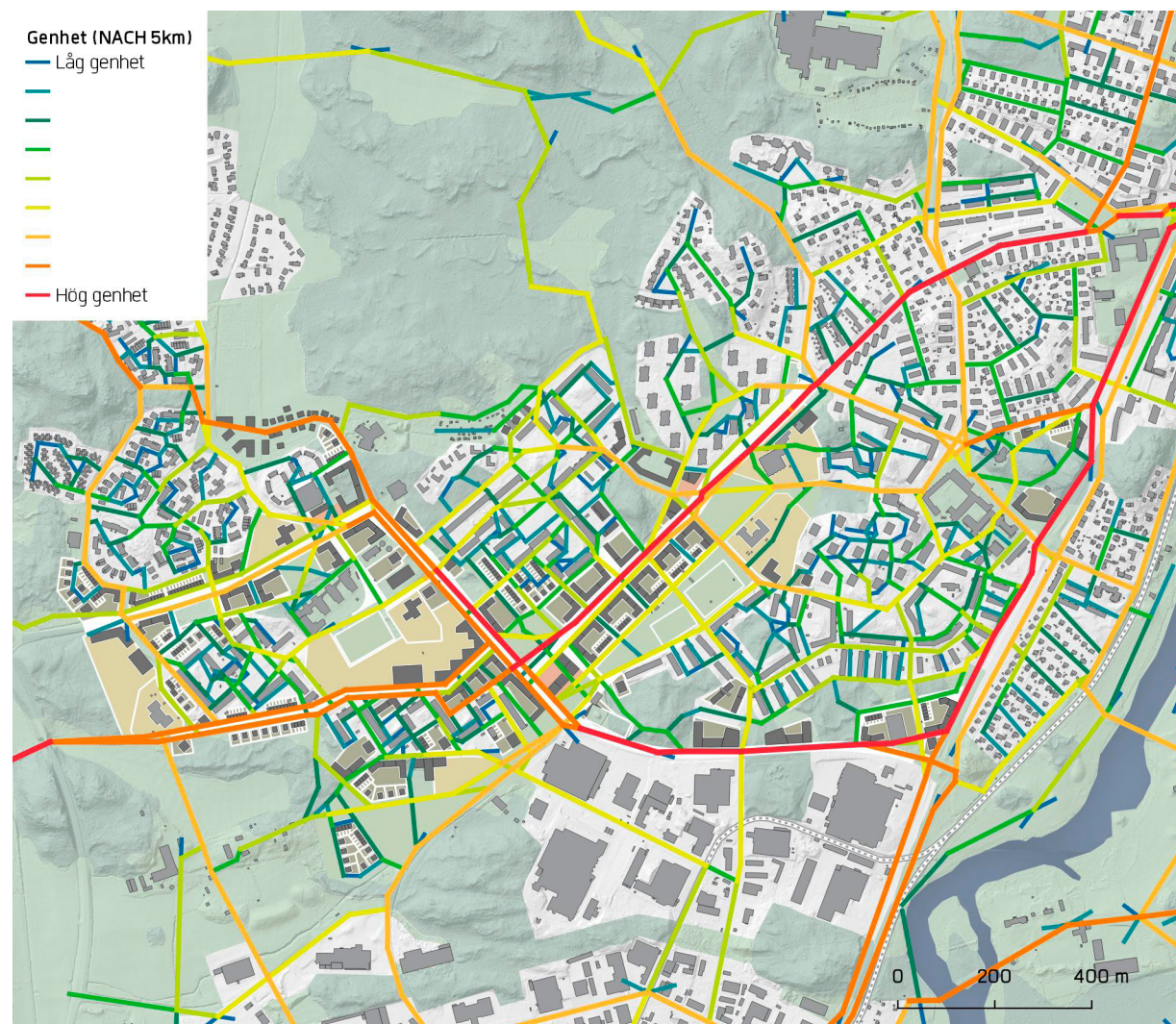
NULÄGE

Nulägesanalysen visar ett antal långa stråk genom Eskilstuna. Stråken som överbryggar barriärer som järnvägen och ån är ofta gena stråk. Gillbergavägen norr om Fröslundavägen utgör ett relativt viktigt stråk mellan innerstaden och planområdet. Här framkommer också Skogstorpsvägen som ett viktigt stråk. Söder om Fröslundavägen blir Gillbergavägen det viktigaste stråket söderut.



PLANFÖRSLAG

Gillbergavägen är det viktigaste genstråket genom området och vidare söderut. Här kan man tänka sig att cyklister från de sydvästra delarna av Eskilstuna passerar på väg mot stadskärnan. Fröslundavägen är ett viktigt stråk fram till vinkelförändringen, men eftersom stråket inte fortsätter väster om väg 230 har det mindre potential som genomgående stråk.



BEFOLKNINGSTÄTHET

VAD BESKRIVER ANALYSEN?

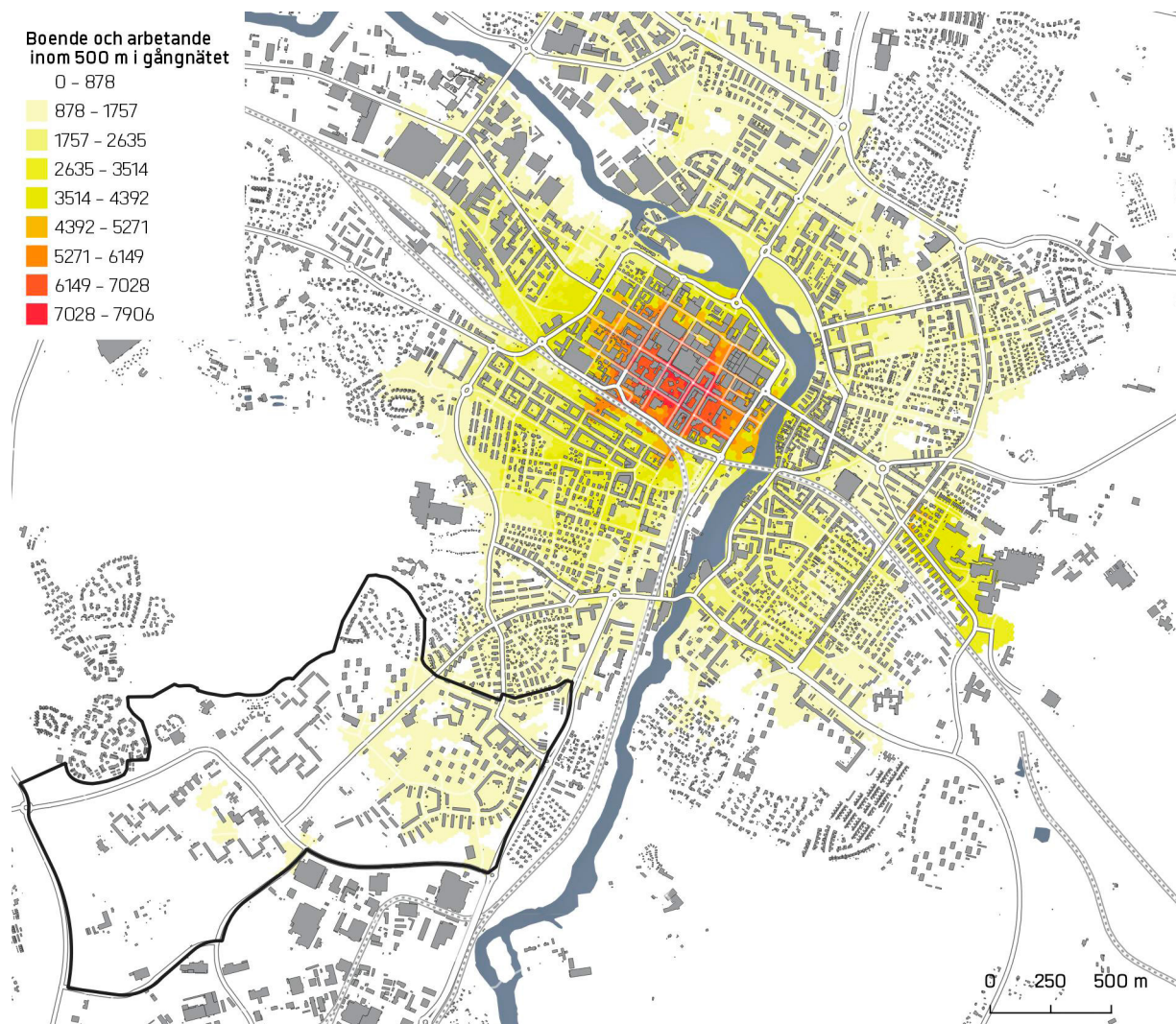
Analysen visar antal personer, både boende och arbetande, inom en 500m-radie från varje punkt i bilden. Avståndet mäts i gångnätet, vilket innebär att analysen tar hänsyn till barriärer som ån, stora vägar eller järnvägen.

Genom att mäta befolkningstäthet genom att mäta *tillgänglig* befolkning fångar kanske den mest grundläggande kvaliteten i städer: att kunna nå många andra människor på en liten yta. Högre befolkningstäthet skapar större underlag för service och kollektivtrafik, större potential för stadsliv och har i forskning visat sig påverka färdmedelsval: i tätare områden väljer man ofta andra färdmedel än bil.

NULÄGE

Den högsta befolkningstätheten finns i stadskärnan där man som mest når närmare 8000 personer inom 500 meter. Tätheten avtar sedan närmast radiellt. Utanför stadskärnan finns den högsta befolkningsstätheten vid sjukhuset. Här är det arbetsplatserna på sjukhuset som driver upp tätheten.

Fröslunda, Råbergstorp och Lagersberg är idag mycket glest befolkade. Från Fröslunda torg når man drygt 1000 personer och från delar av Lagersberg når man 500 personer.

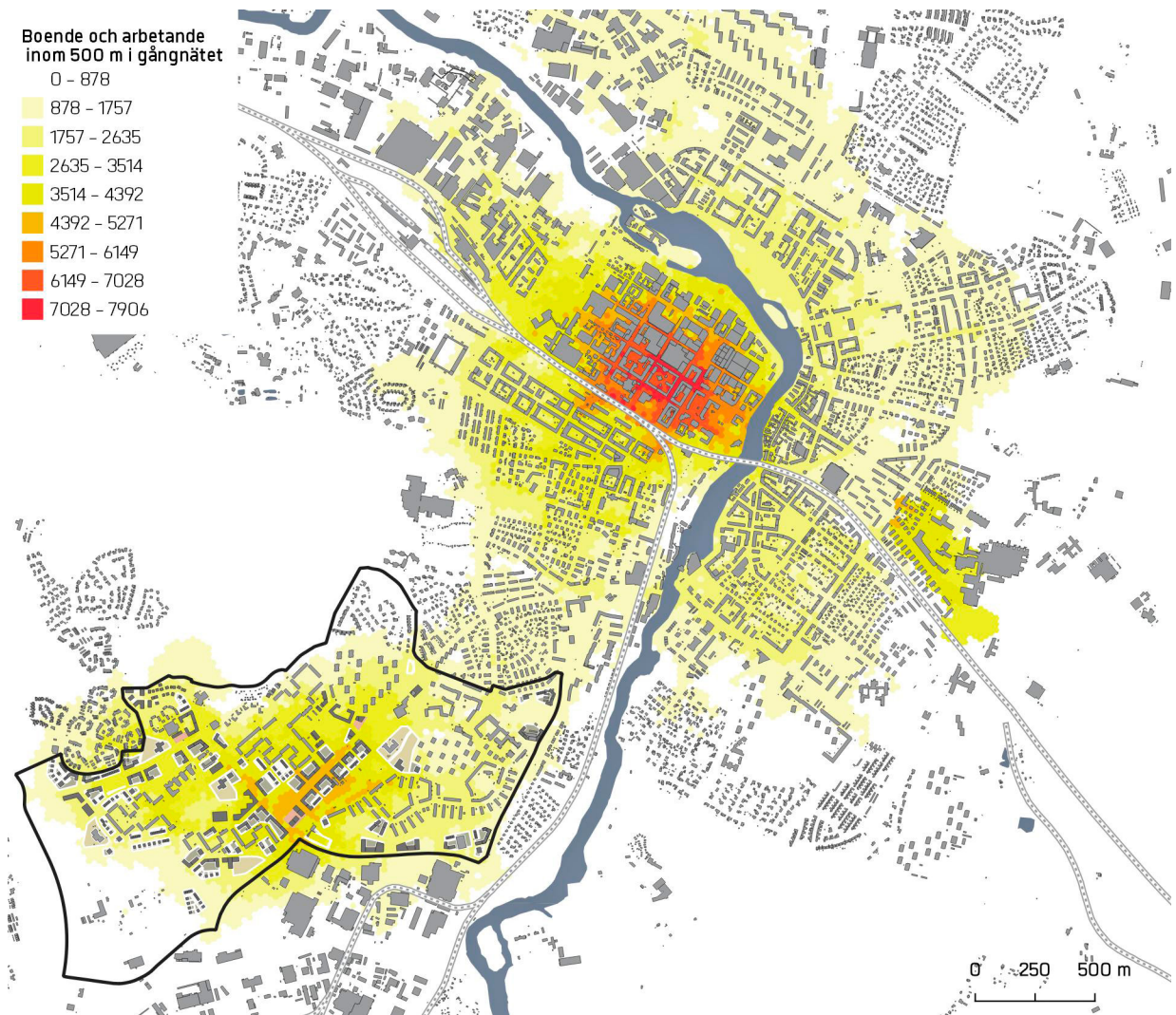


PLANFÖRSLAG

I planförslaget ökar tätheten avsevärt, och Fröslunda, Råbergstorp och Lagersberg blir tillsammans den tätaste stadsdelen utanför stadskärnan. Analysen tar dock inte hänsyn till utbyggnadsprojekt i andra delar av staden.

De tätast befolkade delarna av planområdet finns längs Gillbergavägen precis norr om korsningen med Fröslundavägen. I de mest tätbefolkade delarna av stadsdelen når man drygt 5000 personer inom 500 meter vilket motsvarar utkanterna av dagens innerstad och är fem gånger så mycket människor som finns inom 500 meter från östra torget i Torshälla.

Den nya bebyggelsen ökar också den tillgängliga befolkningen i den befintliga bebyggelsen. Kring Lidl finns idag knappt 1000 potentiella kunder inom 500 meter, vilket i planförslaget stiger till nästan fyra gånger så många. Vid Fröslunda torg är ökningen mer blygsam: här tillkommer cirka 400 personer inom 500 meter.



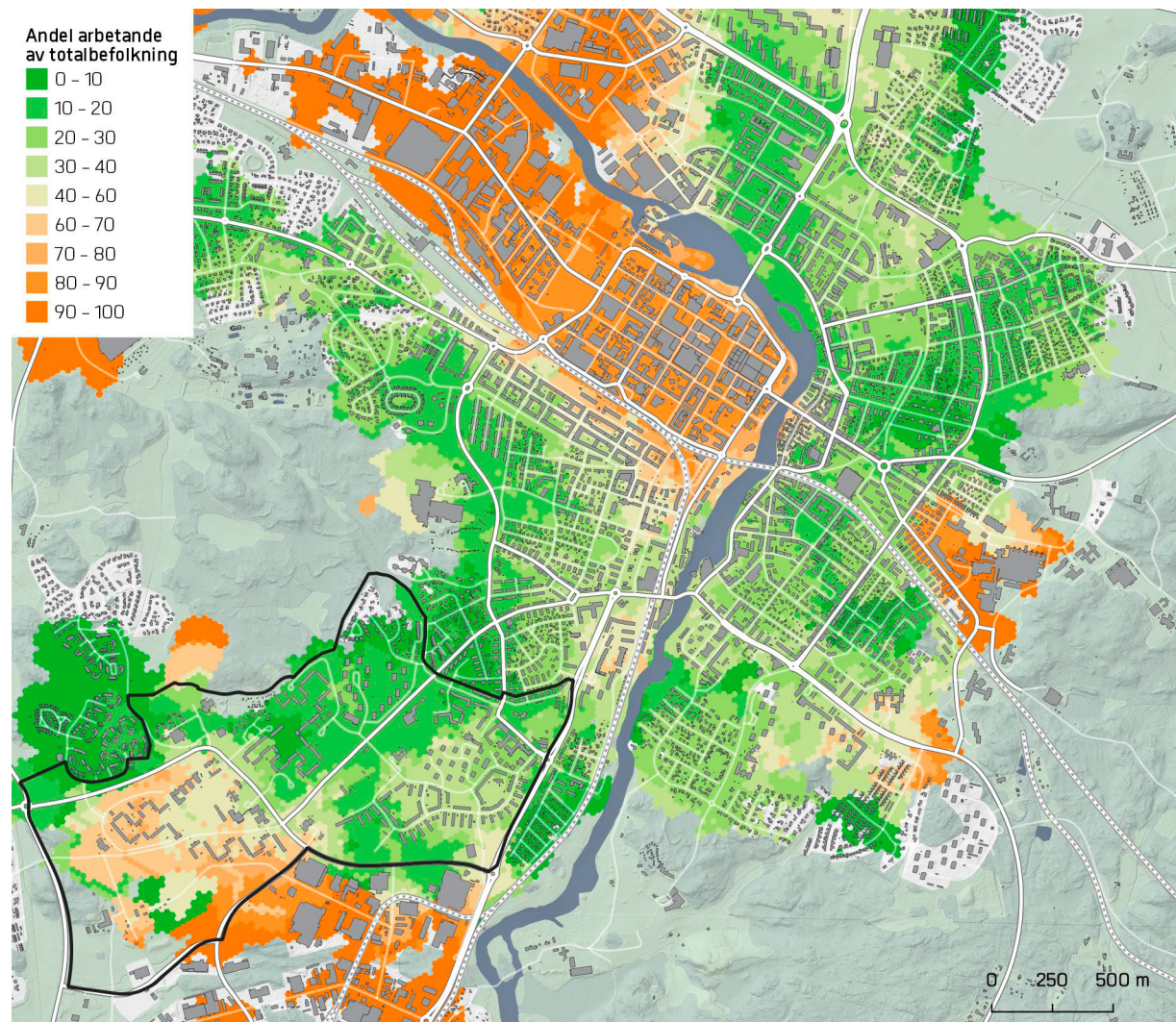
FUNKTIONSBLANDNING

VAD BESKRIVER ANALYSEN?

Analysen visar hur stor andel av den tillgängliga befolkningen (boende och arbetande) som utgörs av arbetande eller dagbefolkning. En blandning av boende och arbetande innebär att det finns potential för att människor ska röra sig i områden under flera tider på dygnet och dagar i veckan. Det i sin tur har betydelse för möjligheten att upprätthålla livskraftig service, eftersom det finns ett kundunderlag under fler tider. Blandningen kan också ha betydelse för trygghet och forskning kring resvanor har visat att funktionsblandning ökar andelen resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

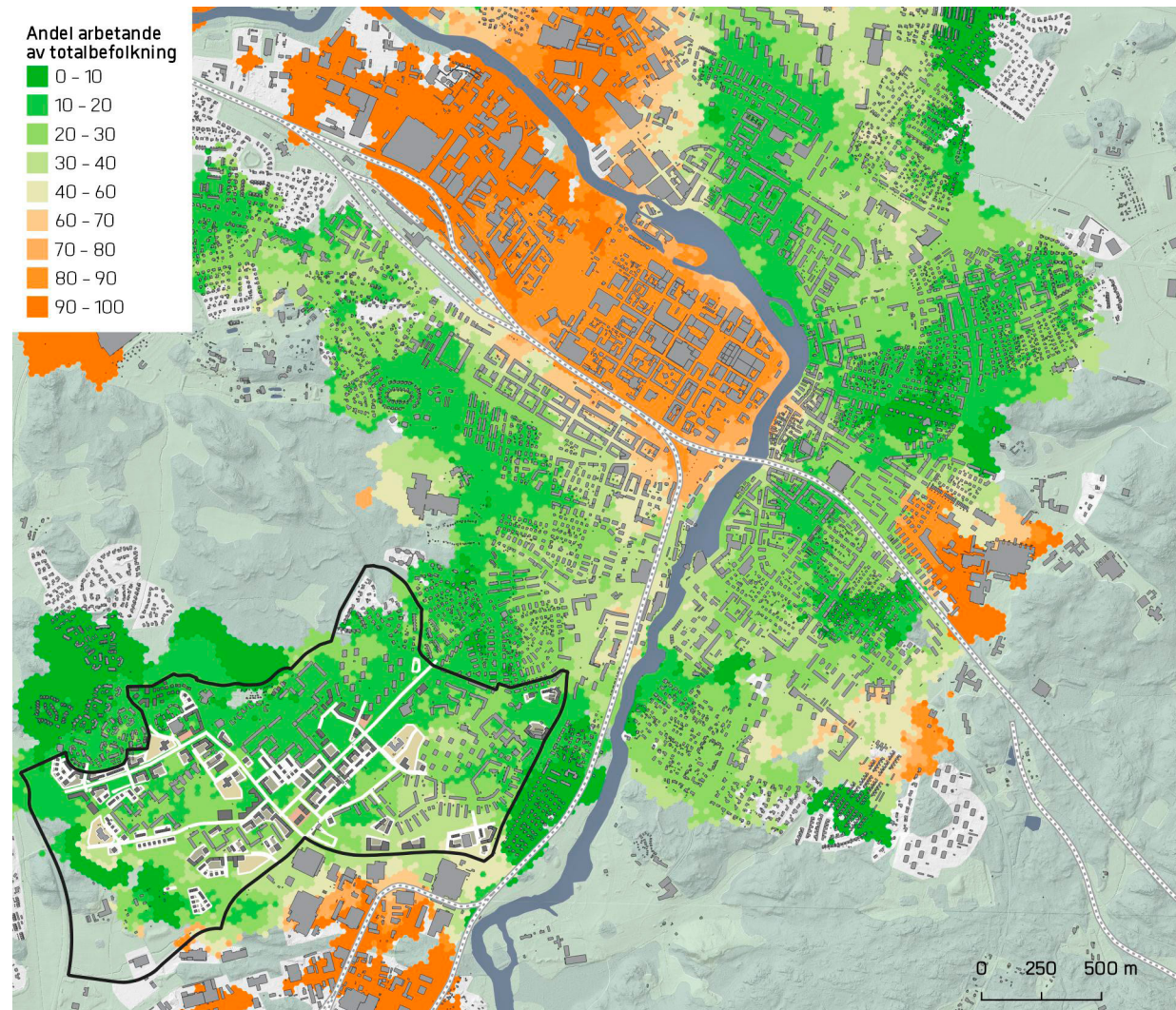
NULÄGE

I kartan visar ljusa färger områden där det finns en jämn blandning mellan boende och arbetande. Stadskärnan domineras av arbetsplatser. Områden med en blandning karaktäriseras ofta av att de ligger i gränslandet mellan bostadsområden och verksamhetsområden. I Lagersdal finns en viss blandning, som delvis beror på det intilliggande verksamhetsområdet men också på anställda inom offentlig service. Även om de som faktiskt arbetar i Lagersdal är få, så är också boendetätheten låg vilket innebär att de som arbetar ändå utgör en relativt stor andel. Den norra delen av planområdet domineras av bostäder. I Fröslunda finns en viss blandning.



PLANFÖRSLAG

I planförslaget ökar antalet bostäder mer än antalet arbetsplatser (7000 nya boende och knappt 2000 arbetsplatser). Det innebär att även om antalet arbetsplatser blir avsevärt fler än idag minskar blandningen och området blir mer bostadsdominerat. I de delar av planområdet där blandningen är som störst utgör omkring 25 procent av totalbefolkningen människor som har sin arbetsplats i området. Det liknar dagens situation i till exempel Fröslunda, men också Torsällas stadskärna.

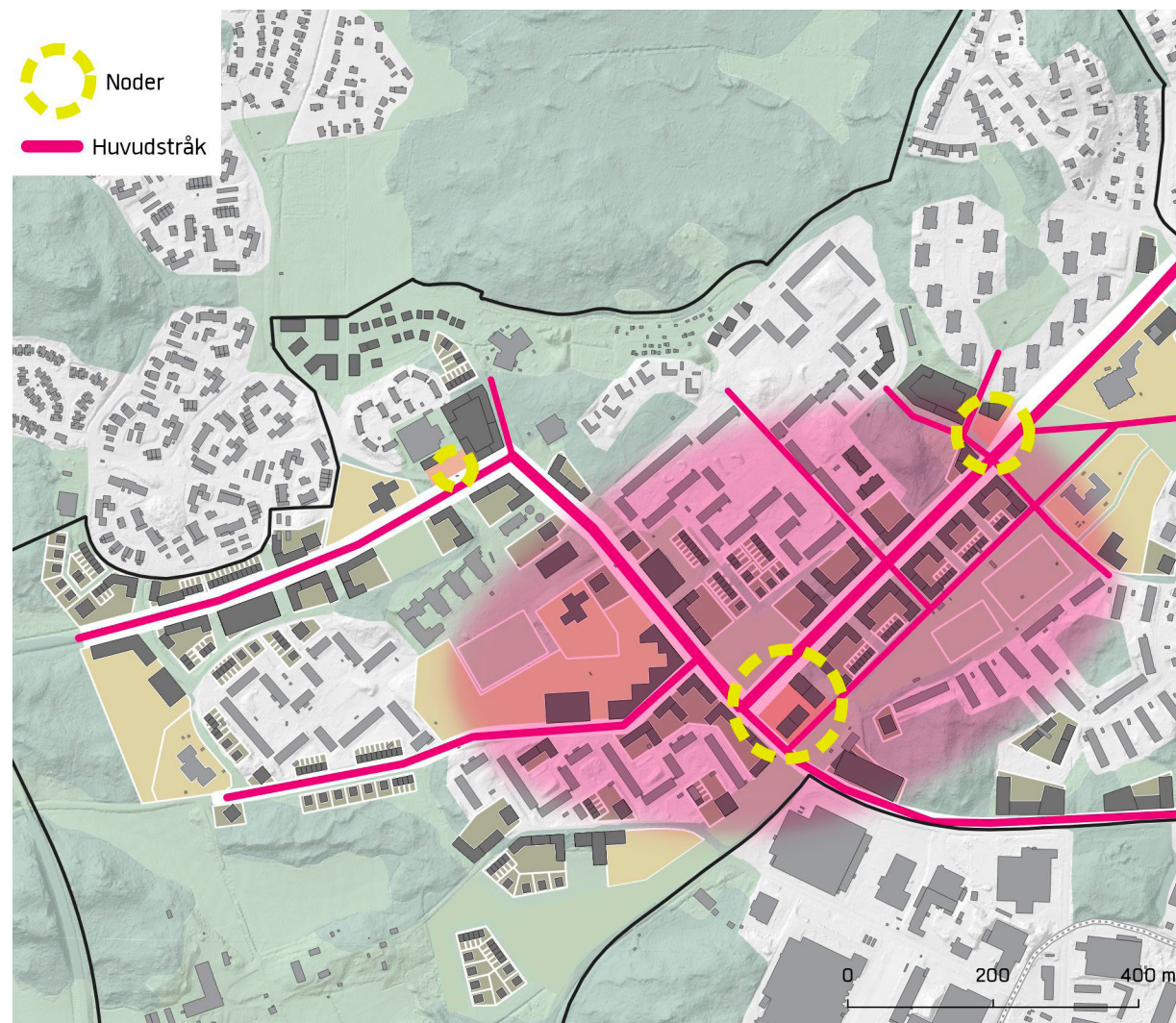


SYNTESKARTA STADSRUM OCH PLATSER

Synteskartan sammanfattar stråk- och täthetsanalysen. Huvudstråken i rosa utgör de viktigaste stråken i stadsdelen. Ju tjockare linje desto viktigare är stråket. Det här är stråk som är tydligt strukturerande i stadsdelen, som bör prioriteras för gående och som har potential för högre gångflöden.

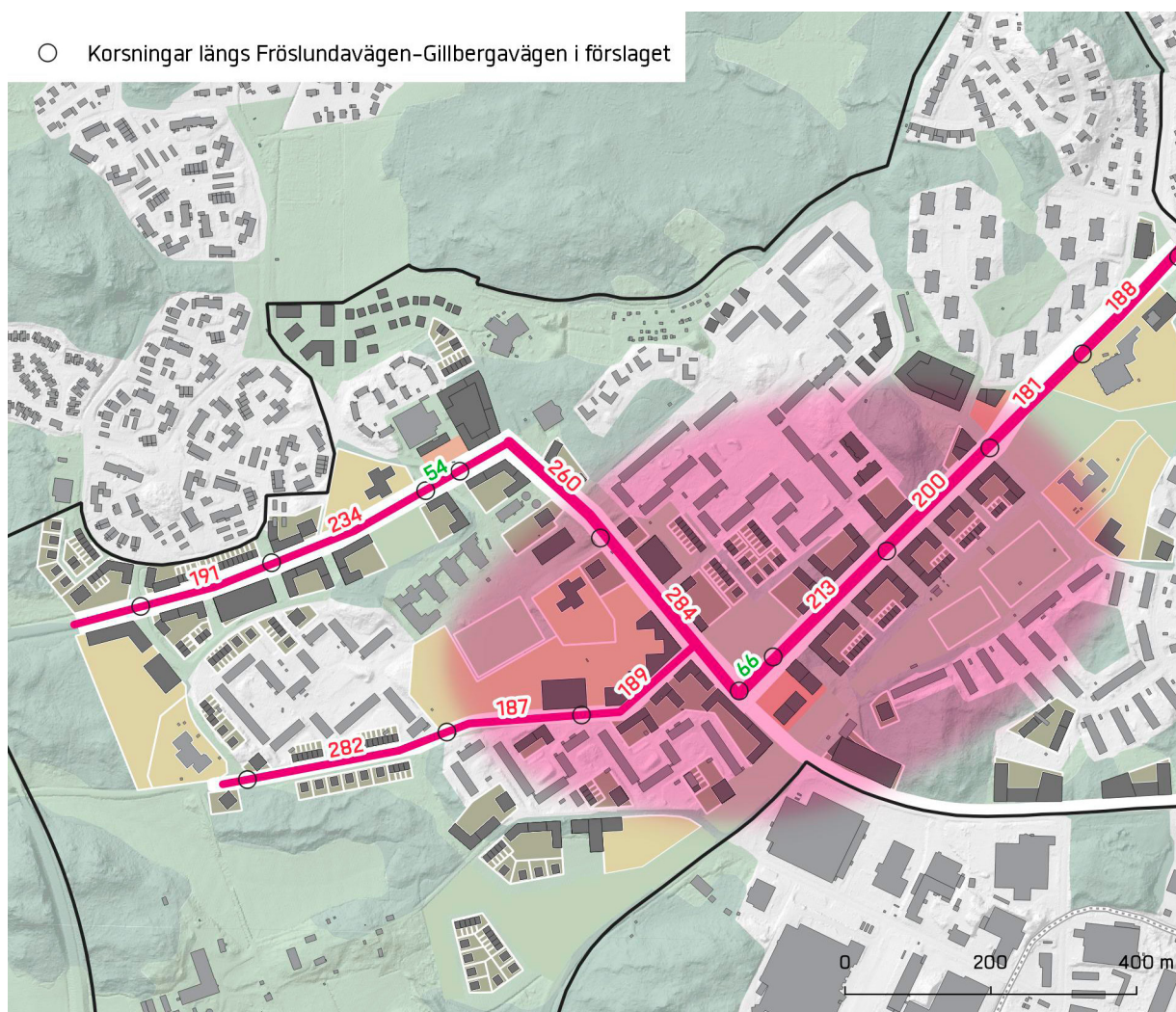
Den täta kärnan visar den del av området där man når flest personer. Det är här det finns potential för att många människor rör sig och där målpunkter som är beroende av ett stort underlag bör lokaliseras. Det är också här som parker och torg har bäst potential att fungera som mötesplatser.

De tre föreslagna torgens lägen skapar olika potential. "Huvudtorget" har en mycket strategisk placering i en korsning mellan huvudstråk i den tätaste delen av området. Här finns bra underlag för olika typer av service eftersom det finns många människor i närheten och det dessutom är placerat i gatunätet så att man naturligt passerar det. "Lidl-torget" har också en strategisk placering invid ett huvudstråk och i utkanten av den täta kärnan. "Ica-torget" har ett sämre läge sett till både täthet och stråk. Det ligger utanför den täta kärnan, och den här delen av Fröslundavägen är mindre centralt belägen.



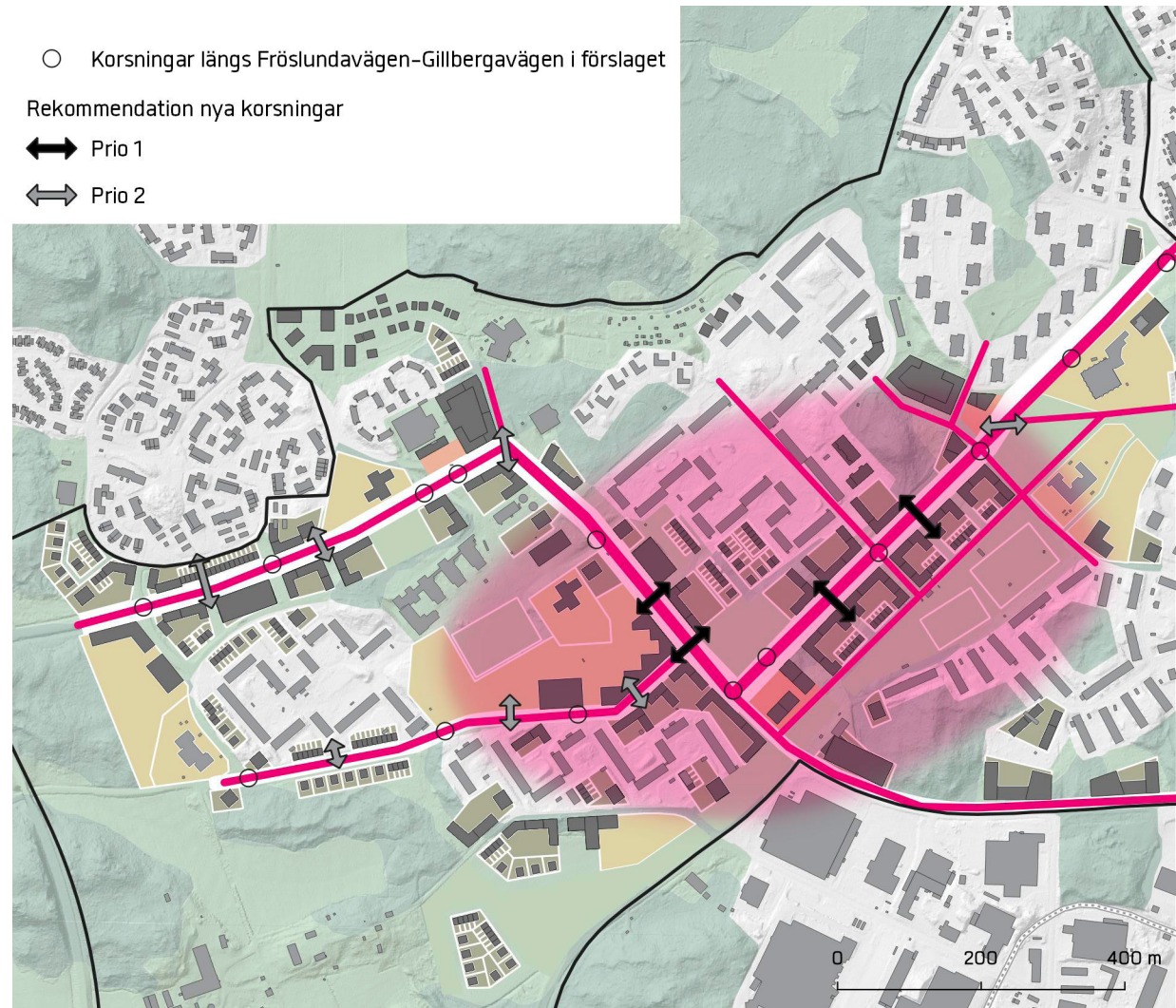
KORSNINGSTÄTHET

Gillbergaleden-Fröslundavägen planeras för god framkomlighet för kollektivtrafik, och som en konsekvens begränsas antal korsningar för gående. Man brukar rekommendera maximalt 150 meter mellan korsningar i en gångvänlig miljö, gärna mindre. I Eskilstuna stadskärna är snittavståndet mellan korsningar 77 meter, och det längsta avståndet 176 meter. Avståndet mellan korsningarna längs kollektivstråket i planen är ofta över 200 meter, som mest 284 meter. Det innebär långa omvägar för gående och gör att stråket sannolikt kommer upplevas som en barriär. De långa korsningsavstånden är också negativa för kommersiella verksamheter som är beroende av att vara lätt tillgängliga för de som passerar längs gatan. Tätare korsningar möjliggör också fler vägval vilket kan öka upplevelsen av trygghet i och med att man lätt har möjlighet att välja en annan sida gatan om man upplever en otrygg situation.



För att förbättra miljön för gående och öka potentialen för bärkraftiga företag i området behöver avståndet mellan korsningarna minskas. Det är särskilt viktigt inom den täta kärnan. I kartan nedan pekas förslag till nya korsningar ut. Lägena för nya korsningar baseras på stråkanalyserna och är placerade för att ha en integrerande effekt.

Enbart Gillbergavägen och Fröslundavägen har ingått i analysen.



REKOMMENDATIONER BOTTENVÅNINGAR

Rekommendationerna bygger på ökad korsnings-täthet över kollektivtrafikstråket.

A-LÄGE ■

Här finns potential för kommersiella verksamheter med stort behov av höga flöden: dagligvaror, restauranger och kommersiell service som frisörer, kemtvätt etcetera. Publika verksamheter inom kultur som bibliotek, gallerier och scener passar också här.

B-LÄGE ■

Här finns viss potential för kommersiella verksamheter som dagligvaror, kommersiell service och kommersiell service. Men för att skapa aktiva bottenvåningar längs hela fasaden behöver dessa verksamheter blandas upp med verksamheter med en viss publik karaktär, till exempel lokaler för hantverkare, mindre kontor, co-working-ytor eller föreningslokaler.

C-LÄGE ■

Här bidrar aktiva bottenvåningar till stadsliv samtidigt som verksamheterna kan dra nytta av förbipasserande. Dock är flödena lägre och potentialen för publika lokaler sämre. Det kan finnas möjlighet för butiker och restauranger, men merparten av lokalerna används för till exempel hantverkare, mindre kontor, co-working-ytor eller föreningslokaler.

D-LÄGE ■

Här är flödena lägre, samtidigt som bottenvåningarna ändå ligger längs viktiga stadsrum som skulle gynnas av aktiva bottenvåningar. Här bör detaljplan och utformning möjliggöra för lokaler, men bottenvåningarna kan användas för bostäder.

E-LÄGE ■

Här är potentialen för lokaler liten och bottenvåningarna kan användas för bostäder. För att bottenvåningarna ska bidra till en attraktiv stadsmiljö kan de i lugnare lägen (streckade linjer i kartan) med fördel utformas med egen entré till bostäderna och en liten förträdgård på cirka 1 meter.



FÖRDJUPNING KRING DEN CENTRALA PARKEN

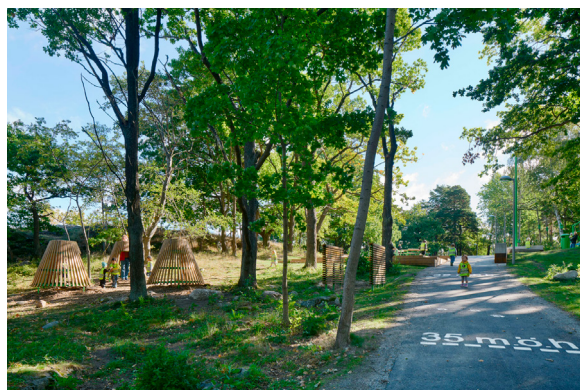
Parken vid korsningen Gillbergavägen-Fröslundavägen har ett mycket centralt läge i stadsdelen, precis vid den mest centrala korsningen och vid torget med bäst potential att samla merparten av stadsdelens service. Sett enbart till läge skulle parken fungera utmärkt som en samlande grön mötesplats för hela stadsdelen: en park med stora vistelsekvaliteter och gestaltning som bjuder in till olika aktiviteter för olika målpunkter. I förslaget bevaras istället parkens naturkaraktär och saknar programmering och en tydlig idé om vad det är för sorts plats. Det väcker frågor om hur parken kan komma att användas när befolkningen i närområdet uppgår till 5000 istället för dagens 500. En farhåga är att parken, om den inte inbjuder till vistelse, samtidigt som många människor passerar förbi, kan bli en otrygg plats som används för aktiviteter som inte gärna görs i "dagsljus". För att undvika det bör parken åtminstone i randen mot Gillbergavägen/Fröslundavägen öppnas upp för tydlig överblickbarhet och gestaltas för vistelse med bänkar eller mindre lekutrustning. Parken bör också omges med tydligt offentliga kantar: gångstråk samt eventuellt bebyggelse. Om möjligt kan man tänka sig naturlek och promenadstiger längre in i parken. Här kan Årstabergetsparken i Stockholm fungera som referens.



Parken är placerad i stadsdelens mest centrala läge



Utvecklingsförslag: Gångstråk längs parken och ny bebyggelse bidrar till tydligare offentlighet och informell övervakning. Programmering av randzonen närmast huvudstråken ökar potentialen för vistelse.



Referens på naturpark programmerad för vistelse.

SLUTSATSER OCH DISKUSSION

Stadsläkningsprojektet i kommunen syftar bland annat till att skapa mer sammanhängande stadsdelar och överbrygga barriärer; vitalisera serviceutbudet och skapa förutsättningar för möten, samt bidra till större andel hållbara transporter. Utvecklingsplanen lyckas i delar med detta: strukturen bidrar till att Fröslunda, Råbergstorp och Lagersberg rumsligt hänger samman bättre än idag. Stråket Gillbergavägen-Fröslundavägen förtydligas som en ryggrad genom stadsdelen, och genom att befintliga gator och gångvägar kopplas ihop med stråket ökar också integrationen mellan befintliga delområden. Tätheten i området ökar avsevärt vilket skapar ett underlag för service och kollektivtrafik, och skapar en grundläggande potential för stadsliv. På ett övergripande strukturellt plan finns förutsättningar för att bidra till flera av stadsläkningsprojektets målsättningar. Men för att dessa strukturella förutsättningar verkligen ska kunna skapa stadsliv, service etc behöver de tas om hand även på platsnivå, och här väcker planen vissa frågor. Stråket Gillbergavägen-Fröslundavägen är i särklass det stadsrum som strukturellt har bäst förutsättningar för flöden, stadsliv och service men med få korsningar och en sektion där bil och kollektivtrafik utgör en stor andel gör att potentialen kan bli svår att ta tillvara. Planen visar på en uppenbar konflikt mellan önskan om effektiv kollektivtrafik och en önskan om en attraktiv, gävänlig stadsmiljö. Samtidigt kan kollektivtrafik-hållplatser i sig bidra till stadslivet. För att optimera stadens funktioner behöver alltså gator i den här

typen av tätare stadsmiljöer kunna rymma både kollektivtrafik och stadsliv. Det är särskilt viktigt i ett område som Fröslund-Lagersdal där det inte finns något annat stråk med bra stadslivspotential.

Analyserna visar tydligt att trots försöken att prioritera kollektivtrafiken före gående och stadsliv genom få korsningar och bred sektion, är stråket så pass starkt från ett strukturellt perspektiv att det ändå är det viktigaste stadslivsstråket i området. Att inte ta tillvara de strukturella förutsättningarna genom en lämplig utformning innebär stora svårigheter att nå flera av stadsläkningsprojektets mål. Att försöka flytta stadslivs- och servicepotential till andra stråk eller platser är ett tufft jobb i motvind, där all kraft behöver läggas på att styra om naturliga flöden med hjälp av skyltning, marknadsföring eller mycket starka dragare. Långsiktigt leder det till minskad robusthet för de företag inom service som önskar etablera sig i området. Sannolikt kommer en utformning likt den i aktuell plan inte bara leda till konflikter under planeringsfasen utan också reella konflikter när området är färdigbyggt, där gående genar över gatan mellan anvisade korsningar och där de uppemot 7000 boende inte får tillgång till god service.

Det är därför av yttersta vikt att kollektivtrafikstråket i varje fall inom den utpekade täta kärnan utformas som ett högkvalitativt stråk för gående. Det handlar om att skapa fler korsningsmöjligheter, med cirka 100 meter mellan, samt se till att så stor

andel som möjligt av sektionen är avsedd för gående, vistelse och cyklister. Som en tumregel brukar man säga att minst 50 procent av sektion bör utformas för detta för att stadsmiljön ska anses gävänlig. Konkreta frågor att utreda närmare kan vara en så kallad flerfartsgata, där utformningen tydligt signalerar lägre hastigheter för biltrafiken än för kollektivtrafiken, eller möjligheten att istället för separata bilkörfält och cykelbanor, skapa cykelfartsgator där biltrafik är tillåten på cyklisternas villkor. Detta skulle också innebära en smalare sektion.

SAMMANFATTANDE REKOMMENDATIONER

- Prioritera stråket Gillbergavägen-Fröslundavägen för gående och stadsliv i den täta kärnan.
- Förbättra möjligheterna att korsa stråket Gillbergavägen-Fröslundavägen även i andra delar av området.
- Skapa en idé om vad den centrala parken ska vara för plats, och ge den ett namn.
- Tydliggör offentligheten i den centrala parken och skapa en tydlig programmering i kantzonerna.

SPACESCAPE

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