

PLANPROGRAM FÖR

Stationsstaden

En del av klimatsmarta Myran



ENKÖPINGS
KOMMUN



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning - Det här är Stationsstaden!	5	Gator och parkering	47
DEL 1 INLEDNING	6	Mötesplatser och torg	53
Planområdet	7	Parker och natur	57
Uppdraget	8	Barnens Stationsstad	64
Syfte och process	8	Hänsyn och anpassningar	68
Tidigare ställningstaganden	12	DEL 5 GENOMFÖRANDE	84
DEL 2 MÅL FÖR EN HÅLLBAR STADSDEL	16	Successiv omvandling	85
Kommunfullmäktiges långsiktiga plan	17	Ansvarsfördelning och exploateringsprinciper	86
Viable city och klimatkontrakt	17	Markägorförhållanden och fastighetsrättsliga frågor	86
Hållbarhetsprogram för Myran	18	Genomförande av Myrans hållbarhetsprogram	86
DEL 3 SAMMANFATTNING AV NULÄGET	20	Etapputbyggnad	87
Rumsliga stadskvaliteter och livsmiljöer	21	DEL 6 KONSEKVENSER OCH EFFEKTER	96
Infrastruktur och mobilitet	22	Måluppfyllelse hållbarhetsprogram	97
Grön- och blåstruktur	24	Barnkonsekvenser	107
Tekniska förutsättningar	28	Måluppfyllelse regional utvecklingsstrategi	109
Barnens nuläge	29	BILAGOR	
DEL 4 PLANFÖRSLAG	32	1. Nulägesbeskrivning	
Vidareutvecklad vision	33	2. Sammanställning av barndialog	
Koncept	34	3. Fördjupad trafikanalys	
Programkarta	36	4. Trafikbullerutredning	
Resande	38	5. Riskutredning	
Bebyggelse	40	6. Dagvattenutredning	
		7. Samrådssammanställning	
		8. Siluets- och volymstudie	
		9. Hållbarhetsprogram för Myran	



Sammanfattning



Det här är Stationsstaden!

Stationsstaden utgör den södra delen av stadsdelen Myran i Enköping stad. Myran som helhet är ett av kommunens större stadsutvecklingsprojekt och ambitionen för hela området är att det ska omvandlas från handels- och industriområde till en modern, grön och klimatsmart mötesplats för handel, affärer och bostäder. I den utvecklingen spelar närheten till resecentrum en avgörande roll och det är den potentialen som detta planprogram tar om hand.

Stationsstadens innehåller idag främst industrier, verksamheter och pendlarparkering vilket ger området ett grått och hårtgjort intryck. Det finns få utåtriktade verksamheter och de flesta som besöker området passerar endast igenom det på väg till andra målpunkter som resecentrum, skolor och handel. Området utgör den norra entrén till resecentrum.

Detta planprogram tar avstamp i hållbarhetsprogrammet för Myran och föreslår en total omvandling av området. Målet är att skapa en hållbar stadsdel där ny bebyggelse, grönska och mötesplatser bjuder en varierad, attraktiv och innehållsrik stadsmiljö. Stationsstaden blir på så sätt en del av parkstaden Enköping och en plats där människor trivs. Inom området ska det mycket kollektivtrafknära läget värnas och trygga gator och offentliga miljöer utformas med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.

Området har fått namnen Stationsstaden för att markera att resecentrum och kollektivtrafiken är högt prioriterad och att det fortsatt ska vara enkelt att resa kollektivt. Med ny bebyggelse i form av bostäder, verksamheter, kontor och handel kan fler människor få möjlighet att bo och företag att etablera sig i direkt anslutning till resecentrum. Det är en klok investering både

ekonomisk och miljömässigt då viktig infrastruktur redan finns på plats och förutsättningarna för att resa kollektivt är optimala.

Mellan de nya husen och kvarteren föreslås nya stråk, torg, parker och aktivitetstysor, bland annat ett nytt torg framför norra entrén till resecentrum, parker och dammar och en ny mötesplats framför den gamla och vackra magasinsbyggnaden. Östra Järnväggsgatan utgör huvudstråket genom området och utformas som gångfartsområde och gånggata med grönska, dagvattenhantering och platsbildningar.

För att kunna skapa en stadsdel där det är tryggt och trevligt att gå och cykla så samlas parkering för boende i mobilitetshus i områdets ytterkanter. Pendlarparkering är fortsatt en viktig funktion inom området som kommer samlas i ett parkeringshus. På det sättet kan de som behöver ta bilen till resecentrum fortsatt parkera på ett bekvämt sätt samtidigt som markytan som behövs för parkering kan minska. Det innebär att plats skapas för andra funktioner.

Stationsstaden är ett stort område och ägs av många olika fastighetsägare. Den gemensamma ambitionen är att utveckla området till en ny stadsdel med utbyggnad i etapper under en 15-årsperiod.



Del 1

INLEDNING

PLANOMRÅDET

UPPDRAGET

SYFTE OCH PROCESS

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN



Bakgrund och förutsättningar för Stationsstaden

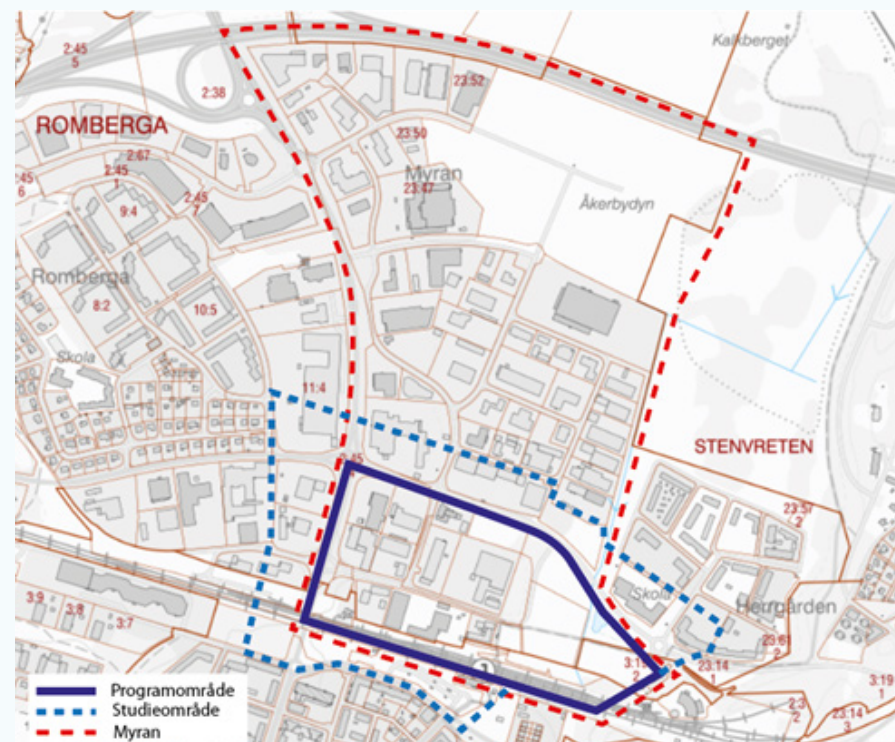
Myran är en stadsdel i norra Enköping som sträcker sig från motorvägen E18 i norr, till järnvägen och resecentrum i söder. Här ska cirka 75 hektar omvandlas från handels- och industriområde till en modern, grön och klimatsmart mötesplats för bostäder, arbetsplatser och handel. Hållbarhetsarbetet inom Myran utgör startskottet för kommunens utvecklade arbetssätt att planera och bygga en stad utifrån ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet och med ett särskilt fokus på klimatneutralitet.

Planområdet

Detta planprogram gäller den södra delen av stadsdelen Myran. Programområdet är 14 hektar stort och avgränsas av Salavägen i väst, järnvägen i söder, Mästergatan i norr inklusive pendelparkeringen i öster. Planområdet ligger alltså i stadens bästa kollektivtrafikläge. Det ger platsen unika förutsättningar och utvecklingspotential. Just det stationsnära läget gör att området får namnet Stationsstaden.

Hela programområdet står nu inför en omdaning, från verksamhetsområde till levande stadsdel med inslag av kontor, bostäder och andra stödjande funktioner som till exempel handel. Drivkrafterna bakom utvecklingen är dels att kommunen sedan ett antal år tillbaka pekat ut Myran som ett omvandlingsområde i sin fördjupade översiktsplan för Enköpings stad. Men också tack vare de utvecklingsidéer som finns hos fastighetsägarna i området.

Området består idag av tre redan exploaterade kvarter med kommersiella verksamheter av olika slag, en stor pendelparkering, dagvattendamm,



Karta 1. Programområdets avgränsning och förhållande till omgivningen

krondike och en tallbeklädd höjd (Förbiparken) viktig för ekosystemtjänster. Även om det finns funktioner och verksamheter i området idag så är det dominerande intrycket industri och trafik. Området kan inte sägas utgöra en sammanhållen stadsmiljö som välkomnar besökare eller gör att människor trivs. Man besöker antagligen inte området om man inte har en anledning. Läs mer om området idag i kapitel 3 och bilaga 1.

Uppdraget

Kommunstyrelsens Plan-, mark- och exploateringsutskott (PLEX) har 2018-02-01 i samband med positivt planbesked för fastigheter Romberga 22:1 och 22:4 beslutat om detaljplan ska inledas med planprogram som också ska omfatta detaljplaner för fastigheter Romberga 23:17 och Romberga 25:5.

Bakgrunden till att ett planprogram ska tas fram för hela området är att ett antal övergripande frågor behöver studeras. Exempel på frågor som identifierades redan i uppdraget är markföroreningar, buller och risker på grund av närheten till järnvägen, andra/nya krav trafikstrukturen, gestaltningsfrågor samt behov av offentliga ytor för vistelse och rekreation.

Sedan uppdraget om att ta fram ett planprogram gavs har fastighetsägaren för Romberga 23:17 valt att gå vidare med sitt projekt baserat på nu gällande detaljplan. Fastigheten ingår fortsatt i programområdet även om ny detaljplan inte längre är nödvändig. Däremot krävs ny detaljplan om fastighetsägaren önskar utökad byggrätter eller ändra ändamålet för fastigheten.

Syfte och process

Syftet med det här planprogrammet är att ta fram en helhetslösning som sätter förutsättningar, ramar och ambitionsnivå för kommande

stadsutveckling både på kort och lång sikt. Arbetet ska utgå ifrån vision, mål och strategier som tagits fram för hela Myran inom ramarna för Hållbarhetsprogrammet för Myran.

Planprogrammet ska fungera som ramverk och vägledning för såväl detaljplaner som planering/projektering av infrastruktur, offentligt rum och gröna miljöer. Fördelen med att ta fram ett planprogram först är att de övergripande systemfrågorna ska vara lösta så att detaljplanearbetet kan underlättas och effektiviseras.

Arbetet med planprogrammet

Arbetet med södra Myran har pågått under ett antal år men det är mellan våren 2022 och hösten 2024 som detta planprogram har producerats. Planprogrammet antogs 24-10-15.

Arbetsgrupp

Arbetet har letts av verksamheten för strategisk planering på samhällsbyggnadsförvaltningen i form av en projektledare och en ansvarig arkitekt. Dessa funktioner har tillsammans med en exploateringsingenjör, trafikplanerare och landskapsarkitekter utgjort arbetsgrupp för planprogrammet. Utöver det har en rad interna expertkompetenser bidragit i arbetet.

Politisk förankring

Under arbetets gång har kommunstyrelsens plan-, mark- och exploateringsutskott fått kontinuerlig information om arbetet och planförslaget. Det har gett de förtroendevalda möjlighet till inspel och synpunkter under arbetets gång.



Karta 2. Fastigheter och markägarförhållanden inom programområdet.

Kortfattat har arbetet tillsammans med fastighetsägarna lagts upp enligt följande:

2022

April - maj	Projektuppstart och möten med alla fastighetsägare
Juni	Gemensam workshop om nuläge, styrkor och svagheter
Aug - Okt	Gemensamt skissarbete med fastighetsägare och arkitektteam
Nov - Dec	Vidareutveckling av förslag med kontinuerliga avstämnings

2023

Jan - juni	Vidareutveckling av förslag med kontinuerliga avstämnings
Aug - Dec	Färdigställande och förankring av samrådsversion av planprogram

2024

Dec - Mars	Programsamråd och medborgardialog
April - Sep	Revideringar och förankring av slutligt planprogram



Samverkan med fastighetsägare

Då det finns 12 olika fastighetsägare i området, var och en med sina utgångspunkter, så har det varit viktigt att involvera alla i arbetet med programmet. Det har genomförts både genom enskilda avstämnings och vid gemensamma träffar och workshopar.

En slutsats från samverkan och det gemensamma arbetet med Stationsstaden är att det finns många positiva synergier och att nya tankar väcks när man samlar fastighetsägare från ett helt område och arbetar tillsammans. Konkret så innebär det att de fastighetsägare som inte hade så långtgående tankar på att omvandla eller utveckla sina fastigheter har fått möjlighet att diskutera dessa frågor tillsammans med kommunen och sina grannar.

Dialog med barn

Under arbetet med planprogrammet har en dialog med barn genomförts. Området påverkar barn både genom att resecentrum är en viktig knutpunkt i staden och genom att Kunskapsskolan finns lokaliserad i området. De två förutsättningar innebär att många barn rör sig genom området idag och kommer påverkas av de förändringar som genomförs i den fysiska miljön. Enligt barnkonventionen ska beslut och förändringar som påverkar barn särskilt belysas. Det gör dels genom att inkludera en analys av barnperspektivet i detta planprogram men också genom att faktiskt prata med barn som kommer beröras. Detta genomfördes i slutet av 2022 genom besök i sex stycken åk 7 klasser. Eleverna fick beskriva hur de upplever området idag och vad de skulle vilja se i framtiden. Ett år senare, vintern 2023, besöktes samma elever (nu i åk 8). Vi detta tillfälle fick eleverna se kartor och bilder från samrådsförslaget och tycka till om hur deras viktigaste frågor har tagits om hand. Vad eleverna sa vid dessa två tillfällen finns att läsa i bilaga 2. Hur vi tagit hänsyn till elevernas synpunkter återges i avsnitt Barnens Stationsstad i del 4 samt Barnkonsekvensbeskrivning i del 6.

Invånardialog

Detta planprogram samråddes under perioden december 2023 till mars 2024. I den formella delen av samrådet skickades planprogrammet till myndigheter, nämnder och intresseorganisationer. Totalt inkom 19 svar, hur dessa synpunkter har tagits om hand finns att läsa i bilaga 7 Samrådssammanställning.



Bild från grupparbete på Kunskapsskolan i december 2022.

*Kommunens bild
Isabell Eklund*

Utöver det formella samrådet genomfördes även en bredare invånardialog med Enköpingsborna. Bland annat togs en film fram som enkelt och illustrativt berättade om Stationsstaden. Filmen spreds på projektets webbplats, sociala medier och på olika forum där kommunen medverkar. Kopplat till filmen och publiceringen av planprogrammet fanns en enkät där intresserade fick tycka till om de olika delarna i planprogramsförslaget. Ett 90-tal enkätsvar kom in med många positiva reaktioner på förslaget som helhet samt en del mer kritiska röster kring vissa delar av förslaget. Läs mer i bilaga 7 Samrådssammanställning. För att möta upp Enköpingsbor personligen och på plats genomfördes nio dialogpromenader. Då guidade projektledarna besökare genom området, berättade om förslaget och samlade in synpunkter. Trots den något bistra årstiden var det ett lyckat och uppskattat sätt att diskutera förslaget. Slutligen har projektet bjudits in att prata på ett antal lokala forum och intressorganisationer.

Utredningar

Parallellt med skissarbetet, dialogerna och framtagandet av planförslaget har ett antal utredningar tagits fram för att kvalitetssäkra förslaget: en trafikutredning, en riskanalys, en bullerutredning, en siluets- och volymanalys och en dagvattenutredning. Resultatet från dessa utredningar har arbetats in i planförslaget. Utredningarna i sin helhet återfinns i bilagorna 3, 4, 5, 6 och 8.

Tidigare ställningstaganden och gällande planer

Myran är sedan tidigare planlagt och analyserat på olika nivåer och vid olika tidpunkter. Det arbetet ligger till grund för detta planprogram som nu blir konkretiseringen och samlingsdokumentet för områdets kommande utveckling i enlighet med Plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap. 10§.



Bild från Stationsstadens film och dialogpromenader.

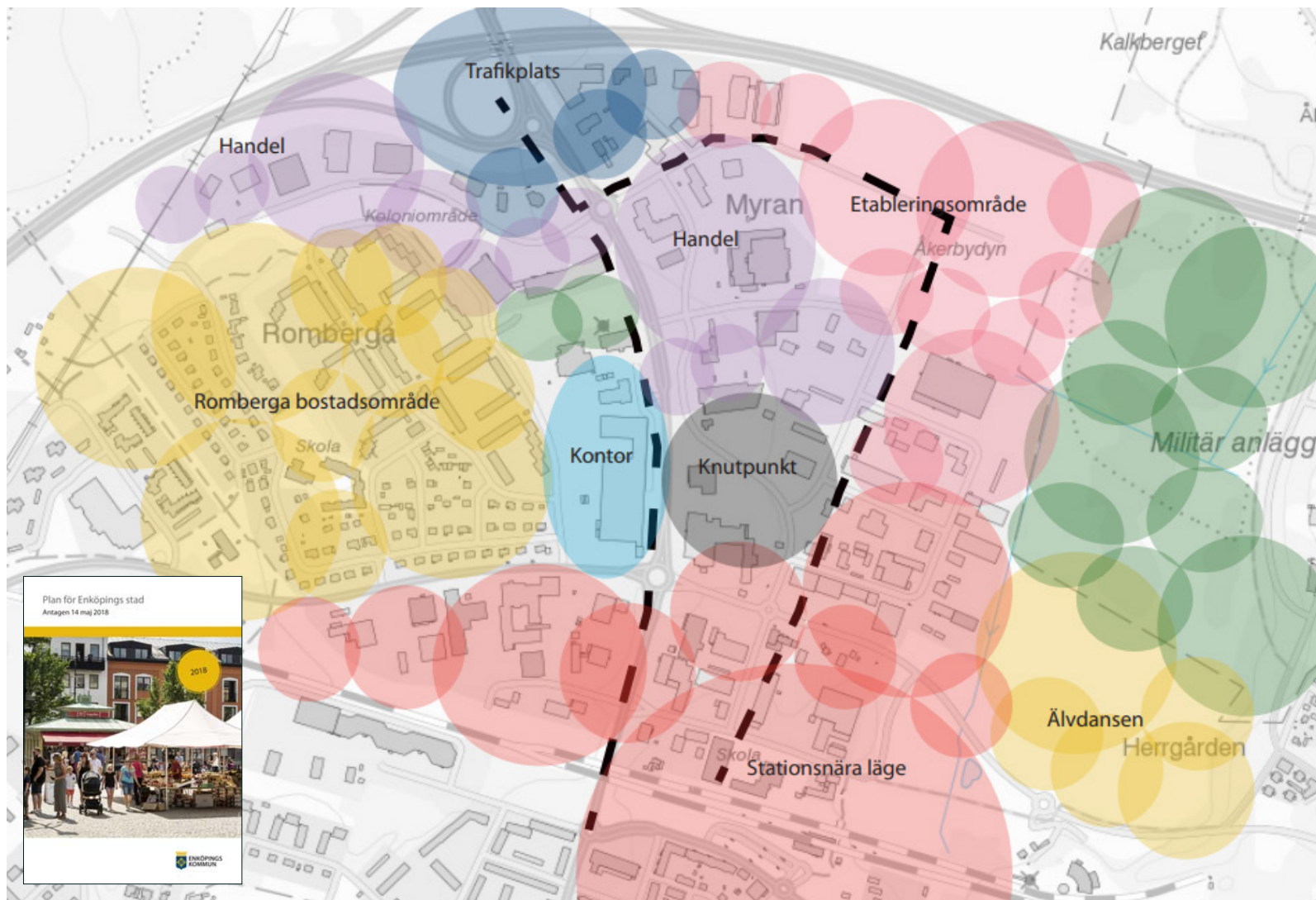
Kommunens bild
Maria Lindelöf



Plan för Enköpings stad 2040 (FÖP)

Myran ingår i en fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040. I den fördjupade översiktsplanen har en särskild geografisk fördjupning för Myran tagits fram. Den i sin tur grundar sig på ett utvecklingsprogram som togs fram för Myran år 2016, då i dialog med verksamhetsutövare, fastighetsägare och andra intressenter i området.

Den fördjupade översiktsplanen pekar ut Myran som ett område för nya verksamheter och bostäder. Omvandling och utveckling av Myran beskrivs som högt prioriterat då området spelar en viktig roll för verksamhetsetableringar i hela staden.



Karta 3. Schematisk karta från Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad (2018). Kartan illustrerar tänkbara funktioner i Myrans olika delområden.

Den fördjupade översiktsplanen slår generellt vakt om behov av nya trafiklösningar ur framförallt trafiksäkerhetssynpunkt för oskyddade trafikanter (gående och cyklister). Vidare anger planen att det är viktigt att värna och utveckla områdets grönska, framförallt utifrån ett dagvattenperspektiv.

I Södra myran, närmast resecentrum, välkomnar den fördjupade översiktsplanen en högre exploateringsgrad och mer stadsmässig bebyggelse med inslag av hotell, kontor, utbildning såväl som bostäder.

Ett antal planeringsprinciper är, enligt FÖP, viktiga att ha i beaktande:

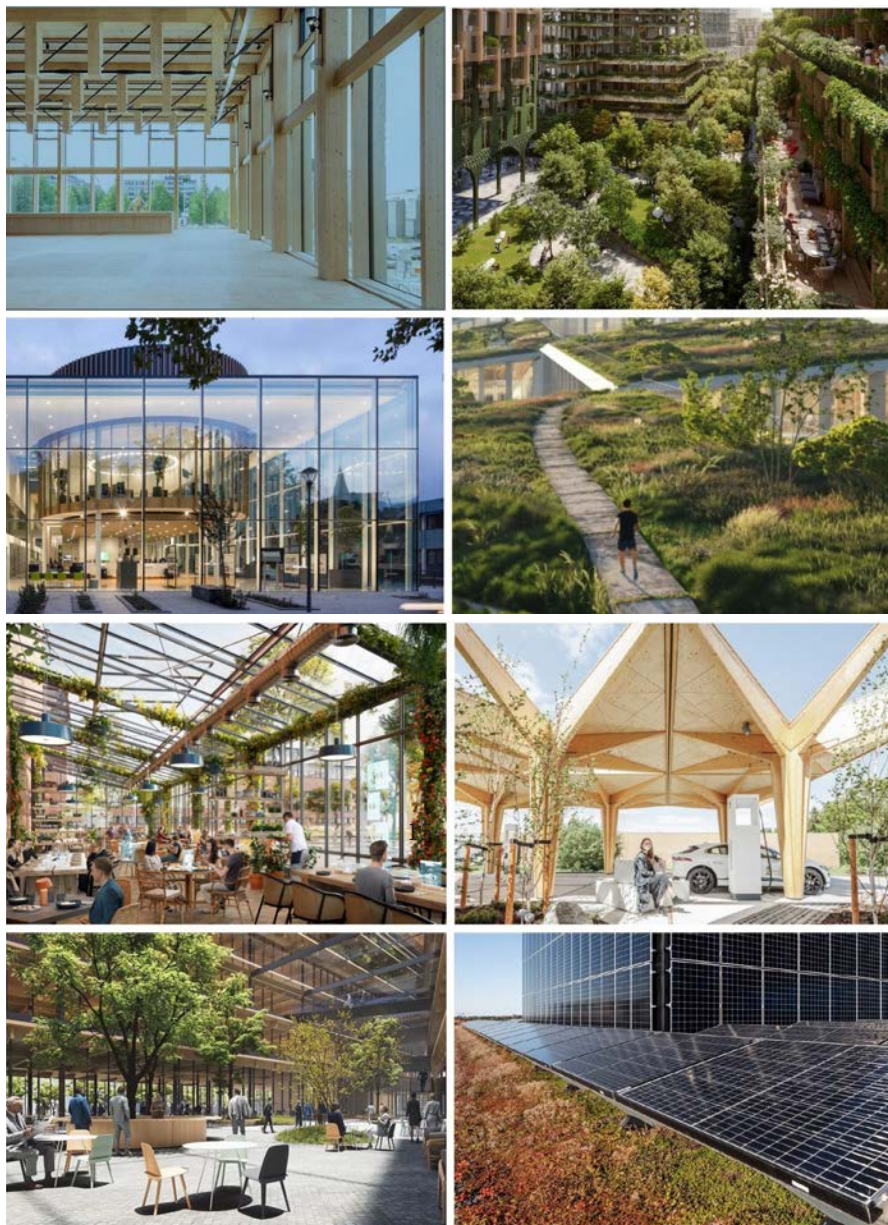
- Bygg samhälle inte bara hus
- Förtätning inom den befintliga bebyggelsen
- Blandning av bostäder, verksamheter och service
- Fokus på stadens hållbara utveckling (ekologisk, ekonomisk och social)
- Närhet och enkelheten i vardagen för människor
- Allt som behövs ska finnas i närmiljö = jobb, skola/förskola, aktivitetsyta, lekplats mm
- Intentionerna från Utvecklingsprogrammet för Myran ska ligga till grund för framtida planläggning
- Området närmast stationen bidrar till framtidsbilden av området, prioriterat för utveckling
- Kontor och bostäder ses som ett positivt tillskott
- Myran behöver tillgängliggöras för oskyddade trafikanter
- Mobility management-åtgärder behöver genomföras för att öka det hållbara resandet



Karta 4. Karta som illustrerar områdets gällande detaljplaner.

Gällande detaljplaner

1. Stadsplan 120 från 1967 med markanvändning J - område för industriändamål, byggnadshöjd 12 meter norr om Östra Järnvägsgränd och 16 meter söder om densamma.
2. Detaljplan från 2014 med markanvändningen handel, kontor, partihandel och skolverksamhet, dock ej förskola. Bulleravskärmning mot järnvägen. Högsta totalhöjd 15 meter.
3. Detaljplan från 2001 med markanvändningen handel och högsta byggnadshöjd 8,5 meter
4. Detaljplan från 2014 med genomförandetid kvar (till 2030). Markanvändning är parkering, samt kombinationen icke störande småindustri, kontor och parkering.



5. Detaljplan från 2012 med markanvändningen naturområde och parkering. Även visst bostadsändamål för befintlig småhusbebyggelse längst i öster.
6. Detaljplan från 1994 med markanvändningen järnvägstrafik.

European 15 – Den produktiva staden

År 2019 deltog Enköping med stadsdelen Myran i European som är en stor europeisk arkitekttävling för unga arkitekter. En internationell jury utsåg det vinnande konceptförslaget "Root City" av arkitekterna Dzenis Dzihic och Staffan Svensson som visualiserade hur Myran kan utvecklas till en hållbar stadsdel med gröna stråk och gröna rum, och med klimatsmarta energi-, avfalls- och kommunikationslösningar.

Root city-förslaget har varit tongivande i det hållbarhetsprogram som tagits fram för Myran, vilket även gäller för Stationsstaden.

De delar i Root city som särskilt berör Stationsstaden och som vidareutvecklats i detta program är:

- Förbindelse mellan Myran och resten av staden skulle markeras med landmärke/märkesbyggnad
- Klimatneutral bebyggelse med gröna tak/smarta system
- Utformning med klimatsmart byggmaterial i en ny blandad bebyggelse (bostäder, kontor o d)
- Byggnader skulle placeras närmare gatan med avsikt att skapa tydligt gaturum
- Fokus läggs på oskyddade trafikanter, motorfordon är sekundära

Kommunens bilder

Root city

Del 2

MÅL FÖR EN HÅLLBAR STADSDEL

**KOMMUNFULLMÄKTIGES MÅL
VIALE CITIES OCH KLIMATKONTRAKT
HÅLLBARHETSPROGRAM FÖR MYRAN**



Stationsstaden - en del av klimatneutrala Enköping

Enköpings kommun har satt upp en långsiktiga och ambitiös vision för en klimatneutral kommun. Inom den fysiska planeringen finns en tydlig riktning mot en hållbar utveckling med flera fastslagna strategier för hur kommunen ska jobba för att Enköping ska bli en mer hållbar stad och kommun.

Kommunfullmäktiges långsiktiga plan

Vart fjärde år beslutar kommunfullmäktige i Enköping om mål för mandatperioden. I de senast beslutade målen, som gäller 2024-2027, finns ett antal mål som styr den fysiska planeringen och arbetet med planprogrammet för Stationsstaden.

Kommunfullmäktiges övergripande målbild är:

Tillsammans skapar vi trygghet

”Trygga människor visar tillit, stöttar varandra och bidrar till en hållbar framtid tillsammans.

Trygg är den som kan lita på att få stöd och hjälp i livets olika skeden, slipper vara rädd för olyckor och brott och lever i ett väl fungerande samhälle.

Trygghet skapas när vi lever ett självständigt liv och är vårt allra bästa jag, samtidigt som vi känner samhörighet och stolthet i en jämlik och inkluderande omgivning.”

För att uppnå målbilden har kommunfullmäktige även fattat beslut om tre koncerngemensamma mål:

- Samhörighet - i Enköping är vi delaktiga i vår egen och samhällets utveckling.
- Självständighet - i Enköping lever vi ett självständigt och aktivt liv.
- Stolthet - i Enköping är vi stolta över att bo och verka i vår kommun.

Viable cities och klimatkontrakt

Enköpings kommun har tecknat ett klimatkontrakt inom ramen för det nationella innovationsprogrammet Viable Cities. Genom klimatkontraktet har kommunen tagit på sig ansvaret att konkret bidra till att öka takten i det strategiska, taktiska och operativa arbetet med klimat- och hållbarhetsfrågor och därmed bidra till att vara en nationell och internationell föregångare i städers klimatomställning tillsammans med de övriga kommuner som också ingår i det nationella innovationsprogrammet.

Inom ramen för klimatkontraktet pågår utvecklingsarbetet "Klimatneutrala Enköping 2030". Det innebär att Enköping ska öka sin förmåga till att bli klimatneutralt 2030, med ett gott liv för alla kommunens medborgare. Utvecklingsarbetet bidrar till transformeringen till klimatneutral kommun görs kostnadseffektivt, i samverkan med näringsliv och kunskapsorganisationer och hela lokalsamhället. Utvecklingsarbetet ska också bana väg för hållbar ekonomi, hållbara affärsmöjligheter och ökat värde i platsvarumärket.

Det övergripande effektmålet för Klimatneutrala Enköping är att utsläppen av växthusgaser i Enköping ska vara noll senast 2030. Bland annat genom att:

- Antalet transporter minskar generellt
- Transporter som görs sker Co2-neutralt genom manuella transporter (gång, cykel), kollektivt, och Co2-neutrala drivmedel ska öka.
- Miljömässig byggnad med fokus på klimatneutralitet

Myran är kommunens testbädd för arbetet inom Viable cities vilket gör utvecklingen av Stationsstaden till en mycket viktig del i strävan mot det övergripande effektmålet om klimatneutralitet.



Viktigt!

Stadsbyggnad tar tid och för att vi ska nå uppsatta mål och leverera en relevant produkt om 10-15 år så är det helt avgörande att det finns en kontinuitet i politiska beslut, styrning och processledning.

Hållbarhetsprogram för Myran

För att konkretisera vad Klimatneutrala Enköping innebär för testbädden Myran har ett hållbarhetsprogram tagits fram. Hållbarhetsprogrammet är framtaget av Enköpings kommun i nära samarbete med byggaktörer med vilka kommunen har tecknat intentionsavtal samt med experter och parter knutna till Viable cities.

För att nå ett Klimatneutralt Enköping behövs en ömsesidig förståelse och vilja från både privata och offentliga aktörer. Kommunen, byggaktörer och fastighetsägare är nyckelaktörer för att initiera positiva förflyttningar i samhället. Alla aktörer i byggkedjan bidrar till det övergripande målet utifrån sitt delansvar i byggprocessen, sina förutsättningar och det de har egen rådighet att styra över.

Innehållet i hållbarhetsprogrammet för Myran har formulerats utifrån lokala förutsättningar, behov och utmaningar. Hållbarhetsprogrammets syfte är att uppmuntra byggaktörer (markexploatörer, byggaktörer, arkitekter och fastighetsägare) att jobba efter sina mest hållbara idéer. Programmet riktar sig därför till såväl kommunen, privata fastighetsägare och verksamhetsutövare och gäller för såväl allmän platsmark som kvartersmark.

Hållbarhetsprogrammet innehåller en vision, stadsbyggnadsprinciper och fyra målområden: livsmiljö, mobilitet, energi och ekosystemtjänster. Varje målområde är sedan nerbrutet i specifika inriktningsmål och åtgärder.

Hållbarhetsprogrammet innehåller alltså målsättningarna för hela Myrans utveckling och stakar därmed ut riktningen även för Stationsstaden och detta planprogram. Det är i sin tur planprogrammets uppgift att omsätta hållbarhetsprogrammets mål och principer i geografin och till fysisk form. Hållbarhetsprogrammet i sin helhet går att läsa i bilaga 9.

” Myran ska vara Enköpings klimatsmartaste område och utgöra en attraktiv stadsdel med livaktig och hållbar handel och grönskande parker och gröna stråk som lockar företag, besökare och boende. Myran är Enköpings förebild för klimatneutral stad & hållbar stadsutveckling ”



Visionen för Myran och de 4 målområdena med tillhörande inriktningsmål.

Del 3

SAMMANFATTNING AV NULÄGET

RUMSLIGA STADSKVALITETER OCH LIVSMILJÖER

INFRASTRUKTUR OCH MOBILITET

GRÖNSTRUKTUR OCH EKOSYSTEMTJÄNSTER

TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

BARNENS NULÄGE



Ett område präglad av stora ytor, industri och parkering

För att skapa bästa möjliga förutsättningar för en stadsomvandling som Stationsstaden behöver planeringen utgå ifrån platsens unika förutsättningar - dess nuläge. För att skapa sig en bra bild av platsens förutsättningar och därmed styrkor och brister är en gedigen nulägesanalys ett bra verktyg. I detta avsnitt återges en sammanfattning av den analys som är genomförd. Hela nulägesbeskrivningen med tillhörande kartor återfinns i bilaga 1.

Rumsliga stadskvaliteter och livsmiljöer

Områden domineras idag av sin industri- och trafikkaraktär och utgör inte en sammanhållen stadsmiljö. Man besöker inte området om man inte har en anledning. Som trafikant till fots eller på cykel är man nedprioriterad. Området kan beskrivas som storskaligt, ödsligt och otryggt.

Funktioner

Besandefunktionerna med regional tågtrafik samt regional och lokal busstrafik finns lokaliserade i områdets södra delar runt stationsbyggnaden, järnvägsperongen och busstorget. Norr om järnvägen, via gångtunneln ligger den norra pendelparkeringen med sina cirka 540 parkeringsplatser fördelade på tre parkeringsytor. Inom planområdets västra halva dominerar industri och verksamhetsfunktioner. Här återfinns bilservice, nedlagd industri, småföretag inom byggsektorn, lager m.m. Det inslag av handel som finns i området är framförallt lokaliserad i områdets nordvästra hörn längs med Salavägen och korsningen med Mästergatan och Gesällgatan. I de norra delarna av planområdet finns olika sorters naturmark. Både ruderat mark, en

tallbeksädd höjd med stora biologiska värden samt en dagvattendamm som fördröjer vatten som kommer norrifrån.

Bebyggelsestruktur och gestaltning

I området finns 12 olika fastighetsägare och bebyggelsestrukturen och karaktären skiljer sig åt inom området. Generellt kan sägas att en genomgående och tydlig bebyggelsestruktur saknas i området. Vissa principer kan återfinnas men bebyggelsen är brokig och placerad på ett varierade sätt inom respektive fastighet.

Stråk och barriärer

De stråk som passerar genom området kan delas upp i tre olika kategorier beroende på hur stora barriäreffekter de medför. Järnvägen är den största barriären som endast kan passeras under viadukten vid Salavägen (bil, gång och cykel) eller i tunneln vid resecentrum (gång och cykel). Andra stråk som till viss del också utgör barriärer är Salavägen och Mästergatan. Inom området finns Östra Järnvägsgatan och Åkerbygatan. Stråken är breda

och tydligt dimensionerade för bil och godstrafik. Gång och cykelvägar är undermåliga. Över pendlarparkeringens stora ytor rör sig gång och cykeltrafik på olika sätt. Det finns stråk som är avsedda för gång och cykel men de följer inte de rörelsemönster som många tar och passager sker därför även över parkeringsytorna.

Angränsande bebyggelsestrukturer är det nybyggda bostadsområdet Älvdansen i nordöst. Rakt norr om planområdet ligger mellersta Myran med en bussdepå och verksamhets- och industribebyggelse. Västerut fortsätter strukturen med verksamhets-, kontors-, och handelslokaler i en till två våningar. Söder om järnvägen ligger Enköpingsåsen med sin skogbeklädda höjd, toppad med Vårfrukyrkan från 1100-talet.

Platser

Sett till sitt läge i staden och goda kommunikationer så innehåller området idag ett fåtal offentliga platser och målpunkter. Resecentrum är den stora målpunkten i området och på den södra sidan av järnvägen, framför stationsbyggnaden, finns iordningsställda parkmiljöer. Den tallbeklädda skogsdungen med Förbiparken i södra brynet är ett viktigt grönområde främst ur ett ekologiskt perspektiv då området innehåller en naturmiljö med ovanliga sandlevande insekter, däribland flera arter vildbin. Övriga delar av skogsdungen har näraturens rekreativvärden.

De mer utåtriktade verksamheterna som skapar flöden av människor är Romberga 25:4 som idag inhyser Komvux och dansskola samt några privata företag. Kunskapsskolan i nordöst skapar också flöden genom området. På vardagar av elever på skolan och de tider skolan är stängd lockar skolgården och dess närmiljö barn och unga från området i stort.

Kulturmiljö

Myranområdet var fram till dess att järnvägen drogs fram mer eller mindre ren jordbruks- och naturmark, med mindre torp som huvudsaklig bebyggelse. Idag finns få spår kvar av detta natur- och jordbrukslandskap då den allra största delen av bebyggelsen på Södra Myran är uppförd under 1900-talet.

Två byggnader ger oss dock en förankring till platsens historia betydelse; stationsbyggnaden från 1876 och magasinsladan från ungefär samma tid. Tillsammans utgör de viktiga byggnader som bör bevaras.

Infrastruktur och mobilitet

Som tidigare beskrivits så är Södra Myran ett verksamhets-, småindustri- och parkeringsområde. Vägar och korsningar är därför i hög grad dimensionerade efter biltrafik och tunga fordon.

Vägnät

Vägarna inom programområdet är cirka 7-8 meter breda och alla vägar är dubbelriktade med ett körfält i vardera riktningen. Kommunen är väghållare i hela området och majoriteten gator är reglerade med 50 km/h. Fastigheterna i området har i vissa fall in- och utfarter längs hela sin fastighetsgräns mot gatan eller minst två in- och utfarter i olika riktningar. Området saknar tydlighet i korsningspunkter och oskyddade trafikanter blandas i många fall med fordonstrafik vilket bidrar till en bristande trafiksäkerhet.

Den västra avgränsningen av planområdet utgörs av Salavägen. Det är den vägen som har de största trafikflödena i hela Myran och innebär i dagsläget en flaskhals i infrastrukturen då den agerar huvudgata i området och är en av tre utfarter mot E18 och riksväg 70.



Bilderna till vänster illustrerar den dominerande bebyggelsestrukturen med centralt placerade verksamheter och parkeringsytor. Bilderna till höger visar de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna Enköpings Station och Magasinet.

Kommunens bilder
Isabell Eklund

En annan viktig länk i vägnätet inom Myran är Mästergatan. Gatan byggdes 2013 i syfte att avlasta vägnätet, framförallt på Bangårdsgatan och Fjärdhundragatan men även delvis för Salavägen då trafiken skulle kunna ledas in "bakvägen". Sedan Kunskapsskolan etablerade sig direkt norr om Mästergatan i området Älvdansen så har två passager utanför skolan byggts om till övergångsställen med refug och farthinder.

Resecentrum och pendlarparkering

I anslutning till resecentrums norra sida finns det stora ytor med parkeringsplatser som i dagsläget är avgiftsfria. Det skapar positiva effekter när till exempel invånare på landsbygden väljer att parkera bilen på pendlarparkeringen och sedan åker vidare med tåg eller buss till arbete och aktiviteter. Baksidan av de generösa parkeringsytorna och att de är avgiftsfria är att en hög andel Enköpingsbor, som bor nära resecentrum, ändå tar bilen till resecentrum framför mer klimatsmarta och mindre utrymmeskrävande färdmedel som cykel och buss. Denna pendlarparkering används även till viss del som boendeparkering av de som bor i Älvdansen och som parkering för lärare och elever på Kunskapsskolan.

Gång och cykelvägar

Stationsstaden ligger bra till i staden med cirka 1,5 kilometer till/från Stora torget. Det skapar goda förutsättningar för invånare och besökare att gå och cykla. Väl i området är infrastrukturen för gående och cyklister betydligt sämre med obefintliga eller otydliga trottoarer samt breda gator som kan vara svåra att passera över till fots. Skyltning och vägledning för gång och cykeltrafikanter är också den undermålig i hela Myran. I många korsningar saknas även avfasad kantsten vilket minskar attraktiviteten för att cykla.

Under järnvägen finns två planskilda passager för gång- och cykeltrafik, en tunnel vid resecentrum och en tunnel för både bil samt gående och cyklister längs Salavägen. Vid resecentrum leds gångtrafiken ner i tunneln via antingen trappor, hiss eller via en slingrande gång- och cykelväg. För cykeltrafiken är den vägen den enda möjliga vilket innebär att gång- och cykel samsas i tunneln.

I planområdets västra delar, verksamhetsområdet, saknas i stort sett cykelparkering. Någon mer externt riktad verksamhet har viss enklare cykelparkering utanför entrén. Runt resecentrum finns däremot ett bra utbud av cykelparkeringar. Här finns möjlighet att både parkera under skärmtak, låsa fast cykeln i ramen eller parkera helt inomhus i det nyligen färdigställda cykelparkeringsgaraget.

Grön- och blåstruktur

Stationsstaden är ett område som generellt präglas av utbredda byggnadsvolymer och stora hårdgjorda ytor. De befintliga grön-blå strukturerna som finns saknar ofta tydliga samband. Grönstrukturen är (förutom områdets två anlagda parker) generellt otillgänglig för allmänheten, antingen i form av sin vilda karaktär och avsaknad av anlagda stigar, eller för att den ligger på kvartersmark bakom inhägnader och grindar.

Parker

Enköping är känd för sina parker men inom programområdet återfinns endast två anlagda parker. Söder om järnvägen, i anslutning till stationsbyggnaden, finns stationsparken Väntparken. Parken anlades efter ritningar av den nationellt kända landskapsarkitekten Ulf Nordfjell. Väntparken är en järnvägsarkitektur i modern stil, och har som främsta syfte att utgöra en trivsam plats att vänta på i anslutning till järnvägsstationen och busstationen.



Uppe vänster: Östra Järnvägsgatans nuvarande utformning. Uppe höger: Tunneln under järnvägen och den norra entrén till resecentrum. Nere vänster: gång- och cykelvägen som kommer ut ur tunneln och avslutas i pendlarparkeringen. Nere höger: det nya cykelgaraget på resecentrums södra sida.

Kommunens bilder
Isabell Eklund
Andrey Edemskiy

Förbiparken på cirka 300 kvm, väster om pendlarparkeringen är en liten park för framförallt bin och andra insekter. Den lättgrävda, solbelysta sanden i slänten i parkens södra del, är en perfekt livsmiljö för värmeälskande och grävande insekter. Uppemot femtio olika insekter har hittats i slänten och de är beroende av solbelysning, läskydd från skogsområdets stora träd i norr och föda i form av pollen och nektar från blommande växter.

Direkt norr om Förbiparken, finns ett mindre skogsområde på cirka 6000 kvadratmeter. Vegetationen består i huvudsak av äldre tall med inslag av lövträd som ek, lönn och björk. Kommunen äger marken och sköter området extensivt, med viss gallring och röjning. Området har mycket undervegetation (sly) och skogen är förhållandevis svårgenomtränglig. Det saknas anlagda gångstigar och upplysta stråk, men upptrampade stigar vittnar om att området ändå fyller vissa rekreativa funktioner.

Annan grönska

Pendlarparkeringen innehåller generellt få inslag av kvalitativ grönska. Mitt på pendlarparkeringen, längs gång- och cykelvägen som utgör en förlängning av i Östra Järnvägsgatans, finns en allé med cirka 20-åriga ekar och i öster, i anslutning till Mästervägen, finns ett bestånd av uppvuxna flikbladiga björkar. Myranområdets allmänna gator saknar idag helt gatugrönska, med undantag för Mästergatan i öster och Salavägen i väster.

I områdets sydöstra hörn finns en gammal damm i anslutning till banvallen. Dammens historia är kopplad till järnvägen, som en brandvattendamm eller damm för ånglok. Kring dammen finns en prunkande, vild vegetation med stora uppväxta träd av bland annat sälg och pil. Dammen med sin vildvuxna grönska utgör en liten anonym oas, i direkt anslutning till den hårdgjorda pendlarparkeringen.

Omfattningen av programområdets befintliga grönstruktur, på kvartersmark, varierar mellan olika delområden. I nordväst är fastigheterna till övervägande

del hårdgjorda, med ytterst få, eller inga, inslag av grönska. Vid komvux entré finns vissa gröna inslag med klippta gräsytor och trädplanteringar och partier med uppväxta träd närmast järnvägen. Den obebyggda tomten norr om pendlarparkeringen tillför viss grönska till den annars hårdgjorda omgivningen. De gröna sambanden i och kring Romberga 24:4 är till stora delar inhägnade och otillgängliga för obehöriga personer, men troligen viktiga gröna samband för växt- och djurlivet.

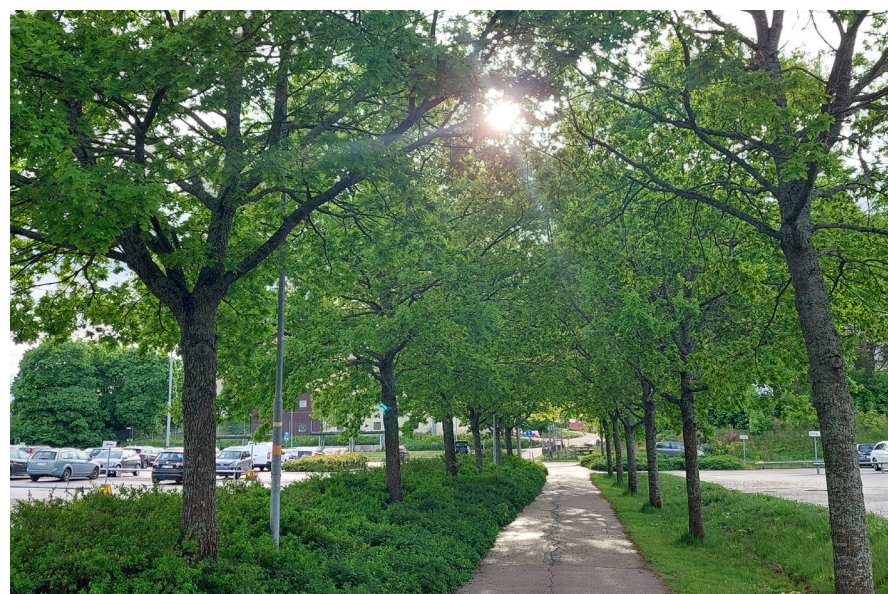
Vid det röda magasinet i väster finns en grupp stora lindar. Lindarna är mycket gamla, och växer delvis på rad – något som vittnar om att de kanske en gång har kantat en väg eller en infart. Träden och magasinet utgör tillsammans en unik och vacker miljö som vittnar om platsens historia.

Vatten

Utanför programområdet, norr om Mästergatan, finns Skvalbäcken som är ett öppet vattenförande brett dike. Skvalbäcken är en viktig resurs för att omhänderta dagvatten från de omkringliggande landskapen men också en rekreativ resurs i ett nyanlagt grönt gång- och cyklestråk utmed delar av bäcken på Myran.

Skvalbäcken rinner vidare igenom Stationsstaden i dess östra del. Vattnet leds vidare ut i en kulvert under banvallen och ner till den lägre liggande stadsdelen Korsängen där vattnet sammanflödar med den östra grenen av avrinningsområdet vid Korsängens vattenpark. Så småningom mynnar den ut i Enköpingsån.

Vattnet som rinner i Skvalbäcken är en blandning av bakgrundsvatten från skogs- och jordbruksmarker. Söder om E18 tillförs ofördröjt och orenat dagvatten från Norra Myran, Mellersta Myran och från Stationsstaden. Här finns därför ett inbyggt behov av att rena/fördröja vatten.



Uppe till vänster: Väntparken vid Stationshuset och busstorget. Uppe till höger: Artrika Förbiparken, en liten naturnära fickpark där sandlevande insekter lever i södra brynet av en liten skogsdunge. Nere till vänster: Skvalbäcken i förgrunden som här tar den emot vatten från dagvattendammen intill Mästergatan. Nere till höger: Gång- och cykelväg med allégrönnska på pendlarparkeringen.

Tekniska förutsättningar

Förorenad mark

Då stora delar av planområdet är eller har varit ett verksamhetsområde så är markföroreningar en reell planeringsförutsättning. I området finns åtta Mifo-objekt som är identifierade vilket innebär att de potentiellt kan vara förorenade. Identifiering innebär att det finns eller har funnits en verksamhet som skulle kunna förorena marken. Ett identifierat objekt kräver vidare utredning för att fastslå om området behöver saneras.

Luftföroreningar

Östra Sveriges Luftvårdsförbund genomförde 2020 en kartläggning av luftföroreningshalten av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) i Stockholms- och Uppsala län. Luftföroreningshalterna har beräknats med spridningsmodeller och jämförts med miljökvalitetsnormen för utomhusluft och det nationella miljökvalitetsmålet Frisk Luft.

Av kartläggningen framgår att samtliga värden av PM10 och kvävedioxid ligger under gränsnivån inom Stationsstadens planprogramsområde. Under vissa tidpunkter kan något högre nivåer förekomma på Bangårdsgatan, vid busstorget, men det överskrider inte miljömål eller miljökvalitetsnormer.

Vattenskyddsområde

Majoriteten av planområdet ingår i yttre skyddszon för Enköpings åsens vattenskyddsområde för dricksvatten. Av föreskrifterna framgår att för täktverksamhet och andra markarbeten gäller:

”Täktverksamhet eller markarbeten får inte ske djupare än till 1 meter över högsta grundvattenyta. Den som vill utföra en sådan åtgärd skall visa läget

av denna vattenyta. Fyllnads- eller avjämningsmassor som kan försämra grundvattenkvaliteten eller försvåra den naturliga grundvattenbildningen får inte läggas inom området. Täktverksamhet eller markarbeten får inte medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån.”

Kapacitet vatten och avlopp

Modellering av dricksvatten- och spillvattenledningarna pågår för att ta reda på ledningarnas kapacitet i Myran och nedströms områden. För spillvattenledningarna finns det kapacitetsbrist som till stor del beror på inläckage av ovidkommande vatten i ledningsnätet. Beroende på vad resultatet från modelleringen visar kan det även bli aktuellt med uppdimensionering av befintligt ledningsnät både för dricksvatten och spillvatten för att möjliggöra anslutning av exploateringen i detta planprogram.

Risker

I hela Myranområdet finns en översvämningsproblematik då stora mängder dagvatten rinner in i området från odlingslandskapen i norr. För att hantera vattenmängderna och möjliggöra utveckling av stadsdelen föreslås en serie av fördröjningsdammar anläggas norr om Älvdansen och Skvalbäcken kommer ges en ny utformning med förbättrad fördröjningskapacitet.

Kvar att hantera är skyfallsproblematik inom planområdet. Under 2023/2024 genomförs en skyfallskartering för Enköpings stad. Resultatet av det arbetet blir viktiga planeringsförutsättningar i den fortsatta utvecklingen av Stationsstaden. Särskilt beaktande bör tas till föroreningssituationen.

Enligt Svensk geologisk undersöknings (SGU) modellering av skredrisker så har delar av planprogramsområdet ”förutsättningar för skred i finkornig jordart”. Områdena på Kabetippen, banvallen och slänten längs med

gång och cykelvägen vid Skvalbacken är därmed identifierade som akksamhetsområden. Detta behöver tas i beaktande i kommande planering och projektering.

På öppna hårdgjorda ytor, liknande de i Stationsstaden idag, skapas mycket höga temperaturer vid varmt väder. Lite vegetation och få möjligheter till skugga skapar miljöer som utgör en risk för känsligare individer som till exempel barn och äldre.

Buller

Då Södra Myran ligger med närheten till järnvägen och två vägar med relativt höga trafikflöden så är buller en viktig planeringsförutsättning och riskkälla.

Boverket slår fast: "Buller är den miljöstörning som berör flest människor i vårt land. Forskning visar att buller påverkar människors hälsa, ofta mer än vad många tror. Det buller vi blir utsatta för i vår vardag är sällan direkt skadligt för hörseln, men det kan påverka vår hälsa negativt på andra sätt, exempelvis genom ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Det är bland annat hänsynen till människors hälsa som ligger till grund för de bestämmelser som finns när det gäller buller i byggnader."

Regeringen har beslutat om en förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader, SFS 2015:216 som utfärdades 2015. En ändring av förordningen (2017:359) som trädde i kraft 2017 har sedan införts. Förordningen innehåller riktvärden för trafikbuller vid bostadsbyggnader och ska tillämpas både vid bedömningar enligt plan- och bygglagen samt enligt miljöbalken.

Då planområdet idag i stort sett endast innehåller verksamheter så finns ingen anledning att göra en bullerutredning på nuläget. Istället

har planförslaget analyserats och buller beräknats utifrån gällande riktvärden, läs mer under avsnittet Hänsyn och anpassningar eller i bilaga 4 Trafikbullerutredning.



*Kommunens bild
Mostphoto*

Barnens nuläge

FN:s konvention om barnets rättigheter har som mål att ge barn, oavsett bakgrund, rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Förändringar i den fysiska miljön påverkar direkt och indirekt barnen i ett område. Därför är det viktigt att belysa hur en förändring i stadsmiljön tar hänsyn till barnens bästa.

När man ska beskriva och analysera en geografisk plats utifrån barnkonventionen kan man göra det på två sätt, ur ett barnperspektiv och ur barnens perspektiv. Barnperspektivet handlar om att vuxna, utifrån olika yrkesroller, kompetenser, forskning, fakta och erfarenhet, bedömer hur väl en plats fungerar för barn. Detta baseras på det vi vet är viktigt för barns utveckling och välmående. Barnens perspektiv handlar om att fråga barnen själva om hur de upplever en plats. I framtagandet av detta planprogram har båda metoderna använts.

Bedömning av barnperspektivet

Vi har valt att använda den mall för barnkonsekvensbeskrivningar som Göteborgs stad tagit fram.

Sammanhållen stad

Idag finns ett fåtal boende i området. Då det är en marginell invånargrupp så utgår vi ifrån att det inte bor några barn i Stationsstaden. Däremot rör sig många barn genom området. Målpunkter som resecentrum, Kunskapsskolan och danslokal innebär att många barn från olika delar av staden och kommunen passerar och möts på platsen. Närliggande bostadsområden i Romberga, Älvdansen och Herrgården är hem för cirka 800 barn.

Då järnvägen är en barriär mellan norra och södra delarna av staden innebär det att barnen i de norra stadsdelarna behöver passera järnvägen i eller i närheten av planområdet. När barn ska ta sig igenom området idag så görs det på och längst relativt odefinierade ytor och stråk. Östra Järnvägsgatan kopplar ihop Romberga med resecentrum och det finns endast smala trottoarer längs gatan. Stråket får bedömas som inaktivt då det kantas av stängda verksamheter utan större flöden av besökare. I de östra delarna av området dominerar pendlarparkeringen med sina tre parkeringsytor. Mellan

parkeringsytorna finns en gång- och cykelväg i öst-västlig riktningen och samt en ny koppling upp mot Mästergatan. Bedömningen är dock att dessa stråk används i begränsad utsträckning eftersom detta inte är kortaste vägen till målpunkterna. Både barn och vuxna rör sig över pendlarparkeringen fritt i olika riktningar. För barn är det svårt att avgöra var man ska röra sig och vilka regler som gäller.

Samspel och lärande

Det finns inga platser eller ytor avsatta för barns lek i området därmed får det anses finns få möjligheter till samspel och lärande. De mer gestaltade miljöerna på södra sidan järnvägen vid resecentrum är utformade som väntplatser utifrån ett resandeperspektiv. De kan säkerligen uppfattas som estetiskt tilltalande av barn men är inte lekfulla eller lekvänliga.

Förbiparken erbjuder ett pedagogiskt inslag men är inte så tillgänglig eller använd. Ungdomar har hittat en plats för möten på pendlarparkeringen med fokus på den starkt växande EPA-kulturen. Just utifrån den målgruppens önskemål är platsen bra då den är öppen och inte så tätbefolkad. Däremot är det troligt att ungdomarnas möten uppfattas som otrygga och störande för mindre barn. Den plats som bedöms bäst för möten över generationsgränser är resecentrum. För de barn som går i dansskolan i området finns också möjlighet till möten med barn från andra stadsdelar och aktiviteten i sig skapar samspel och lärande.

Vardagsliv

Även ur detta perspektiv är resecentrum en bra tillgång i området och för barn. Utbudet av kollektivtrafik och möjlighet att byta färdmedel vid resecentrum möjliggör för barn, som är tillräckligt stora, att resa på egen hand.

Då det finns en grundskola i direkt anslutning till området så kommer många barn med kollektivtrafik till resecentrum varje dag. Runt stationen bedöms miljön till viss del vara tilltalande och tydlig. Men kopplingen under järnvägen via tunneln och vidare över pendlerparkeringen bedöms inte vara en bra miljö eller säker skolväg för barn.

En förutsättning som generellt ökar tryggheten man upplever när man rör sig mellan vardagens målpunkter är förekomsten av andra människor. Stationsstaden är som mest befolkat runt resecentrum, på vardagar och i pendlingstider. Övriga tider rör sig få människor genom området vilket inte bedöms skapa tillräckliga förutsättningar för barn att känna sig trygga i området.

Identitet

Då området idag innehåller olika byggnadstyper och funktioner så finns det många olika typer av identiteter i området. För barn som går i skolan i området har det en betydelse, för de barn som reser med kollektivtrafiken en annan, den som går i dansskola en tredje osv. Något som ändå får antas generellt är att området inte upplevs som en plats som är riktad till barn.

Det finns en intressant kulturhistorisk miljö i och runt Magasinet men i sitt nuvarande sammanhang är risken att den göms i en bebyggelsestruktur som upplevs privat/stängd.

När det gäller omhändertagande av stadsmiljön så finns det tydliga brister idag. Ett exempel är den obebyggda tomt som gränsar norr om pendlerparkeringen. Många barn rör sig över den här ytan på väg till skolan, men den är inte iordningsställd utan både slybevuxen och nedskräpad. Andra byggnader som står tomma idag skapar samma känsla.

Hälsa och säkerhet

Trafik är konstaterat en risk för barn och ungas hälsa och säkerhet. Det saknas sammanhängande gång och cykelstråk genom området idag. Sedan Kunskapsskolan etablerade sig på ny plats i området så har trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförts på Mästergatan. Hastighetssänkning och busskuddar gör att barn kan passera gatan på relativt säkert vis, men det är helt avhängt att trafikreglerna efterföljs och att bilförare anpassar sin körning. En annan viktig passage är tunneln under järnvägen. Den är trafikmässigt säker, men får ändå bedömas ha brister när det kommer till den upplevda tryggheten. I området i övrigt finns ett antal korsningspunkter med bristfällig utformning och siktlinjer.

Barnens egna upplevelser - barnens perspektiv

Under arbetet med detta planprogram har en dialog med barn genomförts. Alla sjundeklassare på Kunskapsskolan har under en lektion fått workshopat och diskuterat hur de upplever området idag och vad de skulle önska för framtiden. Hela resultatet av dialogen återfinns i bilaga 2.

Slutsatsen från dialogen med eleverna är att projektets bedömning återgivet i detta avsnitt stämmer väl överens med den här barngruppens bild och upplevelser av området. Det som dialogen med barnen dessutom belyser extra är hur viktiga människorna i ett område är. Det handlar inte bara om byggnadsstruktur, stråk och platser, det är minst lika viktigt hur platserna befolkas. De områden som både markerats som positiva och negativa har en tydlig social dimension.

Del 4

PLANFÖRSLAG

VIDAREUTVECKLAD VISION

KONCEPT

PROGRAMKARTA

**RESANDE, BEBYGGELSE, GATOR & PARKERING, MÖTESPLATSER & TORG,
PARKER & NATUR, BARNENS STATIONSTAD, HÄNSYN & ANPASSNINGAR**



Stationsstaden - en levande och innehållsrik stadsmiljö

Detta avsnitt inleds med en vidareutveckling av visionen för Myran - Stationsstaden. Därefter beskrivs de koncept som ligger till grund för planförslagets fysiska utformning. Huvuddelen av avsnittet utgörs sedan av en beskrivning av planförslaget utifrån ett antal olika perspektiv. Sist redovisas de hänsyn och anpassningar som krävs för att utvecklingen av Stationsstaden ska blir så bra som möjligt. Samtliga delar i avsnitt 4 ska ligga till grund för kommande planering, projektering och genomförande.

Vidareutvecklad vision

Den övergripande visionen för hela Myran är att "Myran ska vara Enköpings klimatsmartaste område och utgöra en attraktiv stadsdel med livaktig och hållbar handel och grönskande parker och gröna stråk som lockar företag, besökare och boende, Myran är Enköpings förebild för klimatneutral stad och hållbar stadsutveckling".

För Myrans södra delar har denna vision fördjupats och vidareutvecklats till visionen om Stationsstaden. Detta som ett sätt att konkretisera vad den övergripande visionen innebär på den specifika platsen och utifrån dess unika förutsättningar.

Stationsstaden

Resecentrum är en viktig knutpunkt i staden med många människor i rörelse. Ett kollektivtrafknära läge som detta har ett unikt värde i varje stad. Via Enköpings resecentrum nås stora delar av Mälardalens arbetsmarknad med en restid under en timme, det är en stark konkurrensfaktor.

Att utveckla ny bebyggelse i direkt anslutning till resecentrum skapar goda förutsättningar för människor att resa kollektivt mellan hemmet, arbetet och fritidsaktiviteter. Att koncentrera bebyggelse runt resecentrum är ett effektivt sätt att skapa goda pendlingsmöjligheter för fler. På samma sätt gynnas även kollektivtrafiken då det skapar större kundunderlag till resande och ett effektivt nyttjande av trafiksystemet. Att koncentrera tät bebyggelse runt resecentrum syftar till att ge så många som möjligt bra förutsättningar till hållbart resande.

Många företag efterfrågar lägen i nära anslutning till kollektivtrafiknoder. Med nya lägen för arbetsplatser inom Stationsstaden kan ny arbetskraft lockas till kommunen vilket stärker näringslivet som helhet. En fortsatt utveckling med till exempel kunskapsintensiva företag kan ge ringar på vattnet och möjliggör fler arbetstillfällen inom till exempel restauranger, hotell och service.

Stationsstaden ska inte bara bli ett område för pendling och arbete, i Enköping bygger vi stad. För att ta tillvara områdets fulla potential och skapa en attraktiv livsmiljö behövs en blandning av funktioner i området.



Tyngdpunkten ligger på arbetsplatser och bostäder, men också utbildning och service vilket bidrar till liv, aktivitet och trygghet under hela dygnet.

När fler bosätter sig i Enköping, antalet pendlare ökar och arbetsmarknaden vidgas och förändras behöver vi göra det enkelt att resa hållbart, satsa på klimatneutral bebyggelse och samtidigt skapa en attraktiv stad med hög livskvalitet. Det är Enköpings Stationsstad - en del av klimatsmarta Myran.

Koncept

För att uppnå visionen om Stationsstaden behöver tre principiella förändringar genomföras:

Från industriområde till blandad stad

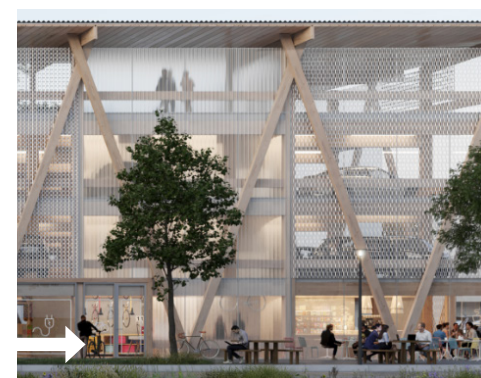
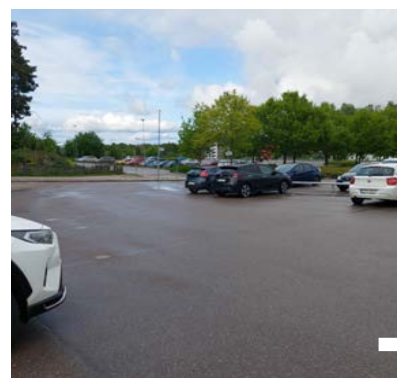
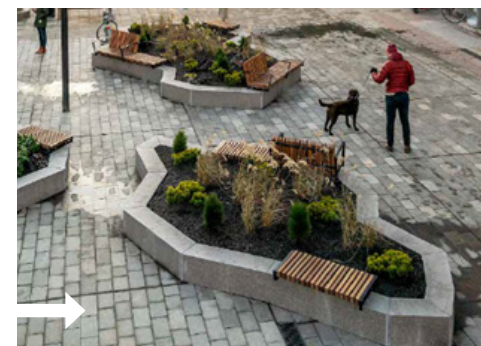
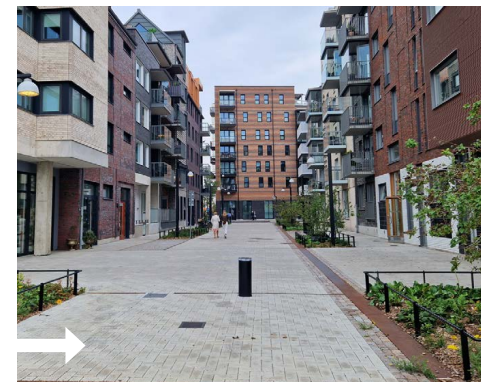
Området ska genomgå en total omvandling där industrimark och parkering ger plats åt Stationsstadens blandade stadsmiljö med variation i bebyggelse, offentliga platser och innehåll.

Från grått till färgglatt

Områdets gråa och hårdgjorda yta ska brytas upp och bli både mer naturlig, grön, vacker och lekfull. Då blir Stationsstaden en del av parkstaden Enköping och en plats där människor trivs.

Från bilen i fokus till människan i fokus

Områdets breda gator och stora parkeringsytor omvandlas till Stationsstadens trevliga och trygga gator och offentliga miljöer där bilen fortsatt har en plats, men fokus är på gång, cykel och kollektivtrafik. Parkering ska huvudsakligen samlas i gemensamma mobilitetshus för att skapa mer plats för annat.



En hållbar utveckling

Utvecklingen av Stationsstaden ger förutsättningar för god hushållning med resurser. Detta då otillgänglig mark och till viss del outnyttjad industrimark omvandlas till en blandad stadsmiljö med nya bostäder och arbetstillfällen i kollektivtrafiknära lägen. Det utgör grunden i en ekonomisk hållbar stadsplanering.

I Stationsstaden skapas nya möjligheter för boende, arbete, rörelse, trivsel och trygghet. Det tillsammans med intention att styra och separera olika trafikslag så att människor blir de primära användarna av stadsrummet bidrar till social hållbarhet.

Att ersätta hårdgjorda ytor med grönytor och lösningar för vattenhantering innebär en ekologisk hållbar planering.

Därför bygger konceptet för områdets omdaning på de tre ovannämnda principerna. Endast om de alla genomförs blir det möjligt att skapa nödvändiga förutsättningar för områdets omdaning och i slutändan få de synergieffekterna som präglar levande och hållbara städer och stadsdelar.



Kommunens bild
Mostphoto

Programkarta

Planprogramsförslaget innehåller ny bebyggelse, grönska och platser som tillsammans ska bjuda en varierad, attraktiv och innehållsrik stadsmiljö. Karta 5, på nästa sida, utgör programkartan för Stationsstaden och redovisar föreslagen markanvändning och dimensionering av kvarter, gator och platser. Programkartan blir styrande för kommande detaljplaner och har på en övergripande nivå gjort de avvägningar som behövs för respektive detaljplan. Det ska dock poängteras att exakt utformning, bestämmelser och ytor kommer fastställas i kommande detaljplanearbete och avtal.

	Markanvändning	Areal ca. kvm	BTA kvm
	Park och natur	22 500	
	Viktiga gröna samband		
	Vatten	4 100	
	Mötesplatser, torg och aktivitetsytor	6 200	
	Förskola	7 000	
	Bostäder med gröna gårdar	27 300	Uppskattningsvis 70 000 - 90 000 (cirka 1 200 lgh)
	Arbetsplatser, service och handel	7 700 + integrerat i bostadskvarter	13 900
	Centrumändamål, kontor, service, hotell och handel med inslag av bostäder	2 600	16 200
	Parkering, mobilitetsfunktioner, arbetsplatser, service, handel och ev. bostäder	8 500	22 800
	Mobilitetshus med ev kompletterande funktion som bostäder/handel	2 500	7 500
	Allmän platsmark/allmänna gator	21 499	
	Kvartersgator	11 900	
	Viktiga gator för gatutråd		



Karta 5. Programkarta med föreslagen markanvändning.

Resande

Det är givet att Stationsstaden fortsatt har en viktig resandefunktion och ett tydligt syfte med planförslaget är att göra området runt stationen trevligare och tryggare än idag. Detta bidrar positivt till Enköpings uppsatta mål för färdmedelsfördelningen inom staden och fördubblingmålet om kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet.

Tack vare att planförslaget även innehåller cirka 1 200 nya bostäder och omkring 40 000 kvm kontor, service och handel så stärks kollektivtrafiknoden ytterligare. Med ett blandat innehåll kan området attrahera nya boende, företag och besökare. Just blandningen av funktioner är därför viktig att säkerställa i det fortsatta arbetet.

Resentrum har resandemiljöer både norr och söder om järnvägen och runt Stationshuset. På den norra sidan kommer pendlarparkering, hållplats för kommersiell busstrafik, cykelparkering och hämta/lämna zon (så kallad kiss n´ride) anordnas. Infartsväg för biltrafik till dessa funktioner säkerställs med en ny väg direkt norr om järnvägen. Gatan ligger avskilt från övriga gatumiljöer och i en skyddszon från järnvägen som inte får bebyggas.

För tågtrafikens långsiktiga utveckling med ökad trafikering och nya järnvägssträckningar är Trafikverkets bedömning att bangårdsområdet som det ser ut idag har möjlighet att inrymma både fler spår och perronger. Det är viktigt att kommande bebyggelse inte äventyrar denna möjlighet.

Resandefunktionerna söder om järnvägen kommer förbli relativt oförändrade jämfört med idag. Busstationen och reglerplatsen för buss är ombyggd i och med lanseringen av nya busslinjenätet 2022. Busstationen är dimensionerad för nuvarande trafik och viss ökning. Om det finns behov för utbyggnad för lokaltrafikens räkning får man ta ställning till utökning av busstation västerut.

Cykelgaraget öster om Stationshuset är också nyligen invigt. Vissa mindre förändringar planeras i syfte att skapa bättre flöden för gång- och cykeltrafik direkt framför Stationshuset. Det innebär att dagens kiss n´ride flyttas något österut och kompletteras med den nya platsen norr om järnvägen.

På längre sikt – en västlig entré till resecentrum?

Ett av de bärande koncepten i Root city förslaget är en ny bro över järnvägen. Denna idé har diskuterats vidare i arbetet med planprogrammet. Analysen är att idén om att komplettera dagens två underfarter med en bro fortsatt är god men att en realisering av idén ligger långt fram tidsmässigt.

En bro skulle generellt kunna innebära fler gena vägar under/över järnvägen och hjälpa till att binda samman stadsstrukturen på båda sidor om järnvägen. En annan tänkbar effekt är att en bro kan skapa tillgänglighet ner till tågplattformen.

Ett sådant projekt behöver drivas i nära samarbete med Trafikverket samt ha ekonomiska förutsättningar att genomföras. Därför får ny bro över järnvägen och den utpekade loalikseringszonen ses som en tidig idé.

Utformning av resandemiljöer

Kollektivtrafikens rum ska formas som en integrerad del av staden och hållplatser och resecentrum ska vara funktionella bytes- och väntplatser. Platserna ska också erbjuda de resande en inbjudande miljö, med möjlighet att stanna till och göra ärenden. Stråken som leder gående och cyklister till tåg och bussar ska vara tillgängliga och tydligt peka ut vägen till kollektivtrafiken. Särskilt viktigt är att säkerställa tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. I kommande arbete med utformningen av resandemiljöer förordas ett samarbete och kvalitetssäkring med det kommunala tillgänglighetsrådet och övriga intresseorganisationer.



Karta 6. Resecentrums olika delar och funktioner.

Bebyggelse

Bostäder

Bostäder föreslås primärt i kvarteren norr om Östra Järnväggsgatan, detta utifrån rådande buller och risksituation från järnvägen. En preliminär uppskattning är att förslaget kan inrymma cirka 1200 bostäder med en schablonfördelning på 20% små lägenheter, 60% mellanstora lägenheter samt 20% stora lägenheter. Det är positivt med blandade upplåtelseformer och framförallt olika prisnivåer för att locka olika grupper att bosätta sig i området.

Bostadsgårdar

Bostadsgården har många viktiga funktioner, både för de boende och för upplevelsen av området i stort. Gårdar inom samma kvarter får gärna komplettera varandra, till exempel vad gäller vistelseytor för barn.

Bostadsgårdarna ska hålla en hög kvalitet i gestaltning och material för att göra boendet attraktivt. Det innebär bland annat att garage inte ska lokaliseras under gårdarna, att gårdshus för tex förråd och cykelgarage ska placeras i huvudbyggnaden och att gårdarna ska vara bilfria. För att skapa attraktiva och klimatkompenserande bostadsgårdar bör grönyteprincipen om 3-30-300 appliceras, se mer information på sidan 62. Storleksmässigt bör bostadsgårdarna utgöra minst 15 kvm bostadsgård/100 kvm bostäder. Exakt hur detta tillgodoses eller kompletteras med till exempel vistelseytor på taken får utredas vidare och avgöras i kommande planering och projektering.

Bostadsgårdar ska bidra till utveckla vissa stödjande funktioner för områdets samlade ekologiska värden, val av trädarter, buskar och andra växter avgör om exempelvis fåglar kan häcka där och om insekter ska

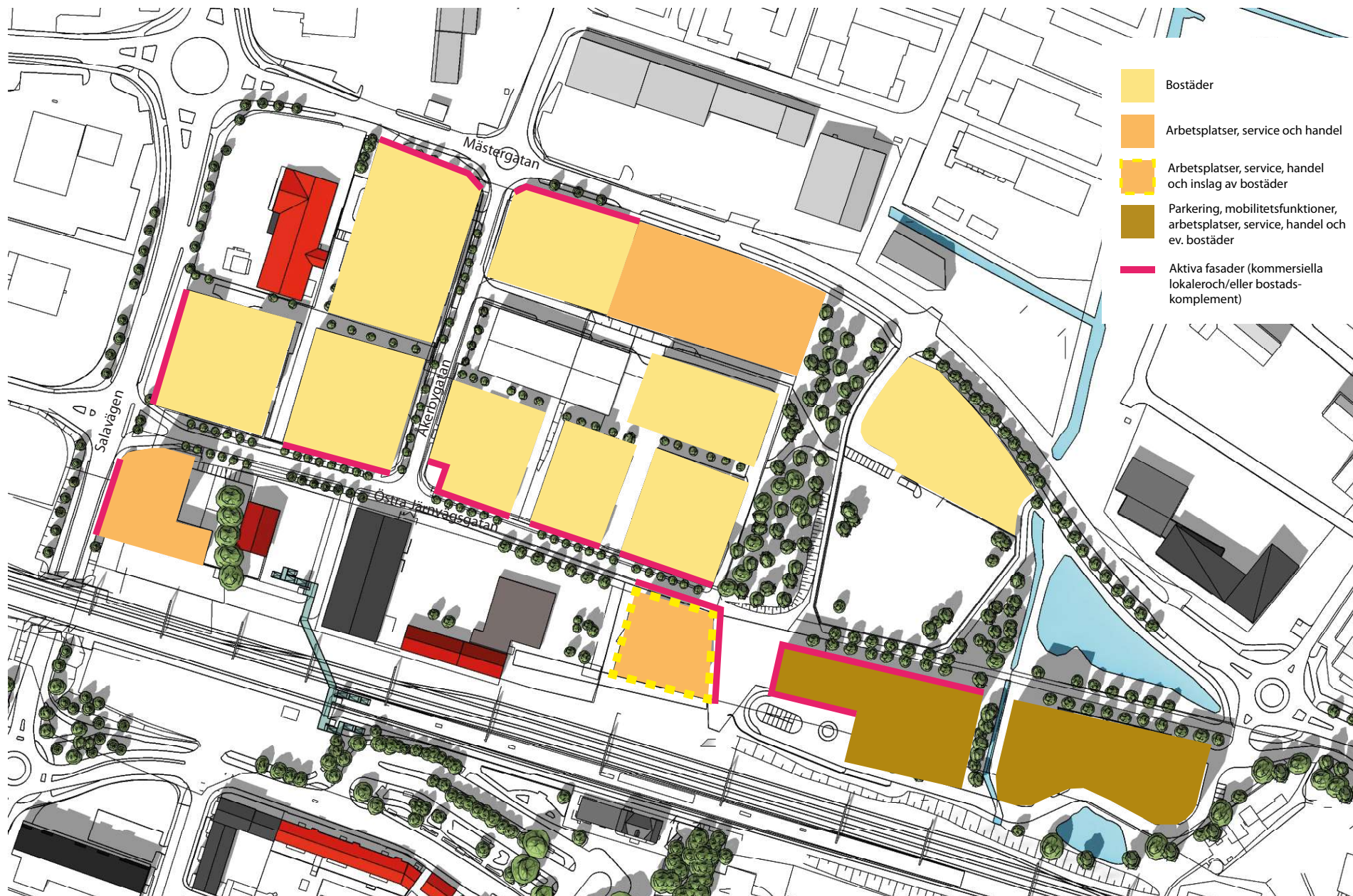
kunna hitta värdväxter. Om träd ska ge annat än skugga och bidra till dagvattenhantering så bör de vara inhemska arter som har en ekologisk koppling till fågel- och insektsarter.

Arbetsplatser, service och handel

Med utvecklingen av Stationsstaden skapar vi en ny nod i staden. Men att bygga nya stadsmiljöer runt stationen innebär inte att vi flyttar stadskärnan. Stationsstaden är ett komplement till stadskärnan, här ligger fokus på resande och det kollektivtrafiknära boendet och arbetet.

Uppemot 40 000 kvadratmeter föreslås för arbetsplatser, främst kontor, samt service och handel. Funktionerna är orienterade kring resecentrum och längs stråket Östra Järnväggsgatan. Detta med bakgrund av att närheten till järnvägen inte gör området lämpligt för bostäder men också tack vare att det mycket stationsnära läget är utmärkt för arbetsplatser. Det möjliggör för anställda och besökare att ta bussen eller tåget. Önskvärda företagsetableringar inom området är de vars verksamhet är kunskapsintensiva och gärna inriktade på klimat, energi, miljö och innovation.

Längs med Östra Järnväggsgatan kan även vissa bostadshus förses med lokaler i bottenvåningen för att aktivera stråket och möjliggöra service och handel. Lokaler längs gatan bidrar till liv och rörelser där nya målpunkter innebär fler människor i det offentliga rummet, vilket även kan skapa trygghet. Handel ska vara fokuserad på tjänster kopplade till resande och den typ av handel som behövs i en stadsdel, till exempel café, kiosk, restaurang, gym, frisör, matbutik, florist, bageri etc. Ren detaljhandel är inte att förorda i Stationsstaden utan bör istället lokaliseras i stadskärnan. Nyetablering av industri och verksamheter som kräver lastbilstransporter är inte lämpligt inom Stationsstaden.



Karta 7. Karta över markanvändningarna bostäder, arbetsplatser, service, handel, pendlarparkering samt stråk lämpliga för lokaler i bottenvåningarna, så kallade aktiva fasader.

Bebyggelsens utformning och gestaltning

Material och detaljer

Stationsstadens byggnader ska utformas med fokus på upplevelsen för människor till fots och ha en detaljrikedom som skapar upplevelser och intryck. Det innebär framför allt att bottenvåningarna, men även andra delar av bebyggelsen, ska hålla en hög arkitektonisk kvalitet och ha ett gott detaljutförande. En variation av intryck förutsätter en omsorg i utformningen av detaljer som portar, fönster, skyltfönster, balkonger och burspråk. Det är viktigt med ett driftekoniskt perspektiv för att säkerställa en långsiktig kvalitet.

Den redan bebyggda miljön är en resurs som vi behöver bli bättre på att ta hand om och återanvända. Det mest hållbara vi kan göra är att använda det vi redan har investerat i, både ekonomiskt och byggnadsmaterialmässigt. När vi hittar sätt att använda det material vi redan har på platsen skapas nya och unika kvaliteter. Arkitekturen ska vara hållbar, alltså byggnader med hög gestaltningsmässig ambition och byggteknisk kvalitet. Byggnader ska utformas och konstrueras för en lång livslängd, med giftfria och sunda material som åldras vackert över tid. En byggnad av hög kvalitet gör den värd att vårda och underhålla under decennier.

För hela Myran finns, med grund i Root city, en ambition om att tillkommande bebyggelse ska uppföras med hållbara och enhetliga material. Av alla byggnadsmaterial intar trä en särställning. Det är ett förnybart och ekologiskt, miljövänligt och klimatsmart material. Genom att välja trä som huvudsakligt byggmaterial kan koldioxidavtrycket mångfaldigt minskas jämfört med en traditionell stomme i stål eller betong. Trä är ett material som under tiden då det växer binder koldioxid. På så sätt påverkar det jämfört med stål och betong både luft och vatten minimalt, dessutom produceras

Upplysning!

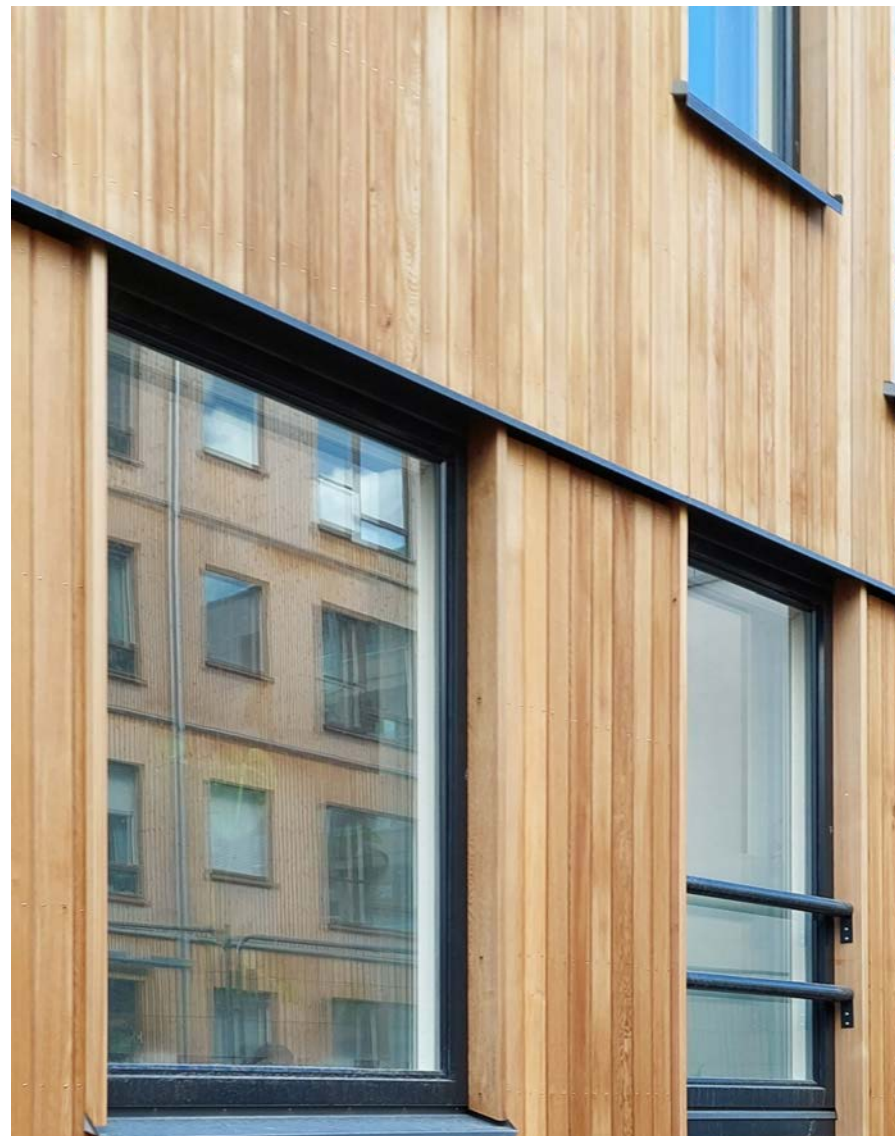
Varje aktör måste givetvis hitta ett helhetsperspektiv där den planerade byggnadens funktion, arkitektur och teknik optimeras tillsammans med hållbarhet och ekonomi.

trä i Sverige och väger betydligt mycket mindre än både stål och betong. Det minskar antalet transporter men har också stora fördelar arbetsmiljömässigt.

Förutom trä är glas ett prioriterat material på Myran som helhet. En stad vars byggnader medger rikligt med visuell kontakt mellan utsida och insida har goda förutsättningar för att upplevas som en trygg och välkomnande plats. På så sätt får de som brukar byggnaderna möjlighet till utblickar samtidigt som de som rör sig utanför får uppleva en byggnad som innehåller liv och rörelse. Detta gäller framför allt kommersiella byggnader i bottenvåningar.

Dessutom släpper transparenta material, som glas, in naturligt dagsljus som är centralt för människors välbefinnande. Ytterligare ett värde med transparenta material som glas är att det under mörka perioden av året släpper ut ljus. Belysta fönster och lokaler skapar större trygghetskänsla hos boende och besökare jämfört med mörka och obelysta industriområden.

Kommunens bilder
Isabell Eklund
Lisa Björk Örde samt
Root city



Mobilitetshus

Mobilitetshuset behöver dimensioneras utifrån Enköpings kommuns parkeringsnorm/riktlinjer i sin funktion. Men det är också viktigt hur byggnaden gestaltas. Mobilitetshuset ska bidra med arkitektoniska kvaliteter i stadsmiljön och med sin placering och utformning uppmuntra till hållbara transportsätt. Mobilitetshuset ska vara funktionella och lätta att känna igen. Gestaltungsprinciperna för bebyggelse ska även appliceras på mobilitetshuset. Mobilitetshus kan kombineras med bostäder och/eller andra kommersiella ytor för att få variation i funktioner och aktiva fasader.

Placering av bebyggelse

För att skapa ett rikt gatuliv behöver bebyggelsens utformning anpassas till de olika stråk som går igenom Stationsstaden.

Principiellt ska entréer placeras mot gator eller torg i huvudstråken. Detta kommer dock variera inom området och över tid då bebyggelsen idag framförallt består av verksamhets- eller handelslokaler som ligger centrerade på fastigheten med generösa parkeringsytor mot gatan. För tillkommande bebyggelse gäller dock denna princip för att skapa attraktiva bottenvåningar och för att platser och stråk ska upplevas som trygga. Principiellt ska minst 1 meter finnas mellan fasad och allmän plats för att möjliggöra för dörruppslag, gatupratare, grönska och för eventuella butiker/restauranger att få breda ut sig lite under sommarhalvåret.

För bostadskvarter omgivna av gator som har få eller inga verksamheter i bottenvåningarna, kan halvprivata zoner utanför entréerna berika gatumiljön och till exempel innehålla planteringsytor i form av till exempel regnbäddar för att fördröja dagvatten.

Nya bostadsgårdar ska som regel ha en privat eller halvprivat karaktär. Övergången mellan offentligt och privat kan se olika ut beroende på

förutsättningar på platsen men det är viktigt att gränsen däremellan går att utläsa och överblickbarheten är god.

Placering av byggnader har även betydelse för energianvändningen. Med en placering och utformning av bebyggelsen som tar hänsyn till solinsläpp kan god tillgång till dagsljus säkerställas både inomhus och utomhus. Särskilt omsorg ska läggas på att skapa en balans mellan solbelysta och skuggade lägen i de nya offentliga rummen utomhus.

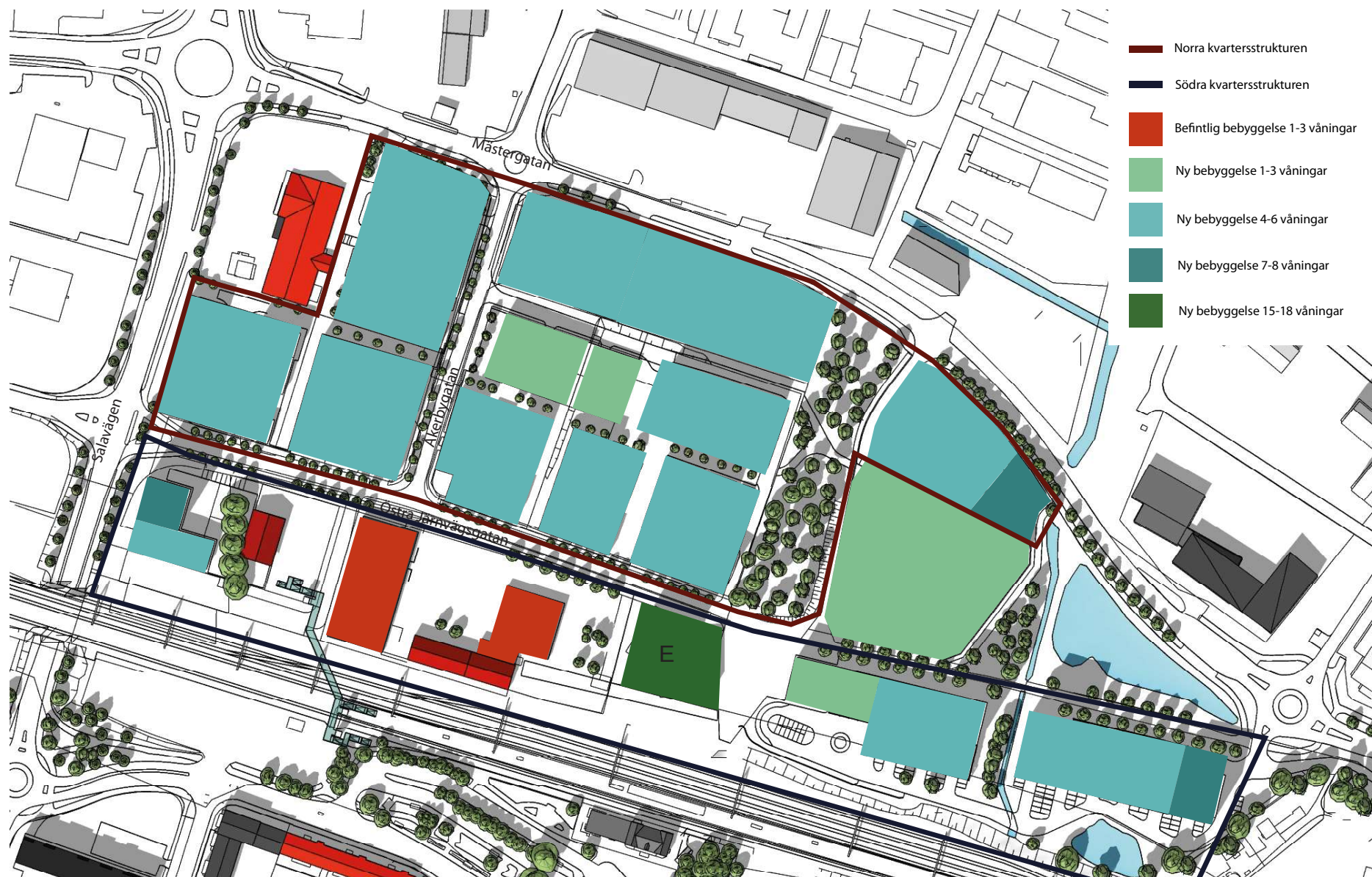
På Myran ska potentialen i förnybar energi tas tillvara och nya lösningar uppmuntras. Med rätt utformning och placering kan värme från solen tas tillvara eller avskärmas för att hushålla med uppvärmnings- och kylinsatser. Vi ska också skapa goda förutsättningar för att utvinna solenergi i fasader och på tak. Tekniska anordningar, till exempel solceller, ska vara med som en medveten förutsättning vid gestaltandet av byggnaden eller platsen. De tekniska lösningarna ska kunna tas bort eller ersättas med nyare teknik utan att detta påverkar byggnadens gestaltning och karaktär i stort.

Kvartersstrukturer och byggnadshöjder

Norra kvartersstrukturen

Området norr om Östra Järnväggsgatan får en kvartersstruktur med halvöppna bostadsgårdar för att möjliggöra för rörelser genom området och bra ljusinsläpp på gårdar och i bostäder. Ett gestaltungsgrepp som ska vara genomgående inom Stationsstaden är att låta förskjutna vissa hörn och bebyggelsekroppar. Dessa vinklar genom kvarteren syftar till att skapa intressanta rum och blickfång.

Bebyggelsen ska ha relativt liten höjdvariation och fokus ligger på att skapa bästa möjliga förutsättningar för ljusa bostäder och gårdsmiljöer. Bebyggelsen föreslås vara mellan 4-6 våningar höga. Vissa hörn kan markeras med några fler våningar.



Karta 8. Karta över föreslagna byggnadshöjder i antal våningar. Observera att detta är en ungefärlig uppskattning som syftar till att redovisa en blandad bebyggelse med förhållandet mellan lägre byggnader, mellanhöga och höga byggnader. Slutligt utformning fastställs i detaljplan och är också beroende av vilken typ av konstruktion som väljs. Utifrån ambitionen om träbyggnader krävs uppemot 10% högre våningshöjd än traditionell konstruktion med stål och betong.

De rätvinkliga bostadskvarteren med små höjdvariationer tillsammans med tydligt avgränsade gaturum ska bidra till att den norra kvartersstrukturen upplevs som homogen, överskådlig och trygg med en tydlig stadsmässig karaktär.

Södra kvartersstrukturen

Området mellan Östra Järnvägsgatan och järnvägen föreslås få en mer varierad karaktär med inslag av befintliga och vissa fall unika byggnader.

Till skillnad från de mer eller mindre renodlade bostadskvarteren norr om Östra Järnvägsgatan skapas i den södra kvartersstrukturen en mer heterogen bebyggelsestruktur, med större variation mellan huskroppar, former, höjder och placering.

Här föreslås en gestaltning med solitära byggnader med generösa avstånd mellan byggnaderna. Då detta område främst lämpar sig för verksamheter och arbetsplatser så finns inget krav på bostadsgårdar utan utrymmet mellan husen kan fyllas med gångstråk, torg, aktivitetsytor och grönska. Det är viktigt att man kan röra sig mellan byggnaderna och genom området på ett naturligt sätt, därför behöver ytor och stråk hänga samman och inte skiljas från varandra med till exempel staket. Flera alternativ för gående och cyklister för att nå olika målpunkter är avgörande för en levande stadsdel utan en tydlig framsida och en baksida. En utmaning att hantera vidare är hur det kan skapas en tydlighet i vad som är offentlig och halvprivat yta så det blir tydligt och tryggt för de som rör sig genom området.

Utifrån de befintliga byggnadernas karaktär och höjd föreslås området få en varierad höjdsättning. Syftet är att skapa en upp och nedtrappning i bebyggelsehöjden vilket både ger en spännande variation samtidigt som högre och lägre bebyggelse kan bindas samman visuellt. Detta skapar en

harmonisk siluett från tex perrongen och tåget. Byggnadshöjderna föreslås varieras mellan 3 och 8 våningar.

Entréhuset (markerat med E i karta 8) har med sin direkta kontakt till resecentrum, och i enlighet med Root citys förslag, en möjlighet att bli ett landmärke. Det kan gestaltas på olika sätt. Men ett visuellt uttryck som skapar effekt är att utforma Entréhuset med en markant höjdmässig skillnad. Principiellt bedöms en dubbling av byggnadshöjden, jämfört med resten av området, uppnå den effekten. För att utreda och motivera den föreslagna byggnadshöjden har en siluets- och volymanalys genomförts. Läs mer i bilaga 8.

Taklandskapet

En viktig del i Root city-förslaget är att nyttja taklandskapen både för funktioner och för att låta det bli en del av gestaltningen av området. Den ambitionen står fast och i den kommande utvecklingen av ny bebyggelse inom Stationsstaden förordas ett nyttjande av taken. Det kan vara för energiproduktion, dagvattenfördröjning, grönska, odling, aktiviteter och mötesplatser.

Stadsbild och kulturmiljöer

Med utgångspunkt i Myrans karaktär och historia och genom att ta tillvara områdets specifika kvaliteter skapas en naturlig variation när området successivt omvandlas. Befintliga miljöer och byggnader som Magasinet och Stationsbyggnaden utgör grunden för en tydlig lokal identitet och ska tillgängliggöras och synliggöras på ett medvetet sätt.

*Kommunens bilder
Isabell Eklund och
kommunens bildbank*



Ett exempel är genom att skapa nya platsbildningar eller blickfång där befintliga miljöer framhävs och förstärks.

Särskilda viktiga principer att säkerställa i den kommande planering, lovgivningen och projekteringen är:

- Kulturmiljöerna ska i projektet bli självklara delar av ett nutida stadsrum där bebyggelse från olika tider och med olika uttryck samexisterar.
- Magasinet ska kunna utläsas ur omgivningen som en solitär byggnad. Alltså behöver ett erforderligt avstånd finnas mellan Magasinet och tillkommande bebyggelse.
- Stationsbyggnaden ska fortsatt ligga i fonden av Drottninggatan och vara visuellt framträdande.

Utvecklingen av Myran innebär stora möjligheter att tillföra området nya kvaliteter och karaktäristiska byggnader som speglar vår samtid. Dessa nya årsringar kommer i framtiden upplevas som intressanta då de illustrerar dagens ambitioner, inom till exempel hållbart stadsbyggande.

Gator och parkering

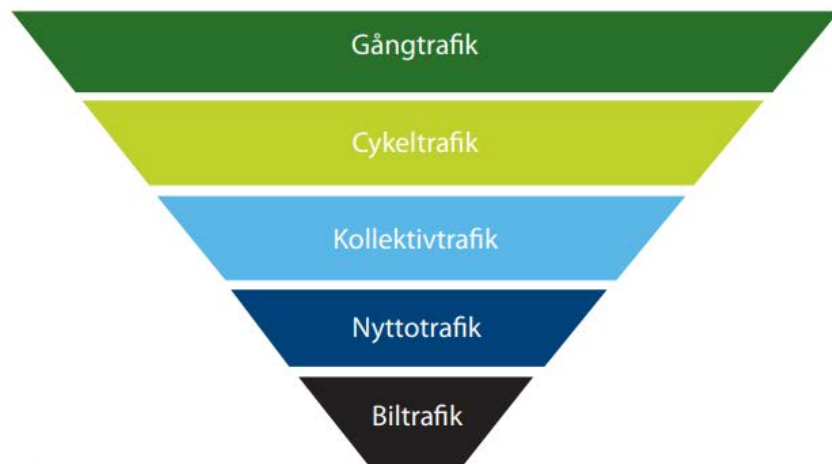
För att kunna skapa de miljöer och mötesplatser som identifierats i tidigare styrdokument, som fördjupad översiktsplan för Enköpings stad och Hållbarhetsprogram för Myran, behöver biltrafiken vara underordnad andra transportmedel inom Stationsstaden. Det ligger också i linje med den beslutade prioriteringsordningen i Trafikstrategi för Enköpings stad, se figur på nästa sida.

Det betyder dock inte att området ska vara bilfritt. Men gatustrukturen och parkeringslösningarna behöver anpassats så att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska kunna prioriteras i så stor utsträckning som möjligt.

Gatustruktur och gestaltning av gaturummen

Stationsstaden omgärdas av Salavägen i väster och Mästergatan i norr. Det är önskvärt att den nya bebyggelsen inom området samspelar med de befintliga gaturummen. Till exempel kan ny bebyggelse längs Salavägen utformas med aktiva fasader för att skapa mer karaktär av stadsgata och till exempel öka trygghetskänslan längs gång- och cykelstråket. När det gäller gestaltningen av Mästergatan är det prioriterat att få till bra kopplingar, fysiskt och visuellt mellan Älvdansens bebyggelse och Stationsstaden så att de två områdena läses ihop som en helhet och att det är lätt att röra sig emellan. Det kan skapas med sammanhängande stråk och tydliga siktlinjer.

Gatustrukturen inom området byggs upp av två huvudstråk, Östra Järnvägs-gatan och Åkerbygatan, som också kompletteras med ett finmaskigt gatunät mellan kvarteren.



Prioritering av trafikslagen vid ny- och ombyggnation.

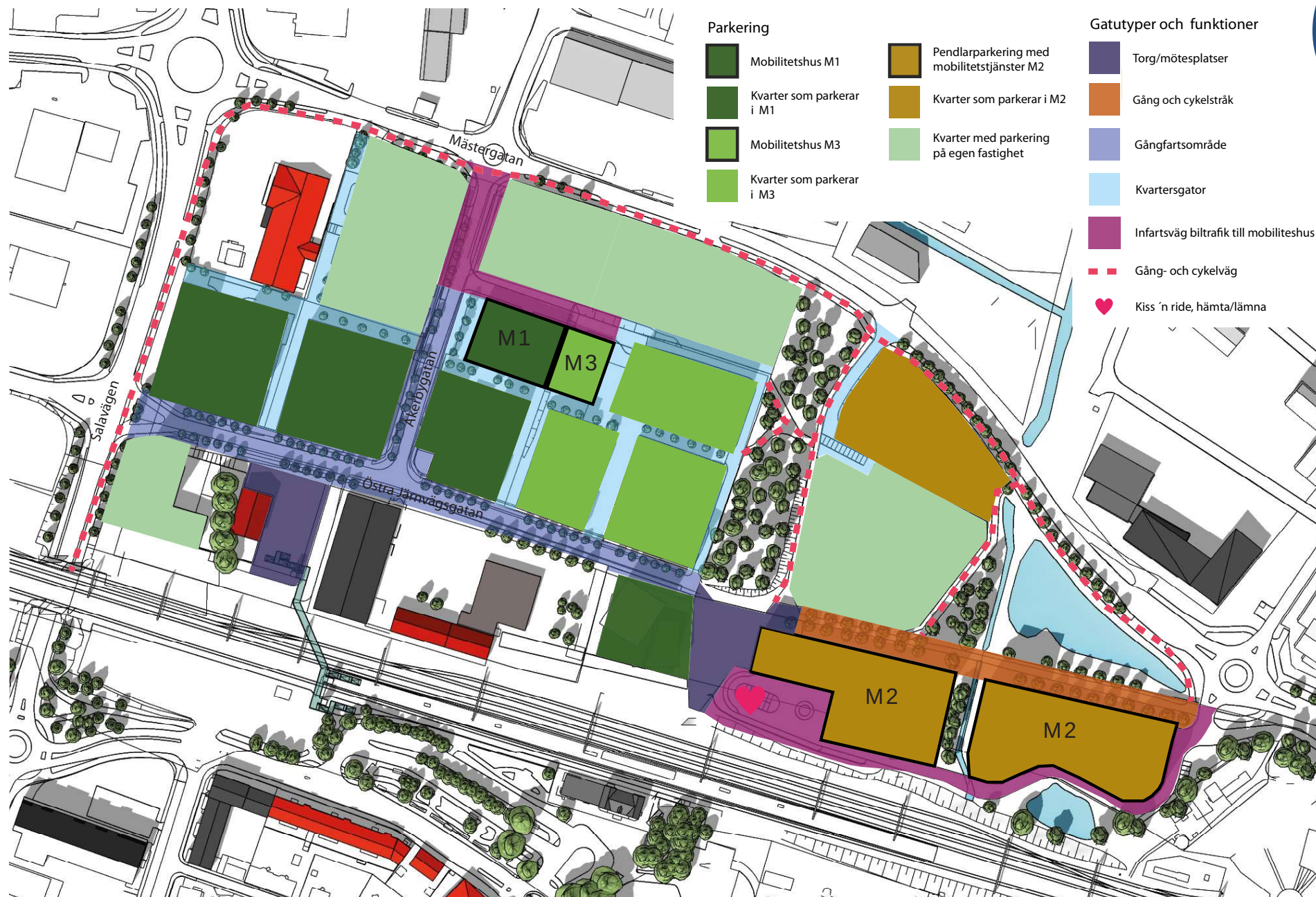
Källa: Trafikstrategi för Enköpings stad

Den västra delen av Östra Järnvägs-gatan och Åkerbygatan söder om mobilitetshus M1 föreslås regleras och gestaltas som gångfartsgator, alltså en gata där biltrafik samsas med och anpassar sig till gång- och cykeltrafiken. Den östra delen av Östra Järnvägs-gatan kan regleras och gestaltas som ett gång och cykelstråk då all bil- buss och godstrafik tas in via bilvägen söder om kvarteren M2. Även inom kvartersgatorna som utgör det finmaskigare vägnätet ska gång- och cykeltrafiken vara prioriterad.

Gaturummen ska gestaltas för att upplevas i ett långsamt tempo, med ett småskaligt gatunät som erbjuder många och gena kopplingar genom området. Huvudstråken ska rymma fler funktioner än bara transport och vara varierad och upplevelserik med både grönska och gatuträd så väl som en medveten placering av verksamheter och aktiviteter i bottenvåningarna. Oavsett om gatan domineras av bostäder eller verksamheter ska en öppen karaktär med täthet mellan entréer eftersträvas.

Den totala omvandling som möjliggörs inom Stationsstaden ställer krav på att stråk och offentliga rum ges ett nytt uttryck. De olika platserna och stråken ska ges en gestaltning utifrån sitt innehåll men tillsammans hänga samman i ett helhetskoncept. Det kan inkludera markbeläggning, material, offentlig konst i form av konstnärlig gestaltning, färgsättning och belysning. Detta arbete har inte gjorts i samband med detta planprogram utan lämpar sig bättre att genomföras i det fortsatta planerings- och projekteringskedet.

Redan nu kan dock konstateras att de offentliga rummen inom området ska bjuda på blandade funktioner och uttryck, hög- och lågintensiva miljöer som lockar olika målgrupper. Det offentliga rummets material, kulörer, växter, möblering och utrustning ska hålla en hög arkitektonisk kvalitet med ett gott detaljutförande. Det är viktigt att säkerställa en långsiktig kvalitet samt att rätt valda material varar länge, åldras vackert och kan underhållas.



Karta 9. Karta över vilka kvarter som parkerar var samt områdets olika gatutyper.

Utbud och tillgång till konst har stor betydelse för att berika upplevelsen av det offentliga rummet och bidrar även med sociala aspekter. Konsten kan ta sig uttryck på olika sätt; integrerad i bebyggelsen, genom installationer eller traditionella konstverk på platser och längs stråk eller som del av till exempel en lekplats.

Gaturummet måste vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning och för de som inte orkar gå så långt, till exempel med gott om sittplatser längs vägen. För att säkerställa dessa perspektiv förordas ett samarbete med kommunala tillgänglighetsrådet och andra aktuella intresseorganisationer vid kommande utformning av de allmänna stråken och platserna.

Utformning av gångfartsgator

Åkerbygatan (sträckan söder om mobilitetshuset) och västra delen av Östra järnvägs-gatan föreslås gestaltas som så kallade gångfartsgator. Gatubredderna varierar mellan 16–19 meter och hastigheten är gångfart. Utformningen syftar till att gående och cyklister prioriteras och ges möjlighet att röra sig fritt längs och tvärs gatan utan att bli hindrade av stora mängder trafik.

Med tanke på gatans förutsättningar och behov (framkomlighet för utryckningsfordon) så bör hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp undvikas. I stället kan gatan utformas med sidoförskjutande hinder för att hålla nere hastigheten. Det innebär till exempel möbler, sittmöjligheter, aktivitetsytor, konst, grönska och öppna dagvattenanläggningar. Stråket kan visuellt bindas samman med "ett gemensamt golv" alltså en sammanhängande markbeläggning. Kantsten/trottoarkant bör undvikas.

Gaturummet behöver nödvändigtvis inte delas in i köryta respektive gångyta. Det ska dock finnas tillräckligt stor omöblerad yta som säkerställer

framkomligheten i området för räddningstjänsten, renhållnings- och snöröjningsfordon samt godstransporter. Det nya torget vid gångtunnelns norra mynning ska upplevas som bilfritt men möjligheten att korsa torget med utryckningsfordon och annan nödvändig trafik ska finnas.

Utformning av kvartersgator

Mellan bostadskvarteren förelås kvartersgator som med sin gestaltning ska möjliggöra att gående och bilister samsas på samma yta, men att gående och cyklister har företräde. Bilar får inte köra snabbare än gångfart och endast parkera på anordnade parkeringsplatser. Gatorna har varierad bredd, mellan 8,5–14 meter beroende på vilka anspråk som finns samt intilliggande bebyggelsevolym.

Längs med kvartersgatorna föreslås att ett visst antal längsgående parkeringar etableras i anslutning till bostädernas entré. Detta för att tillgängliggöra tidsbegränsad angöring vid exempelvis matvaruinköp, lämna/hämta och därefter cirkulera runt kvarteret och angöra i mobilitetshuset. Parkeringsplatserna föreslås regleras som 10 minuters korttidsparkering. Handikappangöring ska säkerställas i hela området.

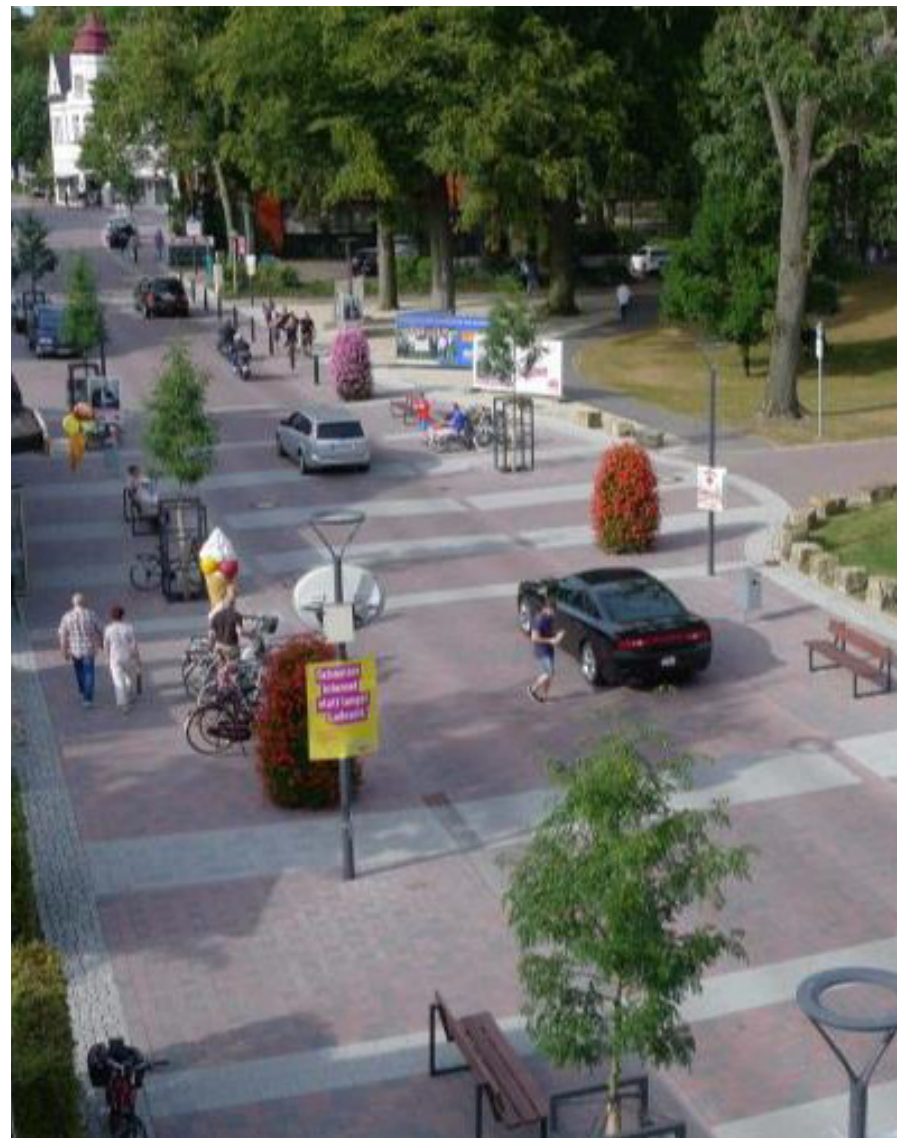
För att undvika onödig genomfartstrafik, så utformas gatan främst för gående och cyklister på liknande sätt som gångfartsgatorna. Men inom kvartersgatorna finns begränsad yta att möblera eller plantera med gatuträd. En detaljprojektering över kvartersgatornas utformning sker i senare skede men det är av stor vikt att en tillräckligt stor omöblerad yta säkerställs för framkomligheten för räddningstjänst, renhållnings- och snöröjningsfordon samt leveranser.

Kvartersgatorna ska med fördel utformas med ett gemensamt ytskikt/golv och kantstenar och trottoarkanter ska undvikas. Vid korsande gator ska

utformning ske med särskild omsorg för att uppnå en väl fungerande och trygg gata.

Kvartersgator som angränsar mot Salavägen samt Mästergatan föreslås regleras med "återvändsväg" för fordonstrafik men med möjlighet till genomfart för gående och cyklister. Utformning skulle kunna ske genom att etablera pollare, planteringar eller träd. Motiven till förslaget är att det motverkar oönskad genomfartstrafik.

*Kommunens bilder
Lisa Björk Örde
samt VAP (trafikutredning)*



Parkering

Bil- och cykelparkering behövs för alla nya bostäder och arbetsplatser som förelås. Detta utöver den parkeringsefterfrågan som finns för pendling med kollektivtrafik. Parkeringsnormens zon 1 gäller i området och det finns möjlighet till reduktion om mobilitetsåtgärder genomförs.

Principiellt föreslås att de kvarter som ligger i områdets ytterkant löser parkering inom den egna fastigheten, i byggnad eller som markparkering. Detta då de kvarteren inte skapar trafikrörelser genom området. För boende och besökare till de mer centralt belägna kvarteren samlas parkeringen i mobilitetshus. Ett mobilitetshus är ett parkeringshus som utöver parkering för personbilar även inrymmer mobilitetstjänster som till exempel bilpool, cykelpool, leveransskåp och delningstjänster.

Mobilitetshusen placeras i norra delen av Åkerbygatan vilket gör att den vägsträckan som blir primär infart för biltrafiken endast blir 60 meter lång. För boendeparkering inom dessa kvarter innebär planförslaget att du hyr en parkering i ett mobilitetshus och att du har gångavstånd (max 250 meter) från parkeringen till din bostad. Kommunens riktvärde för accepterat avstånd i parkeringsnormen är 400 meter.

Att det föreslås två mobilitetshus bredvid varandra (M1 och M3 i karta 9) beror på att omvandlingen av kvarteren ligger i olika tidsetapper. Läs mer på sidan 87.

Mobilitetshus kan byggas flexibla för att till exempel skapa förutsättningar för bottenvåningar att omvandlas till lokaler. Även energilagring och solceller kan vara funktioner i mobilitetshuset vilket ligger bra i linje med målen för Myran. Mobilitetshus kan även kombineras med till exempel student- eller ungdomsboende där så är lämpligt.

Pendlarparkering

Kvarteren M2 (se karta 9), som utgör dagens pendlarparkering på den norra sidan av järnvägen, föreslås på sikt omvandlas. Pendlarparkeringen föreslås samlas i parkeringshus i ett antal våningar. Det skapar en effektivare användning av marken då bilarna staplas på höjden istället för att spridas ut över stora markytor. Huvudinfartsvägen till pendlarparkeringen blir direkt söder om kvarteren.

Som konstaterats i nulägesbeskrivningen så nyttjas viss del av dagens pendlarparkering för annan parkering än pendling, till exempel för boende och arbete i närområdet. När Stationsstaden omvandlas och nya bostäder och arbetsplatser byggs behöver pendlarparkeringen regleras så att det gynnar pendlare. Alltså att pendlarparkeringen behåller sin funktion och inte omvandlas till boende/allmän parkering. Tekniska nämnden har beslutat om att avgiftsreglera dagens pendlarparkering. En beräknad effekt av en sådan reglering är de som nyttjar pendlarparkeringen för annat än pendling kommer välja andra lösningar. Med en försiktigt beräknad effekt av avgiftsregleringen, baserad på rådande forskning, så är slutsatsen att dagens pendlarparkering med sina cirka 640 platser är överdimensionerad för pendling. 440 platser beräknas räcka till minst 2035.

När det nya torget byggs behöver 20-25 parkeringsplatser omvandlas närmast gångtunneln. Omvandlingen av hela pendlarparkeringen ligger i den sista etappen av Stationsstadens utveckling vilket innebär att en kapacitet om 620 parkeringsplatser kommer finnas kvar till minst 2035. Därefter ska en ny parkeringsansläggning byggas och då den föreslås byggas på höjden så kommer antalet parkeringsplatser kunna anpassas efter rådande efterfrågan. Under byggnationen behöver tillfällig pendlarparkering iordningsställas.

Lokaliseringen av det nya pendarparkeringshuset ligger inom ett område med hög sårbarhet för grundvattnet och på grundvattenförekomsten. Skyddsåtgärder för att minimera risker för grundvattnet vid olyckor i detta läge måste vidtas i kommande planering.

Den mark som frigörs i och med detta kan bebyggas med arbetsplatser, bostäder och en ny förskola. De nya bostäderna och arbetsplatserna skapar också en parkeringsefterfrågan och den föreslås också lösas i den nya parkeringsanläggningen, med till exempel särskilda våningar.

Mötesplatser och torg

Resecentrum som entré

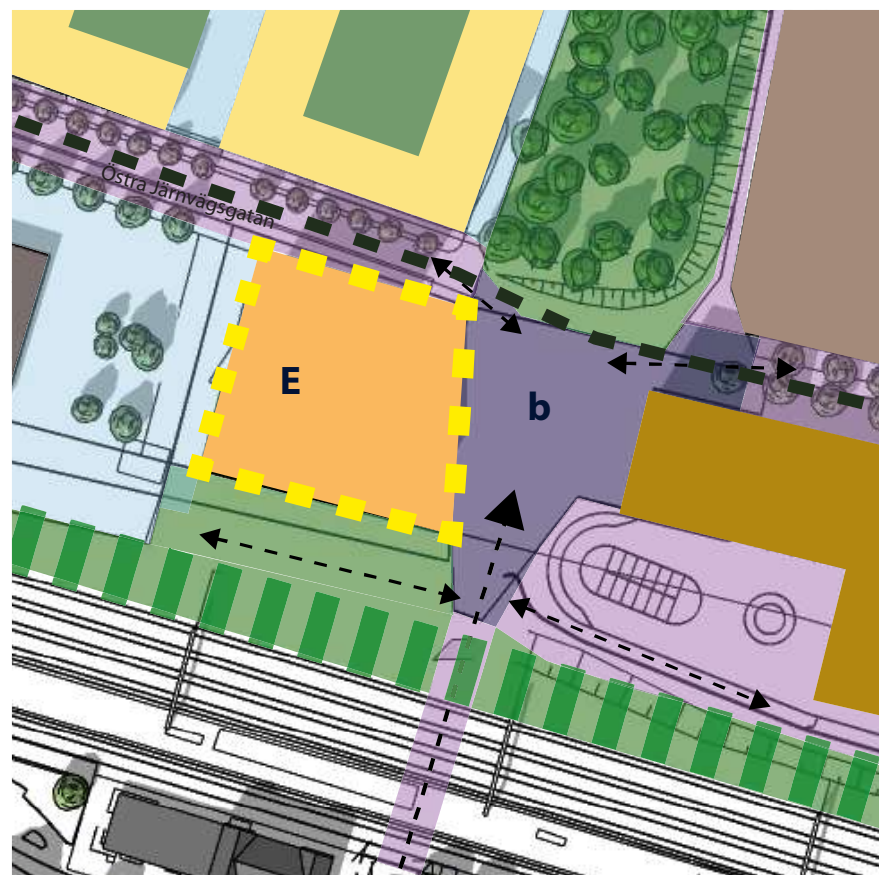
Stationsstaden blir entrén som möter de som kommer till Enköping med tåg eller buss. Områdets gestaltning och karaktär ska vara välkomnande och bidra till Enköpings varumärke. För de som reser till Enköping och ska vidare till stadskärnan, andra stadsdelar eller vidare i kommunen ska det vara tydligt vart man har kommit och vart man ska ta vägen. Stråk ska leda besökare vidare och skyltning underlättar för den som inte hittar.

Kopplingen mellan Stationsstaden och stadskärnan ska vara tydlig där Drottninggatan blir kopplingen och paradgatan som tar en på en kort promenad till stadskärnan. På samma sätt ska Östra Järnvägsgratan och Åkerbygatan på ett tydligt sätt leda människor vidare mot stadens norra delar.

Ett nytt torg

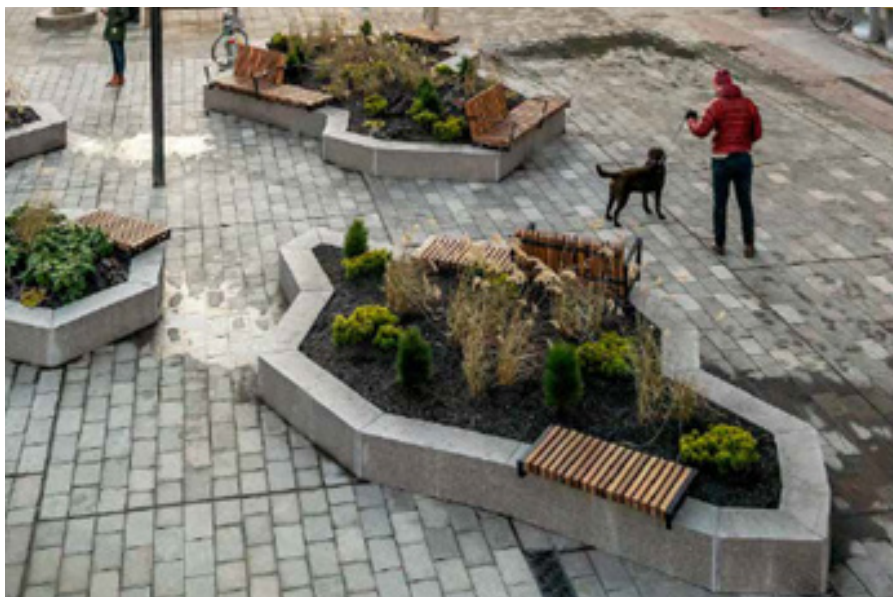
Framför gångtunneln föreslås ett nytt torg (b) uppföras. Torgets funktion ska vara en plats där man vill stanna till, en trevlig väntmiljö. Samtidigt behöver

rörelserna över torget, till fots och med cykel, säkerställas så att området blir en plats som binder samman staden och minskar järnvägens barriäreffekt. Gestaltningssmässigt ska torget kopplas samman med Förbiparken i norr och med Stationsbyggnaden söder om järnvägen.



Karta 10. Karta över den nya norra entrén till resecentrum och staden.

Förbiparkens naturmiljö med sina biologiska värden kan med fördel "flytta ner" på torget och bli temat för grönska och gestaltning. Torgets planteringar ska erbjuda inhemska och naturligt förekommande växter för att fungera som en födoresurs för Förbiparkens nektar- och pollenberoende insekter, från tidig vår till höst. På så sätt kan torgmiljön kompensera för förlusten av den ruderatmark som hyser många växter som ger insekterna föda idag samtidigt som torget pedagogiskt kan visa på sambanden i vår svenska natur. Även vatten i någon form skulle vara ett positivt inslag i torgmiljön och då gärna ur ett ekosystemtjänstperspektiv där naturligt förekommande vatten kan tas om hand och skapa upplevelsevärden.



Exempel på hur grönska och sittplatser kan integreras i en torgmiljö med stora rörelsestråk.

För att torget och miljön som helhet ska upplevas som trygg och trevlig behöver gångtunneln under järnvägen rustas upp och få ett annat uttryck. Det är Trafikverket som ansvarar för tunneln idag men förutsättningar bedöms finnas för att göra enklare men effektiva uppdateringar. Till exempel skulle ny ytbeläggning, färgsättning, belysning och offentlig konst i form av konstnärlig gestaltning bidra positivt till upplevelsen i tunneln.

På södra sidan av järnvägen ligger Stationsbyggnaden från 1876 med sin, för stationsbyggnader, karaktäristiska utformning i vit puts och detaljrika utsmyckningar. Byggnaden vittnar om stadens historia och tiden då järnvägen kom till Enköping och är idag en uppskattad byggnad i stadsmiljön. Med sin placering i foden av paradgatan Drottninggatan markerar den platsen resecentrum.

Ett nytt landmärke

Redan 2019, när Enköping medverkade i den europeiska arkitekttävlingen för unga arkitekter European, lyftes idén om att den norra sidan av resecentrum skulle inrymma ett landmärke. Ett landmärke av sin tid och en markör för Stationsstaden, resecentrum och Enköping. Det finns, efter analys, en fastighet som är bäst lämpad för denna funktion och det är Romberga 25:5, (se kvarter E i karta 10).

Byggnaden ska med sin funktion och gestaltning bidra till entréfunktionen och bli en symbol för resecentrum och den hållbarhetsambition som finns för Myran. Byggnaden ska samspela med torget och omkringliggande områden men samtidigt ges ett eget uttryck. Värden som finns med i det vinnare Europeanförslaget Root City ska ges en form med denna byggnad, till exempel genom träbyggnation och grönska på tak och fasader.

Innehållsmässigt kan byggnaden innehålla både arbetsplatser, service, handel, hotell, konferens, utbildning och bostäder. I bottenvåningen ska utåtriktad verksamhet lokaliseras för att skapa liv och rörelse i marknivå och längs med fasaderna som omgärdar torget. Det bidrar även till en ökad trygghetskänsla under fler timmar på dygnet.

I den vidare bearbetningen av tillkommande bebyggelse på Romberga 25:5 finns ett antal viktiga parametrar som ska tas hänsyn till och utredas vidare:

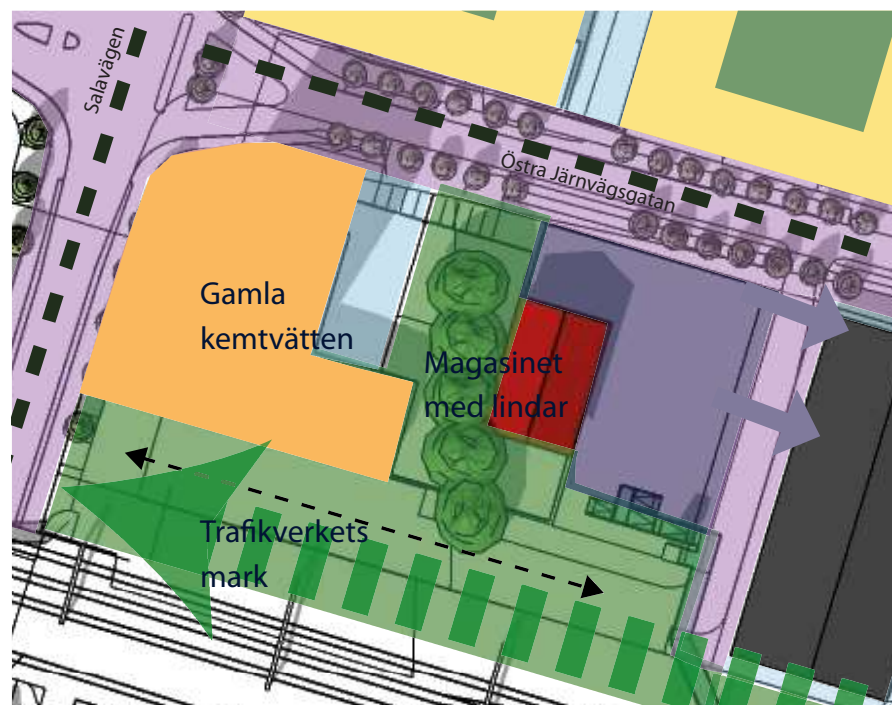
- Tillräckliga ytor behöver säkerställas runt byggnaden för att möjliggöra flöden av gång och cykel samt skapa ett väldimensionerat gaturum, i jämförelse med byggnadshöjden.
- Byggnaden ska utformas för att minimera skuggning av Förbiparkens solbelysta slänter under tider på året då bi- och insektslivet riskerar påverkas negativt. Denna fråga ska utredas vidare tillsammans med expertkompetens.
- Taklandskapet behöver tillföra rekreativa värden och funktioner, samtidigt som till exempel järnvägsbuller behöver avskärmas.
- Ytor för att omhänderta och fördröja tak- och dagvatten från den egna fastigheten ska säkerställas inom fastighetens kvartersmark.
- Då byggnadshöjden föreslås överskrida 45 meter krävs dispens från försvarsmaktens stoppområde för byggnadsdelar som överstiger den höjden. Se även bilaga 8 siluett- och volymstudie.

Magasinet

I områdets västra del föreslås en ny mötesplats. Platsen i sig har många intressanta förutsättningar och utvecklingsmöjligheter och kan beskrivas bestå av tre olika delområden: Kemtältstomten, Magasinet med lindar och Trafikverkets mark. Den förorenade kemtältstomten har nu sanerats.

När kontrollprogram genomförs kommer den kommunala marken kunna nyttjas igen.

Marken mellan kemtvättstomten och spårområdet ägs idag av Trafikverket. Marken nyttjas för upplag/förvaring med arrende. För platsen och Stationsstadens utveckling vore det fördelaktigt om kommunen kunde förvärva denna mark av Trafikverket. Detta med bakgrund av att om ytan intill järnvägen kunde tillgängliggöras skulle ett stråk kunna binda samman tunneln vid resecentrum i öster med Salavägen i väster längs järnvägen. Det skulle öppna upp olika målpunkter till fots och med cykel.



Karta 11. Karta över den nya mötesplatsen vid Magasinet.



Det skapar också förutsättning för idén om en ny gångbro över järnvägen, se sidan 38. Ett markförvärv är dock under förutsättning att en sådan affär är ekonomiskt genomförbar för kommunen. Saneringskostnader måste till exempel räknas in och tas hänsyn till vid prissättning av marken.

Öster om kemtvättstomten ligger det gamla magasinet med sin karaktäristiska utformning och omgivning med stora uppvuxna lindar. En viktig kulturmiljö att bevara och utveckla.

Förslaget är att dessa tre delområden ska fogas samman till en spännande ny mötesplats. Platsen har med sitt läge mycket goda förutsättningar att bli en välkomnande plats och locka till sig besökare från andra stadsdelar. Liksom en tillgång för boende i Stationsstaden.

Funktionsmässigt föreslås platsen innehålla kontor och verksamheter i ny bebyggelse på kemtvättstomten och en ny mötesplats i och öster om Magasinet. Här kan en mötesplats med café, restaurang, kultur, konst, aktivitet och rörelse bli ett hjärta i den nya stadsdelen.

Magasinet med sina lindar ska vara i blickfånget och skapa en vacker fond och intressant miljö med olika årsringar. Magasinet som byggnad ska bevaras och gärna öppnas upp för användning så att Enköpingsbor och besökare kan ta del av den fantastiska byggnaden och kulturarvet den utgör. Fastighetsägaren har under de senaste åren gjort omfattande restaureringar av fasad och tak, den investeringen och omvårdnaden ska värnas.

Framför Magasinet kan ett torg och aktivitetsyta anläggas. För platsens utformning ska en öppen och flexibel karaktär eftersträvas. Exakt innehåll och gestaltning behöver definieras i processen framöver men tänkbart

Kommunens bild
Isabell Eklund

innehåll är till exempel: sittplatser, sittrappor, hängytor, scen/filmduk i moduler för flexibel användning, grönska, vatten, boulebana, skate, parkour samt offentlig konst i form av konstnärlig gestaltning.

Med blandade funktioner kan olika målgrupper lockas till platsen vilket skapar goda förutsättningar för möten. För att uppnå de effekterna är det viktigt att med dess gestaltning möjliggöra olika aktiviteter under olika årstider. Gestaltningen av platsen måste förhålla sig till den kulturhistoriska miljö som magasinet och de uppväxta träden utgör.

En annan viktig funktion som platsen kan bidra med är att göra stråket längs Salavägen tryggare och trevligare. Då platsen ligger lite högre än gång- och cykelvägen som går parallellt med Salavägen föreslås en del av den västra fastighetsgränsen utgöras av trappor. De ska på ett naturligt sätt skapar en koppling mellan de olika nivåerna och kan leda upp människor till den nya platsen.

Parker och natur

Grönstrukturen i programförslaget bygger på att tillvarata och utveckla områdets befintliga gröna- och blå värden, att koppla ihop såväl områdets interna gröna inslag, som att koppla ihop övergripande strukturer med omgivande gröna samband. Eftersom den befintliga grönskan är ringa handlar principerna om att bevara och utveckla befintlig grönska och att addera ny för att få ihop ett mer finmaskigt nät av gröna strukturer.

Programförslagets bärande grönstruktur bygger på att:

- Bevara och utveckla gatugrönskan längs Mästergatan och Salavägen.
- Lämna plats för ny gatugrönska längs Östra Järnvägsgatan och Åkerbygatan. Den senare kan sedan fortsätta vidare norrut genom mellersta Myran och upp till norra Myran.

- Bevara och tillgängliggöra delar av det befintliga grönstråket öster om Åkerbygatan, mellan Östra Järnvägsgatan och Mästergatan.
- Bevara och vidareutveckla grönstrukturen längs nuvarande cykelstråk och i det nya gång- och cykelstråket längs Östra Järnvägsgatans förlängning, och koppla samman den med Mästergatans grönska.
- Bevara och utveckla det kommunalägda skogsområdet norr om Förbiparken och öka platsens tillgänglighet och vistelsevärden samt utveckla gröna samband och rörelsekopplingar till omkringliggande grönstruktur.
- Addera en grön förskolegård som kan fungera som ett grönt samband mellan det kommunala skogsområdet i väster och Skvalbäckens grönstråk i öster.
- Bevara och utveckla den befintliga grönstrukturen och träden kring Magasinet och addera vistelsevärden till platsen.
- Bevara och utveckla blå- och grönstrukturen kring dagvattendammarna i nordöst och dammen i sydöst, som en förlängning av Skvalbäckens grönstråk i norr. Öka platsernas tillgänglighet och vistelsevärden och låt de befintliga vattenmiljöerna vara tongivande för platsernas utveckling.
- Skapa öppna gröna bostadsgårdar i markplan, ej underbyggda, som ger möjlighet att röra sig igenom gårdsmiljöerna och som bidrar till upplevelsen av ett grönt gaturum.
- Platsgjuten gummi och konstgräs ska inte användas.



Karta 12. Karta över viktiga gröna samband.

Dampparken

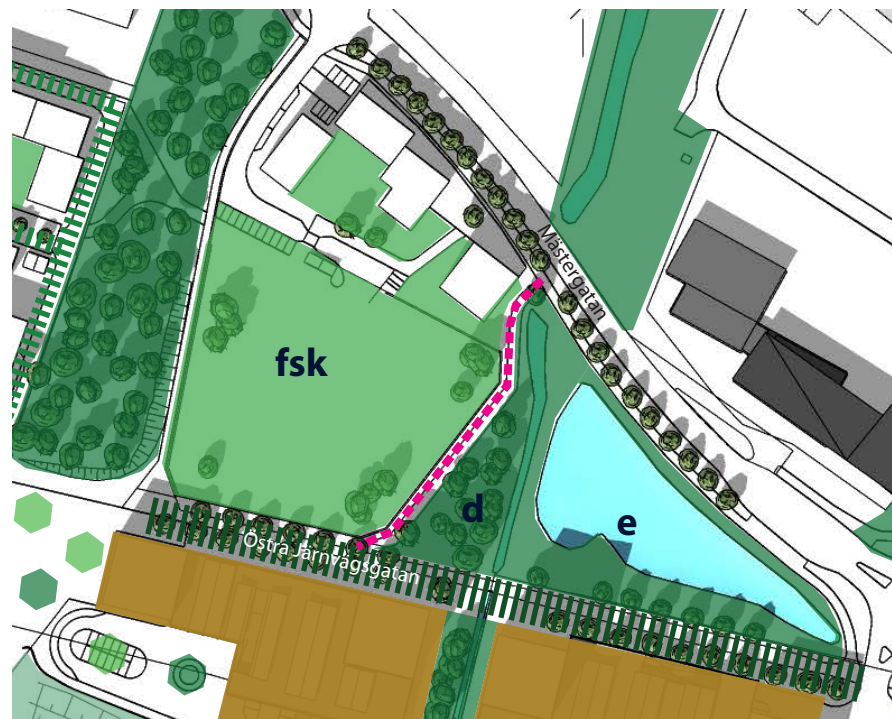
Området öster om den föreslagna förskolan (område d och e i karta 12 och 13) föreslås utvecklas med mer upplevelsevärden, grönska och vatten. Den befintliga gång- och cykelvägen föreslås flyttas från väster om diket till att löpa parallellt med förskoletomten. En av anledningarna är att skapa mer naturliga flöden genom området, bland annat utifrån vetskapen om hur eleverna på Kunskapsskolan rör sig till och från skolan. Med det nya diagonala stråket skapas en genare väg mellan resecentrum, det nya torget och passagen över Mästergatan.

En annan positiv effekt av flytten av gång- och cykelvägen är att ett mer sammanhängande parkområde kan anordnas. Den triangelformade ytan mellan gång- och cykelvägen och diket kan med fördel gestaltas som en närpark och en förlängning av dagvattenmiljön. Platsen ska rymma växter viktiga för områdets pollinatörer, sittplatser och konst. På det sättet skapas nya upplevelser längs stråket samtidigt som Stationsstaden också kan bli bärare av Enköpings identitet som parkstad. Platsen behöver också gestaltas medvetet ur ett översvämningsperspektiv.

Den befintliga dagvattendammen bör rustas upp och blir en del av den nya parkmiljön. Exakt hur behöver utredas vidare utifrån dammens tekniska förutsättningar. Något som redan nu kan konstateras som önskvärt är att växtligheten kring dammen ska förvaltas så att nektarresurser erbjuds. Här finns även områdets bästa möjlighet att addera tidigblommande sälgräs. För att öka det biologiska värdet ytterligare bör sand (lämplig för insekter att gräva i) tillföras för att erbjuda insekterna potentiella boplatser.

Den gamla brandvattendammen

Den äldre dammiljön intill banvallen (se område f i karta 12) har ett stort ekologiskt värde, men även stora rekreativa potential. Marken ägs till största del av Trafikverket och ingår i samma fastighet som järnvägen. Platsens potential som en av få platser med uppväxta träd och vattenmiljöer med vattenspegel, motiverar att kommunen försöker lösa in marken, alternativt arrendera den av Trafikverket. Med försiktiga åtgärder skulle platsen kunna tillgängliggöras för allmänheten genom spänger och viloplatser, utan att



Karta 13. Karta över den nya parkmiljön vid dagvattendammen.

inskränka på platsens vildvuxna karaktär. Platsen skulle kunna kopplas samman med det kommunägda naturstråket österut, som löper vidare ut i skogsområdet kring åsen vid Herrgården (på båda sidor om södra Mästergatan).

Skogsområdet norr om Förbiparken

Skogsområdet på sina cirka 6000 kvadratmeter utgör en potential för hela Myranområdets grönstruktur. Platsen har ett varierat trädbestånd av uppväxta barr- och lövträd. Det finns en hel del naturvärden knutna till träden som vi ska vara rädda om. För att öka värdena och bidra till att

*Kommunens bild
Lisa Björk Örde*



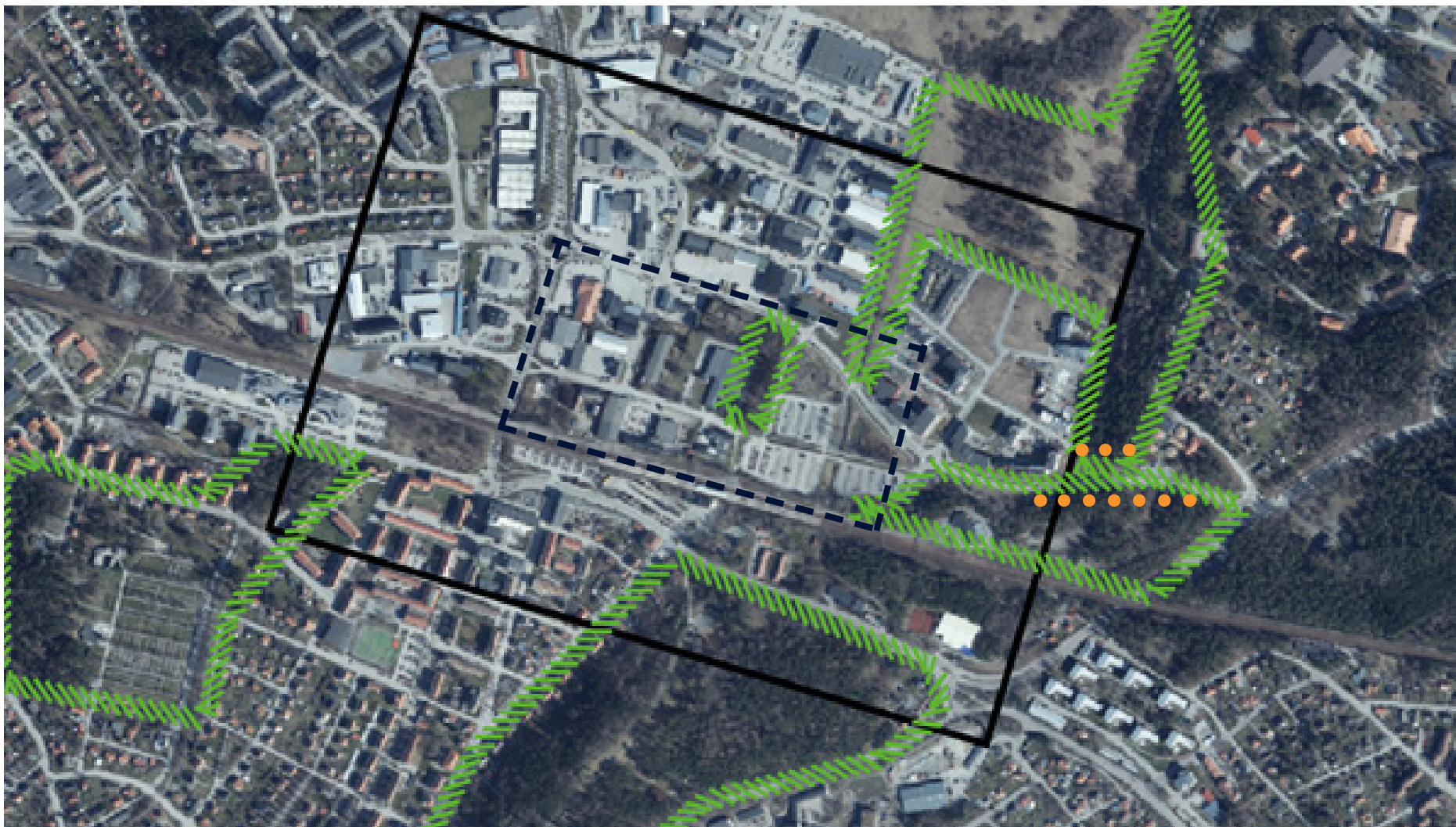
Inspirationsbild från Västerås på hur spänger skulle kunna anläggas för att öka tillgängligheten till brandvattendammen.

träden lever längre skulle några av träden kunna veteraniseras. Med ökade skötselinsatser och anläggande av stigar kommer platsen att fylla rekreativa värden för Myrans framtida boende och verksamma. Platsen har med sitt läge stora möjligheter att kopplas samman med intilliggande gröna strukturer och platser.

När platsen utvecklas är det viktigt att man ser till att bibehålla skogens lägivande funktion, som är väsentlig för Förbiparkens insektsliv och att hindra rörelsestråk över den känsliga sandslänten i Förbiparken. Det finns även potential för att utveckla Förbiparkens östvända slänten av skogsområdet. Ett annat bra läge att utveckla som boendemiljö för sandlevande insekter är Mästergatans skärning genom åsen (öster om planprogramsområdet, se orangea prickar i kartan till höger). Där finns fina sandmiljöer med höga värden för sandsinsekter som genom ändamålsenlig skötsel skulle kunna bevaras och utvecklas ytterligare. Flera, från Förbiparken närliggande, ytor med bra grävbar sand skulle bidra med alternativa bostäder för Förbiparkens alla arter. Det bidrar också med riskminimering vid till exempel värmeböljor. Då kan en annan slänt, med en annan lutning eller lite mer beskuggning eller närhet till vatten innebära räddningen för vissa arter.

Biologisk mångfald i järnvägsmiljö

Spårområdet är en viktig del av järnvägsmiljöns biologiska mångfald. Enköpings stationsmiljö är en av Sveriges fem viktigaste järnvägsstationer enligt en nationell inventering och värdering av biologisk mångfald i stationsmiljöer i Sverige. Även om markens främsta funktion är infrastrukturell och ägs av Trafikverket behöver dess värden tas med i helhetsbilden för effekten på biologisk mångfald. Järnvägsmiljön bidrar med en ofantlig mängd föda av pollen och nektar för insektslivet i Enköping. Det vore väldigt önskvärt med en dialog och samverkan med Trafikverket i den här frågan.



Karta 14. Schematisk karta där programområdet är inringat med streckad svart linje och 300 meter från programområdet med helstreckad svart linje. De gröna områden som ligger innanför den helstreckade linjen är de grönområden som nås inom 300 meter. Kartan visar att vissa områden nås till stora delar inom 300 meter medan andras nås till vissa delar. Till exempel nås entrén till Kyrkåsen inom 300 meter även om området i sig är mycket större. Orange prickar markerar området som beskrivs som alternativ boplatz för pollinatörer i texten till vänster.

Grönytefaktor

Det är inte bara viktigt att hålla en hög arkitektonisk kvalitet i utformningen av gröna platser och stråk. Tillräcklig stor yta för grönstruktur är också viktig att säkerställa. I utvecklingen av Stationsstaden ska grönyteprincipen 3-30-300 gälla. Det innebär att man från sin bostad, skola och arbetsplats ska kunna se minst tre träd, varje kvarter ska ha minst 30 procents krontäckningsgrad (mättet krontäckningsgrad talar om hur stor del av en yta som skuggas av trädkronor). Samt att alla invånare ska ha max 300 meter till ett grönområde.

300-måttet kan vi säkerställa i och med detta planprogram och den planeringsnivå som den möjliggör. I karta 14 redovisas vilka grönområden som nås inom 300 meter från planområdet. De övriga måtten om 3 träd och 30% krontäckningsgrad behöver säkerställas i utformningen i kommande planering och projektering.

Utformning för att skapa ekosystemtjänster

Inom Stationsstaden behöver vi maximera och utveckla nya ekosystemtjänster, alltså låta naturen lösa vissa av våra utmaningar. Till exempel kan grönska bidra till att mildra effekterna av ett förändrat klimat. På samma gång behöver vi slå vakt om värdet av ekosystemen i sig genom att till exempel placera och utforma parker och grönområden för att stärka spridningssambanden för arter.

När vi utvecklar Stationsstaden ska planeringen utgå från befintlig grön- och blåstruktur. Uppväxta träd och vegetation bör sparas i så stor utsträckning som möjligt för att ge karaktär, skugga, ta hand om dagvatten och för att säkra boplatser och rörelse-/spridningsstråk för djur och växter.

Visste du att?

Ett stort lindträd (100 år) pumpar upp ca 600 liter per dag ur marken och dunstar av det. Avdunstningen förbrukar värme och sänker temperaturen, samt skapar tack vare värmeskillnaden en liten bris/luftcirkulation.



Kommunens bild
Isabell Eklund

Vegetation kan bidra till en dämpning av höga temperaturer genom bland annat skuggning. Vegetation kan också användas för att förbättra ljud- och luftmiljön i stadsrummet och på bostadsgårdar. Kvartersmarkens gårdar och förgårdsmark ska utformas för att kunna fördröja och rena dagvatten från tak och kvartersmarkens hårdgjorda ytor, och för att bidra till gatugrönska.

Gaturummen utformas för att kunna omhänderta dagvatten genom i första hand gröna nedsänkta planteringar i form av regnbäddar, eller i andra hand genom luftiga bärlager under gatan. Det blågröna stråket kring Skvalbäcken bevaras och utvecklas för ökade ekologiska och rekreativa effekter. Förbiparkens unika artrikedom värnas genom att träden som ger slänten läskydd från norr bevaras. Förbiparkens arter födosöker på nektargivande örter i omgivningarna. Nektargivande inhemska växter av lokal provinens skall adderas och kompenseras, för att förstärka födoresurserna för insektsrikedomen.

Gestaltning av gröna och blå stråk och rum

Gröna stråk ska bilda ett nätverk över hela området som gör det säkert, tillgängligt och stimulerande för fotgängare, cyklister och trafikanter att vistas och röra sig mellan olika platser inom stadsdelen. Samtidigt ska rörelsen ackompanjeras av ett stort inslag av växtlighet och/eller med inslag av vatten så att vi skapar en sammanhållen grön och blå struktur. Gemensamt för alla platser och stråk är att de utifrån sin funktion ska vara omsorgsfullt gestaltade miljöer. Vi ska forma platser och stråk utefter kunskap om lokalklimat och ekologiska samband för att skapa platser där alla kan trivas.

Även kvarteren ska stärka upplevelsen av att Stationsstaden är ett grönskande område. Vi ser gärna nya sätt att integrera vegetation på tak och fasader. Men gröna tak och väggar ska som regel betraktas som ett komplement till, och inte en ersättning för, väl fungerande gröna

bostadsgårdar. Bostadsgårdar ska därför planeras med goda ljusförhållanden och planteringsdjup som möjliggör träd och annan högvärdig vegetation. Detta är särskilt viktigt i miljöer där barn vistas och då ska både kvalitet och storlek anpassas för det antal personer som ska vistas där.

Dagvatten som resurs i stadsbilden

Vattenmiljöer bidrar med många värden, både som livsmiljöer för människor, växter och djur men också som multifunktionella system för klimatanpassning. Inom Stationsstaden ska dagvattnet ses som en resurs som kan bidra med både estetiska värden, tekniska funktioner och biologiska värden.

Vi ska säkerställa tillräckligt utrymme för dagvattenhantering och hitta lösningar som bidrar gestaltningsmässigt till upplevelsen av det offentliga rummet. Det lokala omhändertagandet kommer behöva variera beroende på platsens förutsättningar, till exempel med hänsyn till gatornas önskade karaktär, tillgång till grönska, topografi eller markens beskaffenhet.

Ljus och mörker i balans

Den fysiska gestaltningen av stadsdelen kan tillsammans med genomtänkt belysning skapa attraktiva och karaktärsfulla miljöer. Ljussättningen ska vara väl avvägd och inte bidra till ljusföroreningar av det naturliga nattmörkret.

Välplanerade ljusmiljöer innebär rätt ljus på rätt plats vid rätt tid. Välbesökta platser och stråk ska belysas med god ljuskvalitet medan andra platser och stråk kan lämnas obelysta, till förmån för flora och fauna. Belysning kan störa djurs och växters naturliga livsmiljöer och ha en negativ inverkan på den biologiska mångfalden, men det kan undvikas genom medveten riktning, val av armatur och våglängd samt tidsstyrning av ljuset.



Inspirationsbild på hur belysning kan anpassas både för ljus på gångväg och mörker i vegetationen.

*Kommunens bild
Anna-Karin Gävert*

Till exempel ska fasadbelysning och belysning som skapar onödiga fällor för insekter undvikas. För att skapa en balans mellan ljus och mörker som gagnar alla så krävs samverkan mellan offentlig förvaltning och privata intressen. Tillsammans kan vi skapa förutsättningar för gemensamma belysningsinvesteringar som är hållbara över tid. Det finns också upplevelsemässiga vinster om belysningsarmaturer har en gemensam stil/utformning.

Barnens Stationsstad

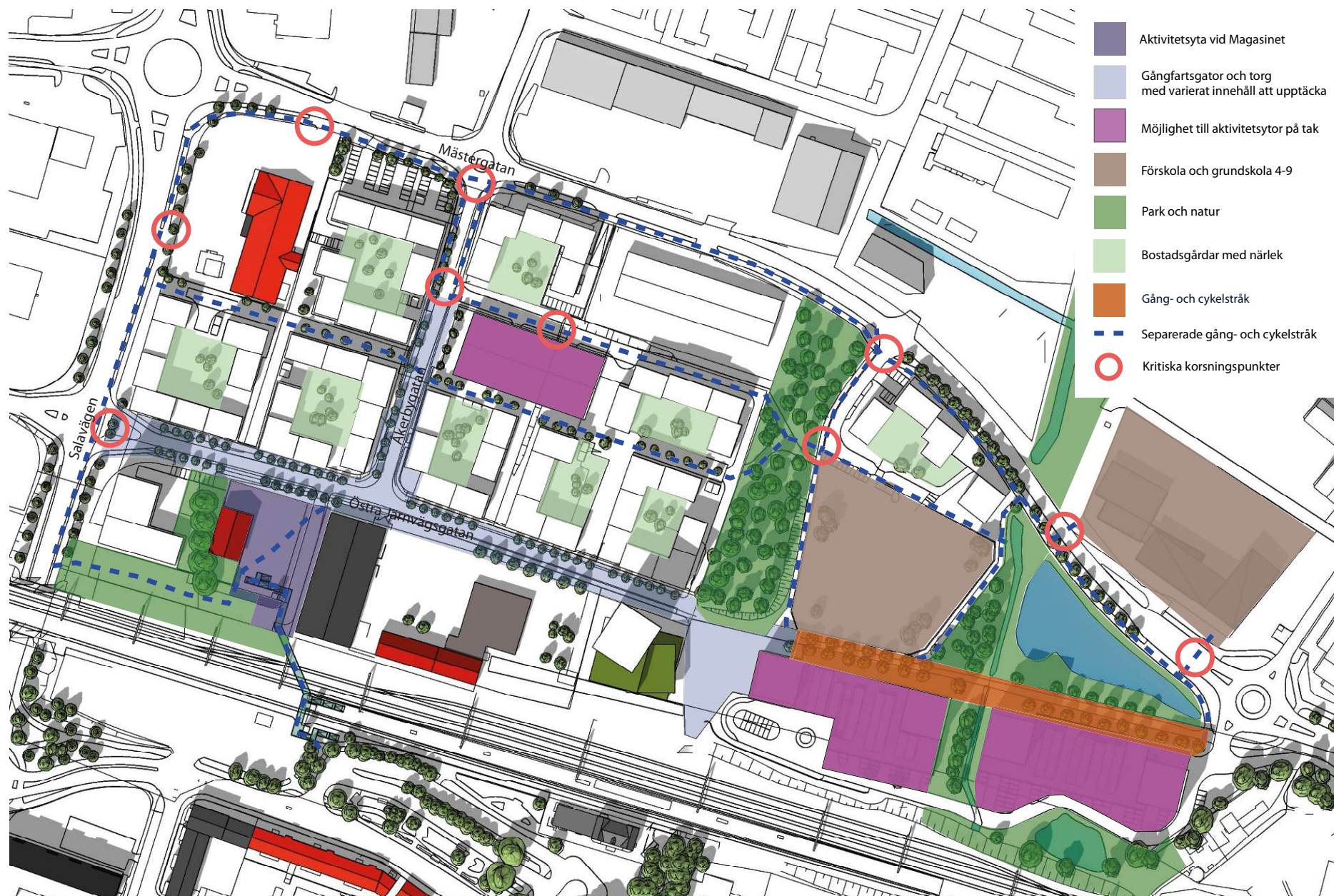
Som tidigare konstaterats så är Stationsstaden en viktig plats för många barn och unga även om ingen bor där idag. Tack vare resecentrum och befintliga målpunkter så rör sig många genom området och det kommer bli fler unga invånare när de nya bostäderna byggs. Barn och unga har därför varit en viktig målgrupp i framtagandet av förslaget och planeringen av de nya stads- och livsmiljöerna.

Den nya aktivitetsytan vid Magasinet kommer uppmuntra till aktivitet bland både barn och vuxna men ett visst fokus läggs ändå på ungdomar i detta läge. För mindre barn kommer förskolegården erbjuda lekmöjligheter, både för de som går i förskolan och för de som bor i närheten och som kan nyttja gården när förskolan är stängd. Längs de nya stråken på Östra järnvägsgränd, på torget och i Dammparken kommer olika funktioner samsas för att skapa en intressant miljö. Här kan platser för lek anordnas. Exakt hur, får utredas i processen framöver men en viktig förutsättning som behöver säkerställas är trafiksäkerhet runt lekfunktioner i stråket. I förslaget finns nio bostadskvarter. Lekfunktioner är viktiga även i dessa miljöer då små barn leker i sin närmaste bostadsmiljö.

Förskola

Nya bostäder innebär nya barn i området. Därför bör utvecklingen av Stationsstaden inkludera en förskola.

Det läge som föreslås i detta planprogram är grundat i en analys kring bland annat risker, buller, närhet till grönska, väginfrastruktur och flöden för hämtning och lämning samt godsleveranser.



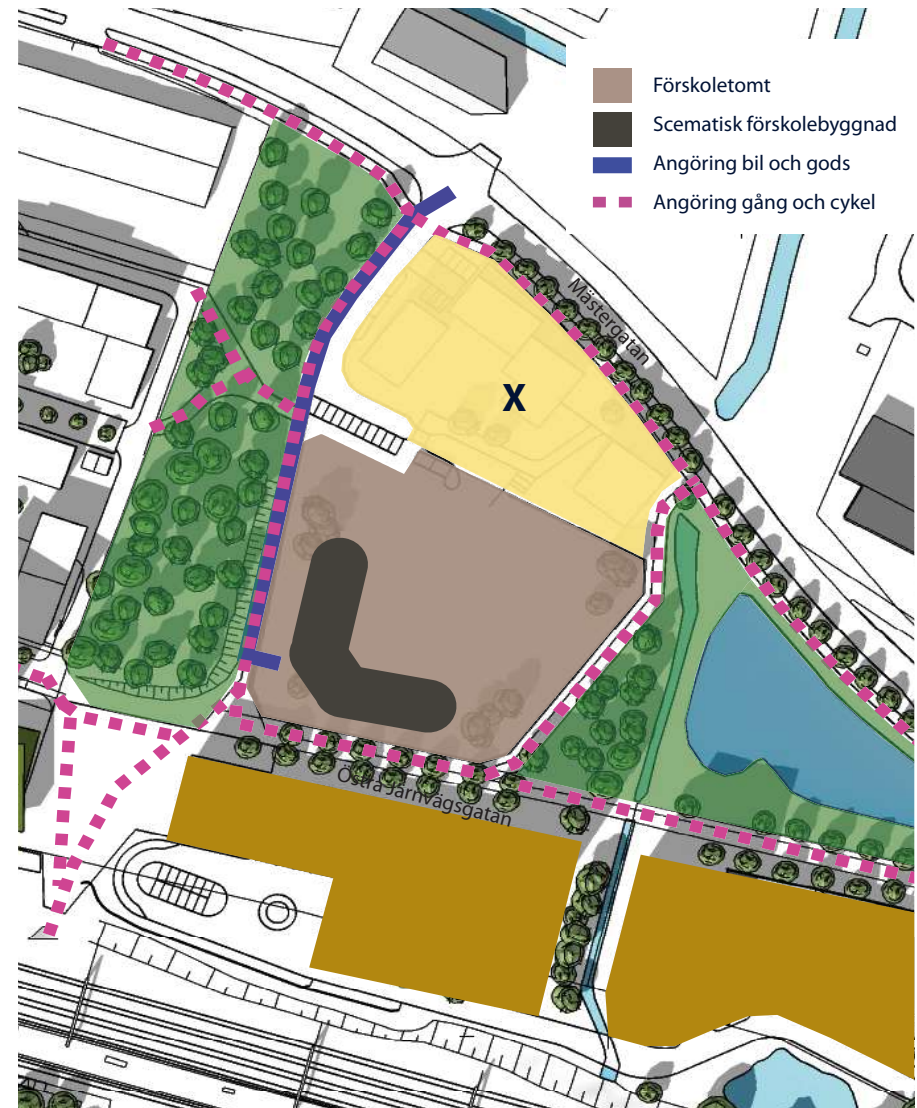
Karta 15. Karta med barnens viktigaste platser. Observera att underlagskartan endast är ett exempel på hur bebyggelsen kan utformas. Exakt placering och gestaltning fastställs i senare skede.

Förskolan delar angöringsväg med kvarter X, men då detta kvarter har sin boendeparkering i mobilitethus 2 så är trafikflödena låga. Angöringsvägen från Mästergatan till förskolan föreslås bli en återvändsgata vilket innebär att det inte kommer ske någon genomfartstrafik. De som nyttjar vägen är de som har förskolan som målpunkt. Det är viktigt att ytan för hämtning och lämning och varuleveranser utformas på ett trafiksäkert sätt och att varuintag i byggnaden blir effektiv. Utrymmet för att säkerställa detta och exakt placering av byggnad och infart får studeras vidare i kommande detaljplaneprocess.

Enköpings kommun har en typförskola som generellt är den förskola som byggs i staden och i kransorterna. Utformningen för typförskolan får plats på den föreslagna tomten. De utpekade 7000 kvm bedöms räcka till för förskolebyggnad, angöring och varumottagning och en tillräcklig stor förskolegård i enlighet med kommunens ambitionsnivå. Däremot så har behovet av att anpassa typförskolan eller ta fram en ny typförskola för urban miljö identifierats i arbetet med planprogrammet. Myran som testbädd kan med fördel vara den plats där detta arbete tar form.

Önskvärd utformning på Stationsstadens förskola är att den med sin byggnadskropp angränsar till det nya gång- och cykelstråket. En fasad längs stråket skulle bidra positivt till upplevelsen och tryggheten. Byggs förskola i kommunal regi kommer enprocentregeln att gälla vilket innebär att även offentliga konst kan bidra positivt till upplevelsen och tryggheten längst stråket.

En annan viktig funktion som byggnaden behöver ha är att stoppa buller från järnvägen och skapa en tyst förskolegård norr om byggnaden. Då den planerade förskolan ligger på det som idag utgörs av en deponi med riskklass 2 så behöver marken undersökas och säkras för den föreslagna markanvändningen.



Karta 16. Karta över nya förskolan med angöringsvägar för bil, godsleveranser samt gång och cykel. Observera att det är en scematisk placering och utformning av förskolebyggnaden, exakt utformning bestäms i senare planeringsskede.

Sammanfattning av funktioner och platser för barns lek

Analysen av barnperspektivet samt dialogen med eleverna på Kunskapsskolan har gett konkret input till arbetet med planförslaget. Dessa delar av plansförslaget ska särskilt tas hänsyn till i den kommande planeringen och projekteringen av området.

- Mötesplatsen vid Magasinet med sina aktivitets-, lek- och kulturytor ska bli en plats som välkomnar familjer, barn och ungdomar.
- Lek för yngre barn behöver säkerställas på de olika bostadsgårdarna.
- På tak, tex mobilitetshusen, kan ytterligare aktivitetsytor för barn anordnas. Tex fotbollsplan/basketplan, parkour eller liknande.
- Stråket Östra Järnväggsgatan och torget ska bjuda på lekmöjligheter i lämplig utformning för att göra stråket aktivt och upptäckarvänligt.
- Förskolan ska utformas med attraktiva miljöer för barn både ute och inne där gården innehåller möjlighet till naturlek.
- Möjligheten till en lekmiljö i anslutning till dagvattendammen i pedagogiskt syfte ska utredas vidare, utifrån blandat annat säkerhetsaspekter.
- Då det är många barn som går på Kunskapsskolan och som kommer till området via busstorget ska gångstråket via tunneln, torget, gågatan, förbi Dammparken och över Mästergatan utformas med barnens behov i fokus. Detta stråk utgör skolväg och ska vara en trygg och säker miljö.
- Utformningen av övriga gator och passager ska också ta hänsyn till barnens behov av trygga och säkra miljöer.



Kommunens bilder
Isabell Eklund

Hänsyn och anpassningar

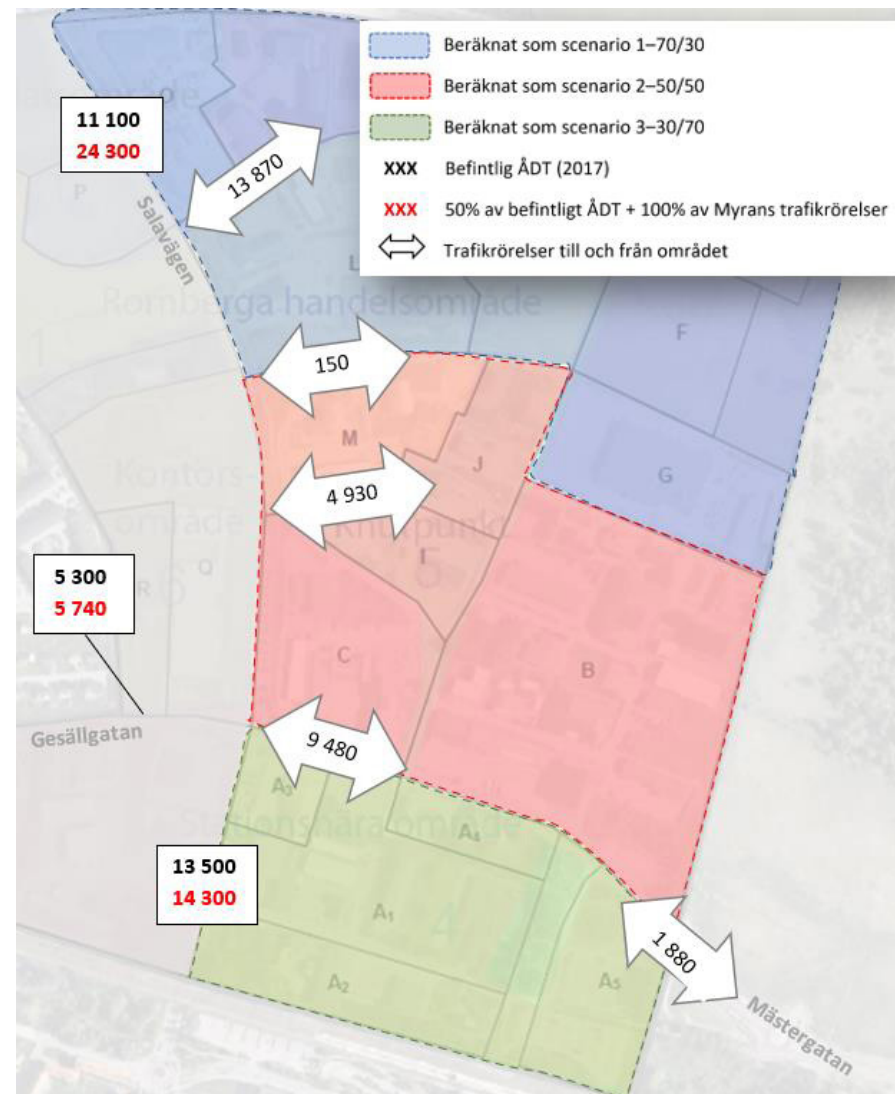
I detta avslutande avsnitt av planprogramsförslaget så återfinns de hänsyn och anpassningar som måste säkerställas i den fortsatta processen. De gäller generellt och specifikt på de namngivna platserna och ska i sin helhet vara vägledande i den kommande detaljplaneringen, lovgivningen och projekteringen.

Färdmedelsfördelning

I arbetet med hållbarhetsprogrammet för hela Myranområdet har en övergripande trafikutredning tagits fram i syfte att identifiera de infrastrukturella och trafikala förändringar som behöver ske för att trafiksystemet ska fungera i området och staden i stort. Det finns redan idag gator och korsningar där trafiksituationen är tidvis ansträngd då det kan bildas köer under rusningstrafik. När Myran nu föreslås omvandlas och kompletterats så behöver trafiksystemet anpassas.

I Trafikutredning, Myran (VAP 230119) konstateras att Enköping har högt uppsatta mål för färdmedelsfördelningen i den antagna trafikstrategin. För att översätta trafikstrategins mål till Myrans geografi har tre scenarier utretts.

- Scenario 1 - Här förväntas 70% av resorna ske med bil. 30% av resorna har fördelats på kollektivt resande, gång- och cykel. Detta motsvarar dagens färdmedelsfördelning.
- Scenario 2 – Här förväntas 50% av resorna ske med bil. 50% av resorna har fördelats på kollektivt resande, gång- och cykel.
- Scenario 3 – Här förväntas 30% av resorna ske med bil. 70% av resorna har fördelats på kollektivt resande, gång- och cykler.



Karta 17. Karta över de olika färdmedelsfördelningarna som föreslås för hela Myran.

Viktigt!

För att trafiken ska fungera på Myran som helhet så behöver Stationsstaden leverera lösningar där 70% av resorna till och från området sker till fots, med cykel eller kollektivtrafik och 30% av resorna sker med bil.

I alla scenarier antas resor med bil ha en högre andel resor mot externt mål. Inom tätorten nyttjas gång- och cykel samt kollektivt resande i större utsträckning. Vid sammanställning av de olika scenarierna är slutsatsen att scenario 1 inte är ett realistiskt för hela Myranområdet. Alltså; med ett oförändrat resebeteende skulle vägsystemet inte hålla kapacitetsmässigt och det skulle leda till en ohållbar trafiksituation.

Däremot är det rimligt att anta att scenario 1 är tillämpligt för det norra området i Myran med tanke på markanvändningen. Med extern handel tillkommer en hög andel bilburen trafik. I den mellersta delen av Myran kan ett scenario 2 rimligtvis vara motiverat vilket innebär att hälften av alla resor sker med bil. Stationsstaden i den södra delen har ett gynnsamt läge till Enköpings station med goda förutsättningar att välja bort bilen. Stationsstaden har därför beräknats enligt ett scenario 3 med en låg andel biltrafik och goda förutsättningar att resa klimatsmart.

Med ovanstående resonemang landar trafikutredningen i ett hybridscenario (se karta 17). En individuell anpassning för området har alltså genomförts för att få en realistisk utgång.

Trafikalstring

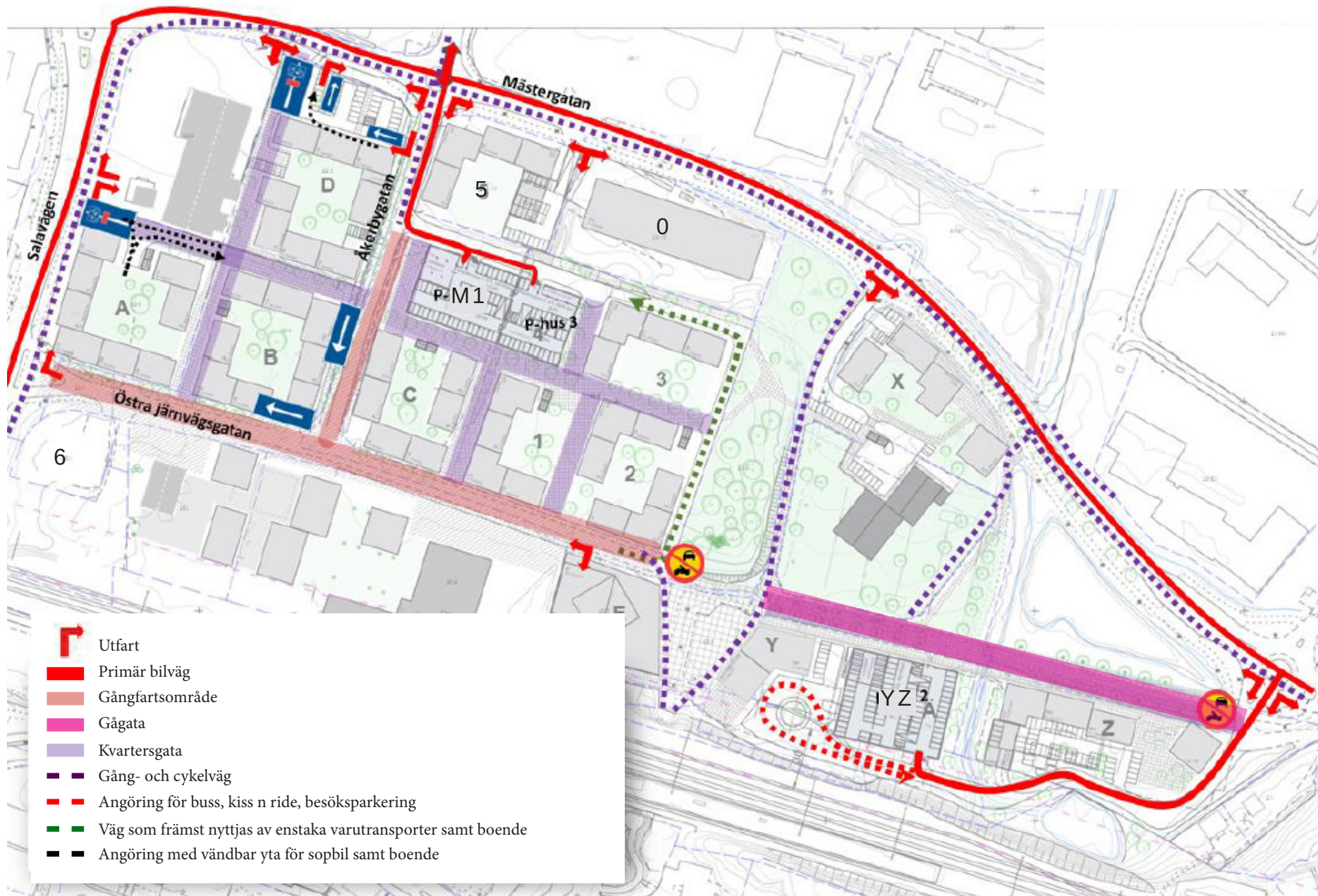
När det nu finns ett planprogram för Stationsstaden har den övergripande trafikutredningen kompletterats med en fördjupad utredning för Stationsstaden (ta del av den i sin helhet i bilaga 3). Syftet har varit att kvalitetssäkra det fysiska förslaget så att det ligger i linje med det hybridscenario för färdmedelsfördelning som bedöms vara det mest balanserade och realistiska för trafiksystemet som helhet.

Utredningen konstaterar att trafikalstring från tidigare trafikutredning överensstämmer ganska väl med planförslaget för Stationsstaden. Samma nyckeltal har använts som vid tidigare beräkningar.

Trafikrörelser inom området bedöms minska i de västra delarna av området. Befintliga trafikmätningar inom området är från östra delen av Östra Järnväggsgatan och visar på 1500 trafikrörelser (2017). I trafikutredningen anges istället 700 tack vare förändrad markanvändning, ambitionen om hållbara färdmedel samt framförallt lokaliseringen av parkering i mobilitetshus på norra delen av Åkerbygatan. I korsningen Åkerbygatan/Mästergatan är prognosen istället 1810 trafikrörelser.

Trafikrörelserna på infartsvägen till dagens pendlarparkering kommer minska då den gatan endast kommer nyttjas för angöring till bostäder och förskola. Däremot bedöms trafikrörelserna öka vid in och utfarten till pendlarparkeringen, vid befintlig cirkulationsplats. Där är prognosen 1310, att jämföra med de 700 trafikrörelser idag. Utöver fler som pendlar så bidrar även de trafikrörelser som alstras från de boende och arbetande som är tänkta att parkera i mobilitetshuset till de ökade flödena.

När Stationsstadens biltrafik tar sig ut i angränsande vägnät är bedömningen att det innebär en viss ökning av trafikrörelserna på till exempel Salavägen, 14 300 trafikrörelser jämfört med dagens 13 500.



Karta 18. Föreslagen trafikreglering. Observera att kartan är från den fördjupad trafikutredningen som legat till grund för detta planprogram. Vissa korrigeringar i planförslag och benämningar har gjorts.

Sammanfattningsvis kan konstateras att om vi arbetar aktivt med färdmedelsfördelningen och hållbara transporter så kommer trafikrörelserna minska inom de delar av området som pekas ut för bostäder och verksamheter medan trafikrörelserna till ny pendlarparkering kommer öka. Exploateringen innebär även en liten ökning av trafikrörelser på de angränsande större gatorna.

Trafikreglering

I den fördjupad trafikutredningen föreslås ett antal trafikregleringar som behöver arbetas vidare med och säkerställas i det kommande planerings- och projekteringsarbetet.

- Den övergripande rekommendationen är att hålla nere antalet nya anslutningar mot Salavägen och Mästergatan i syfte att bibehålla dessa gators funktion som viktiga leder i staden.
- Åkerbygatan söder om mobilitetshuset föreslås regleras med enkelriktning i södergående riktning. Denna reglering rekommenderas även från korsningen Åkerbygatan/Östra Järnvägsgatan i västlig riktning.
- Om kontorsbyggnaden på kvarter 6 löser parkering på egen fastighet föreslås en reglering med endast höger in/höger ut vid korsningen Östra Järnvägsgatan/Salavägen.
- Lidl:s två utfarter kvarstår som de gör idag och de två kvartersgator som angränsar till Lidl föreslås regleras som återvändsgata för fordonstrafik ut mot Salavägen samt Mästergatan.
- För kvarter D löses parkering på den egna fastigheten därför föreslås utfart regleras med enbart höger ut mot Mästergatan.
-

- Kvarter 5 och 0 bör få en gemensam utfart mot Mästergatan.
- Över torget bör fordonstrafik vara förbjuden med undantag för utryckningsfordon.
- In- och utfart till kvarteren YZ ska ske på den nya gatan söder om kvarteret. Gatan kopplas ihop med den södra benet på cirkulationen på Mästergatan.
- Den östra delen av Östra Järnvägsgatan, mellan torget och cirkulationen på Mästergatan kan regleras som renodlat gång- och cykelstråk.

Förslaget till trafikreglering bidrar till att genomfartstrafik kan undvikas och att trafik generellt kan hållas relativt låg inom Stationsstaden. Majoriteten av trafik i området har sin målpunkt i något av mobilitetshuset vilket innebär att trafikbelastningen blir som störst längst med Mästergatan och in mot mobilitetshuset och till pendlarparkeringen inom kvarter YZ.

Trafiken bedöms få en bra spridning med tanke på mobilitetshusens placering. Slutsatsen från den fördjupade trafikutredningen är att trafiken kommer hållas låg i hela området och det skapas goda förutsättningar för trevliga stråk där gående och cyklister kan tryggt vistas.

Utryckningsvägar

Räddningsvägar ska säkerställas i hela området vilket innebär att 3 meters körbanebredd ska säkras. I karta 18 har samtliga utryckningsvägar kartlagts där samtliga vägar har en vägbredd på minst 3 meter. Den fördjupade trafikutredningen har tagit fram ett utformningsförslag för att säkerställa framkomligheten för utryckningsfordon samt gående och cyklister vid återvändsgränden, Östra Järnvägsgatan mot torget (se karta 19).



Karta 19. Utryckningsvägar. Observera att kartan är från den fördjupad trafikutredningen som legat till grund för detta planprogram. Vissa korrigeringar i planförslag och benämningar har gjorts.

Vägbredden uppgår till 15,8 meter vilket innebär att framkomligheten inte kommer vara några problem. Utmaningen blir att få till en utformning som garanterar att ingen annan fordonstrafik passerar rakt igenom.

Risken att övriga bilister ska nyttja Östra Järnväggsgata via torget som smitväg bedöms som låg och stråket och torgytan gestaltas på ett bra och tydligt sätt. Torgytan föreslås få ett ytskikt/golv som tydligt markerar att ytan är avsedd för oskyddade trafikanter.



Karta 20. Föreslagen utformning för att säkerställa utryckningsvägar över torget. Observera att kartan är från den fördjupad trafikutredningen som legat till grund för detta planprogram. Vissa korrigeringar i planförslag och benämningar har gjorts.

Generellt för alla utryckningsvägar är att fartgupp ska undvikas, dock kan hastighet och framkomlighet för övrig trafik hållas nere genom lämplig möblering i gaturummet. För utryckningsvägar ska omöblerad yta vara så pass bred att räddningstjänst, renhållning och snöröjning samt leveranser kan ta sig fram obehindrat.

Angöring för sopbil

Mot bakgrund av rekommenderad reglering så har den fördjupade trafikutredningen undersökt framkomligheten för sopbilsangöring. Möjligheten till angöring är generellt god inom hela planprogramsområdet.

Det finns dock ett mer utmanande läge där utrymmet är begränsat och det är mellan kvarter A och Lidl. En vändplats bedöms inte kunna inrymmas då bredden mellan huskropp (A) och Lidl:s fastighet är cirka 14 meter. För att tillgodose de krav och riktlinjer som ställs på utformning för att en 9,4 meters lång sopbil ska kunna ta sig fram krävs det en svängradie på 10 meter med körvidd 5,5 meter. Detta innebär att vändplatsens bredd måste uppgå till ca 21 meter för att det ska vara möjlig lösning.

En alternativ lösning behöver utredas vidare i kommande detaljplanearbete med rekommendationen från trafikutredningen är att sopbilsangöring sker via gårdsgatan norr om kvarter A. Fordonet backar in mot soprumsutrymmet och kör ut samma väg. Normalt sett så är det bra att undvika backröresler. Men i den här typen av vägrum så kan det vara motiverat eftersom den generella fordonstrafiken kommer vara mycket låg.

Passage med jordbruksmaskiner

När Mästergatan byggdes år 2013 dimensionerades den för att möjliggöra för jordbruksmaskiner att passera på väg till den verkstad som är lokaliserad i mellersta Myran. Sedan de hastighetsdämpande åtgärderna anordnats utanför Kunskaþsskolan så är denna passage inte längre möjlig. I dagsläget nyttjar istället kommunens lantbrukare stråken över pendlarparkeringen för att komma förbi denna delsträcka av Mästergatan.

Men under 2024 har åtgärder vidtagits längs med Mästergatan så att den återigen kan användas i sin helhet för passage av jordbruksmaskiner.

På riktigt lång sikt skulle ett annat läge för verkstaden inklusive erforderliga anslutningsvägar vara att föredra, både för lantbrukarnas tillgänglighet och för stadens utveckling.

Dagvatten

Idag leds större delen av dagvattnet från området till Skvalbäcken, ett översvämningskänsligt dike som passerar genom området och ansluter till recipienten Enköpingsån. För att utreda hur den förslagna omvandlingen av Stationstaden kommer påverka dagvattenhanteringen har en särskild dagvattenutredning tagits fram, se bilaga 6. Dagvattenutredningen har utgått ifrån Enköpings kommuns checklista för dagvattenutredningar med några avsteg.

Den planerade exploateringen innebär att hårdgörningsgraden för planområdet ökar något. Detta tillsammans med att hänsyn tas till en klimatfaktor för framtida regn, innebär att flödena från området förväntas öka i framtiden om inga flödesutjämnande åtgärder vidtas.

En ökning av flöden innebär ett behov av att fördröja dagvattnet inom planområdet för att inte öka belastningen på det befintliga dagvattensystemet samt Skvalbäcken. För att flödet vid ett dimensionerande 20-årsregn inte ska öka jämfört med ett 5-årsregn i nuläget behöver totalt 1 100 m3 fördröjas inom planområdet. Tillsammans bedöms allmän plats och kvartesmark kunna omhänderta hela fördröjningsvolymen.

Planerad exploatering av området innebär däremot att den dagvattenburna transporten av närsalter, metaller och suspenderat material inte ökar enligt belastningsberäkningen. Rening av dagvattnet från särskilda ytor krävs dock ändå, till exempel från markparkeringar och gator. Då dagvattnet leds till Enköpingsån, en vattenförekomst med beslutade MKN och som ej uppnår

god status, är det dock en bra ambition att även rena allt dagvattnen som fördröjs för att underlätta möjligheten att uppnå beslutade MKN.

Inom området idag finns det några lokala lågpunkter där vatten riskerar att bli stående vid större regn, upp till ett djup motsvarande ca 10 till 15 cm. Det är därför av vikt att ha detta i åtanke vid höjdsättning inom planområdet vid exploatering. Alla de lågpunkter där vatten riskerar att bli stående idag planeras att exploateras med ny utformning. Det finns därför goda möjligheter att minska riskerna för stående vatten på olämpliga platser och istället leda vattnet mot grönytor där det kan tillåtas stå och infiltrera.

För att fördröja dagvattnet inom planområdet föreslås lokalt omhändertagande i form öppna förstärkningslager under några av gatusektionerna. Dessa kan utformas på många olika sätt för att uppnå tillräcklig fördröjningsvolym, men kombineras med fördel med andra dagvattenåtgärder som ger förbättrad rening, exempelvis regnbäddar, träd i hårdgjord yta, genomsläpplig beläggning och nedsänkta grönytor. Med föreslagna åtgärder finns det goda möjligheter att uppnå fördröjningsbehovet inom planområdet.

Föreslagna åtgärder bidrar även till rening av dagvattnet och mängderna av närsalter, metaller med mera beräknas minska jämfört med nuläget och positivt bidra till möjligheten att uppnå MKN för Enköpingsån och Enköpingsåsen.

Öppna bottnar i föreslagna markförlagda dagvattenåtgärder, med möjlighet till perkolation som bidrar till grundvattenbildningen, är att föredra i de fall det är lämpligt. Det kan dock finnas behov av täta lösningar beroende på avståndet till grundvattennivåer och beroende på resultatet av planerade marksaneringar inom området.



Bilder från dagvattenutredningen
WRS och Jonathan Malmberg

VA och vattenskyddsområde

Vid exploatering av området kommer de geotekniska förutsättningarna behöva utredas, då fastslås bland annat grundvattennivån. För att få genomföra en geoteknisk undersökning behövs dispens från vattenskyddsföreskrifterna eftersom det kan innebära att man gör markarbete närmare än 1 m till grundvattennivån.

Det befintliga vattenskyddsområdet med föreskrifter har en del år på nacken och behöver uppdateras för att anpassas till nyare lagstiftning och vägledningar. I den nya vägledningen trycks hårdare på behov av riskbedömningar och anpassning av föreskrifter utifrån risksituation. I och med att Stationsstaden anläggs inom ett förorenat område så kan det bli aktuellt med hårdare föreskrifter än dagens. I kommande dagvattenutredningar ska risker kring infiltration av dagvatten till grundvattnet ingå.

Provtagning för tetrakloretylen ska ingå i samtliga markundersökningar som genomförs inom planområdet.

För verksamheter som riskerar att förorena grundvattnet ska särskilda skyddsåtgärder vidtas.

Masshantering

Omvandlingen av Stationsstaden kommer ge upphov till större mängder avfall i form av schaktmassor, rena såväl som förorenade. Om det finns ett behov av utfyllnad ska en masshanteringsplan tas fram. Då planområdet ligger inom skyddszon för grundvattentäkten gäller att massor som kan försämra grundvattenkvaliteten eller försvåra den naturliga grundvattenbildningen inte får läggas upp inom området.

Förorenad mark

Då hela planområdet har varit ett industriområde kommer varje fastighet att behöva undersökas för markföroreningar. Det finns ingen heltäckande bild över föroreningssituationen idag men det som finns är en kartläggning av Mifo-objekt (se karta 21).

En ej riskklassad, men identifierad fastighet, innebär att det har bedrivits en potentiellt förorenade verksamhet på platsen.

Markundersökningar kommer att behövas för varje fastighet för att avgöra om det krävs en sanering eller ej och om massorna ska tas om hand på ett särskilt sätt.

Då stora delar av området ligger inom yttre zon för vattenskyddsområdet kan särskilda skyddsåtgärder behövas för att skydda grundvattnet. Exempel kan vara att säkra så att den sanerade fastigheten inte återförorenas av ämnen som finns kvar i schaktväggen. Detta är särskilt viktigt när det gäller deponin som sträcker sig vidare norrut under gatan.

För kemtvättstomten är det viktigt att fortsatt kontrollprogram genomförs för att säkerställa både fastighetens lämpliga markanvändning samt risken för återinträggning av föroreningar i nya huskroppar inom plymområdet.

Luftföroreningar

Luftföroreningar påverkar både människors hälsa och miljön vi lever i genom till exempel sjukdomar, förkortad livslängd, nersmutsning, övergödning och klimatförändringar. Luftföroreningar uppstår på grund av till exempel utsläpp från industrier och från trafik. Inom ett område som Stationsstaden är det just trafikens utsläpp av gaser och partiklar samt förslitning av bromsar, däck och vägbanan som står för luftföroreningar.

Utifrån den fördjupade trafikutredningen som är gjord kan konstateras att biltrafiken inom området i de primära bostadsområdena kommer ligga på låga nivåer. Trafikflödena i denna inre gatustruktur beräknas vara lägre än i dagsläget och den tunga trafiken kommer minska i stor utsträckning i och med omvandlingen från industriområde till bostads- och kontorsområde. Därmed anses det finnas goda förutsättningar för att hantera luftkvalitet i de nya boendemiljöerna och allmänna platserna.

Däremot så kan viss ökning av trafiken på angränsande större vägar öka i och med exploateringen av Stationsstaden. För ny bebyggelse som angränsar till Salavägen och Mästergatan kan det bli aktuellt att studera frågan vidare.

Buller

Under arbetet med att ta fram detta planprogramsförslag har en bullerutredning genomförts, i syfte att kvalitetssäkra förslaget. Nedan redovisas en sammanfattning av utredningen med tillhörande riktlinjer till kommande planeringssteg. Utredningen i sin helhet finns att läsas i bilaga 4.

Ingångsdata i utredningen är föreslagen bebyggelsestruktur samt prognoser för både biltrafikens och spårtrafikens utveckling. Gällande riktvärden för bostäder redovisas i tabellen till höger.

Reslutat av bullerutredning

Resultaten visar att de ekvivalenta ljudnivåerna inom det aktuella området blir som högst på fasader mot Salavägen samt Mästergatan. Mot Salavägen uppgår de ekvivalenta ljudnivåerna till som högst 66 dBA och mot Mästergatan till som högst 65 dBA.

Buller från spårtrafik och vägar	Högsta trafikbullernivå, dBA (frifältsvärde)	
	Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Utomhus		
Vid en bostadsbyggnads fasad	60 ^{a)}	-
Vid bostad om högst 35 kvadratmeter	65	-
Vid en uteplats (om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden)	50	70 ^{b)}
a) Om den angivna ljudnivån ändå överskrider bör: 1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden, och 2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden. b) Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrider, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.		

Kvarter A, D, 5, X - bostäder

I kvarter A får byggnaderna som ligger ut mot Salavägen ljudnivåer över riktvärdet vid fasad 60 dBA samt även delvis över 65 dBA. På skyddade fasader mot innergården framgår dock att de ekvivalenta ljudnivåerna är under 55 dBA samt att de maximala ljudnivåerna är under 70 dBA.

I kvarter D och 5 får byggnaderna som ligger ut mot Mästergatan ljudnivåer över riktvärdet vid fasad 60 dBA (dock inte samtliga delar inom kvarter D som ligger på längre avstånd från Mästergatan). På skyddade fasader mot innergården framgår dock att de ekvivalenta ljudnivåerna är under 55 dBA samt att de maximala ljudnivåerna är under 70 dBA.

Således bör det för kvarter A, D och 5 finnas möjlighet att ha en planlösning som medger att minst hälften av rummen är vända mot innergården där dessa ljudnivåer uppfylls och att således ljudkraven uppfylls. Där det ej är möjligt (t ex vid hörnlägenheter) kan smålägenheter om högst 35 m² utföras enkelsidiga, dock ej där den ekvivalenta ljudnivån överskrider 65 dBA.

För kvarter X gäller att delar av fasader på nedre våningsplan mot Mästergatan i framtidsprognosen får ekvivalenta ljudnivåer strax över 60 dBA. Övriga bostäder inom kvarteret uppfyller riktvärdet vid fasad. För de bostäder som riskerar att överskrida riktvärdet vid fasad och det ej är möjligt med genomgående lägenheter (t ex vid hörnlägenheter) kan smålägenheter om högst 35 m² utföras enkelsidiga.

Förordningen innehåller även riktvärden för uteplatser där den ekvivalenta ljudnivån ej bör överstiga 50 dBA och den maximala ljudnivån 70 dBA. Som framgår av resultaten överskrider man dessa riktvärden på flera av byggnaderna i kvarteren. Förordningen anger då att de bostäder som inte uppfyller detta i direkt anslutning till den egna bostaden ska kunna erbjudas gemensamma uteplatser inom området där detta uppfylls. Det innebär att en gemensam uteplats på gården behöver anordnas för att uppfylla förordningen, vilket bör vara möjligt.

Kvarter B, C, 1, 2, 3 - bostäder

Bostäder inom dessa kvarter har ekvivalenta ljudnivåer under 60 dBA och riktvärdet vid fasad uppfylls. Där finns således inga restriktioner på hur planlösningar behöver utformas.

Förordningen innehåller även riktvärden för uteplatser där den ekvivalenta ljudnivån ej bör överstiga 50 dBA och den maximala ljudnivån 70 dBA. Som framgår av resultaten överskrider man dessa riktvärden på flera av byggnaderna i kvarteren. Förordningen anger då att de bostäder som inte

uppfyller detta i direkt anslutning till den egna bostaden ska kunna erbjudas gemensamma uteplatser inom området där detta uppfylls. Det innebär att en gemensam uteplats på gården behöver anordnas för att uppfylla förordningen, vilket bör vara möjligt.

Kvarter E - bostäder

Bostäder inom denna byggnad har ekvivalenta ljudnivåer under 60 dBA och riktvärdet vid fasad uppfylls. Där finns således inga restriktioner på hur planlösningar behöver utformas.

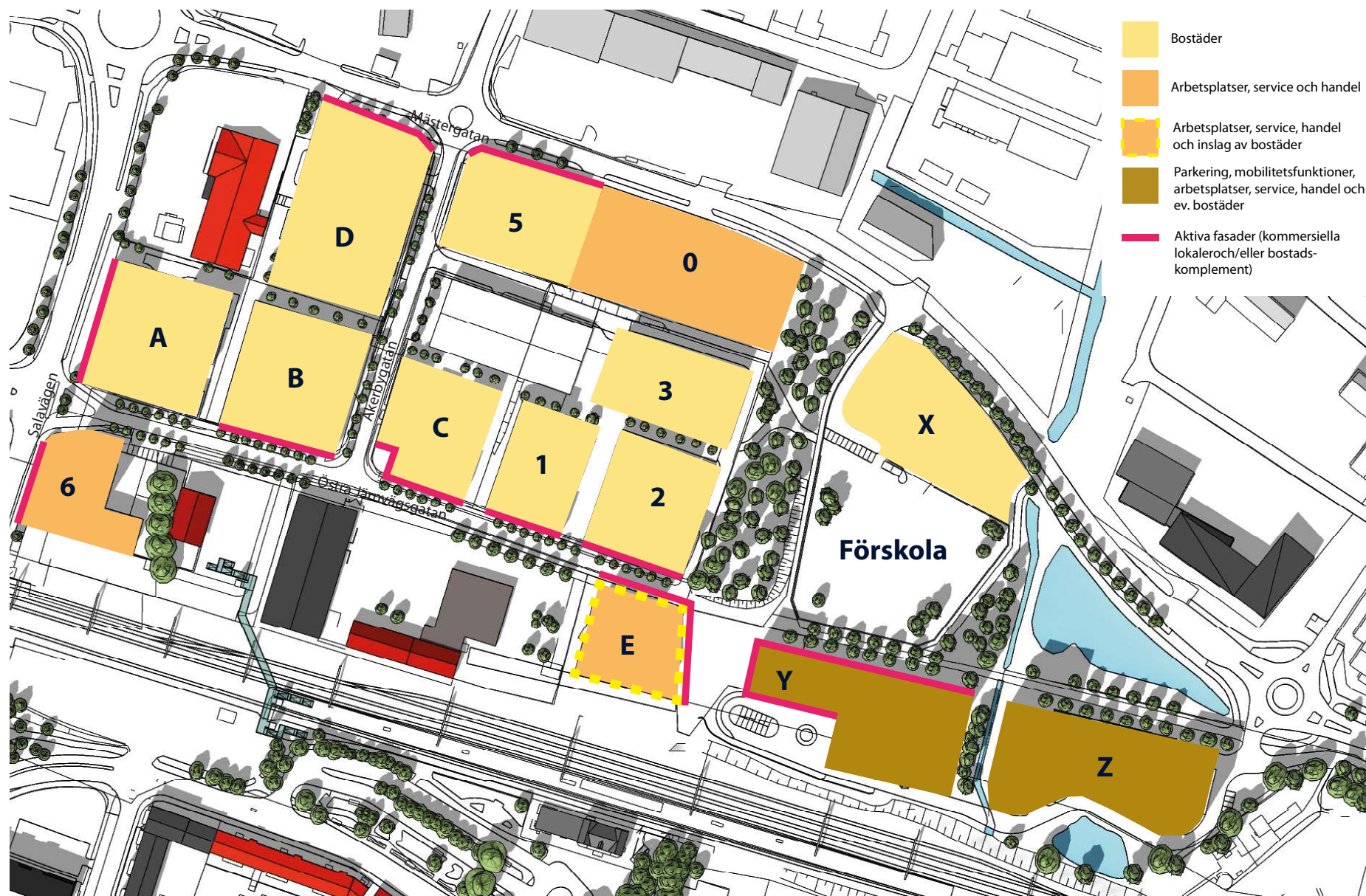
Förordningen innehåller även riktvärden för uteplatser där den ekvivalenta ljudnivån ej bör överstiga 50 dBA och den maximala ljudnivån 70 dBA. Som framgår av resultaten överskrider man dessa riktvärden på byggnadens fasader. Förordningen anger då att de bostäder som inte uppfyller detta i direkt anslutning till den egna bostaden ska kunna erbjudas gemensamma uteplatser inom området där detta uppfylls. Det innebär att en gemensam skyddad uteplats på takterrass eller dylikt behöver anordnas för att uppfylla förordningen, vilket bör vara möjligt.

Kvarter E, Z, Y, 0, 6 - lokaler

Det finns inga riktvärden utomhus för lokaler utan endast riktvärden inomhus för ljudnivåer från trafik. Att uppfylla dessa riktvärden inomhus omhändertas i detaljprojekteringen av byggnaderna och dess lokaler.

Förskola

Mellan kvarter X och Y planeras en förskola och till den en förskolegård. På förskolegården skall de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet uppfylla riktvärdena om högst 50 dBA ekvivalent samt 70 dBA maximal ljudnivå.



Karta 22. Kvartersindelning som legat till grund för bullerutredningen.

De ekvivalenta ljudnivåerna i framtidsprognosen visar att riktvärdet 50 dBA uppfylls för i stort sett hela området runt förskolebyggnaden. De maximala ljudnivåerna vid passager av godståg överskrider riktvärdet 70 dBA inom hela området runt förskolebyggnaden. Förordningen anger dock att "om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00." Det förväntas passera relativt få godståg och ljudnivån är ej över 80 dBA på gården vilket innebär att man uppfyller förordningens krav vid tågpassager.

Risker

Översvämning och skyfall

Dagvattenutredningen som har tagits fram för den föreslagna utvecklingen av Stationsstaden har även utrett skyfall och översvämningsrisk, se bilaga 6. För att illustrera risken för översvämningar i området vid kraftigare regn har en lågpunktskartering gjorts. Regnmängden som använts i beräkningarna motsvarar ett 100-årsregn med sex timmars varaktighet och en klimatfaktor på 1,25 (vilket är den minsta rekommenderade klimatfaktorn enligt branschstandard i Svenskt Vattens P110). Regnmängden motsvarar också ett 100-årsregn med tre timmars varaktighet och en klimatfaktor på 1,4, vilket är den klimatfaktor som motsvarar en tidshorisont till år 2100 med det utsläppsscenario branschen för närvarande följer.

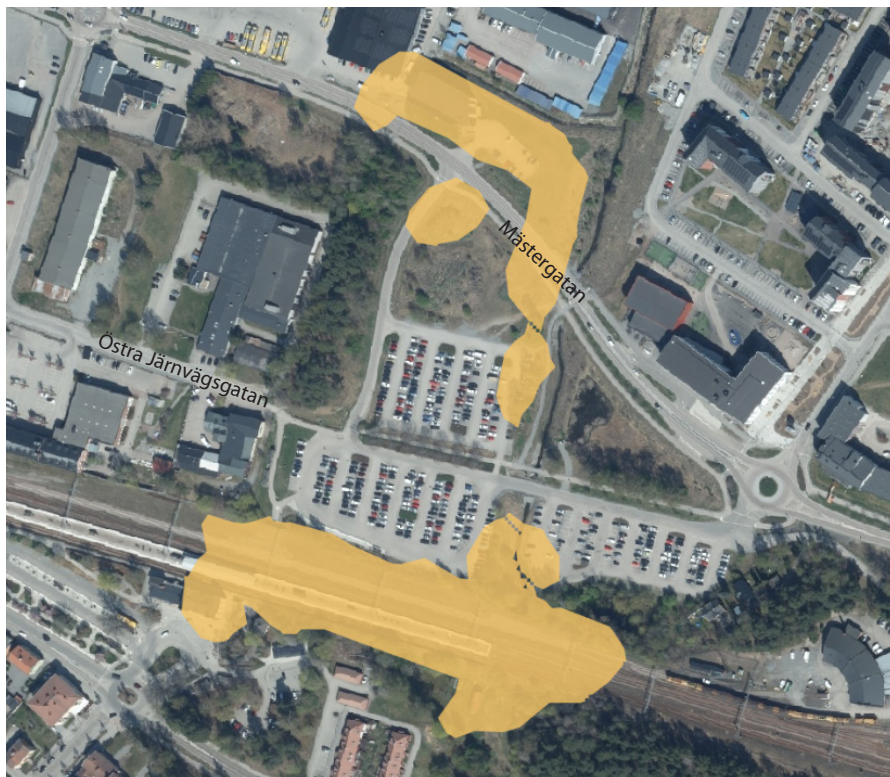
Karteringen ger en förenklad och potentiellt överskattad bild av översvämningsriskerna. Modellen saknar tidsaspekt, vilket motsvarar att regnvolymen skulle falla momentant. Modellen tar dock hänsyn till ledningsnätets kapacitet och infiltration i marken.

I en sammanställning av MSB (2015) nämns vattendjupet 10 cm som generell gräns för när skador kan ske och vatten kan rinna in i källare. Lågpunktskarteringen över nuläget visar att minst 10 cm djupt vatten riskeras i vissa delar av området. I karta 23 återges en översiktsbild över vattenflöden vid ett regn motsvarande ett 100-årsregn för planområdet i nuläget. Inga stora vattenansamlingar förväntas inom planområdet vid skyfall. Dock finns det för närvarande några lågpunkter där vatten vid kraftiga regn kan ansamlas. Det är viktigt att byggnaderna vid dessa platser höjs vid exploateringen så att vattnet kan rinna mot gatorna. De områden som i nuläget riskerar att få episoder med stående vatten är belägna i områdets centrala och västra del. Här planeras det för nya byggnader varpå det finns goda möjligheter till att förändra höjdsättning för att leda vattnet mot mer lämpliga ytor. Det finns således goda möjligheter att minska risken för stående vatten inom området vid exploatering.

Stationsstadens dagvatten avrinner öster ut och mynnar i recipient Skvalbäcken. Direkt uppströms denna plats ligger bostadsområdet Älvdansen. Direkt norr om bostadsområdet ligger ett naturområde med öppen mark, små skogspartier och promenadstigar. Skvalbäckens dike löper söderut från Myrans norra del till en kulvert under järnvägen (bestämmande sektion) och vidare via en cirka 1,1 km lång kulvert till Korsängsdiket och vidare till Enköpingsån. Längs denna väg finns flera flaskhalsar som blir begränsande för hur mycket vatten som kan avrinna från området Myran som helhet. Den mest betydelsefulla är kulverten under banvallen med efterföljande kommunal dagvattenkulvert. Genom dessa passager behöver allt avrinnande vatten få plats. Helgen 16-18 februari 2024 översvämmades Älvdansen. Vid detta tillfälle räckte inte kapaciteten i kulverten under banvallen till och området uppströms översvämmades. Det är viktigt att även Stationsstaden bidrar till den samlade fördröjningen av vatten så att situationer som den i februari 2024 inte uppstår.



Karta 23. Översiktlig bild av vattenansamlingar (blått) vid ett 100-års regn. I nordost ses Älvdansen, vilket är ett lågt liggande område där översvämning skett flera gånger.



Karta 24. Områden med risk för skred enligt Svensk geologisk undersöknings (SGU) modellering av skredrisker

Skred

Som identifierats i nulägesanalysen så förekommer skredrisk inom två områden; på gamla Kabetippen och järnvägsbanken, se karta 24. I den framtagna dagvattenanalysen har en särskild beräkning av 50-årsregn genomförts utifrån Trafikverkets yttrande under samrådet. Slutsatsen är att Trafikverkets kravnivå på fördröjning omhändertas av de kravnivåer som ställs inom hela programområdet. I det fortsatta arbetet med planläggning

och byggnation närmast banvallen kommer ett nära samarbete ske med Trafikverket för att säkerställa banvallens konstruktion och funktion. Riskerna som finns kopplat till Kabetippen kan åtgärdas i och med exploateringen då sanering och anpassning av marknivå är nödvändig.

Risker från järnväg

Då planområdet ligger i direkt anslutning till järnvägen Mälarbanan så finns ett antal risker som behöver tas i beaktande. Det handlar både om risker för olyckor som urspärning men också risker kopplade till farligt gods som transporteras på järnvägen. I närområdet finns även drivmedelsstationer vilka utgör ytterligare en riskkälla.

I arbetet med planprogrammet har en riskutredning tagit fram i syfte att tidigt kvalitetssäkra planförslaget när det kommer till markanvändning, skyddsavstånd och eventuella skyddsåtgärder som måste vidtas. Riskutredningen i sin helhet kan läsas i bilaga 5.

Utifrån beräkningar, kriterier, platsspecifika förhållanden och kvalitativa värderingar görs följande rekommendationer gällande skyddsåtgärder:

- Bebyggelsefritt avstånd om 30 meter från spårmitte utan ytterligare åtgärder. Efter detta avstånd är individrisken acceptabel, och samhällsrisken ligger på acceptabla nivåer även med hög persontäthet.
- Byggnader som uppförs mellan 25 meter och 30 meter ska utföras med:
 - o Fasader, inklusive dörrar och fönster, i lägst brandteknisk klass EI 30.
 - o Friskluftsintag ska riktas bort från järnvägen.
 - o Det ska vara möjligt att utrymma bort från järnvägen på ett säkert sätt.

Samtliga avstånd gäller från det fjärde norra spårets spårmitt. (I riskutredningen anges det tredje norra spåret men efter dialog med Trafikverket har detta korrigeras.)

I Planprogramsförslaget har alla nya byggnader placerats 30 meter eller längre från närmaste spårmitt vilket innebär att inga övriga säkerhetsåtgärder behöver vidtas.

Risker för brand och explosion

- Bebyggelsefritt avstånd om minst 50 meter till eventuella drivmedelsstationer. Transporter till drivmedelsstationer kommer utgöra en försumbar del av risknivån i området. Däremot bör det vidare studeras hur nära bebyggelse dessa transporter sker. Vid korta avstånd bör konsekvenserna analyseras.
- Brandposter och räddningstjänstens möjlighet till insats bör hanteras i den vidare planeringen av området. Det ska vara max 150 meter mellan brandposter.
- Elektrifieringen av fordonsflottan kan snart komma att ställa nya krav på risk och säkerhet. Beroende på var laddningsplatser placeras (inomhus, utomhus etc.) kan riskbilden komma att se olika ut. För byggnader där laddning placeras inomhus ska frågan lyftas i samband med framtida byggprojektering och hanteras i en brandskyddsbeskrivning.

Risk för skador och suicid

En anspekt som är problematisk i närheten till järnvägsspår är risken för ofrivilliga skador och risken för suicidförsök. Aktiva åtgärder behövs för att minska dessa risker. Under 2024 åtgärdar Trafikverket stängslen längs med järnvägen ur just denna aspekt. I omvandlingen av Stationsstaden och när

fler människor kommer bo och arbeta i området är det viktigt att fortsatt hantera dessa risker och komplettera med nya skyddsåtgärder som kan komma att behövas.

Energi

Den ambition som finns i hela Myranområdet är att byggnader ska uppföras med förnybara och klimatneutrala material och vara energieffektiva. Den energi som används bör vara förnybar och lokalt producerad.

Behovet av energi kan minskas genom att optimera byggnadsvolymer, ha en genomtänkt placering samt genom att välja energisnåla tekniska system. Med rätt utformning och placering kan värme från solen tas tillvara eller avskärmas för att hushålla med uppvärmnings- och kylinsatser. Goda förutsättningar för att utvinna solenergi i fasader och på tak kan också skapas. Tekniska anordningar, till exempel solceller, ska vara med som en medveten förutsättning vid gestaltandet av byggnaden eller platsen.

Detta är frågor som Enköpings kommun gärna arbetar vidare med i samarbete med fastighetsägare och exploatörer.

Avfall

Ett smart avfallssystem ska finnas i Stationsstaden. Det handlar om att avfallssystemet ska vara lättanvänt vilket i sin tur leder till bättre sorteringskvalitet och färre transporter.

Utöver traditionell avfallshantering välkomnas även att man testar andra tekniker som främjar att kretsloppet sluts i Stationsstaden. För sortering av hushållsavfall finns det olika alternativ, det mest lämpliga systemet för området ska väljas. För övrigt avfall kan en återvinningsstation vara ett alternativ. Tillgängligheten till denna är viktig.

Del 5

GENOMFÖRANDE

SUCCESSIV OMVANDLING

ANSVARSFÖRDELNING OCH EXPLOATERINGSPRINCIPER

MARKÄGORFÖRHÅLLANDEN OCH FASTIGHETSÄRÄTTSLIGA FRÅGOR

GENOMFÖRANDE AV MYRANS HÅLLBARHETSPROGRAM

ETAPPUTBYGGNAD



Stationsstaden - ett långsiktigt projekt

Omvandlingen från industriområde till Stationsstaden med bostäder och arbetsplatser kommer att ske i etapper och under en period på ca 15–20 år. Det 14 hektar stora programområdet kan fullt utbyggt innehålla ca 1200 bostäder, en förskola och omkring 40 000 kvm kontor, service och handel. För att åstadkomma detta behövs långsiktiga strategier för genomförandet.

Området kommer att detaljplaneras genom ett flertal nya detaljplaner och utbyggnaden ske i flera olika projekt. Inom området föreslås 120 000 kvm kvartersmark och 30 000 kvm allmän platsmark. Enköpings kommun ansvarar för de åtgärder som ska genomföras på allmän plats, så som huvudgator, gång- och cykelvägar, torg och parker. För åtgärder på kvartersmark, så som bostäder, kontor, kommersiella lokaler och parkering ansvarar respektive fastighetsägare. I de kommande detaljplanerna kommer ytor för allmän plats och kvartersmark att regleras juridiskt. Kommunen ansvarar för projektering och byggnation av allmän plats och fastighetsägarna bidrar i sin tur med finansiering till genomförandet.

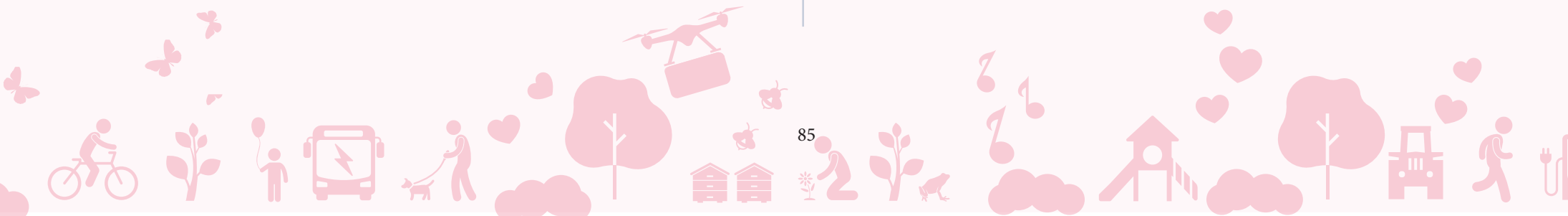
För att genomföra omvandlingen från verksamhetsområde till visionen om Stationsstaden krävs samverkan mellan såväl fastighetsägare inom området som mellan kommunen och fastighetsägarna. Samverkan krävs kring genomförandefrågor, hänsyn till befintliga verksamheter, gemensamma parkeringslösningar, dagvattenhantering, sanering av förorenad mark etc.

Successiv omvandling

I befintlig bebyggelse, som ännu inte ska omvandlas, kommer nuvarande verksamhet fortsätta bedrivas. Parallellt med det kommer omgivande allmän plats och kvartersmark att byggas ut. Det innebär att det under byggperioden kommer att uppstå störningar från rivning, byggnation och byggtransporter.

Byggperioden kan komma att medföra begränsad framkomlighet för fordonstrafik inom området. Vid planering av utbyggnaden ska därför angöring till befintliga verksamheter beaktas och tas särskild hänsyn till.

I ett långsiktigt projekt som Stationsstaden är kommunikation viktigt. Både till de befintliga verksamheterna inom området men också till den stora målgrupp som passerar och nyttjar området idag. Kommunikation kommer behövas inför och under utbyggnaden för att informera om vad som byggs och vilka störningar som kan uppstå. Men det är också viktigt att kontinuerligt informera om vad slutresultatet ska bli.



För att inte området ska upplevas som en byggarbetsplats under lång tid så behöver det bjudas aktiviteter och målpunkter tidigt i omvandlingen. Det nya torget och gångfartsområdena på allmän plats föreslås därför färdigställas i de första etapperna. Som ett komplement kan även tillfälliga installationer, utställningar och aktiviteter locka besökare och bli en del i kommunikationen kring Stationsstaden.



Pop-up-park i stadsutvecklingsområdet Mälarporten i Västerås.

Västerås stad

Marit Sihm Kvenangen

Ansvarsfördelning och exploateringsprinciper

Ett föravtal till exploateringsavtal ska upprättas mellan kommunen och fastighetsägare inom programområdet för reglering av ansvars- och kostnadsfördelning för utredningar och genomförande. Föravtalet ligger till grund för exploateringsavtal där genomförandefrågor regleras mer i detalj. Exploateringsavtal tas fram i samband med varje detaljplaneprocess. Principen för genomförande av allmän platsmark är att kostnader för allmän plats inom området ska fördelas mellan exploatörer/fastighetsägare som har nytta av den.

Planprogrammet har finansierats genom planavtal mellan kommunens planmyndighet och fastighetsägare, samt genom föravtal. Planavtal kommer också att tecknas för respektive detaljplan.

Markägarförhållanden och fastighetsrättsliga frågor

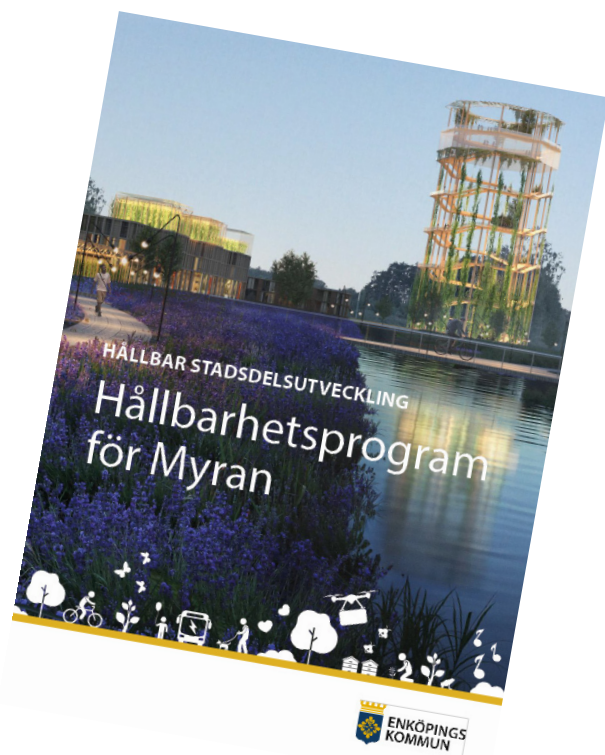
Marken inom programområdet ägs idag av privata fastighetsägare, kommunen och Trafikverket. Fastighetsbildning och fastighetsregleringar som är erforderliga för genomförande av detaljplaner kommer att regleras i exploateringsavtal för respektive detaljplan.

Genomförande av Myrans hållbarhetsprogram

Omvandlingen av området ska utgå ifrån vision, mål och strategier som tagits fram inom ramarna för Hållbarhetsprogram för Myran. Hållbarhetsprogrammets åtgärder och stadsbyggnadsprinciper ska implementeras i respektive projekt. Det innebär att fastighetsägare och kommunen behöver bryta ned de delar av Hållbarhetsprogrammet som är

applicerbara på respektive projekt och beskriva hur de avser att bidra till den totala måluppfyllelsen och samverkansprocessen.

Dessa handlingsplaner ska tas fram under detaljplaneprocess och redovisas för programledningen för Myran, som kvalitetssäkrar innehållet.



Etapputbyggnad

Etapputbyggnaden är föreslagen utifrån fastighetsägarnas intentioner och kommunens beslut om detaljplaneläggning. I det fortsatta arbetet kommer kommunen och fastighetsägare/exploatörer konkretisera utbyggnadsplaneringen. Planprogrammets totala utbyggnad beräknas ske under en period om ca 15–20 år.

Utbyggnad och iordningsställande av allmän platsmark bör samordnas i tid med den nya bebyggelsestrukturen. Finplanering av gatumark kan exempelvis ske närmare inflyttning eller efter inflyttning, när byggtrafiken minskat. Höjdsättning och utformning av kvartersmark mot omkringliggande allmän platsmark ska vid behov regleras i detaljplan och exploateringsavtal.

Nedan redovisas en föreslagen etappindelning. Observera att de angivna årtalen är ungefärliga och pekar på när etapperna bedöms initieras, inte nödvändigtvis dess färdigställande. Det är alltid fastighetsägaren som äger initiativet och beslutet att påbörja arbetet med en ny detaljplan. Observera också att uppskattad BTA kan komma att korrigeras både uppåt och nedåt i kommande detaljplanearbete beroende på hur väl lokaliserings- och utformningsprinciper i detta planprogram uppfylls.

Etapp 1 (2025-2030)

Kvartersmark

Kvarter A, B, C ägs av privat fastighetsägare. Planförslaget inrymmer cirka 24 000 kvm BTA bostäder samt cirka 2 500 kvm BTA kontor och handel.

Etapp 1

Allmän plats

Huvudgator

Torg

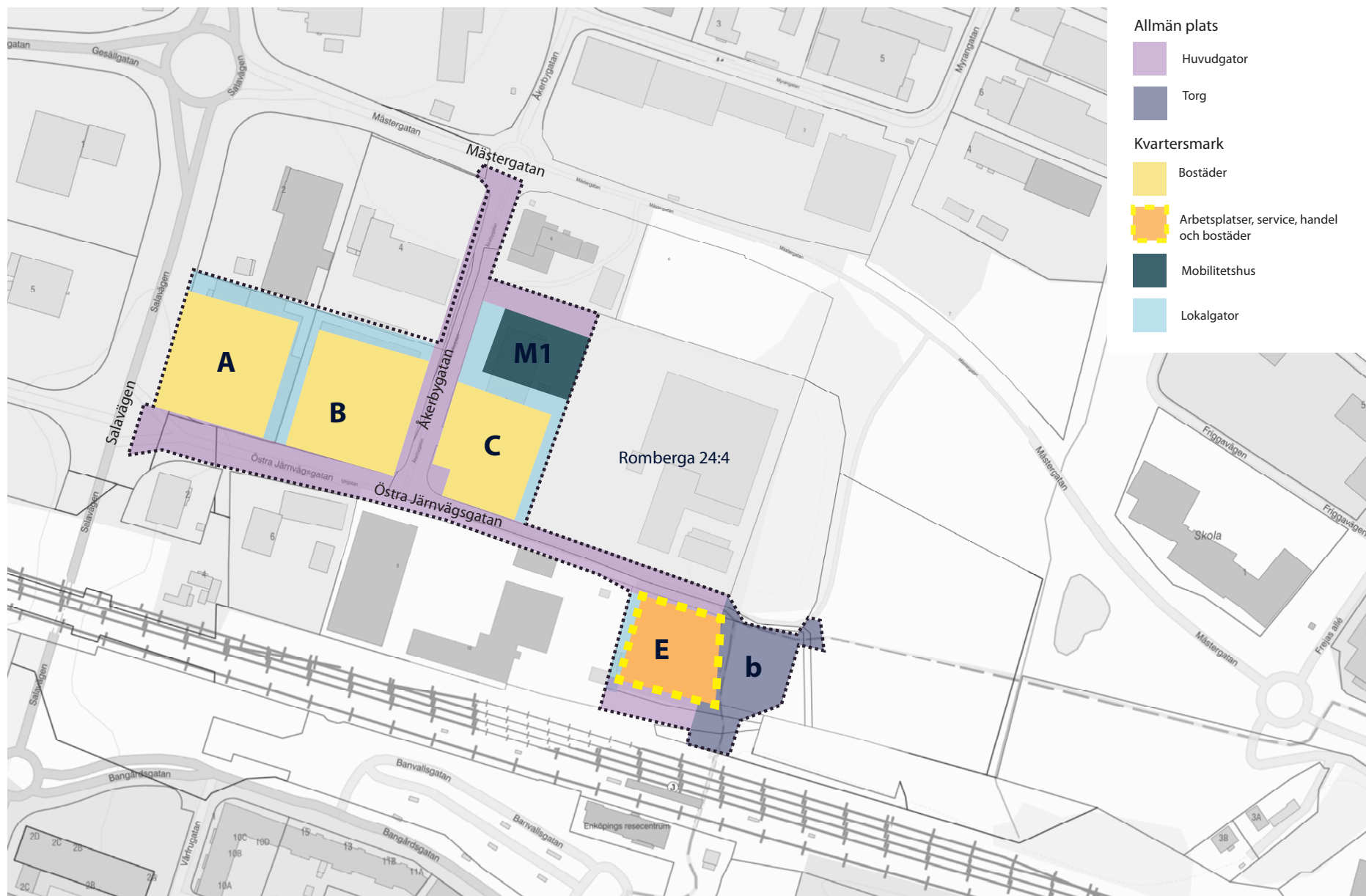
Kvartersmark

Bostäder

Arbetsplatser, service, handel
och bostäder

Mobilitetshus

Lokalgator



Karta 25. Karta över etapp 1 av Stationsstadens omvandling.

Kvarteren består idag av befintliga verksamhetslokaler. Byggnaderna ska rivas och marken eventuellt saneras beroende på resultat från markundersökning.

Samma fastighetsägare äger även kvarter **M1** där ett **mobilitetshus** planeras försörja kvarter A, B, C och E med bilparkering för boende och anställda. Mobilitetshuset ska förutom bilparkering innehålla delningstjänster som bilpool, cykelpool, varuleveransskåp osv. Mobilitetshuset kommer byggas i samband med utbyggnaden av kvarter A-C. Privat aktör kommer bygga, äga och drifva mobilitetshuset.

Eftersom mobilitetshuset är avsett att försörja kvarter A, B, C och E som ägs av olika fastighetsägare, krävs samordning mellan dessa. För varje bygglovsprövning måste sökande kunna visa att parkeringsfunktionen säkerställs.

Kvarter E Entréhuset ägs av en privat fastighetsägare och planförslaget inrymmer cirka 6 000 kvm BTA kontor och handel samt cirka 9 000 kvm BTA bostäder.

På fastigheten föreslås att en märkesbyggnad uppförs som med funktion och gestaltning ska bidra till entréfunktionen och bli en symbol för Stationsstaden och den hållbarhetsambition som finns för Myran. Byggnaden kommer innehålla både arbetsplatser, service, handel, utbildning och bostäder.

Fastigheten består idag av befintliga verksamhetslokaler. Innan byggnation startas behöver befintliga byggnader rivas och marken eventuellt saneras beroende på resultat från markundersökning. Höjdsättning och utformning mot torgyta och omkringliggande område kommer regleras i detaljplan och exploateringsavtal.

Marken närmast järnvägen ägs idag av Trafikverket och är planlagt för industriändamål vilket behöver ses över i samband med detaljplanering av kvarter E.

Då byggnadshöjden överskrider 45 meter krävs dispens från försvarsmaktens stoppområde.

Allmän platsmark

Ett **gångfartsområde** planeras för Östra Järnvägsgatan (mellan Salavägen och Entréhuset) och Åkerbygatan (sträckan söder om mobilitetshus M1). Gatorna förelås omvandlas till områdets primära stråk både för rörelse och upplevelser. Fokus i gaturummet kommer ligga på gång- och cykel, grönska och små platsbildningar. Under utbyggnadsplaneringen behöver framkomligheten till befintliga verksamheter i området beaktas särskilt. För att få till bredden på 16-19 m krävs fastighetsreglering av alla fastigheter utmed sträckan.

Rekommendationen i den fördjupade trafikutredningen som tagits fram under programarbetet är att genomföra gatuombyggnader och gångfartsområden redan i etapp 1. Genom att sätta gatustrukturen och tilltänkt reglering i ett tidigt skede så kan en viss andel genomfartstrafik förhindras.

Bedömningen i ovannämnda utredning, är att gatorna kapacitetsmässigt kommer klara trafiken med god marginal.

Enkelriktad reglering kan med fördel tillämpas i ett tidigt skede. Regleringens placering möjliggör korttidsangöring inne på området (i anslutning till bostäderna) med enkelheten att köra runt kvarteret och parkera i mobilitetshuset. Regleringen bedöms få en positiv effekt i området då önskad trafik kan hållas låg. I kombination med gatornas nya utformning så

kommer bilar få en underordnad roll och därmed blir det inte lika attraktivt att bara passera igenom.

Framför gångtunnelns norra mynning och i anslutning till den nya bebyggelsen inom kvarter E föreslås ett **nytt torg (b)**.

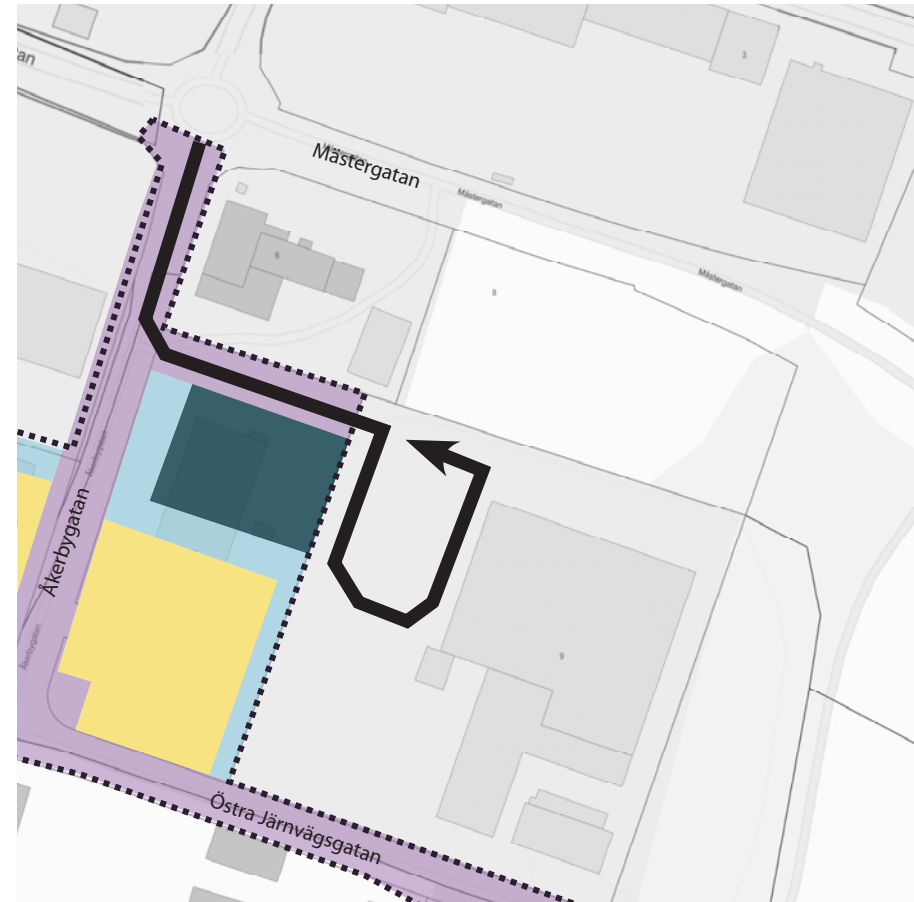
Enköpings kommun äger den största delen av det föreslagna torget som är planlagt som parkering. Gällande detaljplan har genomförandetid till 2030.

Gångtunneln och marken närmast den ägs av Trafikverket och är planlagt som järnvägsändamål. För att möjliggöra ett nytt torg och eventuella trygghets- och trivselhöjande åtgärder i gångtunneln krävs ett samverkansprojekt med Trafikverket.

Anpassning av godstrafik till Romberga 24:4

För att avlasta Östra järnvägs-gatan ytterligare i etapp 1 så föreslås verksamheten på Romberga 24:4 få en egen in/utfart. Det möjliggörs genom en förlängning av mobilitetshusets infartsväg in på fastigheten samt iordningställande av vändplan och viss justering av inhägnad. Verksamhetens godstransporter kan då angöra fastigheten utan att behöva passera igenom de centrala delarna av byggområdet och senare gångfartsområdet. Det är positivt både för verksamheten och upplevelsen i gångfartsområdet. Lösningen är framtagen och förankrad med fastighetsägaren. I den fortsatta planeringen och projekteringen behöver höjdsättningen av denna in/utfart studeras vidare. Lösningen ska finansieras inom etapp 1 och inte belasta fastighetsägaren till Romberga 24:4.

Angöring med personbil till övriga delar av fastigheten bedöms fortsatt kunna ske via Östra Järnvägs-gatan, då det inte rör sig om stora trafikflöden.



Karta 26. Schematisk karta över ny in- och utfart för gods inom Fastigheten Romberga 24:4. Lösningen behöver i ordningsställas i samband med etapp 1 för att avlasta Åkerbygatan och Östra Järnvägs-gatan från lastbilstransporter.

Etapp 2 (2030-2035)

Efterföljande etapper kan på sikt omvandlas utifrån fastighetsägarnas intentioner och vidare diskussioner med kommunen. Beroende på när i tid de olika fastighetsägarna vill inleda detaljplanearbetet så kan fler fastigheter hanteras i samma detaljplan. Av den anledningen redovisas fastigheterna utan tidskronologisk ordning nedan.

Kvartersmark

Kvarteret D består idag av verksamhetslokaler inom sällanköpshandel och lager samt hårdgjorda ytor för parkering och godshantering. På sikt kan verksamheten omlokaliseras och ersättas med cirka 9000 kvm BTA bostäder och cirka 500 kvm BTA kontor och handel.

Eftersom tomten ligger i utkanten av planområdet, med direkt anslutning till Mästergatan, finns det få beroenden till befintliga verksamheter i området vid en byggnation. Som idag föreslås angöring direkt från Mästergatan och att parkering löses inom egen fastighet.

Den övergripande riskutredningen som tagits fram i arbetet med detta planprogram rekommenderar ett skyddsavstånd till drivmedelsanläggningen om minst 50 meter. Ska bostäder planläggas närmre än det avståndet krävs en fördjupad riskutredning som pekar på hur detta ska säkerställas på ett tillfredsställande sätt. Om så är fallet skulle ytterligare 1000 kvm BTA kunna möjliggöras.

Kvarteret 1-3 och M3 består idag av verksamhetslokaler inom tillverkningsindustri. På sikt kan lokalerna rivas och ersättas med cirka 20 000 kvm BTA bostäder och cirka 700 kvm BTA kontor och handel.

Vid en omvandling föreslås parkering för boende och anställda lösas i ett samlat mobilitetshus, M3. Mobilitetshuset ska förutom bilparkering innehålla bilpool, cykelpool, varuleveransskåp osv. Vid detaljplanering behöver placering av mobilitetshus utredas vidare och anpassning göras till mobilitetshus M1.

Kvarteret 5 består idag av verksamhetslokaler inom sällanköpshandel samt hårdgjorda ytor för parkering och godshantering. På sikt kan lokalerna rivas och ersättas med cirka 6 000 kvm BTA bostäder och cirka 500 BTA kvm kontor/handel.

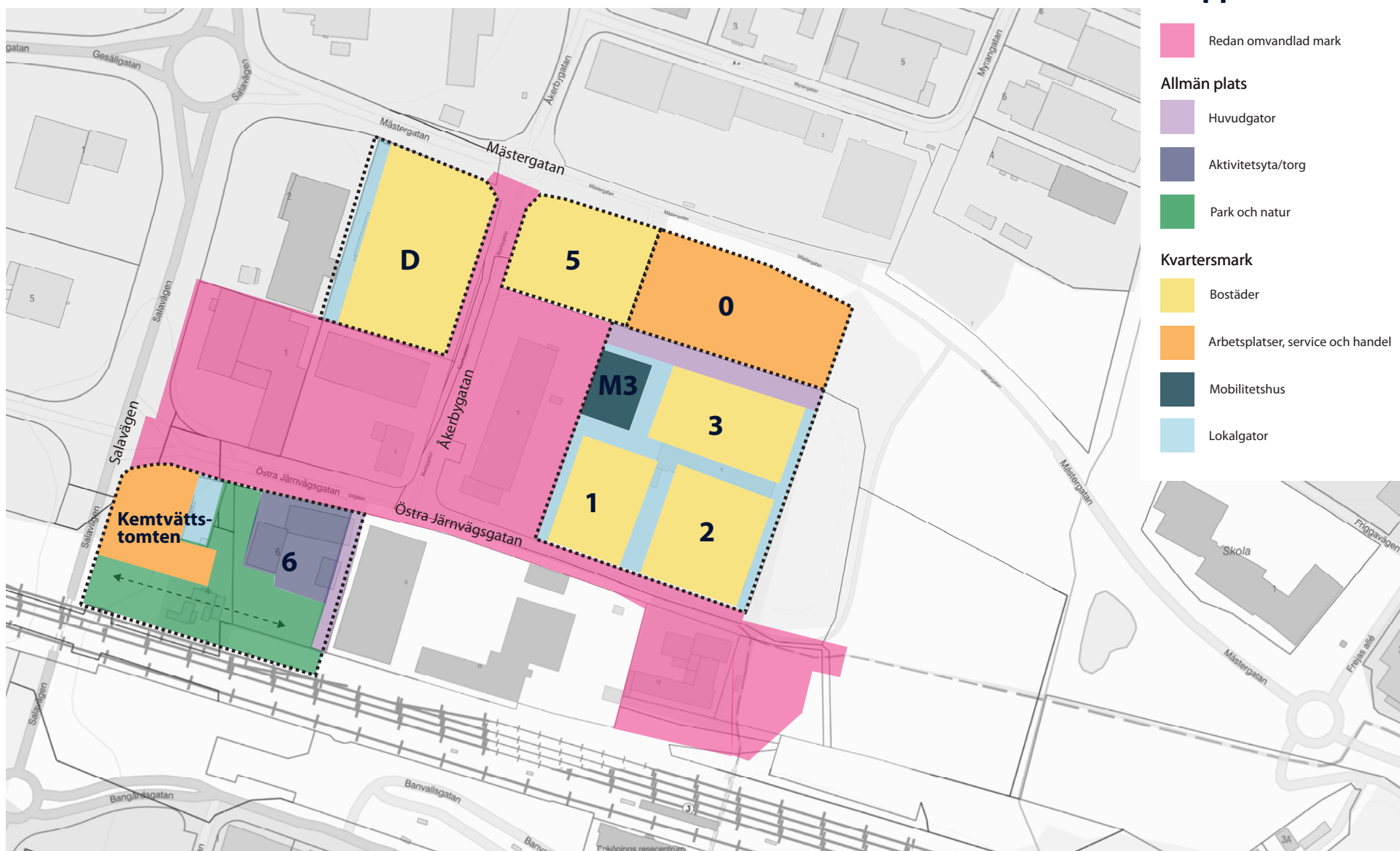
Fastigheten har idag angöring direkt från Mästergatan, en lösning som behöver studeras närmare och eventuellt samordnas med grannkvarteret 0 vid kommande detaljplaneläggning.

Kvarteret 0 består idag av uppvuxen grönska. Under 2023 har fastighetsägaren beviljats bygglov för en ny verksamhets-, kontors- och handelsbyggnad. Bygget har dock ännu inte påbörjats. Eftersom tomten ligger i utkanten av planområdet, med direkt anslutning till Mästergatan, finns det få beroenden till planområdet. På sikt har fastighetsägaren en ambition om att bygga på huset med fler våningar. För det krävs en ny detaljplan.

Kemtvättstomten ägs av Enköpings kommun och var tidigare plats för en kemtvätsverksamhet som förorenade området kraftigt. Tomten har sanerats under 2024. Efter genomfört kontrollprogram kan marken nyttjas igen. Marken mellan kemtvättstomten och spårområdet ägs idag av Trafikverket. Kommunen utreder möjlighet att förvärva marken. På fastigheten föreslås cirka 6 600 kvm BTA kontor och handel.

Ettapp 2

- Redan omvandlad mark
- Allmän plats**
 - Huvudgator
 - Aktivitetsyta/torg
 - Park och natur
- Kvartersmark**
 - Bostäder
 - Arbetsplatser, service och handel
 - Mobilitetshus
 - Lokalgator



Karta 27. Karta över ettapp 2 av Stationsstadens omvandling.

Allmän plats

Kvarter 6 ägs av en privat fastighetsägare och föreslås omvandlas till en mötesplats för stadsdelen. Kvarteret innehåller en magasinsbyggnad med karaktäristiskt utformning och omgivning med stora uppvuxna lindar. Denna miljö är en stor tillgång till området och ska bevaras.

Etapp 3 (Efter 2035)

I den sista etappen ingår pendlarparkeringen. En exploatering av pendlarparkeringen kommer vara en viktig del i omvandlingen till Stationsstaden. Marken ligger precis intill järnvägsstationen och har därmed bästa möjliga förutsättningar till kollektivtrafik. Frågor som behöver studeras vidare är framförallt kopplade till ekonomi och genomförbarhet.

I arbetet med planprogrammet har lösningar på ett samlat parkeringshus med mobilitetstjänster studerats. Ett mobilitetshus som kan försörja parkering för både pendlare, boende och arbetsplatser inom Stationsstaden – samtidigt som mark frigörs och byggrätter möjliggörs.

En viktig genomförandefråga i etapp 3 är hur pendlarparkering ska säkerställas under utbyggnadsfasen av den nya parkeringsanläggningen. Av den anledningen ligger kvarteren Y, Z, X och förskolan i samma etapp. Det finns redan idag en överkapacitet av parkeringsplatser och skulle även den obebyggda fastigheten X iordningställas för temporär parkering så finns gott om yta för att lösa pendlarparkering under byggskedet.

Kvartersmark

Kvarter YZ består idag av pendlarparkering med cirka 330 platser. På sikt skulle parkeringsfunktionen kunna samordnas med kontor, handel och eventuellt bostäder. Detta genom att parkering anordnas i fler våningar med

parkeringsdäck istället för som idag med markparkering. På det sättet friställs mark som kan bebyggas med ett flertal olika byggnader.

Parkeringsdelen av kvarteret ska innehålla bilparkering för kommunens pendlare samt boende och anställda i den tillkommande bebyggelsen inom kvarter XYZ. Parkeringsdäcken ska rymma plats för bilpool och kompletteras med mobilitetsfunktioner till exempel cykelpool, varuleveransskåp osv.

Kommunen ska äga och drifta mobilitetshuset för att styra avgiftsreglering och ha rådighet över pendlarparkeringen som är en viktig funktion för kommunens invånare. Ev kan ett parkeringsbolag bildas för ägande och drift.

Kvarter X ägs av Enköpings kommun och innehåller cirka 8 000 kvm BTA bostäder och cirka 500 kvm BTA kontor och handel i planprogramsförslaget.

Fastigheten är idag oexploaterad och har tidigare använts som soptipp. Markundersökningar kommer krävas för att ge svar på vilka saneringsåtgärder som behövs.

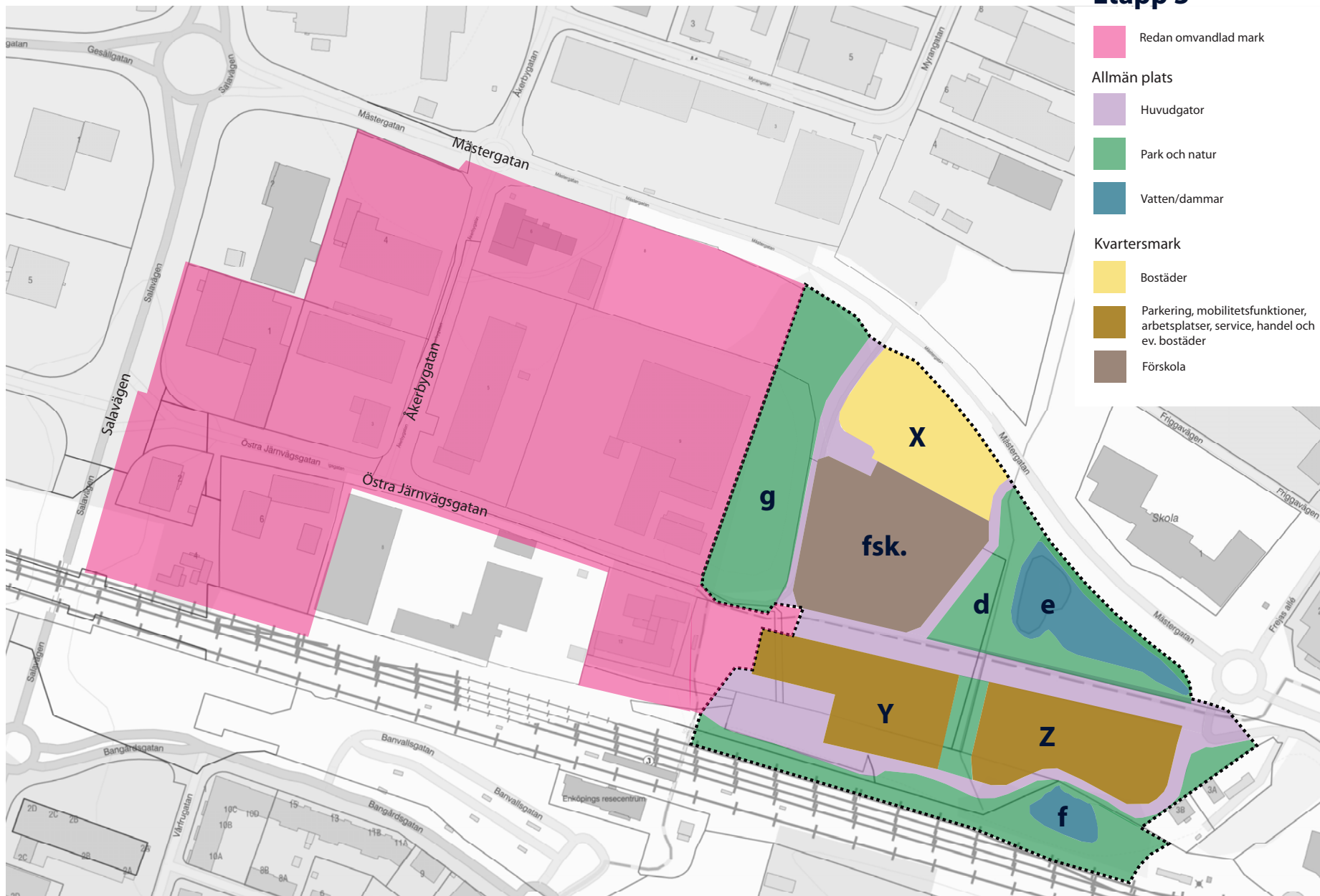
Eftersom tomten ligger i utkanten av planområdet, med direkt anslutning till Mästergatan, finns det få beroenden till befintliga verksamheter i området vid en byggnation. Parkering ska lösas i den nya parkeringsanläggningen inom kvarter YZ.

Tomten som pekas ut som förskola ägs av Enköpings kommun.

Planförslaget möjliggör en förskola med en tomt på ca 7000 kvm vilket krävs för att säkeställa en kvalitativ gårdsmiljö. Markundersökningar kommer krävas för att ge svar på vilka saneringsåtgärder som behövs.

Etapp 3

- Redan omvandlad mark
- Allmän plats
 - Huvudgator
 - Park och natur
 - Vatten/dammar
- Kvartersmark
 - Bostäder
 - Parkering, mobilitetsfunktioner, arbetsplatser, service, handel och ev. bostäder
 - Förskola



Karta 28. Karta över etapp 3 av Stationsstadens omvandling.

Allmän plats

Område d består idag av ett gång- och cykelstråk. I och med planeringen och byggnationen av förskolan kan cykelvägens sträckning ses över. Planförslaget innebär att gång- och cykelvägen delvis flyttas till att löpa parallellt med förskoletomten och att den triangelformade ytan mellan gång- och cykelvägen och diket omvandlas till en park.



Kommunens bild
Isabell Eklund

Område e består av den befintliga miljön omkring dagvattendammen föreslås rustas upp. Både funktionsmässigt och upplevelsemässigt. En dagvatten/kapacitetsutredning behöver konkretisera hur. Den nya parken ska ha möjlighet att ansluta sig till diket när gång- och cykelvägen flyttas västerut mot förskoletomt. Då blir det möjligt att med en ny gestaltning av diket västra kant inkluderas vatten i parkmiljö och därmed även förbättra dess förmåga att ta hand om dagvatten. Med detta kan skapas en både attraktiv och funktionell parkmiljö.

Område f skulle med fördel kunna tillgängliggöras med gångvägar, spänger och viloplatser i samband med att kvarter YZ iordningställs. Trafikverket äger marken och utifrån platsens potential för den nya stadsdelen är det motiverat att kommunen försöker förvärva, alternativt arrendera, marken från Trafikverket.

Skogområdet g utgör en potential för hela Myranområdets gröna upplevelsevärden. Med ökade skötselinsatser och anläggande av stigar kan platsen erbjuda rekreativa värden för Myrans framtida boende och verksamma. Platsen har med sitt läge stora möjligheter att kopplas samman med intilliggande gröna strukturer och platser. När platsen utvecklas är det viktigt att man ser till att bibehålla skogens lägivande funktion, som är väsentlig för Förbiparkens insektsliv och att hindra rörelsestråk över den känsliga sandslänten i Förbiparken.

Del 6

KONSEKVENSER OCH EFFEKTER

MÅLUPPFYLLELSE HÅLLBARHETSPROGRAM

BARNKONSEKVENSER

MÅLUPPFYLLELSE REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI



Vi skapar en omsorgsfullt gestaltad livsmiljö där människor trivs

Hanteras i detta planprogram

Hanteras i kommande skeden

Tydlig karaktär 1.1.1 Stadsbyggnadsprinciperna för arkitektonisk kvalitet ska följas.	För att skapa en tydlig karaktär har områdets särprägel och bärande egenskaper definierats, vilka har legat till grund för föreslagen bebyggelsestruktur, skala, volymer, gestaltning och dess placering samt förhållande till omgivningen och naturen. Historiska och karaktäristiska byggnader har fått en framträdande roll i planförslaget, särskild omsorg har lagts på siktlinjer och fondmotiv. De stadsbyggnadsprinciper som utgår ifrån gestaltad livsmiljö samt offentlig konst och kulturarv finns återgivna i planförslaget och ska ligga till grund för kommande planering, projektering och genomförande.	Detaljpaneläggning Planprogrammets avvägningar kring struktur, skala, placering, avstånd och volymer ska fastläs i plankarta i enlighet med stadsbyggnadsprinciper. Exempel är varsamhetsbestämmelser, placering av bebyggelse för att säkerställa siktlinjer, byggnadshöjder, dimensionering av förgårdsmark m.m. Projektering Det behöver tas fram en genomarbetad och gemensam gestaltningssidé för de offentliga rummen. Gärna med tema som anspelar både på platsen och Enköpings stad. Gestaltningssprogram för den byggda miljön inom kvarteren kommer också krävas för att målen ska nås.
Nära till allt 1.2.1 Stadsbyggnadsprinciperna för arkitektonisk kvalitet ska följas.	Planförslaget fokuserar tydligt på att skapa förutsättningar för fler att arbeta och bo i ett mycket kollektivtrafknära område. Tyngdpunkten ligger på hållbara färdmedel och med ett gott utbud inom och i närområdet har man nära till det man behöver. Inom ramen av programmet har markanvändningar och lämplig bebyggelsestruktur utretts och föreslagits med avsikt att integrera och väva samman bostäder och arbetsplatser på ett optimalt sätt. De kopplas samman med hjälp av ett nätverk av mötesplatser och allmänna gång- och cykelvägar respektive gåfartsgator. Med närhet och koncentration av olika funktioner inom stadsdelen främjas en hållbar livsstil.	Detaljpaneläggning Önskvärd blandning av olika funktioner så som bostäder, kontor och handel inklusive allmänna platser av olika slag ska säkerställas i kommande detaljplaner med planbestämmelser som möjliggör en sådan variation i markanvändningen. Gator, mötesplatser och grönytor liksom parkering ska dimensioneras utifrån beräknad efterfrågan, styrdokument och i enlighet med planprogrammet. Projektering I projektering och utförande av främst allmänna platser ska de föreslagna trafikfunktionerna och parkeringslösningar säkerställas i en praktisk, användbar och tilltalande form.
Överbrygga barriärer 1.3.1 Minska barriärer t.ex. genom att göra tunneln vid resecentrum och viadukten där järnvägen korsar Salavägen attraktivare och tryggare. 1.3.2 Vi öppnar upp strukturen österut mot Älvdansen och västerut mot Romberga genom att skapa fler och attraktivare stråk mellan områdena.	Med planprogramsförslaget omvandlas ett otillgängligt och otrött område till en blandad stadsmiljö med nya mötesplatser och stråk. Med detta skapas förutsättningar för möten, gemensamma aktiviteter, viktiga för att minska den psykiska barriäreffekter och för att skapa en varierad och hållbar social struktur. Planförslaget hanterar den befintliga tunneln under järnvägen, vilken föreslås rustas för att öka tryggheten. (En idé finns om en ny passage över järnvägen och med koppling till perrongen föreslås på längre sikt vilket skulle minska barriären från järnvägen än mer.)	Detaljpaneläggning I kommande detaljplaner ska ett sammanhållet nätverk av allmänna platser fastställas i markanvändningen för att motverka barriäreffekter. Exempel är nya torg, parker samt allmänna gator och gång- och cykelvägar. Utöver detta kommer kvartersgator och kvartersstruktur regleras med avsikt att främja rörelse till och från samt mellan olika kvarter. Samverkan För att rusta tunneln vid stationen krävs samverkan med Trafikverket. Om en ny bro ska byggas på längre sikt behövs både finansiering och nära samarbete med Trafikverket.

Vi skapar en omsorgsfullt gestaltad livsmiljö där människor trivs

Hanteras i detta planprogram

Hanteras i kommande skeden

Utveckla målpunkter 1.4.1 Existerande målpunkter tas tillvara och ges möjlighet att utvecklas. Vi ska komplettera med nya aktiviteter och platser där olika målgrupper kan mötas. 1.4.2. Skapa nya målpunkter som ger anledning till att besöka stadsdelen. 1.4.3 Skapa förutsättningar för föreningar att etablera sig i området. 1.4.4 Multifunktionella taklandskap som möjliggör odling, energiproduktion, ekosystemtjänster och social samvaro. 1.4.5 Vi skapar platser för rekreation och spontanidrott i området. 1.4.6. Ny destination och mötesplats vid Magasinet och kemptvättstomten. 1.4.7 - 1.4.8 är ej aktuella då de rör norra Myran. 1.4.9 Ett entrétorg byggs norr om järnvägstunneln.	Många nya målpunkter och stråk föreslås i planprogrammet: nytt torg norr om gångtunneln, parkmiljö vid dagvattendammen, mötesplats vid magasinet, förskola och gåfartsområdet längs Östra Järnvägsgränd. Till detta kommer även kommersiella mötesplatser som möjliggörs inom de olika kvarteren. Fokus har varit att hitta en bra spridning i området, koppla samman platser samt att med olika innehåll kunna attrahera olika grupper.	Detaljplanläggning De utpekade nya platserna ska säkerställas i kommande detaljplaner med lokalisering på plankarta och tillräckliga dimensioner för att kunna genomföras i enlighet med detta planprogram. Avtal Alla aktörer i området ska bidra till dess förverkligande. Kommunen ska i avtal med exploatörer, utifrån exploateringsprinciper, ekonomiskt säkerställa genomförandet av de allmännyttiga mötesplatserna. Projektering Det är viktigt att de offentliga rummen och de bebyggda miljön får en gestaltning som skapar karaktär i området och riktar sig till olika målgrupper.
God förvaltning över tid 1.5.1 Återbruk av material både ur ett hållbart, ekonomiskt och konstnärligt perspektiv, till exempel byggmaterial, men även skyltar, objekt, bilder, maskindelar etc. 1.5.2 Skapa möjlighet för invånarna att ta hand om sin del av området, tex genom grönska på alla nivåer och mötesplatser för grannskapet.	Det finns goda förutsättningar för att området ska uppfattas som attraktivt då i stort sett alla fastighetsägare önskar omvandla sina fastigheter under de kommande 15 åren. När området står färdigt finns goda förutsättningar för ett lokalt engagemang att växa fram. Planprogrammet lyfter dock vikten av att området även är attraktivt/tryggt under byggnationsskedet.	Innan byggnation startar Ett förslag för hur området kan aktiveras med tillfälliga mötesplatser under byggnationssteget ska tas fram i samarbete mellan kommunen och exploatörerna. Under byggnation Utöver tillfälliga mötesplatser är det viktigt att området upplevs som tryggt när de första kvarteren börjar bebyggas. Här krävs ett samarbete mellan kommunen och exploatörer kring till exempel framkomlighet, belysning och informationsmaterial på plats.
Tryggt och säkert 1.6.1 Komplettera med bostäder där förutsättningar finns för att skapa en mänsklig närvaro över hela dygnet. 1.6.2 Vi ska säkerställa trygghet och attraktivitet även under byggtiden. 1.6.3 Vi använder teknik som bevakar och slår larm vid offentliga och allmänna platser.	Planprogrammet bidrar positivt till trygghet och säkerhet då till exempel bostäder, offentliga rum och utåtriktade verksamheter kommer göra att området befolkas dygnet runt. Det kommer bli attraktivare att röra sig genom området vilket kommer skapa större flöden av människor. Den öde och stänga karaktären som finns idag kommer ersättas med en levande stadsmiljö.	Detaljplanläggning I kommande detaljplaner ska planprogrammets bebyggelsestruktur, stråk och platser, entrélägen, och uppglasning av bottenvåningar fastställas på plankarta med lämpliga planbestämmelser. Allmänna platser, placering av byggnader i förhållande till gaturum och tillåtna byggnadshöjder ska dimensioneras i enlighet med planprogram samt utifrån behov av överskådlighet i offentligt rum samt skuggning respektive ljusinsläpp. BoTryggt 2030 kan fungera som ett stöd. Projektering När kvarter, byggnader och offentliga platser projekteras kan BoTryggt 2030 användas som stöd.

Vi tar fram klimatsmarta och attraktiva lösningar för mobilitet och transport

Hanteras i detta planprogram

Hanteras i kommande skeden

Beteendeförändringar och mobilitetstjänster

- 2.1.1 Etablera micromobilitetstjänster i Myran.
- 2.1.2 Etablera cykelpool (elcyklar, lådcyklar, lånecyklar) i Myran
- 2.1.3 Främja etablering av bilpool i bästa läge.
- 2.1.4 Vi bygger med flexibla och lägre P-tal.
- 2.1.5 God tillgång till leveransskåp.
- 2.1.6 Vi använder styrmedel för parkering för att minska bilanvändning.
- 2.1.7 Samordna kommunens egna fordon med bilpool.

Planprogrammet föreslår tre mobilitetshus för bil- och cykelparkering. Utöver parkering kan husen innehålla mobilitetstjänster som bilpool, cykelpool, mikromobilitet, leveransskåp m.m. Runt resecentrum föreslås nya cykelgarage, hämta/lämna zoner och förbättrade entréer till kollektivtrafiken.

Detaljplanläggning

I kommande detaljplaner ska läge och utrymme säkerställas för de utpekade mobilitetshusen samt att resandefunktionerna runt stationen fortsatt ges hög prioritet.

Avtal

Implementering av mobilitetstjänster som anges i parkeringsnormen (som är en förutsättning för reducerat P-tal) ska säkerställas med exploateringsavtal. Avtalet ska träffas mellan kommunen och exploaterer som ett villkor för att detaljplanen ska kunna antas.

Projektering

I projekteringen av nya miljöer kring stationen ska enkelhet för hållbara transporter vara överordnad för att skapa bra förutsättningar för beteendeförändringar.

Lätt att leva utan egen bil

- 2.2.1 Utvecklad kollektivtrafik med fler och tätare turer samt anropsstyrd för att möjliggöra resandet även senare på kvällar och helger.
- 2.2.2 Utveckla fler möjligheter till hemleveranser.

I arbetet med planprogrammet har ett färdfördelningsmål för området tagits fram. Det innebär att 70% av resorna till och från området ska ske med kollektivtrafik, gång eller cykel. Planförslaget har sedan utformats och dimensionerats utifrån denna fördelning. En fördjupad trafikutredning har kvalitetssäkrat att planprogrammet går i linje med målet 70%-målet.

Detaljplanläggning

Beslutat P-tal för respektive funktion och ändamål ska användas i planläggningen som underlag. Möjlighet till reduktion ges till de fastighetsägare som uppfyller kraven som anges i kommunens parkeringsnorm.

Avtal

Implementering av mobilitetstjänster ska säkerställas med exploateringsavtal.

Attraktiva och inbjudande trafikmiljöer

- 2.3.1 Framkomlighet för motorfordon i det småskaliga vägnätet begränsas genom att minska hastigheter för biltrafik.
- 2.3.2 Utveckla gåfartsområden.
- 2.3.3 Planera och bygg efter prioriteringsordningen i trafikstrategin.

I planprogrammet separeras de huvudsakliga bilvägarna från övriga trafikslag genom att parkering ordnas i områdets ytterkanter eller i gemensamma mobilitetshus. Övriga, och därmed majoriteten av, gator inom området utformas som gåfartsområden där biltrafik för angöring och handikapparkering sker på gåendes villkor. Östra Järnvägsgatan blir områdets huvudstråk för gående och cyklister och gatan ska utformas för fler funktioner, till exempel sittplatser, öppna dagvattenlöningar, grönska m.m.

Detaljplanläggning

I kommande detaljplaner ska de olika gatorna dimensioneras i enlighet med detta planprogram. Parkeringsfunktion ska säkerställas i områdets ytterkanter eller i samlade mobilitetshus med hjälp av planbestämmelser som reglerar en sådan markanvändning. Som vägledning inför kommande projektering ska funktioner och effekter som bör uppnås för olika trafikmiljöer (så som torg, gåfartsgata mm) beskrivas och regleras i kommande detaljplaner.

Projektering

När gåfartsområdena projekteras ska både trafikfunktionalitet, ekosystemtjänster och upplevelsevärden säkerställas i enlighet med detaljplaner och planprogram.

Hållbara logistiklösningar

- 2.4.1-2.4.3 är ej aktuella då de rör norra Myran.
- 2.4.4 Fossilfria mindre fordon för leveranser används inom Myran.

I området föreslås främst bostäder och kontor och inte stora transportintensiva verksamheter. Däremot kan varutransporter angöra de fastigheter som behövs då gator dimensioneras för varutransport, utryckningsfordon och sopbilar.

Under byggnation

Befintliga verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas när området byggs. Planprogrammet föreslår logistiklösningar som behöver säkerställas under genomförandet.

Vi bygger en stadsdel där den bebyggda miljön utgör ett system där alla enheter samverkar och skapar den klimatneutrala staden

Hanteras i detta planprogram

Hanteras i kommande skeden

Myran försörjs med lokalt producerad, förnyad, och återvunnen energi. 3.1.1 Utveckla och samverka kring smarta nät/energigemenskap. 3.1.2 Använd klimatvänlig närkyla/fjärrkyla. 3.1.3 Använd klimatvänlig närvärme/fjärrvärme. 3.1.4 Vi främjar innovativa lösningar för energi/elproduktion samt lösningar för lagring av energi. 3.1.5 Vi bygger energieffektiva byggnader/byggnaders energiprestanda (klass A/B) 3.1.6 Byggnadens projekterade energiprestanda redovisas i samråd med Enköpings kommun under bygglovsprocessen.	Då området står inför en total omvandling under en 15-års period så finns goda förutsättningar för exploatörer att skapa gemensamma energilösningar. Taklandskap lyfts fram i planprogrammet och byggnadshöjder studerats för att undvika skuggning på tak som kan nyttjas för solel.	Detaljplanläggning Möjlighet för placering av solceller eller liknande anläggningar regleras inte med plankarta och planbestämmelser utan endast i planbeskrivningen som önskvärd åtgärd samt i vilken utsträckning och på vilka platser de skulle kunna implementeras. Samverkan Frågan om gemensamma energilösningar och lagringsmöjligheter behöver tas vidare under genomförandet.
Från avfall till resurs. 3.2.1 Fastighetsnära leveranser och delningstjänster. 3.2.2 Arbeta aktivt med att förebygga uppkomsten av avfall genom bla återbruk. 3.2.3 Arbeta med att öka återbruk av byggmaterial och därigenom stärkt utbud och ökad efterfrågan. 3.2.4 Designa för återbruk och beakta livcykelperspektivet vid utformning av och materialval av byggnader och anläggningar. 3.2.5 Mängden restavfall ska minska. 3.2.6 Innovativa lösningar för avfallshämtning. 3.2.7 Vi utvecklar arbetssätt för att öka renligheten av avfall.	Då området står inför en total omvandling under en 15-års period så finns goda förutsättningar för exploatörer att nyttja återburkat material och cirkulärt byggande. De olika mobilitetslösningarna ger förutsättningar för delningsekonomi för transporter.	Detaljplanläggning Detaljplanen ska säkerställa att i kvarteren finns nödvändiga utrymmen för miljörum och gatorna är dimensionerade för den tänkta typen av avfallshantering/avfallshämtning. Samverkan Frågan om återbrukat material och cirkulärt byggande behöver hanteras vidare av exploatörer under genomförandet.
Resurseffektiva byggnader med minimal klimatpåverkan. 3.3.1 Ständigt arbeta med att sänka klimatpåverkan. 3.3.2 Använd lösningar för att återbruka grävatten. 3.3.3 Byggnader med varierad funktion. Säkerställ om byggnadens stomtyp och rumsmått är tillräckligt flexibla för att tillåta en varierad användning över tid. 3.3.4 Beakta/använd checklistan ”Resurseffektiv byggnad”	Planprogrammet hanterar inte byggnader och dess klimatpåverkan.	
Resurseffektiva vatten- och avlopssystem. 2.4.1 Skörda regnvatten/spillvatten - utomhus och inomhus. 2.4.2 Tekniska byggnadslösningar för att minimera effekten av skyfall. 2.4.3 Vidta åtgärder för en låg vattenförbrukning/spara på vatten 2.4.4 Utveckla och erbjud ett optimalt VA-system.	I planprogrammet föreslås dagvatten hanteras i öppna lösningar som regnbäddar på tex Östra Järnvägsatan. Både för att skapa upplevelsevärden tillsammans med grönska men också för att rena dagvattnet.	Detaljplanläggning I kommande detaljplaner ska, med lämpliga planbestämmelser på plankartan, säkerställas så att stråk och platser kan nyttjas för dagvattenhantering. Lokalisering och dimensionering ska anpassas utifrån behov och förutsättningar. Projektering Öppna dagvattenlösningar som regnbäddar behöver projekteras så att de både blir tekniskt funktionella och bidrar med upplevelsevärden.
Giftfri livsmiljö. 3.5.1 Använd byggprodukter som inte innehåller farliga ämnen. 3.5.2 För loggbok för material och kemikalier. 3.5.3 Nolltolerans på kopparledning på tappvatten.	Planprogrammet redovisar markföroreningar i området och pekar på behovet av sanering.	Detaljplanläggning Under planprocessen ska nödvändiga markundersökningar genomföras för de platser som har identifierats kunna innehålla föroreningar. Utifrån undersökningarna föreslås sedan lämplig åtgärd. Genomförande Respektive fastighetsägare ansvarar för att marken saneras.

Vi skapar en stadsdel där människa och natur är i samspel för en resilient och levande stad

Hanteras i detta planprogram

Hanteras i kommande skeden

Bevara och utveckla natur och biologisk mångfald.

- 4.1.1 Befintliga vattendrag utvecklas för att gynna biologisk mångfald och dammar anläggs för att restaurera våtmarker för groddjur.
- 4.1.2 Befintlig natur utgör en stomme i grönstrukturen och bevaras och utvecklas.
- 4.1.3 Vi utvecklar regnbäddar/fördröjningsytor med naturen som förebild/naturligt växtval som stöttar befintliga arter.
- 4.1.4 Parkmiljöer, nya gröna stråk och bostadsgårdar planteras med ett växtmaterial med ekologisk funktionalitet, exempelvis arter som blir en resurs för områdets pollinatörer.
- 4.1.5 Vi skapar ekosystemtjänster även i den byggda miljön, beebricks, gröna tak, fågelholkar på tak, gröna väggar, ängsmiljöer för vildbin m.m.
- 4.1.6 Vi bevarar värdefull natur och grönytor genom att minimera markanspråk, genom exempelvis samlokalisering.

I arbetet med planprogrammet har befintlig blå- och grönstruktur legat som grund och planförslaget anpassats därefter i så stor utsträckning som möjligt.

Förutsättningarna för Förbiparkens biologiska mångfald har studerats särskilt. I planprogrammet förespråkas att växtval i planteringar i såväl torg-, gatu- och parkmiljöerska ska ha ekologisk funktionalitet och i synnerhet främja områdets pollinerande insekter. Även alternativa och utökade boplatser för pollinatörer har identifierats.

Detaljplanläggning

I kommande detaljplaner ska de gröna funktionerna lokaliseras och dimensioneras i enlighet med detta planprogram. Med detta menas adekvat markanvändning och nödvändiga planbestämmelser som reglerar markens anordnande på både allmän platsmark och kvartersmark. En extern expert inom entomologi (läran om insekter) kommer att rådfrågas i samband med framtagande av detaljplan i närheten av Förbiparken.

Projektering och skötsel

I projektering och gestaltning av allmän grönstruktur ska de växtmaterial och utformningar som mest bidrar till biologisk mångfald väljas. Skötseln av platserna ska syfta till ökad biologisk mångfald. Pedagogiska inslag kan finnas både i gestaltning och skötsel.

Samverkan

Samverkan, mellan kommun och fastighetsägare, kring utformning av områdets grönstruktur (såväl på allmän plats som på kvarersmark) är viktigt för att Stationsstaden som helhet ska bidra till en rik diversitet och biologisk mångfald.

Sammanhängande gröna och blå strukturer för klimatanpassning.

- 4.2.1 I Myran utgår vi från planeringsprincipen 3-30-300 för att bland annat skapa mervärden för klimatanpassning.
- 4.2.2 Vi utgår från befintliga blå och gröna strukturer och identifierar behov av kopplingar för att skapa en sammanhållande grönstruktur, anpassar bebyggelsen efter strukturen.
- 4.2.3 Vatten ska omhändertas som en resurs och fördröjas nära källan genom t.ex. BGG-system eller samlade dagvattenlösningar.
- 4.2.4 Multifunktionella ytor används som översvåningsytor för att bygga in fördröjning och kombinera med flera funktioner.
- 4.2.5 I Myran tar de tekniska lösningarna avstamp i naturen för att skapa mer biologisk mångfald.
- 4.2.6 Vi skapar tekniska lösningar som skapar fler ekosystemtjänster.

I arbetet med planprogrammet har befintlig natur och vatten, såväl inom Stationsstaden som i dess omgivning, utgjort grund för planförslaget. Programmets utpekade områden för park/natur och vatten syftar till att skapa ett sammanhängande nät av gröna och blå strukturer, med interna kopplingar såväl som kopplingar till omgivande strukturer. Med nya parker och grönska i gatumuljöer kan grönstrukturen bättre bindas samman.

Avståndet om max 300 meter från bostad till närmaste grönyta har säkerställts i planprogrammet och storlekskrav på bostadsgårdar slagits fast. Med tillräckligt stora gårdar kan en 3 och 30 principerna säkerställas i kommande skeden.

Detaljplanläggning

I kommande detaljplaner ska de gröna funktionerna lokaliseras och dimensioneras i enlighet med detta planprogram. Till exempel ska storlekskrav på bostadsgård säkerställas i plankarta och planbestämmelser så att förutsättningar för tillräcklig grönska finns. Genom omsorgsfulla användningsbestämmelser och egenskapsbestämmelser (exempelvis placeringsbestämmelser, bestämmelser om markens anordnande och vegetation, bestämmelser om begränsning av markens utförande etc) kan detaljplanen styra en grönstruktur som bildar ett sammankopplat nät av gröna- och blå miljöer på såväl allmän platsmark som på kvartersmark.

Samverkan

Genom en god samverkan och en nära dialog med fastighetsägare under projektering, genomförande och förvaltning skapar förutsättningar för att principen om 3-30 kan genomföras och upprätthållas på kvartersmark.

God tillgång till vardagsnära natur, rekreation och aktiviteter.

- 4.3.1 I Myran planerar vi för ökad rörelsefaktor.
- 4.3.2 Säkerställa nätverk och tillgänglighet av mötesplatser, rekreation och aktivitet.

I planprogrammet föreslås ett antal nya mötesplatser med olika inriktning och målgrupper. Exempel är aktivitetsytan vid magasinet, parken, dagvattendammen och torget. Men också stråk genom området och vidare till närliggande områden är viktiga för rekreation. Särskilt viktiga i planprogrammet är stråket norr ut till Myrans nya dagvattenpark och genom/under stationen och vidare till Kyrkåsen.

Detaljplanläggning

I kommande detaljplaner ska mötesplatser, parker, torg och gång- och cykelstråk lokaliseras och dimensioneras i enlighet med detta planprogram. Till exempel ska allmän plats, markanvändning och gatubredder fastläs i plankarta och planbestämmelser.

Projektering

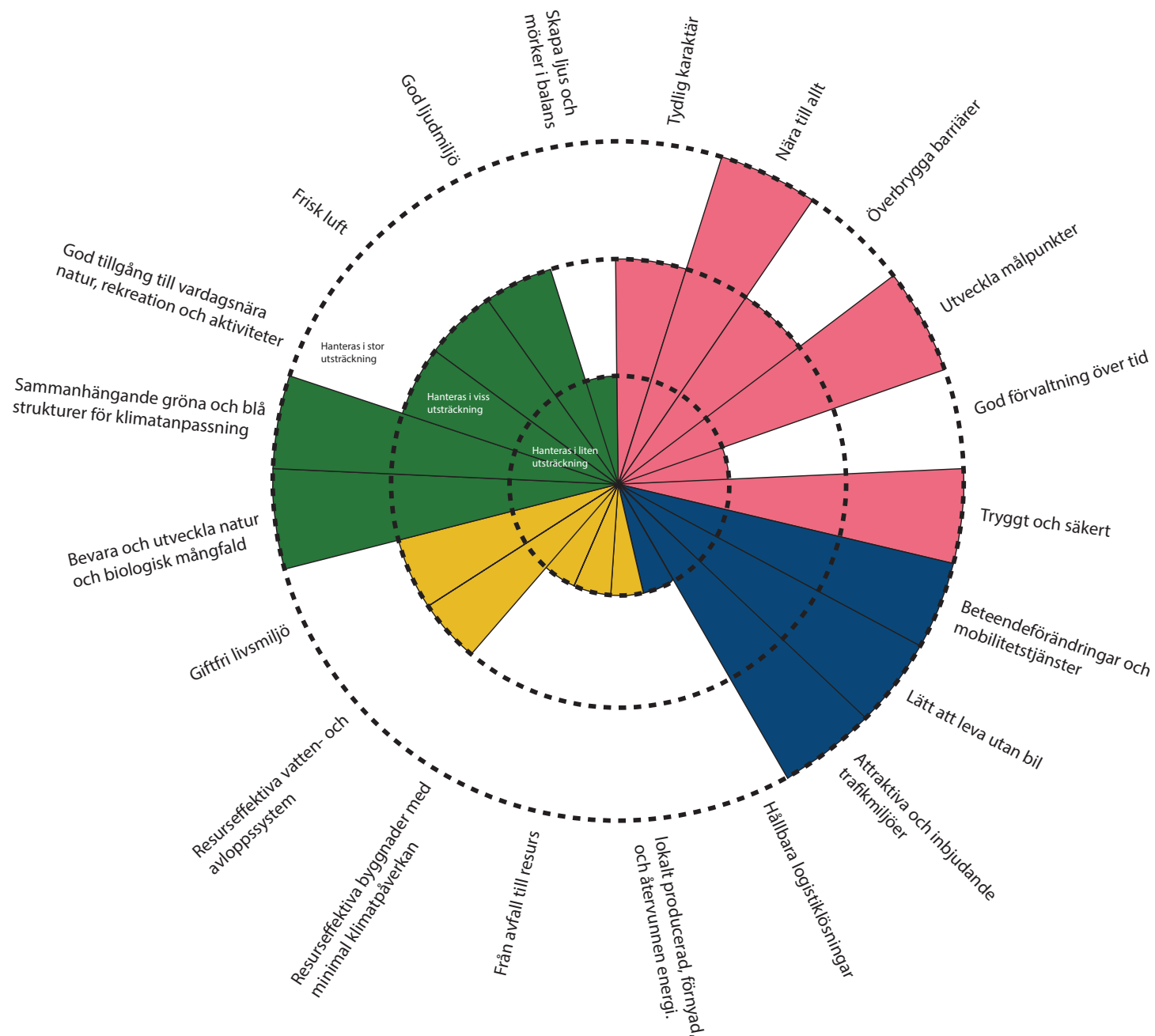
Viktiga kopplingar till Myrans vattenpark och Kyrkåsen ska särskilt säkerställas i projekteringen av de stråk och trafikmiljöer som angränsar områdena. Inga onödiga barriärer för rekreation ska uppstå.

Vi skapar en stadsdel där människa och natur är i samspel för en resilient och levande stad

Hanteras i detta planprogram

Hanteras i kommande skeden

Frisk luft. 4.4.1 Markanvändning anpassas utifrån luftens kvalitet för att minimera påverkan särskilt för känsliga grupper. 4.4.2 Transportsystemet anpassas/samlas för att minimera negativ påverkan på luften i rekreative- och boendemiljöer. 4.4.3 Partiklar i utomhusmiljön ska minska. 4.4.4 Säkerställ god inomhusluft i byggnader. 4.4.5 Använd växtmaterial för att fånga och skörda luftföroreningar. 4.4.6 I Myran beaktas doft- och sinnliga upplevelser vid val av växter.	Planförslaget bygger på en färdmedelsfördelning där 70% av transporterna till och från området ska ske med gång-, cykel och kollektivtrafik. Biltrafiken lokaliseras till områdets ytterkanter för att freda området från onödig genomfartstrafik. Detta skapar goda förutsättningar för minskade utsläpp av luftföroreningar och ger därmed förutsättningar till en god luftkvalitet inom området. Även den tillkommande grönskan kommer bidra positivt då träd och grönska tar upp och renar luftföroreningar.	Detaljplanläggning En viktig faktor för att säkerställa en god luftmiljö, är att i detaljplaneskedet utreda och beakta så att inte bebyggelsens höjd och placering skapar instängda gatuum, där luftföroreningar samlas. Detta måste utredas vidare i detaljplaneskedet och säkerställas genom omsorgsfullt formulerade egenskapsbestämmelser. I kommande detaljplaner ska de principer för trafik och parkering som redovisas i detta planprogram säkerställas i plankarta och planbestämmelser. Plankartan ska även avsätta tillräckliga ytor för parker- natur, grönområden, gatuplantar och gröna bostadsgårdar i enlighet med programmets intentioner. All grönska, i synnerhet trädplanteringar, skogspartier och större grönområden bidrar till parkbris som främjar luftcirkulationen i den bebyggda miljön. Träd har även en exponentiell förmåga att fånga upp och filtrera luftföroreningar. Projektering I utformningen av gröna miljöer på såväl allmän platsmark som på kvartermark ska växtval göras med beaktning om växtmaterialens förmåga att fånga upp och filtrera luftföroreningar (främst träd) men växtval ska också beakta möjligheten att berika sinnliga upplevelser, såsom doftande växter.
God ljudmiljö. 4.5.1 Säkerställ god ljudmiljö och planera bebyggelsen/verksamheter utifrån ljudzoner. 4.5.2 Bullerdämpande åtgärder integreras i miljöm, i form av gröna korridorer, gröna väggar, "tysta" markmaterial och liknande. 4.5.3 Mätning och beräkning av ljudnivåer är utgångsläge i planeringen. 4.5.4 Ett aktivt ljudlandskap som förstärker kvalitativa ljudmiljöer samordnas med grönbå/aktiva stråk.	Planförslaget bygger på en färdmedelsfördelning där 70% av transporterna till och från området ska ske med gång-, cykel och kollektivtrafik. Biltrafiken lokaliseras till områdets ytterkanter för att freda området från onödig genomfartstrafik. Detta skapar goda förutsättningar för låga bullernivåer från biltrafik inom området. Däremot behöver buller från järnvägen, Salavägen och Mästergatan hanteras. Planförslaget har kvalitetssäkrats genom bullerberäkningar.	Detaljplanläggning I kommande detaljplaner ska de principer för trafik och parkering som redovisas i detta planprogram säkerställas i plankarta och planbestämmelser. Fördjupade bullerutredningar ska göras om behov finns för att utreda vilka åtgärder som måste regleras med detaljplan för att säkerställa att acceptabla bullernivåer kan uppnås. Medvetna egenskapsbestämmelser, såsom placerings- och utformningsbestämmelser kan säkerställa en god ljudmiljö på mötes- och vistelse- ytor, genom exempelvis krav på skärmande bebyggelse mellan väg och gårdsmiljöer. Projektering Medvetna fasad-, mark- och växtmaterial i projekteringsfasen kan bidra till att skapa en ännu bättre ljudmiljö i området.
Skapa ljus och mörker i balans. 4.6.1 I Myran finns mötesplatser i såväl solljus, lövskugga som skugga. 4.6.2 Myrans belysning är anpassad efter både människor och djur - upplysta strål för mänsklig trygghet och mörka stråk och platser för djurlivet.	Frågan om belysning och ljusa och mörka zoner har inte hant- rats i detalj i planprogrammet, utan enbart principiellt, och att det är en viktig fråga att hantera i senare planeringsskeden. I planprogrammet lyfts att det är av största vikt att såväl kommunen som fastighetsägare samarbetar kring Myranområdets framtida belysning, på såväl allmän plats som på kvartersmark, för en sam- ordnad och välbalanserad ljusmiljö.	Detaljplanläggning I kommande detaljplaner ska planbeskrivningen innehålla analys av belysning och dess påverkan på människors välbefinnande, trygghet samt natur och djurliv. Detta med avsikt att skapa en vägledning inför kommande projektering. Plankartan säkerställer att det finns förutsättningar för mötesplatser, på såväl allmän plats som kvartersmark i solljus. Plankartan skapar även förutsättningar i form av tillräckliga ytor för skugggivande trädplanteringar på såväl bostadsgår- dar (kvartermark) som på allmänna vistelseplatser. Projektering Projektering av belysning på såväl allmän platsmark som kvartersmark ska säkerställa att belysningen uppfyller sitt syfte utan att medföra onödig ljusföro- rening till omgivningen. Beläggningsmaterialens förmåga att reflektera ljus ska tas i beaktande vid projektering av hårdgjorda ytor.



Enkel illustration för att beskriva hur hållbarhetsprogrammets olika inriktningsmål hanterats i arbetet med planprogrammet. Ett planprogram tas fram i tidigt planeringsskede vilket är en naturlig förklaring till att de inriktningsmål som handlar om system och strukturer hanterats i större utsträckning är de mer detaljerade målen. De kommer hanteras längre fram i processen.



Inriktningssmålen i Myrans hållbarhetsprogram är framtagna med hjälp av Citylabs 17 fokusområden. Viss anpassning av rubriker och gruppering har gjorts utifrån Enköpings och Myrans förutsättningar men i bilden ovan och på följande sida illustreras kopplingen mellan Citylab och Agenda 2030-målen. Bildkälla: Citylab guide 3.0.

10 Ljus

11 Ljud

12 Grön- och blåstruktur

13 Klimatanpassning

14 Materialflöden

15 Produkter

16 Vatten

17 Energi



Barnkonsekvenser

På samma sätt som barn och ungas nuläge har beskrivit för Stationsstaden så behöver också planprogramsförslaget bedömas utifrån barnperspektivet. Samma metodik och tematiska indelning har använts som i nulägesanalysen. För de konsekvenser som kan bli negativa för barn och unga föreslås fortsatta åtgärder för att minimera effekten.

Sammanhållen stad

I och med planprogramsförslaget så skapas uppemot 1 200 bostäder i området. Det kommer ge en ny befolkning med nya barn och unga som kommer bo i området. Tillsammans med de barn och unga som fortsatt kommer röra sig igenom området och besöka nya funktioner och mötesplatser så skapas betydligt större flöden och rörelser än idag. Det i sin tur skapar goda förutsättningar för möten mellan barn och unga från olika delar av staden.

I planprogramsförslaget finns flera platser och funktioner utpekade just för barn, till exempel förskola, aktivitetsytor, parkmiljöer och närlek på bostadsgårdar. Det kommer göra Stationsstaden till en mycket mer lekvänlig plats än idag. Miljöerna bedöms också ha förutsättningar för att upplevas som tryggare av barn och unga då de är omgärdade av blandade funktioner som bostäder och arbetsplatser. Stationsstaden ska vara en levande stadsmiljö över större delen av dygnet och vi vet från barndialogen hur viktig den vuxna närvaron är för deras upplevda trygghet.

Viktigt!

- En utmaning att hantera vidare är hur områden ska uppfattas och fungera för barn under utbyggnadstiden. Då finns det en tydlig risk för att området ska upplevas som splittrat, otillgängligt och farligt.

Det måste därför finnas en tydlighet i vilka platser och stråk som kan användas tryggt och säkert och vilka platser som är öppna för lek och aktivitet under byggtiden. Idén om tillfällig aktivering är därför viktig att arbeta vidare med. Särskilt positivt vore det om barn och unga fick bidra kreativt till de platsernas funktion och gestaltning.

Samspel och lärande

Möjligheter till lek skapas vid Magasinet, förskolegården, längs gång- och cykelstråket och parkmiljöerna. Med trevligare miljöer, mer lekmöjligheter och parkytor skapas det incitament till att vara utomhus, leka och och röra sig. Den är en klar positiv förbättring för samspel och lärande jämfört med idag. Även de föreslagna storleksprinciperna för att kunna skapa kvalitativa bostadsgårdar och förskolegård är positivt ur ett barnperspektiv.

Viktigt!

- Det är mycket viktigt att dessa platser säkerställs både storleksmässigt och innehållsmässigt och inte bantas bort i den fortsatta processen. Då riskerar barn och unga att känna att det inte får ta del av, eller ta plats i, Stationsstaden.

Vardagsliv

Planprogrammet säkerställer ett fortsatt bra utbud av kollektivtrafik och bättre möjligheter att byta färdmedel vid resecentrum för de barn som är tillräckligt stora att resa på egen hand. Till exempel förslås tunneln under järnvägen rustas upp och göras tryggare och säkrare vilket skapar bättre förutsättningar för barn att nyttja kollektivtrafiken.

Viktigt!

- När nya resandemiljöer iordningsställs norr om järnvägen är det viktigt att ha barnperspektivet i beaktande så att det är tydlig och enkelt för barn och unga att hitta. En tydlig och pedagogisk skyltning eller vägvisning kan vara ett sätt.
- Planprogrammet kan inte bestämma att tunneln ska rustas upp. Det krävs ett samarbete med fastighetsägaren. Barndialogen visade dock tydligt att tunneln är en stor otrygghet och begränsning idag så det är avgörande att den åtgärdas i samverkan mellan fastighetsägaren och kommunen.

Identitet

När området omvandlas och blir befolkat kan en ny identitet växa fram. De nya mötesplatserna kan bidra till detta. Även konst och gestaltning har en viktig roll att fylla, även för barn och ungas bild av platsen. Vi vet att skolor och förskolor bidrar med identitet och sammanhållning i en stadsdel eller på en ort. Det kan man dra nytta av även inom Stationsstaden.

Att öppna upp och tillgängliggöra Magasinet skapar förutsättningar för barn att förstå historien och därmed även sin egen roll på platsen. Den möjligheten bör vi ta vara på.

Hur en plats tas om hand och sköts är viktigt för upplevelsen och identitetsskapande. När Stationsstaden omvandlas och byggs nytt skapas helt andra förutsättningar för det än idag.

Viktigt!

- På samma sätt som stadsdelen behöver upplevas sammanhållen under byggtiden behöver identiteten också hanteras. För de barn som

flyttar in i etapp 1 kan den långa byggtiden innebära att de bor på en byggarbetsplats stora delar av sin barndom. Så får inte bli fallet. Området måste aktiveras och tas om hand så att det upplevs attraktivt för de barn och unga som flyttar in först.

Hälsa och säkerhet

Det finns en tydlig inriktning om att biltrafiken ska stanna i områdets ytterkanter och att de inre delarna främst ska vara för gång och cykel. Däremot kommer viss nödvändig nyttotrafik och utryckningsfordon tillåtas. Syftet med gångfartsområdena är att trafik ska samsas och bilar ska färdas på gåendes villkor. Det kräver ett samspel mellan gående, cyklister och bilister. För mindre barn kan detta vara en utmaning då tydliga regler/markeringar saknas.

Den del av Östra Järnväggsgatan som föreslås som renodlat gång- och cykelstråk blir på det sättet en bättre miljö för barn och unga. Det är särskilt positivt att detta stråk är primär skolväg för Kunskapsskolans elever. Förslaget att flytta gång- och cykevägen och göra stråket genare förbi Damparken är en direkt effekt av barndialogen.

Mer grönska skapar bättre skydd för barn och unga rent fysiskt i form av skugga och upplevelser.

Viktigt!

- Utformningen av gångfartsområdet behöver beakta barnperspektivet så att det blir tydligt var det är säkert att gå och cykla.
- Buller från framförallt järnvägen behöver tas om hand och säkerställas för att det verkligen ska bli bra miljöer för barn.

Måluppfyllelse Regional Utvecklingsstrategi

För Region Uppsala finns en Regional Utvecklingsstrategi från 2021. Nedan redovisas de mål i utvecklingsstrategin som detta planprogram bidrar till. Målen återges alltså inte i sin helhet utan aktuella delar har klippts ut för att skapa en bra överskådlighet kopplat till planprogrammet.

En region för alla

Ett hälsofrämjande samhälle

Uppsala län ska sträva efter att forma ett hälsofrämjande samhälle. En god hälsa är grundläggande för livskvalitet och delaktighet i samhället. Vår hälsa påverkas, utöver egna val och levnadssätt, av de arenor i samhället där vi lever våra liv. Vi behöver planera för ett samhälle som främjar hälsa genom sektors-, aktörs- och professionsövergripande arbete.

Ett öppet och inkluderande samhälle

Alla länets invånare ska känna sig inkluderade i samhället. Det innebär att ges möjlighet till delaktighet och social samvaro, möjligheter att uttrycka sig, att i olika sammanhang få vara sig själv, att känna sig säker och trygg samt att skapa tillit och kompetens till digitala verktyg. Ett samhälle med olika mötesplatser och som inkluderar och ger röst åt alla människor skapar tillit, trygghet och mångfald och stärker delaktigheten, jämlikheten och demokratin.

En hållbart växande region

Ett transporteffektivt samhälle med tillgängliga och hållbara transporter

Tillgänglighet för resande och godstransporter, inom länets olika delar och till och från orter och arbetsmarknader utanför länet, är avgörande för en god livskvalitet och för den ekonomiska hållbarheten i ett län. Att utveckla en samhällsplanering för hållbart resande är centralt, för att skapa en integrerad syn på olika färdmedel och hur möjligheterna till resor inom, från och till länet påverkar hållbarhetsdimensionerna. Transporter inom länet är den största källan till direkta växthusgasutsläpp i Uppsala län och klimatmålen är därför en viktig utgångspunkt för planeringen av transportinfrastrukturen.

Säkra och attraktiva städer och livsmiljöer

I takt med att Uppsala län växer krävs förstärkt samordning för att säkra en god bebyggd miljö med bostäder och lokaler efter behov. Den fysiska livsmiljöns utformning har stor betydelse för länets miljöpåverkan samt invånarnas hälsa och välbefinnande, varför det är viktigt att beakta hur våra fysiska och sociala miljöer är planerade. Det är av vikt att våra livsmiljöer är utformade efter invånarnas olika behov, värnar våra natur- och kulturmiljöer samt främjar hälsa.

Utveckla en tillförlitlig och fossilfri samhällsteknisk infrastruktur

I takt med samhällets omställning till ett fossilfritt samhälle och ett Uppsala län som växer, ökar behoven av en robust samhällsbyggnad. Elkrafts- och vattenförsörjning samt närings- och materialflöden behöver i högre grad hanteras i lokala kretslopp,

vilket ställer nya krav på den tekniska infrastrukturen. Samhällsteknisk infrastruktur är grundläggande för att invånare och arbetsplatser i länet ska kunna ta del av både offentliga och privata tjänster samt bedriva näringsverksamhet.

En nyskapande region

Kompetens till länets företag och organisationer

För att nå positionen som ledande kunskapsregion är det viktigt med strukturerat arbete för att attrahera kompetent arbetskraft till länet.

Ett gott klimat för utveckling och hållbar tillväxt i hela länet

För att skapa ett gott klimat för länets näringsliv samt kultur och civilsamhälle behöver olika behov mötas. Det handlar om att skapa strukturer för att underlätta för fler människor att starta företag samt att säkerställa tillgänglig offentlig och privat service inom rimliga avstånd, tillgänglig kollektivtrafik och digital infrastruktur för att kunna bo och verka i hela länet.

Bildkälla: Region Uppsala





**ENKÖPINGS
KOMMUN**