

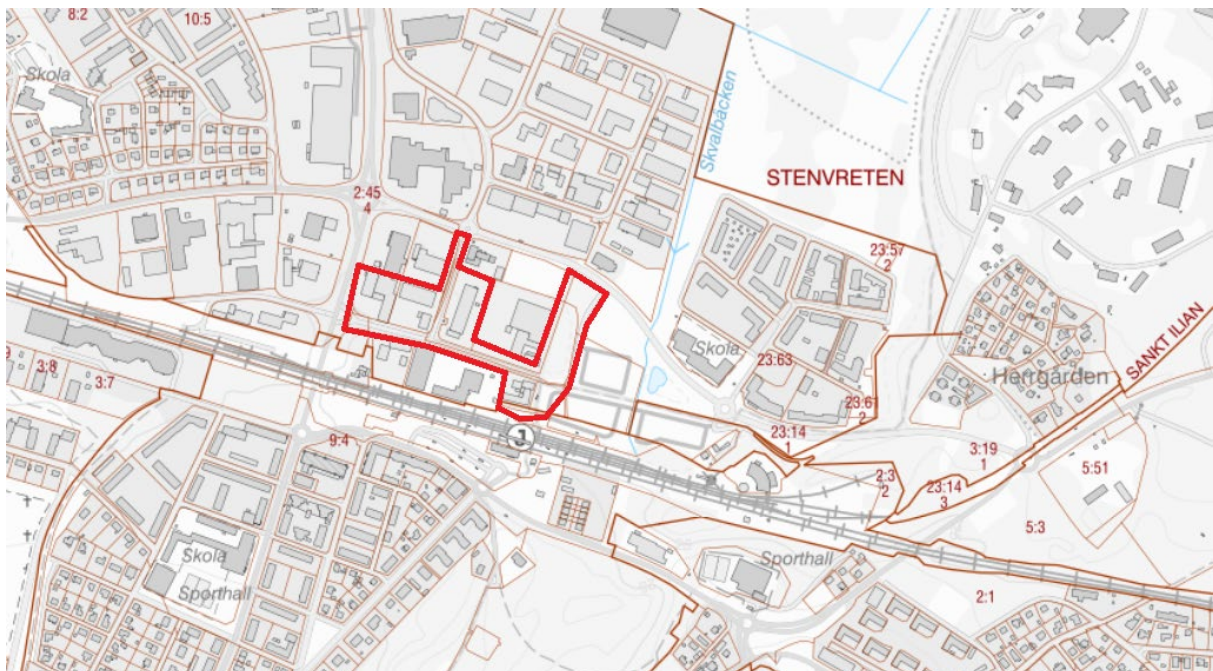
Detaljplan för Romberga 22:1 m.fl., Stationsstaden etapp 1

Enköpings kommun

Utökat förfarande

Antagen
202X-XX-XX

Laga kraft
202X-XX-XX



PLANBESKRIVNING

Till planen hör följande handlingar:

Plankarta med bestämmelser, skala 1:000, 2026-03-30

Planbeskrivning, 2026-03-30

Fastighetsägarförteckning, 2026-04-27

Samrådsredogörelse, 2026-XX-XX (tillkommer efter samråd)

Utlåtande, 202X-XX-XX (tillkommer efter granskning)

Innehåll

Inledning	3
Planens syfte	3
Bakgrund	4
Kommunens bedömning	4
Planprocess.....	5
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden.....	6
Befintliga förhållanden.....	14
Natur	14
Befintlig bebyggelse	22
Friytor	23
Gator och trafik.....	24
Störningar	25
Teknisk försörjning	27
Planförslaget	28
Bebyggelseområden.....	28
Friytor	38
Allmän platsmark	40
Gator och trafik.....	42
Störningar	51
Teknisk försörjning	54
Konsekvenser.....	58
Förenligt med 3, 4 och 5 kap MB	58
Miljöbedömning.....	58
Miljökvalitetsnormer	62
Genomförande.....	70
Organisatoriska frågor	70
Fastighetsrättsliga frågor	71
Tekniska frågor	72

Inledning

Planens syfte

Syftet med detaljplan är att säkerställa planförutsättningar för en långsiktig, etappvis omvandling av befintlig verksamhetsmark till en ny blandad och levande stadsdel. Detta avses göras genom planförutsättningar för:

- bostadsbebyggelse i stadsmässig bebyggelseform som ger plats för totalt ca 350–450 nya bostäder med lokaler för kommersiell service i markplan,
- uppförande av tre halvöppna bostadskvarter med bilfria gröna bostadsgårdar i markplan och utan underbyggt garage som kan säkerställa såväl ekologiska funktioner som utrymme för rekreation, vistelse och lek,
- uppförande av en ny funktionsblandad märkesbyggnad med plats för bostäder, hotell, kontor och kommersiella verksamheter, så kallad Entréhuset. Entréhuset föreslås med en avvikande form och höjd jämfört med övriga bostadskvarter i stadsdelens centrala läge mittemot resecentrum.
- samlokalisering av bilparkering i ett nytt mobilitetshus kombinerat med lokaler i markplan och bostäder i övre våningsplan som med placering i planområdets norra gräns syftar till att avlasta bostadsområdet och trafikapparaten från fordonstrafiken,
- ett nytt torg med plats för mötesplatser, gång- och cykeltrafik och grönska intill det nya Entréhuset i stadsdelens centrala läge mittemot resecentrum,
- omvandling av befintliga industrigator till stadsgator med gestaltningen som bidrar till områdets stadsmässiga karaktär och som prioriterar oskyddade trafikanter och säkerställ plats för gatugrönska. Syftet är att begränsa fordonstrafik till förmån av gång- och cykeltrafik med avsikt att främja hållbart resande och hållbar livsstil samt öka trygghet i offentligt rum för oskyddade trafikanter.
- att utöka naturyan och möjliggöra åtgärder inom såväl naturstråket som i Förbiparken intill för att främja biologisk mångfald och ekosystemtjänster i stadsdelen,
- allmän platsmark NATUR, GATA och TORG med kommunalt huvudmannaskap för att kunna ha rådighet över dess planering, genomförande, drift och skötsel,
- lokalt omhändertagande av dagvatten inom såväl kvartersmark som på allmän platsmark,
- en visuellt och funktionellt attraktiv bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet som präglas av variation i byggnadsformer, hushöjder, tak- och fasadutformning med fokus på hållbara materialval i förhållande till omgivande allmän platsmark.

Syftet är att skapa planförutsättningar för en balanserad funktionsblandning mellan kommersiella verksamheter och bostäder. Detta är viktig förutsättning för ett ökat flöde av människor på dygnet flera timmar inom samt till och från planområdet. Ökad trygghet i offentligt rum är nödvändig parameter för en levande stadsdel vilket är detaljplanens syfte.

Vad gäller grönstrukturen syftar detaljplan till att skapa förutsättningar för utökning av grönstrukturen inom planområdet. På kvartersmarken genom gröna bostadsgårdar i markplan (utan underbyggda garage), på allmän platsmark (gator och torg) genom tillräcklig med plats för grönska, växtbäddar och dylikt och på naturmarken genom utökning av ytor planlagda som natur jämfört med gällande detaljplaner. Syftet med det är att stärka förutsättningar för ekosystemtjänster i stadsdelen.

Alla de aspekterna bidrar till en levande stadsdel i enlighet med planeringsprinciper från planprogram för Stationsstaden.

Bakgrund

Stationsstaden – etapp 1 är en del av Myran-området som kommunen har pekat ut som ett större omvandlingsområde i *Utvecklingsprogram för Myran* från 2016 samt i *Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040* från 2018.

Enligt *Utvecklingsprogram för Myran* finns det i området runt stationen möjlighet för en högre exploateringsgrad och högre mer stadsmässig bebyggelse. Här är det även lägligt med mer företagsstödjande tjänster så som IT-/kunskapsintensiva företag som är beroende av läget intill järnvägsstationen. I området skulle det även vara lämpligt med hotell och/eller kontorshotell.

Enligt *Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040* ligger planområde i ett av kommunens bästa kollektivtrafikläge vilket ger platsen en stor utvecklingspotential och goda förutsättningar för hållbart resande.

Med avsikt att utreda hur fysisk bebyggelse inom Myran-området skulle utformas i enlighet med *Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040* har kommunen 2019 deltagit i den europeiska arkitekturtävlingen *European* med Myran som tävlingsområde. Vinnande förslag *Root City* har sedan konkretiserats utifrån hållbarhetsperspektiv i *Hållbarhetsprogram för Myran* som togs fram mellan 2022 och 2023. Stadsbyggnadsprinciper för en hållbar stadsutveckling från *Hållbarhetsprogram för Myran* har utgjort utgångspunkt för planprogram för hela stadsdelen Stationsstaden. Alla ovannämnda strategiska planeringsdokument ligger på var sitt till grund för aktuell detaljplan.

Kommunens bedömning

Kommunens samlade bedömning i FÖP:en är att området närmast stationen, kommunens etableringsområde och andra omvandlingsområden som bidrar till framtidsbilden av området är prioriterat för utveckling. Områdets läge möjliggör integrering med resecentrum och fokus på hållbar mobilitet vilket i sin tur kan bidra till en hållbar livsstil.

Blandad bebyggelse, bostäder i olika storlekar och i olika upplåtelseformer samt med närhet till resecentrum och verksamheter av olika slag inom kontor och centrumändamål ger förutsättningar även för blandning och interaktion mellan olika socioekonomiska grupper. Närhet till natur och nya grönområden skapar goda förutsättningar för såväl hälsosam livsstil som för integration av ekosystemtjänster i stadsbebyggelse och ökad biologisk mångfald.

I beslut om planuppdrag från 13 november 2024 har Kommunstyrelsens plan-, mark- och exploateringsutskott beslutat att ge verksamhet för strategisk planering i uppdrag att pröva möjligheten att upprätta ny detaljplan för Romberga 22:1 med flera, etapp 1 i enlighet med planprogram för Stationsstaden. Beslut om planuppdrag togs fram för att ersätta separata beslut om planbesked för fastigheter Romberga 22:1, 22:4 från 2018 samt för Romberga 25:5 från 2017. Detta eftersom planprogrammet för Stationsstaden som godkänts 2024 innebär nya planeringsförutsättningar för båda projekten. Det nya planuppdraget utgår ifrån planeringsprinciper som har fastställts i planprogrammet för Stationsstaden.

Ny detaljplan syftar till att i enlighet med framtaget planprogram för Stationsstaden pröva möjligheter för uppförande av två bostadskvarter på fastigheterna Romberga 22:1 och 22:4, ett bostadskvarter och mobilitetshus på Romberga 24:1 och en funktionsblandad byggnad på Romberga 25:5 i form av ett landmärke. Detaljplanen syftar också till att möjliggöra

iordningställande av ett nytt torg över västra delen av pendelparkeringen strax öster om Romberga 25:5, mellan gångtunneln och förbi parken.

Planprocess

Planförfarande

Detaljplanearbetet sker med utökat planförfarande enligt plan- och bygglagen 2010:900 med de ändringar som trädde i kraft 1 januari 2015.

Tidplan

Nedanstående tidplan är preliminär och kan komma att förändras under hand.

Beslut om planbesked: 2024-11-13

Beslut om samråd: 2026-04-15

Samråd: Q2-2026

Granskning: Q4-2026/Q1-2027

Beslut om antagande PLEX: Q2-2027

Beslut om antagande KF: Q2-2027

Plandata

Lägesbestämning

Planområdet ligger i direkt anslutning till resecentrum i Enköping och avgränsas av Salavägen i väst, Östra Järnvägsgatan och järnvägen i söder, pendelparkeringen i öster och rondellen vid Mästergatan i norr.



Figur 1: Nuvarande markanvändning. Ortofoto 2024 (© Lantmäteriet)

Området domineras idag av flera verksamhetslokaler, pendelparkering, dagvattendamm och skogspartier inom planområdet. Området präglas av en industriell och trafikorienterad karaktär med stora hårdgjorda ytor. Området sluttar generellt mot nordöst och höjderna i området varierar mellan +28 meter och +23 meter (höjdsystem RH2000).

Areal

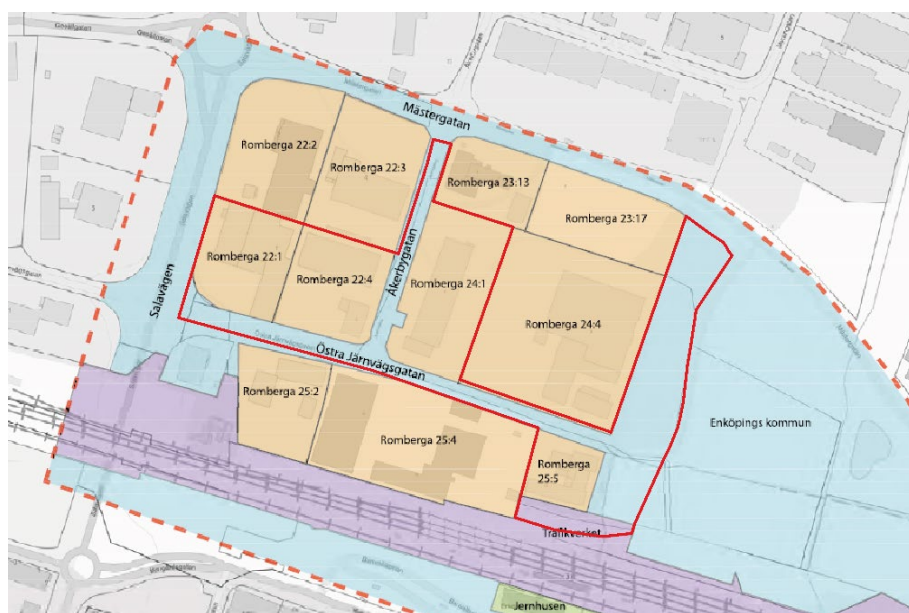
Planområdets areal är ca 3,4 ha.

Markägoförhållanden

Fastigheter i privatägo som ingår i planområdet är Romberga 22:1, Romberga 22:4, Romberga 24:1, och Romberga 25:5. Del av Åkerbygatan och Östra Järnvägsgränden består av flera fastigheter varav i en av dem, Romberga 23:9, ingår även större del av naturstråket så kallat Förbiparken som omfattar även en mindre del av fastighet Romberga 23:14.

Fastigheterna som utgör Åkerbygatan och Östra Järnvägsgränden liksom Förbiparken och mindre del av nuvarande pendelparkeringen (Romberga 25:6) som omfattas av detaljplan är kommunala.

Fastighet Sankt Iljan 2:3>1 och mindre del av Sankt Iljan 2:2>1 som ingår i detaljplan ägs av Trafikverket.



Figur 2: Planområdet i stadsdelen Stationsstaden. Markägoförhållanden. (gul = privat, blå = kommunal, lila = Trafikverket). Plangräns heldragen röd linjen.

Tidigare ställningstaganden

Enköpings kommun har i sina två strategiska planeringsdokument – *Översiktsplan 2040* (antagen 2025) och fördjupad översiktsplan *Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040* (s.k. FÖP, antagen 2018) – fastställt ett antal planeringsprinciper som är relevanta för planområdet. Planeringsprinciper som i korta drag anges nedan utgör grund för aktuell detaljplan, dess syfte och planbestämmelser.

För att åstadkomma målen som anges i FÖP:en har kommunen 2017 även tagit fram en *Trafikstrategi* och *Parkeringspolicy* samt 2021 *Parkeringsnorm för cykel och bil vid ny- och ombyggnation*. Alla tre sektorspecifika dokument syftar till att vägleda samhällsutveckling mot de övergripande målen från *Översiktsplan 2040* och *Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040*.

Översiktsplan

Översiktsplan 2040 (antagen 2025)

Översiktsplan 2040 för Enköpings kommun har fastställt sex strategier för en medveten samhällsplanering:

- Hushålla med mark- och vattenresurser.

- Prioritera i bebyggelseutvecklingen.
- Förstärka bebyggelseutvecklingen i kollektivtrafikstråk.
- Utveckla infrastruktur och kommunikationsstråk.
- Stärka lokalt näringsliv och verka för en levande landsbygd.
- Värna och förstärka grön- och blåstruktur.

Trots att ovannämnda strategier främst fokuserar på kransorter och landsbygden är de också delvis relevanta även för Enköpings tätort och Myran-området.

Vad gäller hushållning med mark- och vattenresurser ska Enköpings kommun enligt Översiktsplan 2040 i första hand sträva efter att utveckla den befintliga bebyggelsen genom att renovera, uppdatera och effektivisera i större utsträckning. I andra hand ska redan anspråkstagen mark omvandlas, exempelvis industrimark till bostadsbebyggelse eller funktionsblandad bebyggelse inom redan bebyggda miljöer. Omvandling av redan anspråkstagen mark innebär att det är möjligt att dra nytta av den infrastruktur och teknisk försörjning som redan finns på plats.

Vad gäller prioritering i bebyggelseutvecklingen bekräftar Översiktsplan inriktningen fastställd i Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad från 2018 om att förtäta och omvandla områden i staden. Då kan kommunen dra nytta av redan gjorda investeringar i bland annat infrastruktur. En tätare stad kan möjliggöra för ett rikare folkliv och ökad känsla av trygghet. Service, handel och kollektivtrafik får bättre förutsättningar. På det viset kan kommunen förbli en attraktiv plats för att etablera, driva och utveckla företag.

Enköpings kommun eftersträvar också bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen och stråk för att öka rörelsefriheten hos olika grupper i samhället, minska behovet av bil och på sikt bidra till underlag för utökad kollektivtrafik.

Kommunen har i Översiktsplan 2040 uttryckt även tydlig intention om att värna och förstärka grön- och blåstruktur. Planeringsprinciper relevanta för kransorter är relevanta även för Myran-området och därmed planområdet. Kommunens intention är att:

- stärka gröna kopplingar och stråk inom tätorterna för biologisk mångfald, rekreation och ekosystemtjänster.
- värna grönstrukturer och naturområden för att på så sätt låta naturen lösa vissa av nutidens och framtidens utmaningar.
- värna, utvecklar och tillgängliggör kommunens större sammanhängande natur- och friluftsområden och säkrar spridningskorridorer för en bibehållen biologisk mångfald.
- utforma, bruka och förvalta den grönbåa strukturen så att biologisk mångfald bevaras, ekosystemtjänster främjas och vattenkvaliteten förbättras.
- skapa plats för vatten och ökad andel gröna områden för beredskap och rekreation genom en medveten samhällsplanering.

Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040 (antagen 2018)

I Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040 (2018) har en särskild fördjupning tagits fram för Myran. I Södra Myran, närmast resecentrum som kallas för Stationsstaden, beskriver den fördjupade översiktsplanen en högre exploateringsgrad och mer stadsmässig bebyggelse med bostäder och inslag av hotell, kontor och utbildning.

Planeringsprinciper Myran

- Det antagna utvecklingsprogrammets intentioner ska ligga till grund vid framtida planläggning.
- Kontor och bostäder vore ett positivt tillskott i området.
- En trafikutredning ska tas fram för hela Myranområdet.
- Ett nytt stråk kan behöva skapas parallellt med Salavägen längs Åkerbygatan-Skälbygatan.
- Myranområdet behöver tillgängliggöras för oskyddade trafikanter.
- Felande länkar i gång- och cykelvägnätet behöver byggas ut med separering mellan fordonen.
- Mobility management-åtgärder behöver genomföras i området för att öka det hållbara resandet.
- Kollektivtrafiken i området är prioriterad vid en översyn av stadstrafiken.
- I området bör man sträva efter en samlokalisering av parkeringsytor.
- Befintliga grönytor och det gröna stråk som omger huvuddiket genom området skall beaktas och om möjligt utvecklas.
- Området närmast stationen, kommunens etableringsområde och andra omvandlingsområden som bidrar till framtidsbilden av området är prioriterat för utveckling.
- Särskild hänsyn ska tas till gestaltning av bebyggelsen i skyltläget ut mot E18.
- Vid revideringar av planer, även för redan hårdgjorda ytor, ska möjligheten till lokalt omhändertagande av dagvatten ses över.
- Mark behöver avsättas för hantering av dagvatten i ett större sammanhang.
- Mark i området kan behöva saneras innan den bebyggs.
- Hänsyn måste tas till grundvattenförekomsten i Enköpingsåsen vid exploatering och markarbeten där det finns risk för påverkan på grundvattnet.

Trafikstrategi

Kommunens trafikstrategi som antogs av Kommunfullmäktige i december 2017 har som övergripande mål att "Hållbara transporter ska vara norm när staden växer" samt att "2030 ska hälften av transporterna i staden ske med gång, cykel och kollektivtrafik. 2040 ska två tredjedelar av transporterna i staden ske med gång, cykel och kollektivtrafik". För att uppnå målet pekar strategin på fem utgångspunkter, eller delstrategier:

- Planering med fyrstegsprincipen som utgångspunkt.
- Prioritering av trafikslagen.
- Strategi för stadens bebyggelsestruktur och trafik.
- Minska biltrafikens klimatpåverkan
- *Mobility management* för hållbara resvanor.

Planering med fyrstegsprincipen ska prägla all planering som rör trafiksystemet i Enköping. Denna innebär att lämpliga lösningar provas i fyra steg, där åtgärder som påverkar behovet av att resa överhuvudtaget och val av transportsätt utgör det första steget och först i ett sista steg görs ombyggnader eller investeringar i helt ny infrastruktur.

I aktuell detaljplan bedöms strategi 2, 3 och 5 vara mest relevanta att arbeta med när planområdet (och i fortsättningen resten av stadsdelen) byggs ut. I planarbetet ska därför prioritering av gång- cykel- och kollektivtrafik vara utgångspunkt. För att minska parkeringsefterfrågan och bilinnehav bedöms bilpool som en lämplig åtgärd inom *mobility management* paket av åtgärder.

Kombination av kommersiell och offentlig service och bostäder bidrar därför till en blandad stadsdel där korta avstånd mellan olika service underlättar för människor att välja att resa hållbart i högre utsträckning.

Parkeringspolicy

Kommunens parkeringspolicy antogs också av kommunfullmäktige i december 2017. Det övergripande målet är *"Parkeringssituationen för bil och cykel ska bidra till effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet samt stödja utvecklingen för en attraktiv stad."*

Parkeringsnorm

I november 2021 antogs en ny parkeringsnorm för Enköping. Syftet med parkeringsnormen är att ge vägledning vid planering av parkering för cykel och bil på kvartersmark. Riktlinjerna ska i samband med plan- och bygglovsprocesser säkerställa att fastighetsägare löser sin parkeringsefterfråga på ett sätt som inte belastar allmän plats samt främja hållbart resande genom att öppna upp möjligheten att reducera parkeringstalet vid genomförandet av mobilitetsåtgärder.

Parkeringsnormen ska bidra till uppfyllelse av målen av trafikstrategin och parkeringspolicyn:

- Hållbara transporter.
- Andelen transporter med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka.
- Ett effektivt utnyttjande av marken.
- God sammanvägd tillgänglighet stödja utvecklingen av en attraktiv stad.

Gällande detaljplaner

Planområdet är planlagt sen gammalt med flera detaljplaner och en stadsplan. Aktuell detaljplan omfattar delar av stadsplan 120, detaljplan 304 samt detaljplaner 2011/45 och detaljplan 2013/74 (se figur 3).

Enligt stadsplan 120 är fastigheterna Romberga 22:1, Romberga 22:4, Romberga 24:1 och Romberga 25:5 planlagda för industriändamål. Även en del av fastigheterna Sankt Iljan 2:2 och 2:3 i anslutning till Romberga 25:4 och Romberga 25:5 är planlagda för industriändamål enligt detaljplan 304.



Figur 3: Karta som illustrerar områdets gällande detaljplaner. Plangräns heldragen röd linjen.

1 - Stadsplan 120, 2 - detaljplan 2011/63, 3 - detaljplan 362, 4 - detaljplan 2013/74, 5 - detaljplan 2011/45, 6 - detaljplan 304

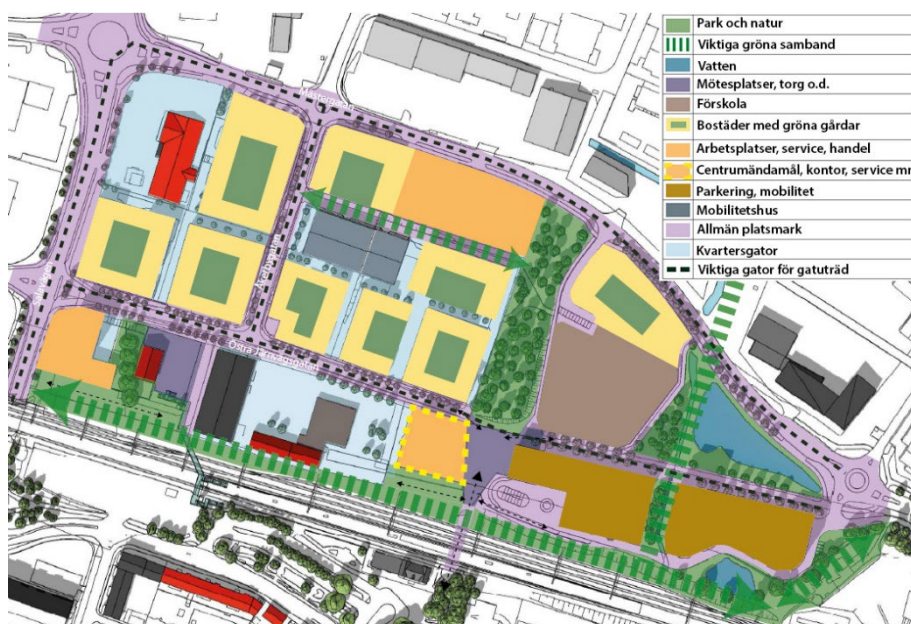
Del av fastigheten Romberga 25:6 som ingår i aktuell detaljplan är planlagd i detaljplan 2013/74 som kvartersmark med parkering som huvudändamål. I aktuell detaljplan ingår även huvuddelen av den med gärdesgård avgränsade plana delen av Förbiparken men där angiven med tidigare markanvändning gång-, cykel och mopedväg. Förbiparkens solbelysta slänt och skogsdungen norr

därom är planlagd som NATUR inom detaljplan 2011/45 och ingår i fastigheterna Romberga 23:9 och Romberga 23:14. Fastigheter som tillsammans utgör Åkerbygatan och Östra Järnvägsgränd är enligt Stadsplan 120 planlagda som allmän plats, gata eller torg.

Genomförandetid för stadsplan 120, detaljplan 304 och detaljplan 2011/45 har gått ut. Detaljplan 2013/74 har genomförandetid kvar och den går ut 13 maj 2030.

Program för planområdet

Planprogram för Stationsstaden, en del av klimatsmarta Myran antogs i kommunstyrelsens plan-, mark- och exploateringsutskott 15 oktober 2024. Planprogrammet omfattar den södra delen av stadsdelen Myran, ett område på 14 hektar inklusive aktuellt planområde. Området har ett av stadens bästa kollektivtrafiklägen, vilket ger unika utvecklingsmöjligheter för att omvandla ett handels- och industriområde till en grön, estetiskt tilltalande och klimatsmart mötesplats för handel, affärer och bostäder.



Figur 4: Programkarta med förslagen markanvändning. Utdrag ur planprogram för Stationsstaden, 2024.

För att uppnå visionen om *Stationsstaden* i enlighet med planeringsprinciper fastställda i *Översiktsplan 2040* och *Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040* 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.

Koncept för områdets omvandling som anges i *Gestaltningssprogram för Stationsstaden etapp 1* och som utgör underlag för aktuell detaljplan utgår ifrån ovannämnda principiella förändringar.

Konsekvenser för barn

FN:s barnkonvention är lag i Sverige vilket bland annat innebär att barns bästa ska beaktas i frågor som rör dem. Som barn definieras varje människa under 18 år. En barnkonsekvensanalys är ett sätt att säkerställa att barns och ungdomars rättigheter respekteras vid beslut. Barnkonventionen innehåller 54 artiklar varav fyra är grundläggande och vägledande principer som alltid ska beaktas när det handlar om frågor som rör barn:

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde.
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.
- Alla barn har rätt till liv och utveckling.
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

I samband med framtagandet av planprogram för Stationsstaden (nov 2022 och dec 2023) genomfördes dialog med barn som rör sig genom programområde och detaljplaneområde. Detta för att kunna fånga deras syn på områdes nuvarande egenskaper samt hur planerad utveckling skulle kunna tillgodose deras behov och intressen.

Detaljer kring utförda dialoger och slutsatser från de dialogerna redovisas i sin helhet i Sammanställning av barndialog som är bilaga till planprogram för Stationsstaden.

Miljökonsekvensbeskrivning

En undersökning av betydande miljöpåverkan görs i samband med framtagande av detaljplanen. Syftet med undersökningen är att belysa alla relevanta aspekter som genomförande av detaljplan kan medföra och utifrån det bedöma om genomförande av detaljplanen kan antas medföra viss negativ miljöpåverkan.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen anser att omvandlingen av området till en blandad stadsdel är strategiskt lämpligt och förenlig med gällande planer. Läget är kollektivtrafiknära och stödjer en hållbar, bilfri livsstil.

En miljöutredning har gjorts med fokus på eventuella föroreningar från en tidigare kemtvätt (sanerad 2023–2025) samt på fastigheter i närheten. Även dagvattenhantering, då området ligger inom viktiga vattenförekomster och vattenskyddsområden, har utretts. Andra frågor som har studerats är trafikbuller, mobilitet, vibrationer och stomljud från tåg samt riskbild kopplad till tågtrafik och andra källor. En ekologisk konsekvensanalys av påverkan på Förbiparkens naturvärden har tagits fram i samband med planarbetet.

I undersökningen om betydande miljöpåverkan har kommunen funnit att genomförande av detaljplanen bedöms kunna antas medföra viss negativ miljöpåverkan, dock ej en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 11 § miljöbalken. Särskild miljökonsekvensbeskrivning

(MKB) behöver därför inte upprättas utan miljökonsekvenserna ska beskrivas i den ordinarie planbeskrivningen.

I samband med plansamråd skickas även undersökning av betydande miljöpåverkan med checklistan till Länsstyrelsen i Uppsala län för samråd.

Kommunala beslut i övrigt

Utvecklingsprogram för Myran (2016)

Ett *Utvecklingsprogram för Myran* togs fram 2016 som fastslog att det stationsnära läget vid resecentrum är av strategisk betydelse. Programmet föreslog nya bostäder och arbetsplatser i området. Grundprinciper från utvecklingsprogrammet har inarbetats i *Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad 2040* (antagen 2018).

Europas 15 (2018–2019)

Enköpings kommun deltog 2019 i den europeiska arkitekturtävlingen *Europa* med Myran som tävlingsområde. Det vinnande förslaget, "*Root City*", har sedan dess legat till grund för det fortsatta utvecklingsarbetet inklusive *Hållbarhetsprogram för Myran* och planprogram för Stationsstaden. 2020 undertecknade Enköpings kommun sitt första klimatkontrakt inom innovationsprogrammet *Viable City*, där Myran utsågs till en testbädd för hållbar stadsutveckling.

Hållbarhetsprogrammet för Myran (2022–2023)

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 som kommunen har tecknat markanvisningsavtal med samt med experter och parter knutna till *Viable Cities*. Hållbarhetsprogrammet är framtaget med stöd av *Citylab*-metodiken vilket innebär att det finns en genomarbetad och tydlig koppling till *Agenda 2030*-målen. Detaljplanen är första steget som tas för att konkretisera vad hållbarhetsprogrammet betyder för Norra Myran.

Innehållet i hållbarhetsprogrammet för Myran har formulerats utifrån lokala förutsättningar, behov och utmaningar. Hållbarhetsprogrammets syfte är att uppmuntra byggaktörer 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.



Figur 5. Hållbarhetsprogram för Myran – Tematiska målområden

Varje målområde är sedan nerbrutna i specifika inriktningsmål och åtgärder och ansvariga parter. Hållbarhetsprogrammets stadsbyggnadsprinciper, inriktningsmål och åtgärder ska implementeras via aktörsspecifika handlingsplaner. Det innebär att respektive aktör bryter ned hållbarhetsprogrammet och applicerar det på sitt projekt och beskriver hur det projektet bidrar till den totala måluppfyllelsen och samverkansprocessen.

Befintliga förhållanden

Riksintressen

Riksintresse Totalförsvaret

Planområdet berörs av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap 9 § miljöbalken i form av ett så kallat MSA-område, påverkans-område för väderradar samt stoppområde för höga objekt. Planområdet ligger inom Uppsala flottiljflygplats stoppområde för höga objekt.

Planområde ingår i totalförsvarets riksintresse för påverkansområde för TM0020, Uppsala övningsflygplats:

- MSA-område ("Minimum Safe Altitude"),
 - påverkansområde för väderradar,
- samt inom Uppsala flottiljflygplats
- stoppområde för höga objekt.

Objekt som uppnår en högre höjd än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse riskerar att påverka riksintressen för totalförsvaret. Inom stoppområdet ska alla höga objekt prövas genom en flyghinderanalys samt remitteras Försvarsmakten för bedömning av påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del. Inom stoppområde för höga objekt kan generellt inga höga objekt uppföras utan att påtaglig skada på riksintresset uppstår.

Kommunikation

Planområdet angränsar direkt till riksintresse för kommunikationer (järnväg). Järnväg i väst-östlig riktning så kallad Mälarbanan går från Stockholm norr om Mälaren, via Västerås till Örebro. Mälarbanan är av nationell betydelse. Mälarbanan trafikeras av både person- och godstrafik. Mälarbanan ingår i stråk/Järnvägsflöde Stockholm – Västerås – Örebro.

Mälarbanan är också en del av det utpekade kollektivtrafiknätet (sträcka Örebro - Västerås - Enköping - Stockholm) och hela sträckan ingår i det utpekade arbetspendlingsnätet. Utöver motorväg E18 i delen som passerar genom Enköpings kommun är Mälarbanan också utpekad som huvudled för transport av farligt gods.

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består av 4 fastigheter som är idag bebyggda med skrymmande verksamhetsbyggnader med en stor andel hårdgjorda markytor/ytor, södra del av Åkerbygatan och Östra Järnvägsgränd gestaltade som hårdgjorda industrigrändar utan grönska och med breda körbanor samt av ett skogbevuxet naturstråk med en angränsande delvis anlagd park - *Förbiparken* som utgör södra del av naturstråket närmast pendelparkeringen och fastigheten Romberga 25:5. *Förbiparkens* anlagda gräs- och örtskikt mellan parkens naturliga sandslänt och gatan anlades i syfte att vara en buffert mot den angränsande trafiken, för att gynna sandsläntens rika insektsliv av bland annat vildbin.

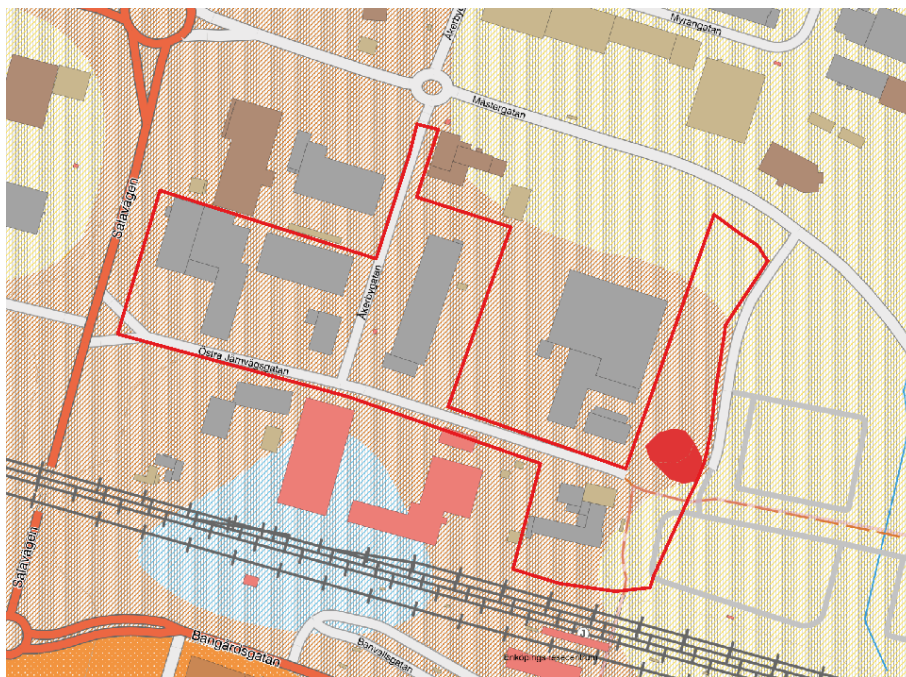
Den solbelysta slänten erbjuder boplatser för sandlevande insekter däribland ett antal arter sandbin som behöver få tag på födoresurser i form av nektar och pollen från växter i omgivningen för att klara hela livscykeln.

Marken inom planområdet sluttar generellt åt tre håll, väst, nordöst och öst och höjderna i området varierar mellan +28 meter och +23 meter (höjdsystem RH2000).

Högsta punkten inom planområdet ligger närmast korsningen Åkerbygatan/Östra Järnvägsgränd. Därifrån lutar marken mot Salavägen i väst, Mästergatan i norr och Förbiparken och pendelparkeringen i öst. Marken inom fastighet Romberga 25:5 lutar från sydväst och järnvägen mot öst och pendelparkeringen och mot norr/nordöst och Östra Järnvägsgränd respektive Förbiparken.

Geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan dominerar området av postglacial sand och finlera med inslag av urberg och morän.



Figur 6. Planområdets översta jordlager består av olika lerfraktioner (gult), sand (orange), morän (ljusblått) och enstaka höjder med berg i dagen (rött fält). Plangränsen heldragen röd linje.

Förorenad mark

Inom planområdet finns flera identifierade MIFO objekt.

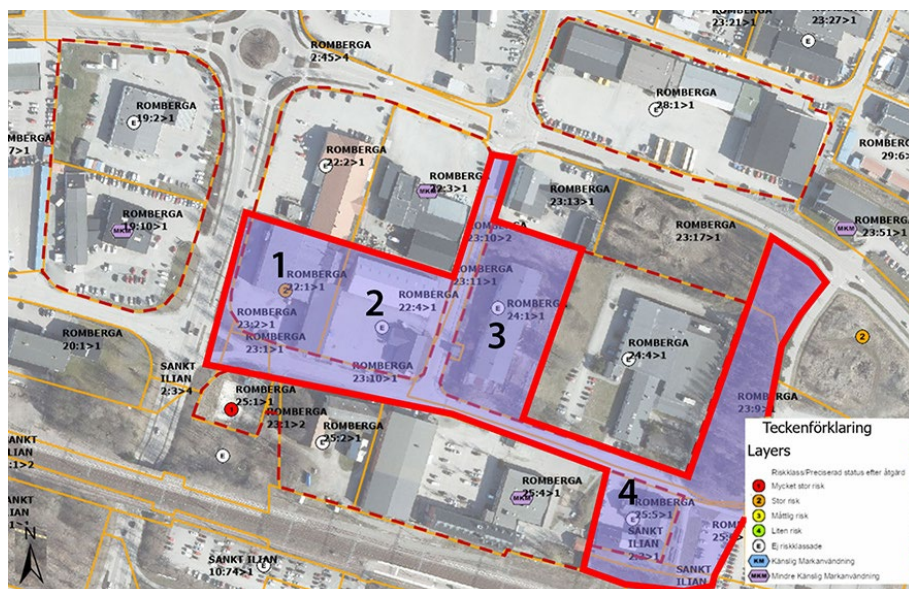
- | | |
|------------|---|
| 1) Namn: | AB Svets o Grovplåt, Molin & CO, Lykta och Smide |
| Fastighet: | ROMBERGA 22:1 |
| Primär: | Verkstadsindustri - med halogenerade lösningsmedel |
| Sekundär: | Mellanlagring och sorteringsstation avfall;
Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier |
| Status: | Inventering avslutad - förstudie ej påbörjad |
| Riskklass: | 2 |

- 2) Namn: *Enköpings Gjuteri, Gjuteribolaget Bergström & Co*
 Fastighet: ROMBERGA 22:4
 Primär: Järn- och lättmetallgjuterier
 Sekundär: Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier;
 Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel
 Status: Identifiering avslutad - ingen åtgärd
 Riskklass: Uppgift saknas

- 3) Namn: *Plåtprodukter AB, Terbe, Romberga*
 Fastighet: ROMBERGA 24:1
 Primär: Verkstadsindustri - med halogenerade lösningsmedel
 Sekundär: Uppgift saknas
 Status: Identifiering avslutad - inventering ej påbörjad
 Riskklass: Uppgift saknas

- 4) Namn: *Auto Plåt*
 Fastighet: ROMBERGA 25:5
 Primär: Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel
 Sekundär: Ytbehandling av metaller mekaniska/fysikaliska processer;
 Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier
 Status: Identifiering avslutad - ingen åtgärd
 Riskklass: Uppgift saknas

Utöver detta har brandsläckningsinsatser registrerats på fastighet Romberga 25:5 samt även strax utanför planområdet på pendelparkeringen som skulle orsaka infiltration av PFAS i marken.



Figur 7. Utdrag från kommunens kartdatabas med WMS-lager för förorenade områden. Berörda fastigheter är markerade med siffror 1–4.

Enligt framtagna *Miljöutredning för del av detaljplan södra Myran, Stationsstaden* som togs fram med stöd av konsulter (*Structor Miljöteknik AB*) domineras föroreningsituationen av spridningsplymen av klorerade alifater från före detta kemtvätten. De berör huvudsakligen Romberga 22:1 samt eventuellt även Romberga 22:4. Jorddjupet är mindre mäktigt på delar av Romberga 22:4 och 24:1, vilket bedöms reducera plymens påverkan. Romberga 25:5 är sannolikt inte påverkad av plymen.

Ställvis på Romberga 25:5 finns föroreningar i fyllningsjord 0–2 m djup, vilka kan ha betydelse vid framtida bostadsetablering och i så fall kräva åtgärder. Föroreningarna är inte avgränsade, men undersökningen indikerar att föroreningarna är kopplade till skikt i fyllningen med främmande innehåll.

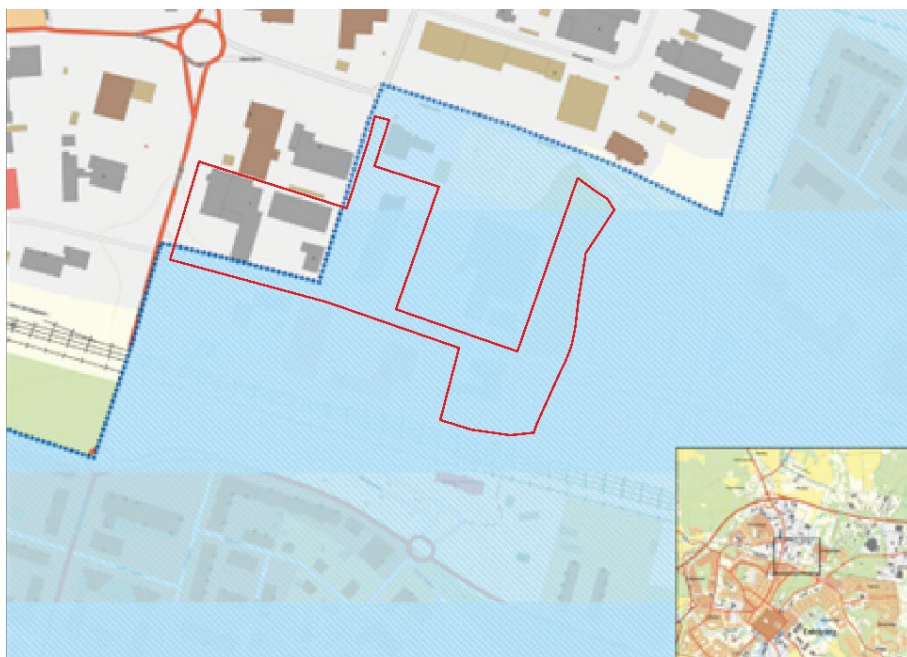
PFAS har påvisats i grundvatten och bedöms i huvudsak utgöra risk för påverkan på grundvattenförekomst för framtida nyttjade som dricksvatten. Halterna bedöms inte utgöra hälso- eller miljörisker i övrigt.

Detaljer beträffande genomförd markmiljöundersökning redogörs för i sin helhet i framtagna Miljöutredning för del av detaljplan södra Myran, Stationsstaden, Structor Miljöteknik AB, 2024-08-29 med revideringsdatum 2024-10-11.

Grundvatten

Planområde ligger delvis inom yttre vattenskyddsområde för grundvattentäkter i Enköpingsåsen i Munksundet (som ligger närmast planområdet) samt Fagerudd längst bort i den södra delen av vattenskyddsområdet respektive Vånsjöbro och Nygård längst bort i den norra delen av vattenskyddsområdet.

Vattenskyddsområdets yttre zon omfattar fastigheterna Romberga 24:1 och Romberga 25:5 samt fastigheter som helt eller delvis utgör Östra järnväggsgatan, Åkerbygatan, Förbiparken och del av pendelparkeringen som ingår i detaljplan (se figur 8).



Figur 8. Enköpingsåsen - vattenskyddsområdets yttre zon

Av gällande föreskrifter framgår begräsningar av bland annat markarbeten enligt följande:

- Markarbeten får inte ske djupare än 1 meter över högsta grundvattenyta.
- Fyllnads- eller avjämningsmassor som kan försämra grundvattenkvaliteten eller försvåra den naturliga grundvattenbildningen får inte läggas inom området.
- Markarbeten får inte medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån

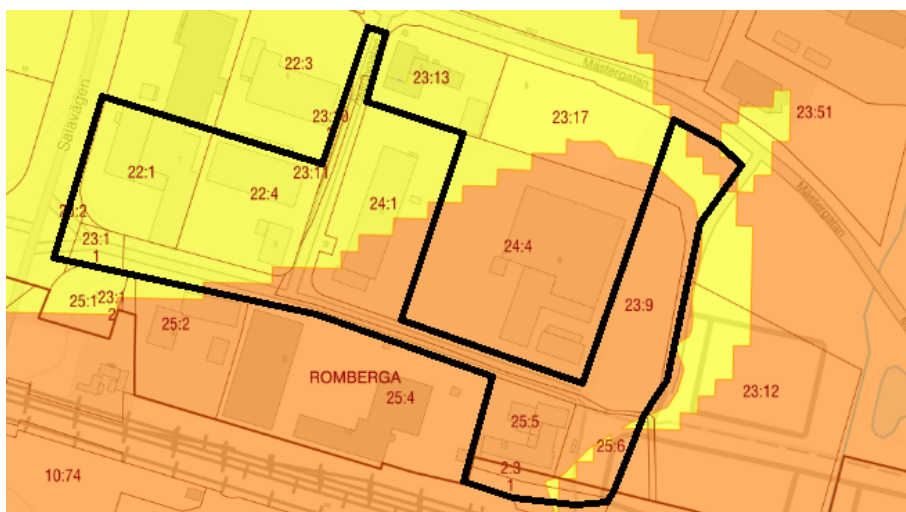
- Dagvatten bör renas innan infiltration för att bidra till att uppnå miljö kvalitetsnormer för Enköpingsåsen.
- Infiltrationsanläggningar för hushållsspillvatten kräver tillstånd från ansvarig nämnd.
- Avloppsledningar och tillhörande brunnar ska vara täta.
- Avloppsledningar ska underhållas för att undvika risk för förorening av vattentäkt.
- Deponering av hushållsavfall är inte tillåten.
- Tillverkning av asfalt eller oljegrus får inte förekomma. Upplag av oljegrus eller vägsalt får inte förekomma. Länsstyrelsen kan ge dispens för lagring och tillverkning om särskilda skäl finns.

Schaktarbeten inklusive pålning/borring inom vattenskyddsområdet är dispenspliktigt. Det kan även finnas hinder för installation av bergvärme med anledning av vattenskyddet.

Det åligger ägare eller nyttjare av fastighet inom skyddsområdet att tillse att inträffade händelser, som kan medföra risk för grundvattenförorening, omedelbart anmäls till Räddningstjänsten och den nämnd som fullgör kommunens uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet.

Känslighetszoner för grundvattenpåverkan

Planområde ligger också inom tillrinningsområde för Enköpingsåsen.



Figur 9. Känslighetskarta för grundvatten. Orange = extrem och hög känslighetszon, Gul = måttlig känslighetszon. Svart linje markerar planområdet.

Nästan hälften av planområdet ligger inom hög och extrem känslighetszon för grundvattenpåverkan (klass 1 och 2) medan nordvästra del planområdet ligger inom måttlig känslighetszon för grundvattenpåverkan (klass 3), se figur 9.

Enköpingsåsen har i dagsläget en otillfredsställande kemisk status och uppnår en god kvantitativ status vilket innebär att dagvatten måste renas innan det släpps ut till recipienten eller kan tillåtas infiltreras inom planområdet. Rening kan exempelvis ske med hjälp av växtbäddar.

Dagvatten

Recipient för dagvattnet är Enköpingsån som enligt *Vatteninformationssystem Sverige (VISS)* har måttlig ekologisk status. Övergödning genom fosforläckage och hydromorfologisk påverkan är de faktorer som sänker Enköpingsåns ekologiska status.

Dagvattnet från östra delen av planområdet når via Skvalbäckens i huvudsak öppna rinnvägar fram till Enköpingsån medan dagvattnet från planområdets västra del rinner till ån via en längre dagvattenkylvert.

Vattenförekomsten tros vara påverkad av pågående och nedlagda verksamheter då de särskilt förorenande ämnena arsenik, koppar, ammoniak och nitrat har påträffats. Ammoniak kan periodvis (under sommarhalvåret) förekomma i så höga halter att det biologiska livet i ån påverkas negativt. I påverkansanalysen redovisas de verksamheter som bedöms ge upphov till påträffade föroreningar.

Enligt *Vatteninformationssystem Sverige* (VISS) bedöms Enköpingsåns kemiska status som ej god med avseende på uppmätta miljögifter i ytvatten där halter överskrider bedömningsgrunderna. Förutom överallt överskridande ämnen (kvicksilver och polybromerade difenyletrar) bedöms följande prioriterade ämnen ge ej god kemisk status då de har uppmätts i vattenförekomsten med halter över respektive gränsvärde i bedömningsgrunderna: Antracen, PFOS, Benso(a)pyrene och Tributyltennföreningar.

Risk för skred/höga vattenstånd

Risk för skred

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har gjort en riskkartläggning för skred och ras i känsliga områden. Enligt SGU råder inom planområdet inga risker för ras och skred. Av kartläggningen framgår att det inte finns risker för ras och skred inom planområdet.

Däremot finns det i direkt anslutning till planområdet flera zoner som är enligt SGU identifierade som aktsamhetsområden och det är Kabetippen och slänten längs med gång och cykelvägen vid Skvalbäcken samt banvallen, se figur 10.



Figur 10. Modellerings av risk för skred. (SGU). Plangräns heldragen röd linjen.

Risk för höga vattenstånd

I hela Myran-området 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 att en serie av fördröjningsdammar anläggas norr om Älvdansen och Skvalbäcken kommer ges en ny utformning med förbättrad fördröjningskapacitet.

För att bedöma översvämningsrisker vid kraftiga regn i etapp 1 (denna plan) har DHI tagit fram en hydrodynamisk skyfallsmodell för Enköpings tätort. Faktorer som inkluderas är topografi, markens egenskaper, regnintensitet samt ledningsnätets kapacitet. Dagvattenledningsnätet i tätorten har modellerats och kopplats till markytan för att beskriva vattenflöden under regnförlopp.

Simuleringarna har genomförts med 20- och 100-årsregn inklusive en klimatkfaktor på 1,3, varav konsekvenserna av ett 100-årsregn finns redovisade i dagvattenutredning från WRS AB (2026-03-30). Enligt MSB (2015) är 10 cm vattendjup en generell gräns för när skador kan uppstå. Modellen visar att vissa delar av området riskerar vattennivåer mellan 10 och 35 cm. I nuläget finns lokala lågpunkter där vatten riskerar att bli stående vid större regn, upp till ett djup motsvarande ca 10 - 35 cm vid ett 100-årsregn vilket medför översvämningsrisk. Detta måste åtanke vid höjdsättningen av planområdet i samband med exploatering. De områden som idag är mest utsatta ligger i den västra, mellersta och östra delen av området, där ny bebyggelse planeras.



Figur 11. Översiktsbild över vattenansamlingar (blått) vid ett 100-årsregn (WRS, 2026)

Fornlämningar

Enligt uppgifter från Riksantikvarieämbetet (RAÄ) finns inga registrerade fornlämningar inom planområdet. Planens genomförande bedöms därför inte påverka några kända kulturhistoriska eller arkeologiska värden. Vid eventuella fynd under markarbeten ska dock arbetet avbrytas och kontakt tas med Länsstyrelsen i enlighet med kulturmiljölagen.

Luftkvalitet

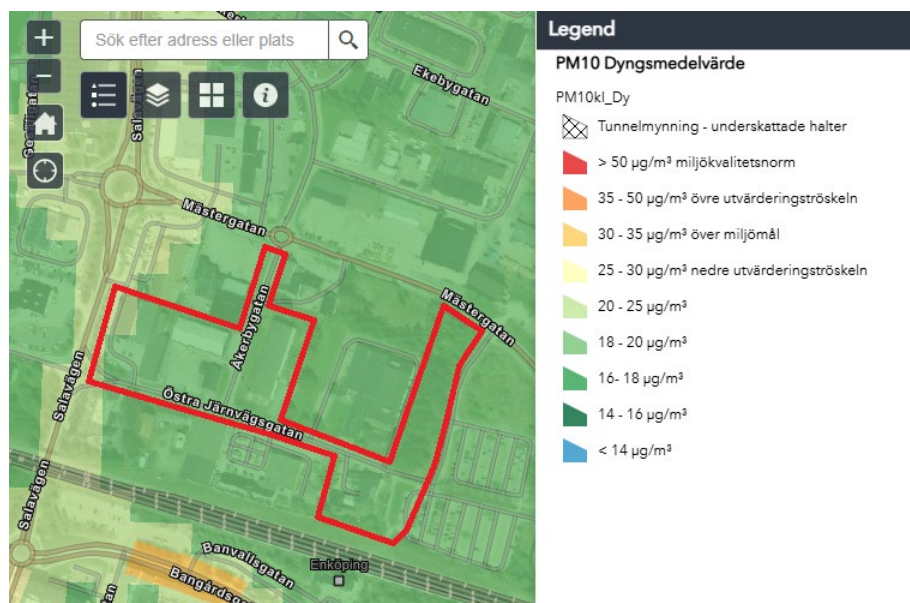
Luftkvalitet påverkas av partiklar (PM) och flyktiga ämnen (VOC) och gaser. Med avsikt att skydda människors hälsa föreskriver miljö kvalitetsnormer för luft enligt luftkvalitetsförordningen (2010:477) och Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2019:9) att följande ämnen inte får förekomma i utomhusluft per kubikmeter luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) respektive under ett kalenderår (årsmedelvärde) mer än:

NO2:	i genomsnitt 60 µg (dygnsmedelvärde),
Svaveldioxid:	i genomsnitt 100 µg (dygnsmedelvärde),
Kolmonoxid:	10 mg (under högsta 8 timmar medelvärde/dygn),
Ozon:	120 µg (under 8 timmar/dygn),
Bensen:	i genomsnitt 5 µg (årsmedelvärde),
Partiklar (PM10):	i genomsnitt 50 µg (dygnsmedelvärde),
Partiklar (PM2,5):	i genomsnitt 25 µg (årsmedelvärde fr o m den 1 januari 2015)
Bens(a)pyren:	i genomsnitt 1 ng (beräknat vid provtagning och mätning av PM10 årsmedelvärde),
Arsenik:	i genomsnitt 6 ng i genomsnitt (beräknat vid provtagning och mätning av PM10 årsmedelvärde),
Kadmium:	i genomsnitt 5 ng (beräknat vid provtagning och mätning av PM10 årsmedelvärde),
Nickel:	i genomsnitt 20 ng (beräknat vid provtagning och mätning av PM10 årsmedelvärde),
Bly:	i genomsnitt 0,5 µg (beräknat vid provtagning och mätning av PM10 årsmedelvärde),

Den enda tillgängliga informationen om luftkvaliteten inom och i direkt anslutning till planområdet kommer från SLB-analys kartor.

SLB - Stockholms Luft- och Bulleranalys, enhet på Miljöförvaltningen i Stockholm. Kartor som visas i figur 11 och 12 togs fram på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund.

Enligt SLB:s luftföroreningskartorna ges en översiktlig bild av halterna i utomhusluften av partiklar (PM10), och kvävedioxid (NO2) över Enköping. Kartläggningen har gjorts med spridningsberäkningar i kombination med mätningar i Stockholms- och Uppsala län.

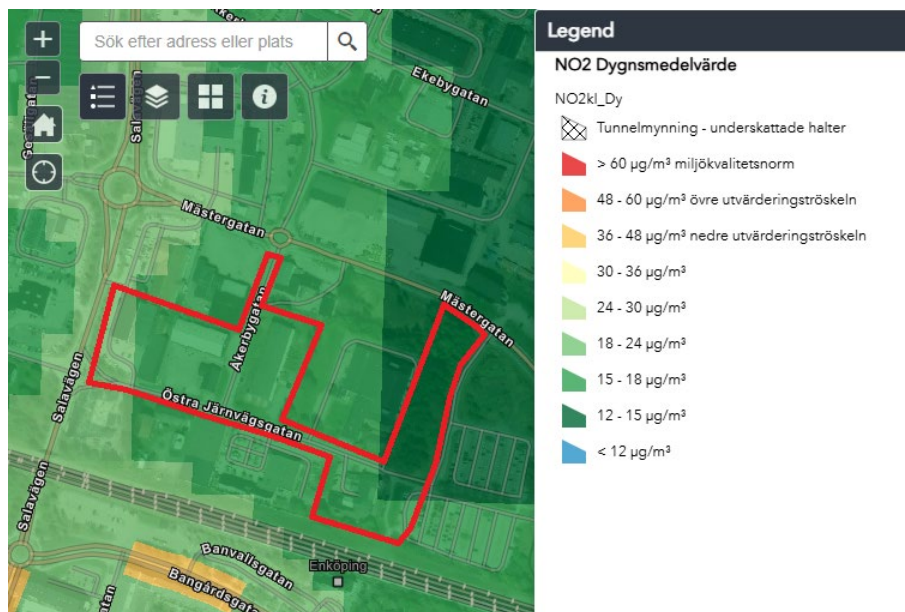


Figur 12a. PM10 (partikelmassan av alla partiklar med en aerodynamisk diameter upp till 10 mikrometer) – Dygnsmedelvärde

Det framgår av SLB:s analysens beräknade och uppmätta luftkvalitet inom och i anslutning till planområdet att utomhusluft med värden:

- 20–30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dygnsmedelvärde för partiklar (PM10),
- 12–24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dygnsmedelvärde för kvävedioxid (NO₂)

uppfyller miljökvalitetsnormer för luft vad gäller partikelmassan av alla partiklar med en aerodynamisk diameter upp till 10 mikrometer (PM10) och kvävedioxid (NO₂) och kvävedioxider.



Figur 12b. NO₂ (kvävedioxid) - Dygnsmedelvärde

En sådan luftkvalitet vad gäller partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) uppfyller även miljökvalitetsmålen för frisk luft därför att frisk luft enligt Sveriges miljömål klassas luft som har max 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dygnsmedelvärde för partiklar (PM10) respektive max 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (timmedelvärde) för kvävedioxid (NO₂).

Spridningsberäkningar och mätningar av andra ämnen och partiklar (PM_{2,5}) är inte tillgängliga vid planens upprättande.

Befintlig bebyggelse

Fastigheter inom planområdet är bebyggda med kontors- och verksamhetsbyggnader av olika slag och storlekar. I direkt anslutning till planområdet finns även handelslokaler inom daglig- och sällanköpshandel.



Figur 13. Markanvändning. Rött = resandefunktioner, orange = industri och verksamheter, gult = handel och kontor, lila = Natur, lila med svart skraffering = före detta verksamheter som genomgått sanering. Plangräns heldragen röd linje.

Bostäder

Det finns inga bostäder inom planområdet.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Inom planområdet dominerar industri- och verksamhetsfunktioner såsom bilservice, smidesindustri och småföretag inom byggsektorn samt kontor i mindre utsträckning.

Offentlig och kommersiell service

De inslag av handel som finns är främst lokaliserat i det nordvästra hörnet, längs med Salavägen och i korsningen med Mästergatan och Salavägen. Här finns dagligvaruhandel, en pizzeria, en kontorsbutik, en kakelbutik samt ett glasmästeri. Planområdet rymmer även verksamheter med mer utåtriktad karaktär, såsom en vuxenutbildning och en dansskola.

Friytor

Utöver Förbiparken finns ingen annan friyta inom planområdet som är iordningställd för utevistelse. Lite grönska med gång- och cykelvägar finns söder om Förbiparken, utanför gångtunnel och mellan parkeringsplatser på pendelparkeringen och fastighet Romberga 25:5 väster om pendelparkeringen men den är inte anpassad eller utrustad med parkbänkar eller likande för att möjliggöra utevistelse.

Lek och rekreation

Det finns inga lekplatser eller parkytor/naturytor iordningställda för lek eller rekreation inom planområdet. Närmaste naturområde lämplig för friluftsliv ligger ca 400 m gångavstånd, norr om bostadsområdet Älvdansen.

Naturmiljö

Naturmiljö inom planområdet består av ett naturstråk väster om pendelparkeringen med areal på cirka 6 000 m² som är täckt med främst tallskog. Utöver äldre tallar finns inom skogsområdet även

inslag av lövträd som ek, lönn och björk. Södra del av skogsområdet har kommunen iordningställt som en ca 300 m² stor park som kallas för Förbiparken.

Den mest viktiga delen av Förbiparken är den lättgrävda, solbelysta sanden i slänten i parkens södra del som utgör 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.

Kommunen äger marken och sköter området extensivt, med viss gallring och röjning. Området har mycket undervegetation (sly) och skogen är förhållandevis svår genomtränglig. Det saknas anlagda gångstigar, men upptrampade stigar vittnar om att området ändå fyller vissa rekreativa funktioner. Båda delar av naturstråket utgör viktig miljö för ekosystemtjänster i stadsdelen.

Utöver ovannämnda grönområden i kommunal ägo finns det inom planområdet grönska i form av gräsmatta med sly och buskar samt några få enstaka träd på fastigheten Romberga 24:1 runt om före detta industribyggnaden. Med hänsyn till att industribyggnaden är ur funktion så sköts även byggnadens omgivning ganska sparsamt.

Strax utanför planområdet och öster om Förbiparken finns det mellan olika parkeringsytor och längs med gång- och cykelvägen, som utgör en förlängning av i Östra Järnväggsgatan, en allé med cirka 20-åriga ekar och i öster, i anslutning till Mästervägen, finns ett bestånd av uppvuxna flikbladiga björkar.

Skydd enligt miljöbalken

Formella skydd saknas inom programområdet (se figur 4), och inga utpekade naturvärden eller lagskyddad natur finns i direkt anslutning till området.

Naturvärden

Inga delar av området är utpekade som nyckelbiotop eller naturvärde enligt Skogsstyrelsens nyckelbiotopsinventering (Skogens pärlor 2025), eller Jordbruksverkets ängs- och hagmarksinventering (TUVÅ 2025). Inga riksintressen förekommer inom programområdet. De flesta biotoper inom området bedöms ha låga naturvärden (klass 5–7 enligt SIS 199000:2023). Två områden av högre värde identifieras: sandslänten vid Förbiparken och den angränsande tallskogen. Dessa miljöer har preliminärt klassats som naturvärdeklass 2–3 kopplat till förekomsten av solbelysta sandytor och äldre tallar. Dessa utgör viktiga livsmiljöer för sandlevande insekter.

Utöver Förbiparken finns inga andra anlagda parker inom planområdet.

Gator och trafik

Planområde omfattar södra del av Åkerbygatan i norr-sydlig riktning och hela Östra Järnväggsgatan i öst-västlig riktning samt grönremsa inom Salavägen intill fastighetsgräns mot Romberga 22:1. I planområde ingår även liten del av järnvägsreservatet söder om fastighet Romberga 25:5 samt västra del av pendelparkeringen på fastighet Romberga 25:6 inklusive gångvägar på norra sidan gångtunneln under järnvägen. Planområde angränsar till järnvägskorridoren i väst-östlig riktning så kallad Mälarbanan. Den sträcker sig från Stockholm norr om Mälaren, via Västerås till Örebro. Mälarbanan är av nationell betydelse och trafikeras av både person- och godstrafik.

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

Infrastrukturen för gående och cyklister inom planområdet är bristfällig. Det finns inga sammanhängande och tydliga gång- och cykelvägar. Både Åkerbygatan och Östra Järnväggsgatan är anlagda som industrigator avsedda främst för fordonstrafik med breda asfalterade körbanor och

med trottoar på ena sidan bara. På Åkerbygatan ligger trottoaren endast på gatans östra sida medan i Östra Järnvägsgatan finns de på ömse sidor körbanan. Trottoarer i Östra Järnvägsgatan är inte skyltade som gång- och cykelvägar. Däremot finns det gång- och cykelvägar längs Salavägen och Mästergatan, utanför planområdet. Cykelvägarna är ca 2,6 m breda vilket innebär att det är lite smalare än det rekommenderade måttet på 3 meter.

Breda gator gör det svårt att korsa vägarna på ett säkert sätt. Skyltning och vägledning för gång- och cykeltrafikanter är förutom skylten vid korsningen Åkerbygatan/Östra Järnvägsgatan i princip obefintlig.

Under järnvägen finns två planskilda passager för gång- och cykeltrafik: en tunnel för bil, gående och cyklister längs Salavägen samt en tunnel för gående och cyklister vid resecentrum. Tunneln uppfattas som otrygg, särskilt vid mörka tider.

På norra sidan av järnvägen utanför gångtunneln delar sig gång- och cykelstråket i två vägar. En som leder upp mot Östra Järnvägsgatan och vidare västerut, och en som leder till pendelparkeringen och vidare mot cirkulationsplatsen i Mästergatan. Cykelväg genom pendelparkering ligger mellan en trädallé. Generellt bedöms trafikmiljön för oskyddade trafikanter inom planområdet som otydlig och osäker.

Kollektivtrafik

Resecentrum på södra sidan järnvägen, strax utanför planområdet utgör den huvudsakliga kollektivtrafiknoden i Enköping och erbjuder goda förutsättningar för hållbart resande för hela Stationsstaden. Från resecentrum går tåg via Mäljarbanan med direkta förbindelser till Stockholm, Bålsta, Västerås, Arboga, Köping och Örebro. Trots att restider varierar på grund av avstånd mellan Enköping och de städerna kan de dock nås inom en timme.

Den regionala busstrafiken knyter samman Enköping med Uppsala, Västerås, Bålsta och Strängnäs, med restider mellan 40 minuter och en timme. Resecentrum trafikeras också av kommersiell busstrafik med anslutningar till kryssningsbåtar som utgår från Stockholm samt till Arlanda flygplats och Karlstad. Resecentrum är viktig knutpunkt även för stadsbusstrafiken och trafikeras av tre stadsbusslinjer, 21, 22 och 23 som förbinder delar av Enköping med resecentrum och stadskärnan.

Parkering, utfarter, varumottagning

Trafikflödet är idag anpassat för industrifunktioner och parkering, med mindre fokus på gång- och cykeltrafik. Parkering är huvudsakligen fördelad på öppna markparkeringar, vilket innebär stora hårdgjorda ytor. Utfarter från området är begränsade och inte fullt integrerade i stadens övergripande trafiknät.

Störningar

Störningar inom planområdet kommer i princip från fordonstrafik och järnvägstrafik. Den huvudsakliga störningen med störst betydelse för planområdet kommer från trafikbuller, risker från olyckshändelser längs Mäljarbanan på grund av transport av farligt gods samt markvibrationer från tågtrafiken som kan ev. påverka fastighet Romberga 25:5 på grund av dess närhet till järnvägsspåren.

Trafikbuller

Planområdet påverkas främst av ljudnivåer från vägtrafiken på Salavägen, i mindre utsträckning från vägtrafiken på Mästergatan samt järnvägstrafiken på Mäljarbanan.

Verksamhetsbuller

Området är i dagsläget inte utsatt för verksamhetsbuller.

Vibrationer

För fastigheten Romberga 25:5 föreligger risk för markvibrationer från järnvägen. Ett PM har tagits fram för att beskriva förutsättningarna för markvibrationer (Sweco, 2025-03-05). Någon vibrationsmätning har inte gjorts i detta skede.

Syftet med det PM var att identifiera risker för markvibrationer och stömljud som kan påverka komfort och hälsa. Då marken till stor del består av vibrationskänsliga jordarter som sand och eventuellt gyttjelera, finns en förhöjd risk för komfortvibrationer, särskilt i höga byggnader.

Risken för stömljud bedöms som låg eftersom varken järnväg eller byggnad ligger på berg. För att minimera störningar rekommenderas vibrationsmätningar i marken innan byggnation, samt att byggnaden grundläggs genom pålning till fast mark. Val av stommaterial och användning av byggnadens olika delar bör anpassas för att undvika överskridande av riktvärden (0,4 mm/s vägd RMS enligt TDOK 2014:1021) för komfortvibrationer.

Risker från transport av farligt gods

I Uppsala län används riktlinjer utgivna av Länsstyrelsen Uppsala län: *Riskhantering vid transportleder för farligt gods*. I enlighet med riktlinjerna gäller att risker förknippade med transport av farligt gods ska beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meters avstånd från en led för farligt gods.

Enligt *Riskhantering vid transportleder för farligt gods* klassas olika typer av markanvändning i tre olika grupper enligt tabellen nedan:

Mindre känslig	Normalkänslig	Känslig
Byggrätt för: G - Drivmedelsförsäljning J - Industri P - Parkering Z - Verksamheter, lager E - Tekniska anläggningar (ej samhällsviktiga)	Byggrätt för: B - Bostäder (enstaka bostäder som är enkla att utrymma) C - Centrum (ej hotell) H - Detaljhandel K - Kontor R - Besöksanläggning (utan omfattande åskådarplats)	Byggrätt för: B - Bostäder D - Vård S - Skola R - Besöksanläggningar, Idrotts- och sportanläggningar med omfattande åskådarplats O - Tillfällig vistelse (hotell)

Enligt *Riskhantering vid transportleder för farligt gods* gäller följande riskzoner utmed järnväg om den utgör transportled för farligt gods:

	Röd zon	Gul zon	Grön zon
Mindre känslig	0–30 meter	30–50 meter	50–150 meter
Normalkänslig	0–30 meter	30–50 meter	50–150 meter
Känslig	0–30 meter	30–80 meter	80–150 meter

Södra del av planområdet omfattar liten del av järnvägskorridoren där det transporteras farligt gods. Avståndet mellan fastighet Romberga 25:5 där det planeras uppförande av Entréhuset med flera olika funktioner (bl.a. kontor, handel, tillfällig vistelse och även bostäder) och närmaste

spårmitt (transportled) ligger på ca 31 m vilket innebär att del av fastigheten Romberga 25:5 ingår i gul zon enligt Länsstyrelsens riktlinjer. Detta innebär att risker kopplade till transport av farligt gods behöver utredas inom ramen av planprocessen genom en kvantitativ riskutredning enligt Länsstyrelsens riktlinjer.

Teknisk försörjning

Inom planområdet finns i dagsläget underjordiska ledningar för kommunalt vatten och avlopp, fjärrvärme samt el- och kommunikationsinfrastruktur. Ledningar och anslutningspunkter ligger inom allmän platsmark, Åkerbygatan och Östra Järnvägsgratan.

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunalt VA-verksamhetsområdet. Området är idag anslutet till det kommunala vatten- och avloppsnätet, vilket är anpassat för nuvarande industriella funktioner.

Dagvatten

Området har idag stora hårdgjorda ytor (asfalterade parkeringsplatser, vägar och bebyggelse), vilket leder till ett behov av omfattande dagvattenhantering. Det saknas idag ytor avsedda för att fördröja dagvatten inom planområdet. Dagvatten leds i dagvattenledningar eller rinner längs med asfalterade gator nedströms mot Salavägen i väst, Mästergratan i norr och pendelparkeringen i öst.

El

Elförsörjningen är idag anpassad för industri och parkering.

Inom planområdet mellan Åkerbygatan och fastighet Romberga 24:1 finns E.ON:s elnätstation. Den upptar en yta på ca 7,5 x 10 m som ingår i kommunens fastighet Romberga 23:9.

Fjärrvärme

Området är anslutet till fjärrvärmesystemet via Salagatan, Åkerbygatan och Östra Järnvägsgratan.

Avfall

Avfallshantering sker enligt Enköpings avfallsplan 2020–2030.

Planförslaget

Bebyggelseområden

Planförslaget möjliggör enligt konceptet för områdets framtida utveckling (se figur 14):

- Exploatering av fastigheter Romberga 22:1 och 22:4 för att skapa två nya bostadskvarter, A och B.
- Exploatering av fastighet Romberga 24:1 för att skapa ett nytt bostadskvarter C och ett nytt kvarter M1 som är till för ett nytt mobilitetshus,
- Exploatering av fastighet Romberga 25:5 för att skapa ett nytt kvarter D där det föreslås uppförande av en hybridbyggnad, en ny märkesbyggnad så kallas för Entréhuset.



Figur 14: Situationsplan över planförslaget med kvartersbeteckningar. Utdrag ur gestaltungsprogrammet. (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Kvarter A föreslås ha ca 4 340 m² i areal, kvarter B ca 3 820 m² i areal, kvarter C ca 2 780 m² i areal, kvarter D ca 3 560 m² samt kvarter M1 ca 2 440 m² i areal. Totalt ska kvartersmark ha ca 16 940 m² i areal vilket utgör ca 49 % av planområdets areal.

Kvarter A, B och C präglas av halvöppna, tysta men ändå tillgängliga, bostadskvarter med i princip bilfria bostadsgårdar (utöver rörelsehindrad parkering och angöringsplatser), varierad bostadstyp och bebyggelse som skapas genom olika innehåll och funktioner, byggnadshöjder och fasad- och takutformning.

Här finns plats för gång- och cykeltrafik och gatugrönka och ytor för fördröjning av dagvatten på gator planlagda som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap.

Entréhuset, i en avvikande byggnadstypologi, höjd och gestaltning jämfört med övriga bostadskvarter, skapar förutsättningar för en märkesbyggnad som markerar områdets centrala läge. Entréhuset är en funktionsblandad byggnad, och innehåller kontor och/eller hotell eller liknande samt bostäder i övre våningsplan. Entréhuset har öppna uppglasade bottenvåningar

innehållande kommersiella lokaler i markplan mot torget, och parkeringar i nedre och underjordiska våningsplan.

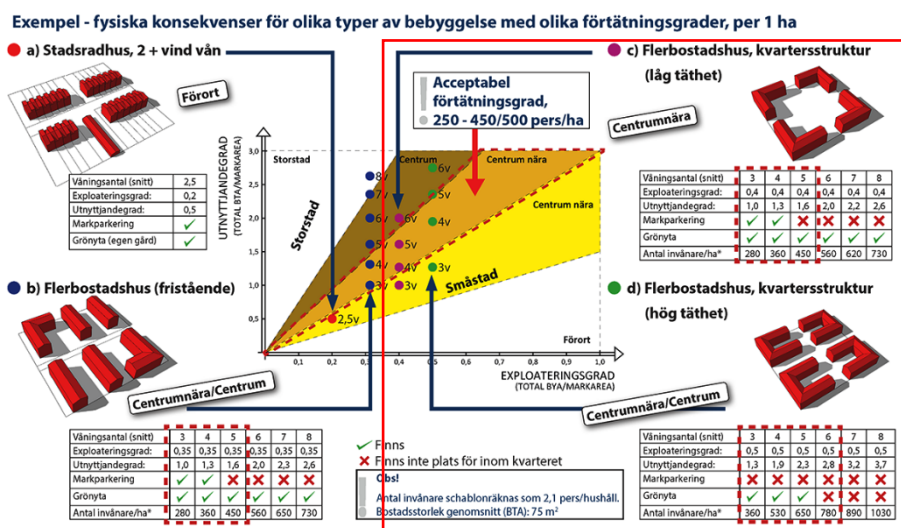
Bostäder

Förutsättningar för uppförande av nya bostäder i planområdet skapas inom alla kvarter så att det bli möjligt att:

- bygga max 28 600 m² BTA bostäder inom kvarter A, B och C samt upp till 1 000 m² BTA lokaler för handel och liknande,
- bygga Entréhuset inom kvarter D upp till max 18 500 m² BTA ovan mark varav minst 10 % (1 850 m²) och max 30 % (5 500 m²) av totala BTA ovan mark skulle vara bostäder, se alt A i figur 15).
- bygga max 2 000 m² BTA bostäder inom kvarter M1 i övre våningsplan, ovanpå mobilitetshuset.

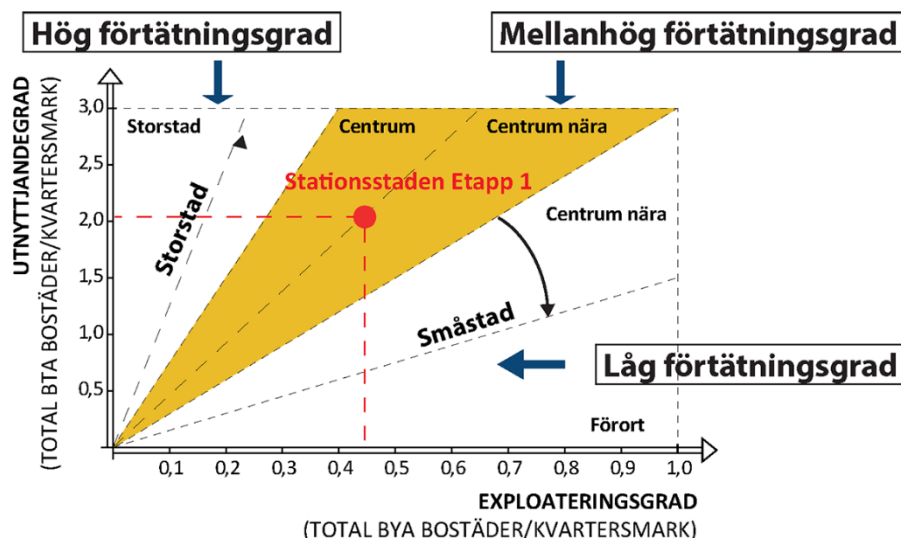
Detta ger exploateringsgrad på kvartersmarken (total BYA bostäder/kvartersmark) på ca 0,45 och utnyttjandegrad (total BTA bostäder/ kvartersmark) på 2,15. Om det inkluderas även kommersiella lokaler inom kvarter A, B och C samt hela Entréhuset skulle förslag till områdets omdaning (exklusive mobilitetshus) medföra exploateringsgrad (total BYA/kvartersmark) på kvartersmarken på ca 0,52 och utnyttjandegrad (total BTA/kvartersmark) på ca 2,92. Om det räknas per hela planområdet blir exploateringsgrad (total BYA bostäder/planområde) på ca 0,22 och utnyttjandegrad (total BTA bostäder/planområde) på ca 1,05.

Analysen av förhållandet mellan markens exploatering och markens utnyttjande för olika bebyggelse typer som visas i figur 15 innebär att förslag till bostadsbebyggelse med flerbostadshus i en tydlig kvarterstruktur mellan 4 och 7 våningar medger en mellanhög exploatering lämplig för centrum och centrumnära lägen för en stad i Enköpings storlek. Det innebär att inom kvarteret ska finnas plats för gröna bostadsgårdar och att parkering behöver lokaliseras utanför bostadskvarteren. Enligt planförslaget blir det i ett separat mobilitetshus.



Figur 15: Jämförelseanalys mellan olika bebyggelse typer, förhållande mellan markens exploatering och markens utnyttjande och konsekvenser en sådan bebyggelse medför.

Förhållande mellan exploatering och utnyttjande av kvartersmarken inom planområdet enligt planförslaget innebär att förtätningsgraden det medför ska motsvara bebyggelsetätheten lämplig för centrum nära och centrumområden i städer i Enköpings storlek, mellan småstad och storstad.



Figur 16: Förhållande mellan markens exploatering och markens utnyttjande (endast bostäder) enligt planförslaget.

På det viset säkerställs möjligheten att uppföra totalt ca 350 - 450 nya bostäder (beror på bostadsstorlek) inom alla kvarter som i sin tur skulle ge plats för upp till 1 000 nya invånare. Detta innebär en befolkningstäthet mellan 250 - 400 invånare per hektar. Ett sådant antal nya invånare inom planområdet innebär en mellanhög befolkningstäthet som bedöms lämplig för stadsdelen med sådana förutsättningar (kollektivtrafiknära läge med annan service i närheten). En sådan befolkningstäthet medför också ett tillräckligt starkt kundunderlag för såväl befintlig service i anslutning till planområdet som för planerad service inom planområdet.

Entréhuset

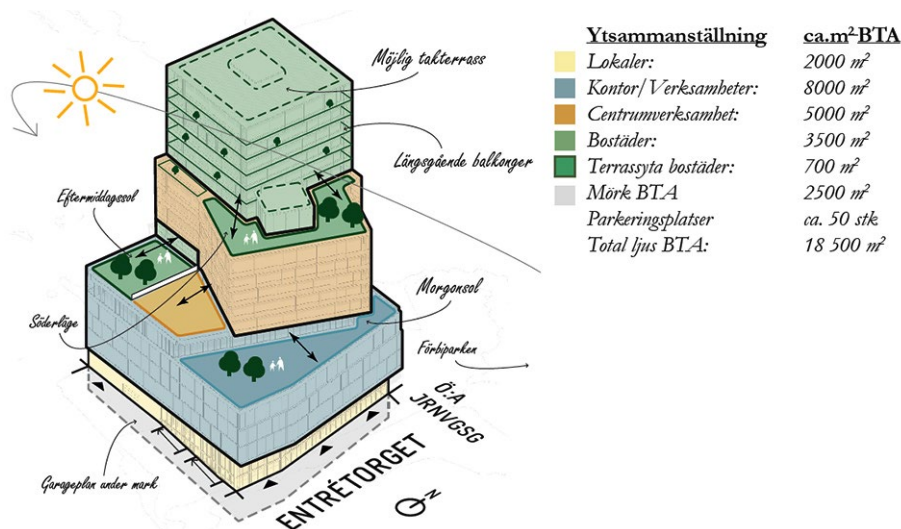
Till skillnad från bostadsbebyggelse inom kvarter A, B och C och även i kvarter M1 (mobilitetshuset) så möjliggör detaljplanen för en viss flexibilitet för användningen av lokalerna i Entréhuset. Med detta menas att fördelning av ytor inom samma volym för olika typer av verksamheter inom centrumändamål och kontor samt bostäder i enlighet med planförslag kan variera. Syftet med det är att säkerställa såväl blandat innehåll som möjligheter för anpassning av innehållet och fördelning av ytor mellan olika funktioner i förhållande till framtida behoven. Blandning av olika kommersiella funktioner och bostäder medför liv och rörelse till och från Entréhuset dagtid som kvällstid, måndag till söndag. Detta är mycket viktigt för stadsdelens centrala läge.

För att säkerställa detta föreslås med detaljplan en blandning av funktioner där bostäder lokaliseras i byggnadens översta våningsplan, se figur 17.

Bostäder liksom centrumverksamhet som möjliggör ytor för exempelvis hotell, lägenhetshotell eller *longstay* medges endast i byggnadens nordvästra del, som utgöra även byggnadens högsta delvolym. Detta eftersom den ligger längst bort från järnvägen som är risk- och bullerkälla.

För att säkerställa att Entréhuset lever dygnet runt regleras minsta antal BTA för bostäder till min 10% av byggnadens totala volym. För att säkerställa att det ska finnas tillräckligt med tillgängliga uteplatser för boende på de takytorna begränsas max antal bostäder till max 30% av byggnadens totala volym.

I andra lägre delvolymen medges alla verksamheter som ingår i kontor- och centrumändamål förutom bostäder. För att säkerställa att markplan används för butiker, restauranger eller annan service och att lägre delvolymen används för exempelvis kontor, konferens eller vuxenutbildning medges placering av bostäder endast inom högsta delvolymen och endast i våningsplan 5 och högre.



Figur 17: Förslag till ett funktionsblandat Entréhus. Sweco 2025-12-19.

Motiv till detaljplanens regleringar

- **Ändamålsbestämmelse för bostadsändamål (B)** som huvudändamål och centrumändamål (C) som komplementändamål för bostadskvarteren A, B och C är till för att möjliggöra uppförande av lokaler i markplan i mest lämpliga lägen.
- **Ändamålsbestämmelse för vård (D)** i kvarter C som komplementändamål är till för att säkerställa möjligheter även för speciella typer av boende såsom vårdboende och liknande. Med tanke på att nya bostäder avses på sikt uppföra även på intilliggande fastighet enligt planprogram avses därför kvarter C som lämplig plats för den typen av boende.
- **Ändamålsbestämmelse för centrumändamål (C)** som huvudändamål med kontor (K) samt bostäder (B) för Entréhuset i kvarter D mitt emot resecentrum. Detta för att möjliggöra uppförande av en funktionsblandad byggnad i det mest centrala läget i stadsdelen.
- **Ändamålsbestämmelse för parkeringsändamål (P₁)** för parkeringshus som huvudändamål, bostäder (B), handel utom livsmedel och skrymmande varor (H₁), och tekniska anläggningar - transformatorstation (E₁) som komplementändamål för kvarter M1 (mobilitetshuset). Detta för att möjliggöra uppförande av ett flervånings mobilitetshus i nedersta våningsplan med inslag av lokaler i markplan samt med max två våningar bostäder ovanpå våningar med bilparkeringen.
- **Egenskapsbestämmelse om byggnadens användning i Entréhuset (s₃)** som är till för att säkerställa att en del av Entréhuset alltid innehåller bostäder.
- **Planbestämmelse om lägenhetsfördelning och storlek på lägenheter (v₁)** ovanpå mobilitetshus är till för att säkerställa variation i bostadsbeståndet.

Byggnadskultur och gestaltning

Konceptet syftar till att skapa balans mellan bebyggelsen och grönområden, möjliggöra nya mötesplatser i trygga och bilfria miljöer som förutsättning för attraktiva utrymmen som främjar gemenskap och trivsel. Detta görs genom att:

- Säkerställa planförutsättningar för uppförande av tre halvöppna bostadskvarter inom kvartersmarken (kv. A, B och C, se figur 4) med avsikt att skapa goda förhållanden för ljusinsläpp, ventilation och ytor för utevistelse samt möjlighet för barn och unga att röra sig fritt och säkert mellan olika kvarter.
- Säkerställa planförutsättningar för uppförande av en hybridbyggnad så kallat Entréhuset i en avvikande form och höjd jämfört med övriga bostadskvarter i resecentrumnära läge (kv. D). Entréhuset ska tillsammans med torget intill skapa ett nytt urbant centrum för hela stadsdelen. Genom att hysa flera olika kompatibla funktioner med fokus på kommersiella verksamheter och även bostäder avses skapa en attraktiv målpunkt i stadsdelen av intresse för både Enköpingsbor och besökarna.
- Säkerställa en arkitektonisk utformning som harmoniserar med platsens natur- och kulturvärden men som samtidigt medför nya kvaliteter i området. Planen ska därför möjliggöra variation i byggnadsformer och hushöjder. Stadsdelen ges en stark visuell identitet genom hållbara materialval, vilket främjar en långsiktig, trivsamt och funktionell livsmiljö.

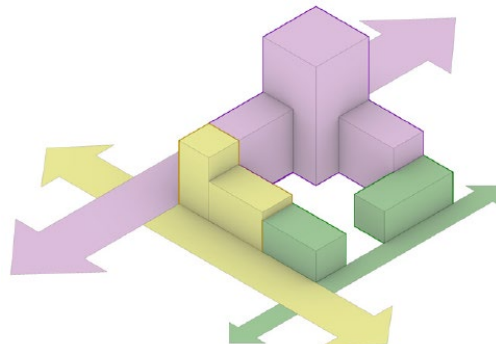
Motiv till detaljplanens regleringar

- *Användningsgränser* som avgränsar kvartersmark från allmänna gator runt omkring är till för att möjliggöra koncept för områdets omvandling till blandad bostadsdel med tydlig stadsmässig halvöppen kvartersstruktur och tydligt definierat gaturum.
- *Egenskapsgränser* avskiljer byggbara delar av kvartersmarken och bostadsgårdar där endast komplementbyggnad upp till 40 m² i BYA kan uppföras. På det viset regleras placering av bostadshus utmed kvarterens yttre gränser mot allmänna gator. Genom att dela byggbara delar av kvartersmarken i flera egenskapsområden möjliggörs variation vad gäller reglering av bebyggelses utformningen.
- *Egenskapsgränser* inom kvarter D (Entréhuset) säkerställer dess avvikande byggnadsform i enlighet med konceptet. Genom att reglera olika byggnadshöjder på de olika delar av byggnadsvolymen avses säkerställa uppförande av Entréhuset enligt konceptet som visas i figur 15.
- *Nockshöjdbestämmelser* (h_1) tillsammans med bestämmelsen som reglerar byggnadens användning (s_3 , s_5 och h_{s6}) säkerställer lokalisering av olika funktioner inom Entréhuset enligt konceptet som visas i figur 15. Det vill säga lokalisering av kommersiella lokaler i nedre våningsplan och bostäder och/eller hotell i övre våningsplan.
- *Användningsgräns och egenskapsgränser* för kvartersmark för mobilitetshus (kvarter M1) säkerställer areal nödvändig för uppförande av tillräckligt stort mobilitetshus i enlighet med kapacitetberäkningar från framtagna mobilitetshusutredning.
- *Egenskapsgränser* som avgränsar en L-format stråk utmed mobilitetshusets västra och norra kant inom kvarter M1 är till för att säkerställa placering av bostäder ovanpå mobilitetshus och våningsplan med bilparkeringen.
- *Nockshöjdbestämmelse* (h_1) tillsammans med bestämmelsen som reglerar mobilitetshusets användning (s_4) möjliggör uppförande av två bostadsvåningar ovanpå mobilitetshus där bostäder tillåts endast i de två översta våningsplanen.
- *Utformningsbestämmelse* syftar till att styra utformning och materialval för såväl flerbostadshus inom kvarter A, B C som för Entréhuset inom kvarter D liksom utformning av bottenvåningar i förhållande till entréer och lokaler i markplan. Med hänsyn till att sådan utformning och materialval kan vara olämpligt för mobilitetshus på grund av diverse byggtekniska krav (till exempel brandsäkerhet och dylikt) medges för mobilitetshus även fasad klädd med spaljé för växter.

Variation i bebyggelses utformning – variation i volymer

Bostadskvarter A, B och C avses utformas med huskroppar i olika höjder/våningsantal. Principerna som planförslaget bygger på är:

- Högre skala - mot större gaturum.
- Lägre skala - mot mindre gaturum.
- Höjdvariationer inom varje kvarter.
- Volymer placeras och höjdanpassas för främjande av bra mikroklimat på gårdar och publika platser.



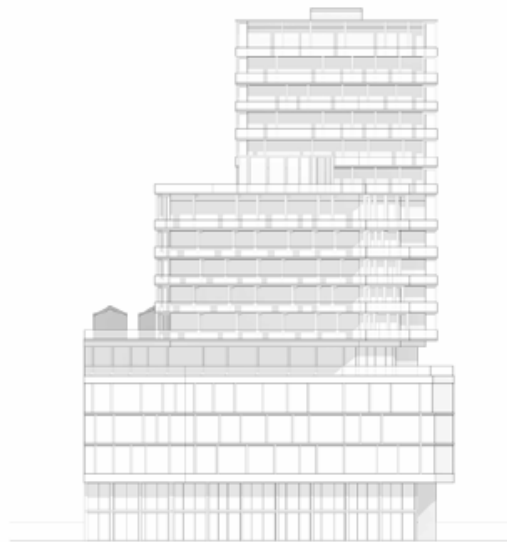
Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Flerbostadshus inom kvarter A, B och C föreslås ha mellan 3 och 6 våningar. Huskroppar med olika våningsantal ska utifrån principen från ovan finnas inom alla tre kvarter. Mobilitetshus planeras med 4 våningar för bilparkering och med 2 våningar ovanpå för bostäder med ca 900 m² för takterrass/vistelse ovanpå bilparkeringen.

Entréhuset på fastighet Romberga 25:5 föreslås avvika från övriga bostadskvarter i form och höjd. Syftet med att medge en märkesbyggnad med stegvis avsmalning av delvolymer i övre våningsplan är att markera stadsdelens centrum intill torget, mitt emot resecentrum. Genom att dela upp byggnaden i mindre volymer skapas möjligheter för att använda olika taktytor som uteplatser samtidigt som byggnadens skuggpåverkan minskar.



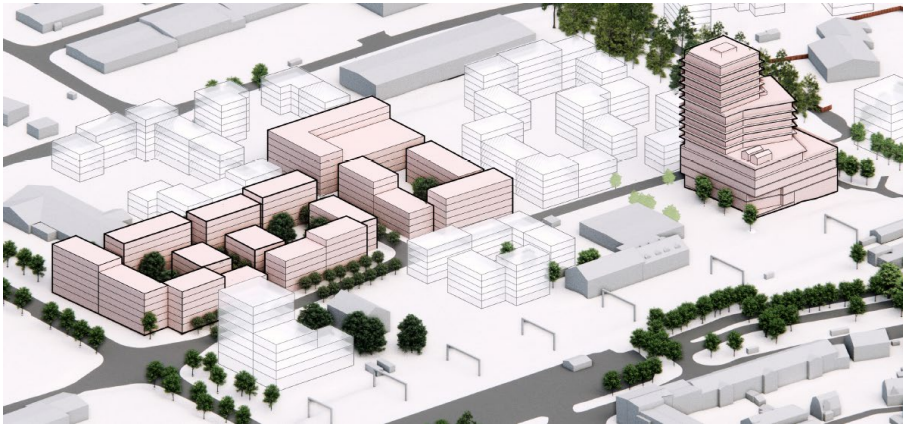
Fasad mot söder



Fasad mot öster

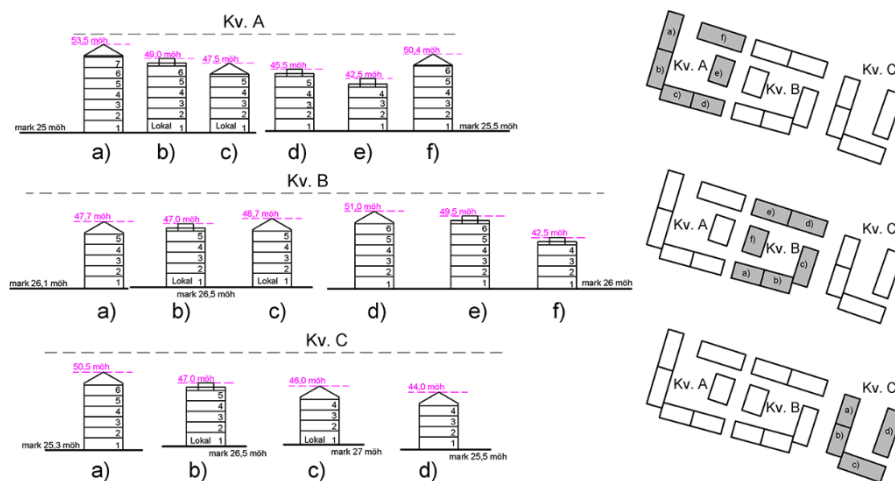
Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Entréhuset föreslås ha max 16 våningar respektive nockhöjd på max 65 m ovan mark.



Figur 18: Enkel 3D modell. Utdrag ur gestaltningsprogrammet.

Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026



Figur 19: Kontrollanalys av möjliga våningsantal utifrån planbestämmelser som reglerar byggrätter - högsta exploatering inom respektive kvarter, högsta nockhöjd, max BYA för respektive byggnader och minsta tillåtna taklutningen.

Motiv till detaljplanens regleringar

- **Nockshöjdbestämmelse** (h_1) tillsammans med **takvinkelbestämmelse** (o_2) är till för att reglera högsta nockhöjd och högsta takfotslinje genom minsta tillåtna taklutningen för bostadsbebyggelse inom kv. A, B och C och därmed säkerställa variation i byggnadshöjder i enlighet med konceptet. De två egenskapsbestämmelserna reglerar indirekt även våningsantal och höjd på fasadliv.
- Planbestämmelse om **utnyttjandegrad** (e_1 och e_2) reglerar begränsning av total BTA inom användningsområdet som får uppföras inom kvarter A, B, C och D. Som komplement används även planbestämmelse e_2 som reglerar högsta byggnadsarea per bostadshus i kvarter A, B och C.
- **Nockshöjdbestämmelser** (h_1) för olika egenskapsområden inom kvarter D (Entréhuset) reglerar byggnadsform i enlighet med konceptet. Trots att de ramarna som skapas är skräddarsydda utifrån konceptet möjliggör de flexibilitet utan att äventyra övergripande idé. Detta för att möjliggöra uppförande med till exempel olika material vad gäller byggnadsstomme (stål, betong, trä) eller variation i fasadutformning.

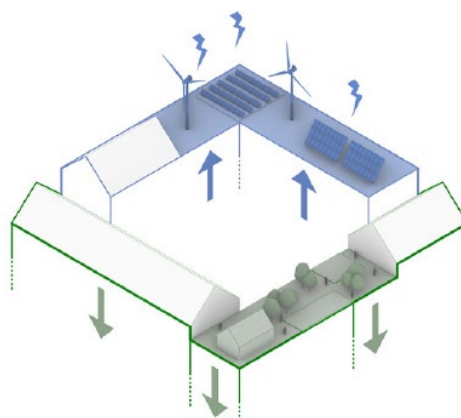
- *Utformningsbestämmelse* (f_2) reglerar att takytor ska utformas som vistelseytor för boende. Att tak ska utformas som takterrasser för lägenheter i Entréhuset är viktigt för att säkerställa de planerade bostädernas tillgång till utevistelseytor inom kvarteret.
- *Utformningsbestämmelse* (f_2) även inom kvarteret M1 ovanpå mobilitetshus är till för att säkerställa tillräcklig stor och kvalitativ uteplats i form av en takterrass för bostäder ovanpå mobilitetshuset.

Variation i taklandskapet

En upplevelserik stadsmiljö som eftersträvas i stadsdelen avses uppnås genom att tillskapa en variation i bebyggelseutformning. Detta gäller främst kv. A, B och C. Variation i takformer kommer tillsammans med varierad bebyggelseform, våningsantal, placering, fasadutformning och fasadmaterial säkerställa en variationsrik stadsmiljö.

Olika takformer möjliggör även:

- Aktiv användning av delar av takytor för vistelse (takterrasser) och omhändertagande av regnvatten (gröna tak).
- Placering av teknikinstallationer och energiproduktion på de högsta byggnaderna i sydläge.
- Gröna tak och takterrasser på lägre byggnader och på andra synliga takytor.



Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + André Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

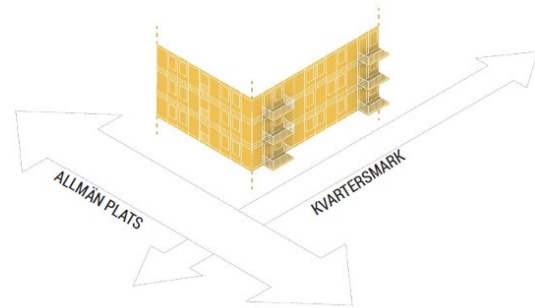
Motiv till detaljplanens regleringar

- *Nockshöjdbestämmelse* (h_1) respektive *takvinkelbestämmelse* (o_2) reglerar även takutformning på de olika huskropparna inom kvarter A, B och C.
- *Utformningsbestämmelse* (f_2) är till för att inom kvarter A, B och C samt D (Entréhuset) och M1 (mobilitetshuset) reglera iordningsställande av platta tak på respektive huskroppar som takterrasser och/eller gröna tak med levande växtlighet för boende i bostäderna.
- *Utformningsbestämmelse* (f_2) är till för att inom kvarter A, B och C säkerställa utformning av vissa delar av taklandskapet även som gröna tak, det vill säga med levande växtlighet. Detta för att såväl utöka möjlighet för fördröjning av dagvatten som för att bidra till områdets visuella mångfald.

Variation i fasadutformningen

Gestaltning av fasader syftar till att skapa en sammanhängande karaktär av alla tre bostadskvarter (kv. A, B och C). Detta avses göras med trä som huvudsakligt fasadmaterial. Återbrukat material eller motsvarande material avseende miljöprestanda och/eller kvalitet kan vara alternativt val.

- Trä som huvudsakligt fasadmaterial alternativt återbrukat material eller motsvarande material avseende miljöprestanda och/eller kvalitet.
- *Mot allmän plats:* Regelbunden fönstersättning och balkonger över kvartersmark.
- *Mot kvartersmark:* Friare fönstersättning och djupare balkonger.
- I höjdlid, ut mot gata, ska fasad delas in i tre delar: Aktiv bottenvåning, gestaltningsmässigt sammanhållet mittparti samt varierat och aktiverat taklandskap.



Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Entréhuset med sin avvikande form och höjd följer inte samma princip om gestaltning som bostadskvarter A, B och C.

Utvändig gestaltning av Entréhuset utgår ifrån de olika funktionerna inne i byggnaden dock även det med en sammanhängande karaktär. Avsikten med detta är att med en detaljrik gestaltning från markplan till översta våningen skapa en återhållsam övergång från publika och kommersiella lokaler i nedre våningsplan till en privat bostadsmiljö i övre våningsplan som vid behov även kan förse med utdragna eller indragna balkonger. Takytor som uppstår mellan de olika delvolymerna avses aktivera som tillgängliga takterrasser främst för boende i bostäderna i övre våningsplan.



Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

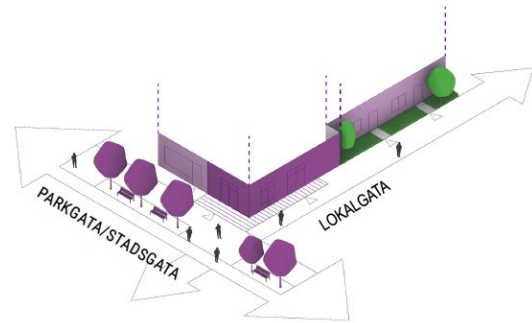
Motiv till detaljplanens regleringar

- *Generella utförandebestämmelser* om fasadutformning och fasadmaterial är till för att säkerställa variation i fasadutformning inklusive bottenvåningar i förhållande till övre våningsplan, främst inom kvarteren A, B och C men även inom kvarter D och för mobilitetshus.

Variation i gestaltningen av bottenvåningar

Bärande princip för gestaltning av bottenvåningar är att de markeras med avvikande material fast på det sättet att de fortfarande harmoniserar med övre delen av huset. Detta avses göras med:

- Hög detaljering i ögonhöjd.
- Ibland med samma, ibland med avvikande fast kompatibla fasadmaterial.
- Enhetliga öppningar & fönstersättningar.
- Hög grad av uppglasad fasad mot parkgatan med sammanhållet mittparti.
- Aktiv bottenvåning i hörn mot stadsgata och parkgata.
- Grön och planterad förgårdsmark mot lokalgatan.



Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + André Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Motiv till detaljplanens regleringar

- *Generell utförandebestämmelse* om fasadutformning är till för att säkerställa variation i gestaltningen av bottenvåningar. Den reglerar avvikande utformning av bottenvåning mot allmänplats gata och torg.
- *Utförandebestämmelse* om lokalisering och utformning av entréer.
- *Planbestämmelser om byggnadens användning* (s_2) som reglerar minst 200 m² BTA lokaler i markplan inom vissa huskroppar i kvarter A, B och C.

Gröna bostadsgårdar

För en bra bostadsmiljö är det avgörande att säkerställa kvalitativa bostadsgårdar, främst inom kv. A, B och C som planläggs som halvöppna bostadskvarteren. Bostadsgårdar föreslås vara i princip bilfria (utöver ett par parkeringsplatser för rörelsehindrade och angöringsplatser) och planeras som grönyta med platser för växtlighet för alla årstider.

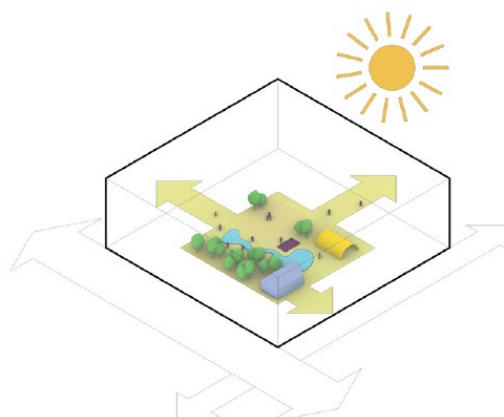
Generellt utgår planering av bostadsgårdarna inom planområdet från principen 3-30-300¹. Bostadsgårdar dimensioneras så att det ska finnas minst 15 m² av gårdsytan användbar för rörelse, vistelse, lek och plantering per 100 m² BTA bostäder i respektive kvarter. En sådan dimensionering innebär enligt situationsplanen som visas i figur 14 goda möjligheter för plantering av träd i centrala delar av bostadsgårdar i kvarter A, B och C. På det sättet blir det möjligt för alla att kunna se minst 3 träd från sina bostäder och att de träden kan täcka upp till 30% av gårdsytan. Närmaste grönområde och Förbiparken ligger ca 300 m gångavstånd från kvarter A och ännu närmare sett från kvarter B och C och Entréhuset.

En sådan dimensionering av bostadsgårdar innebär också ca 30 m² av bostadsgårdarna per barn mellan 2 och 15 år som enligt statistiken skulle kunna bo i de respektive kvarteren. Detta motsvarar Boverkets rekommendation för storlek på en skolgård per elev.

¹ 3-30-300 principen innebär att alla ska kunna se minst tre träd från sin bostad, skola och arbetsplats. Varje stadskvarter ska ha minst 30 procents krontäckningsgrad (mättet krontäckningsgrad talar om hur stor del av en yta som skuggas av trädkronor). Alla invånare ska ha max 300 meter till ett grönområde.

Konceptet för gårdarna syftar även till att:

- Skapa goda förhållanden för sol och mikroklimat med klimatskyddad mötesplats/vinterträdgård.
- Gårdarna kan innehålla funktioner för alla åldrar.
- Gårdarna skyddas från omgivande huvudgator.
- Ha inbjudande öppningar mot gator med lägre trafikflöden, exempelvis lokalgator.
- Gårdarna utgörs i stort sett av grönytor lämpliga för dagvattenhantering.
- Gröna bostadsgårdar kan även uppföras på tak.



Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Bostäder i Entréhuset (kvarter D) liksom bostäder ovanpå mobilitetshus (kvarter M1) saknar möjlighet för iordningställande av bostadsgårdar på marken på samma sätt som det planeras göra inom kvarter A, B och C. Utemiljöer för boende skapas genom att säkerställa iordningställande av tillgängliga takytor som takterrasser.

Entréhuset föreslås med en trappliknande form där det skapas flera takytor ovanpå olika delvolymerna där takterrasser kan finnas. Takterrass ovanpå mobilitetshus avses säkerställa på ytan intill L-liknande egenskapsområde där bostäder kan uppföras.

Takterrasser saknar vissa värden jämfört med bostadsgårdar på marken inom kv. A, B eller C, framför allt möjlighet för plantering av stora träd. Däremot medför de en annan kvalitet som bostadsgårdarna på marken har ibland svårt att uppnå och det är mycket bättre solläge utan skuggning från närliggande byggnader. Inom Entréhuset dimensioneras takterrasser mer generöst jämfört med bostadsgårdarna på marken. Det innebär att det ska finnas minst 20 m² av takterrassyta användbar för rörelse, vistelse, och även lek per 100 m² BTA bostäder i såväl Entréhuset som ovanpå mobilitetshus.

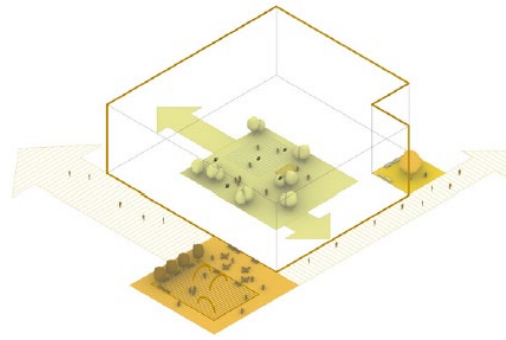
Motiv till detaljplanens regleringar

- *Egenskapsområde* där det tillåts uppförande av endast komplementbyggnader i en mycket begränsad omfattning säkerställer plats för bostadsgårdar med plats för lek och vistelse.
- *Utförandebestämmelse* (b₁) som reglerar markens genomsläpplighet reglerar indirekt möjligheter för iordningställande av grönytor på marken med goda möjligheter för plantering, lek mm.
- *Planbestämmelse som reglerar parkering och markens anordnande och vegetation* (n₁) är också till för att säkerställa möjligheter för grönytor på marken genom att begränsa parkering på bostadsgårdarna.

Friytor

Planområdet erbjuder flera mötesplatser som stödjer sociala och rekreativa aktiviteter inom allmän platsmark. Torget planeras för att vara en bilfri plats för rörelse, aktivitet och kommersiell verksamhet. För en levande stadsdel är möjlighet för möten och umgänge i offentligt rum väldigt viktig aspekt. Därför föreslås med detaljplan skapa förutsättningar för flera småskaliga mötesplatser längs med främst Östra Järnvägsgränd och även Åkerbygatan.

- Accentuera platser för möten och rörelse.
- Skapa stark platsidentitet för området.
- Med gestaltning skapa balans mellan urbana och gröna värden.
- Sätta människan i fokus.



Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Motiv till detaljplanens regleringar

- Utökade ytor inom allmän plats GATA vid korsningar Åkerbygatan/Östra Järnvägsgatan samt Östra Järnvägsgatan/Salavägen är till för att skapa plats för mötesplatser/gatutorg intill lokalerna i markplan.



Figur 20. Utdrag ur PM Fördjupad trafikanalys Stationsstaden. VAP VA-Projekt AB, 2023

Lek och rekreation

Utöver offentliga ytor planeras inom bostadskvarteren semiprivata friytor i form av (i princip) bilfria och gröna bostadsgårdar (bortsett från HKP och angöringsplatser).

Bostadsgårdarna inom kvarter A, B och C dimensioneras så att de uppfyller minst 15 m² användbar gårdsmiljö per 100 m² BTA bostäder inom kvarter A, B och C. Takterrasser i Entréhuset i kvarter D och för bostäder ovanpå mobilitetshuset i kvarter M1 dimensioneras så att de uppfyller minst 20 m² användbar gårdsmiljö per 100 m² BTA bostäder.

Detta innebär att:

- för cirka 28 600 m² BTA för bostäder i kvarter A, B och C behövs minst 4 290 m² totalt användbar gårdsyta (exklusive förgårdsmark) inom de tre kvarteren totalt,
- för cirka 2 000 m² BTA bostäder ovanpå mobilitetshuset (kvarter M1) krävs takterrass på minst 400 m².
- för max 5 550 m² BTA bostäder i Entréhuset (kvarter D) krävs takterrasser tillgängliga till boende på de olika delvolymerna på totalt minst 1 100 m² (5 550 m² BTA bostäder motsvarar 30% av totala BTA i Entréhuset).

Med planförslag säkerställs drygt 4 300 m² användbar gårdsyta totalt i kvarter A, B och C (exklusive komplementbyggnader) för att anlägga ändamålsenliga bostadsgårdar. För takterrass ovanpå mobilitetshuset säkerställs med detaljplan yta på minst 900 m² och för Entréhuset taktor ovanpå delvolymerna på minst 1 200 m².

Motiv till detaljplanens regleringar

- *Egenskapsområde* där det tillåts uppförande av endast komplementbyggnader i en mycket begränsad omfattning säkerställs plats för bostadsgårdar med plats för lek och vistelse.
- *Utförandebestämmelse* (b₁) som reglerar markens genomsläpplighet reglerar indirekt möjligheter för iordningställande av grönytor på marken med goda möjligheter för plantering, lek mm.

Allmän platsmark

Den mark som planläggs för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap utgörs av naturmark, gata och torg. Detta för att kommunen ska ha rådighet över hur gatorna ska med fokus på oskyddade trafikanter gestaltas och sedan driftas samt över åtgärder inom naturmiljön för att bevara och främja biologisk mångfald.

Naturmiljö

Enligt planförslag bevaras naturmiljön som består av skogsområdet och parkyta i dess södra kant som kallas för Förbiparken genom markanvändning Natur som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Den mest viktiga delen av naturmiljön för biologisk mångfald är Förbiparken och solbelysta slänten i parkens södra del därför att den är habitat för ett stort antal insektsarter, däribland ett flertal olika sandbin.

Enligt konceptet ska både skogsområde och Förbiparken bidra till:

- Stärka områdets identitet.
- Mikroklimat och människohälsa.



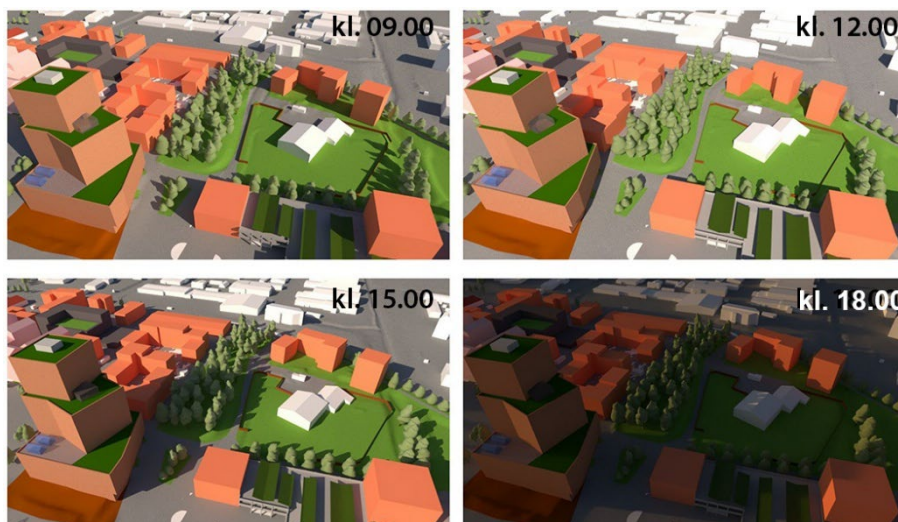
Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + André Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

För att utreda risker för påverkan på ekologiska värden i samband med nybyggnad i området har Ekologi gruppen på uppdrag av kommunen under 2025 tagit fram *Ekologisk konsekvensanalys av planprogram*. Utredningsområde omfattar område runt Förbiparken såväl inom som utanför planområdet vars exploatering skulle medföra påverkan på Förbiparken. Detta eftersom det har noterats flera områden med höga artvärden i samband med tidigare inventeringar, bland annat runt Förbiparken och rangerbangården längs järnvägen öster om planområdet.

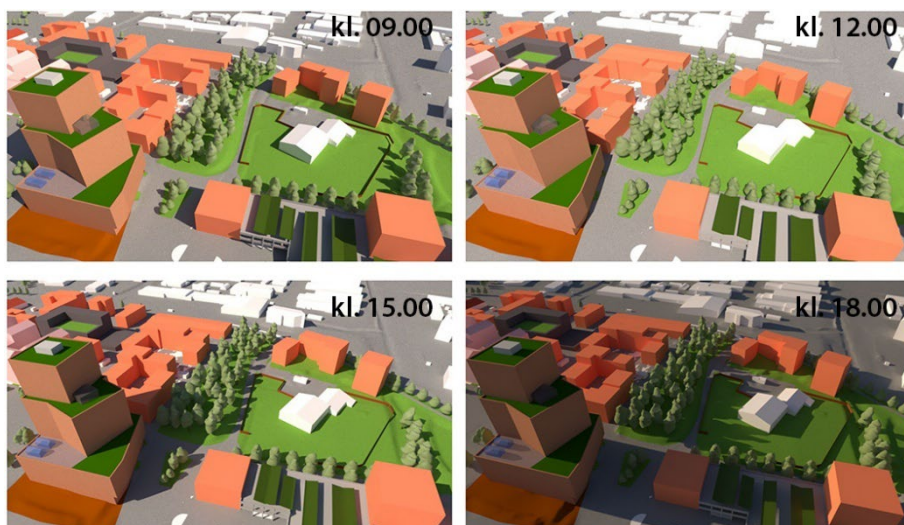
Av utredningen framgår att exploatering inom planprogramområdet (delvis inom och delvis utanför planområdet) bedöms ge små till obetydliga negativa konsekvenser (-1/0) för större delen av planprogramområdet då exploatering främst sker på redan hårdgjorda ytor.

I sandsluttningen intill Förbiparken bedöms planförslaget medföra märkbara negativa konsekvenser (-2), till följd av ökad beskuggning av ett värdefullt habitat för grävande steklar och insekter knutna till solbelysta, sandiga miljöer, samt ökad fragmentering och försämrade spridningsamband i sydlig/sydöstlig riktning. Även detta område är litet och utgör en mindre del av såväl programområdet som planområdet.

Sett ur ett större perspektiv (hela Stationsstaden) bedöms konsekvenserna som små. Påverkan som bedöms märkbar eller stor gäller enbart i mindre ytor (Förbiparken).



Figur 21a. Skuggningsstudie, 15 april. Utdrag ur *Ekologisk konsekvensanalys av planprogram*, Ekologi gruppen, rapport 2025-12-15.



Figur 21b. Skuggningsstudie, 15 juni. Utdrag ur Ekologisk konsekvensanalys av planprogram, Ekologi gruppen, rapport 2025-12-15.

Genom att planlägga skogsområdet och Förbiparken i dess södra kant som allmän plats NATUR med kommunalt huvudmannaskap skapas förutsättningar för kommunen att i samband med Stationsstadens utveckling vidta åtgärder som skulle förbättra livsvillkor för insekter knutna till solbelysta, sandiga miljöer i Förbiparken. Detta eftersom framtida exploatering av området söder och sydväst om Förbiparken riskerar påtaglig beskuggning av parken även vid uppförande av byggnader 3–4 våningar höga.

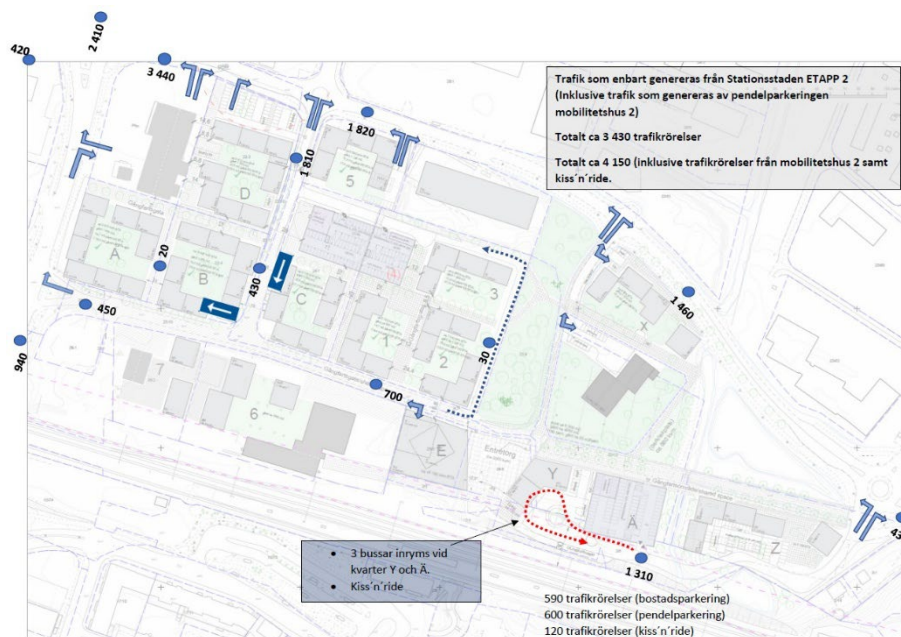
Mer om ekologiska konsekvensanalyser av planprogramområdet och detaljplaneområdet och åtgärdsförslag går att lösa i framtiden Ekologisk konsekvensanalys av planprogram, Ekologigruppen, rapport 2025-12-15. Under rubriken Konsekvenser i denna planbeskrivning anges förslag till kompensationsåtgärder som kommunen har för avsikt att vidta.

Motiv till detaljplanens regleringar

- **Ändamålsbestämmelse Natur (NATUR)** som huvudändamål (allmän plats med kommunalt huvudmannaskap). Detta så att kommunen kan behålla rådighet över området bevarandet och skötsel.

Gator och trafik

På uppdrag av kommunen har VAP VA-Projekt AB under våren 2023 tagit fram *PM Fördjupad trafikanalys Stationsstaden* som var en fördjupning av tidigare framtagna trafikutredningen för hela Myran-området (*Trafikutredning, Myran, Enköpings kommun, rapport 2023-01-19, rev 2024-08-26*). I *Fördjupad trafikanalys Stationsstaden* läggs fokus på Stationsstaden enligt planprogrammet.



Figur 22. Utdrag ur PM Fördjupad trafikanalys Stationsstaden. VAP VA-Projekt AB, 2023

Efter en närmare analys av etappindelning 1 och 2 så är rekommendationen att genomföra tilltänkta gatuombyggnader och gångfartsområden redan i etapp 1. Bedömningen är att gatorna kapacitetsmässigt kommer klara trafiken med god marginal, se figur 22.

För att avlasta Östra järnvägsgränden ytterligare i etapp 1 så föreslås industri på fastighet Romberga 24:4 (f.d. Smidesprodukter) får en egen in/utfartssträcka mellan Mästergränd och Åkerbygränd direkt in på sin fastighet.

Detaljer beträffande genomförda analyser och beräkningar redogörs för i sin helhet i framtagna PM Fördjupad trafikanalys Stationsstaden, VAP VA-Projekt AB, slutrapport daterad 2023-04-04.

Gatunät, gång, cykel- och mopedtrafik

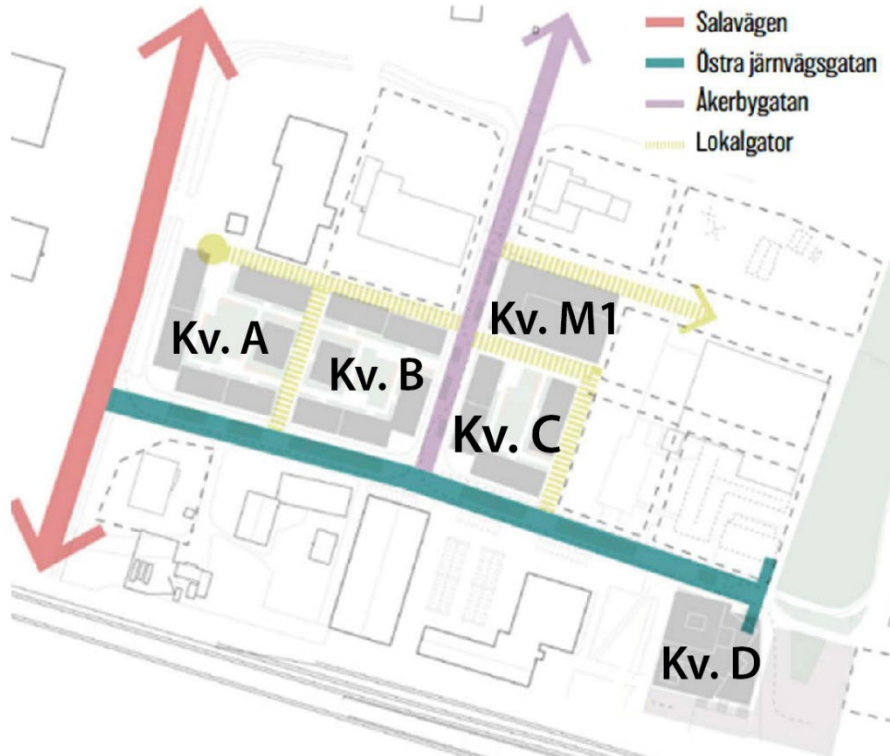
Gatunät inom planområdet dimensioneras med avsikt att möjliggöra av fördelning av ytor inom gaturummet som prioriterar trafik av oskyddade trafikanter och som ger plats för gatugrönka. Det skapar också förutsättningar för att barn och unga att kunna röra sig fritt och säkert mellan bostadskvarteren inom planområdet.

Gatustruktur

För att säkerställa principer från planprogrammet och därmed förbättra förutsättningar för gång, cykel- och mopedtrafik inom planområdet utifrån slutsatser från framtagna trafikanalys föreslås med konceptet för områdets framtida utveckling att:

- Planlägga befintliga och nya gator som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap. Detta för att säkerställa kommunens rådighet över användning, gestaltning och underhåll. Plan säkerställer förutsättningar för gestaltning av de gatorna i tre olika kategorier utifrån betydelse för trafikapparat i stadsdelen och därmed trafikslag samt möjligheter för dagvattenhantering och plantering inom gaturummet som bidrar till trivsel och lokalklimat. Gestaltningen fokuserar på att skapa trygghet för oskyddade trafikanter i det offentliga gaturummet. Exempelvis genom att tillföra grönka i syfte att förbättra mikroklimatet, ljudförhållandena samt luftkvalitén. Utöver detta avses fler mötesplatser tillskapas längs med Östra Järnvägsgränd med olika nivåer av intensitet och offentlighet för att bidra till liv och rörelse i offentligt rum.

- Säkerställa planförutsättningar för ett nytt torg intill Entréhuset som en öppen, tilltalande och välkomnade torgyta viktig för Stationsstaden och i förlängningen hela Myran-området. Ett nytt Entrétorg syftar till att möjliggöra vistelse och tillgång till lokaler i Entréhuset samt plantering och dagvattenhantering. Torget syftar även till att underlätta för gående och cyklister att orientera sig mellan resecentrum samt målpunkter i och utanför stadsdelen.



Figur 23. Föreslagen gatustruktur. Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + André Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Gatunät

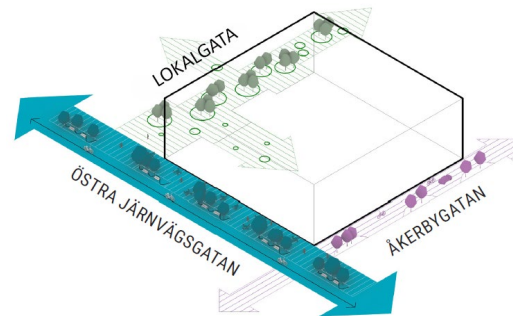
Konceptet innebär följande hierarki i gatunätet sett ur såväl fordonshierarkiperspektiv som ur gestaltningsperspektiv:

- *Stadsgata* (Åkerbygatan),
- *Parkgata* (Östra Järnvägsgatan), och
- *Lokalgator* (mellan bostadskvarteren A och B samt C och M1).

Både *Stadsgata* och *Parkgata* föreslås innehålla gatugrönska men i olika omfattning och gestaltning. Medan grönska i *Stadsgata* (Åkerbygatan) föreslås som träd i skelettjord föreslås gatugrönska på Östra järnvägsgatan anordnas som ett skiljestråk mellan två separerade *shared space*-ytor (delad yta) som möjliggör dubbelriktad trafik till och från Entréhuset. Lokalgator föreslås som en sammanhållen *shared space*-gata där fordonstrafik utgör endast av boende till från angöringsplatser och rörelsehindrad parkering.

Syftet med detta är att skapa:

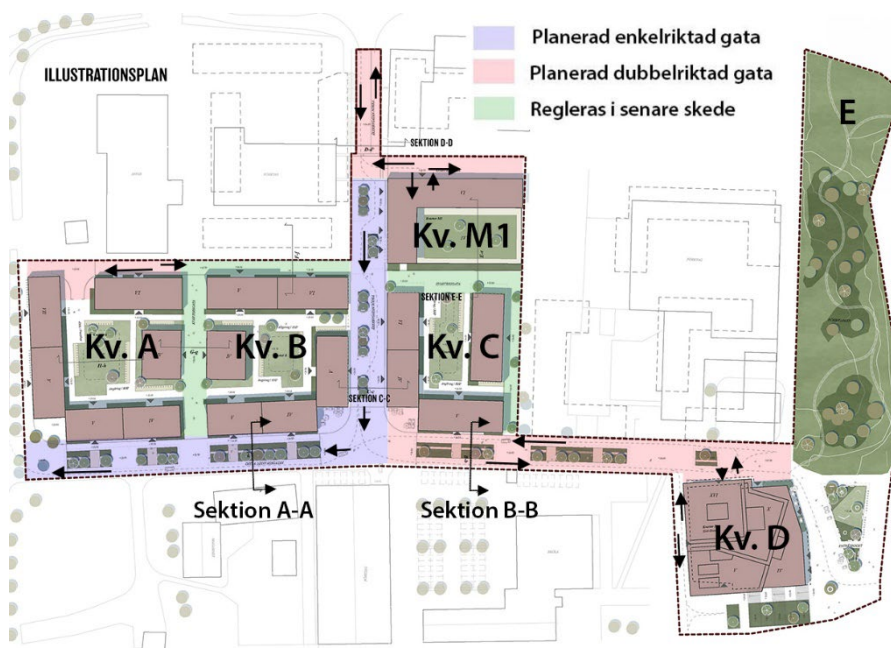
- Ett gatunät som prioriterar gång- och cykeltrafik.
- Med tydliga gatuhierarkier sett ur fordonstrafikperspektiv blir orienterbarhet hög.
- Trygga gaturum i mänsklig skala.



Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Vad gäller fordonshierarki med avsikt att begränsa fordonstrafik i planområdet föreslås enkelriktadtrafik i Åkerbygatan och i västra del av Östra Järnvägsgatan mellan Åkerbygatan och Salavägen i riktning mot Salavägen, se figur 24. På det sättet förhindras fordonstrafik från centrum mot Mästergatan som skulle gena igenom planområdet och därmed belasta trafikapparat.

I östra del av Östra Järnvägsgatan behöver möjligheten för dubbelriktad fordonstrafik säkerställas för att kunna försörja Entréhuset vid gatans ende. Samma gäller även för det korta benet av planerad lokalgata norr om kvarter A för att möjliggöra in/utfart för sopbilar, ambulansbilar mm. Trafik längs med övriga lokalgator markerad med ljusgrön färg i figur 24 ska regleras i ett senare skede utifrån behov och önskvärda effekter.

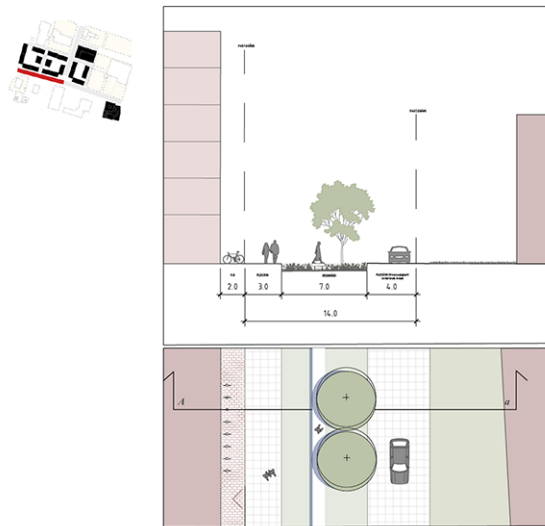


Figur 24. Förslag till reglering av fordonstrafik i planområdet.

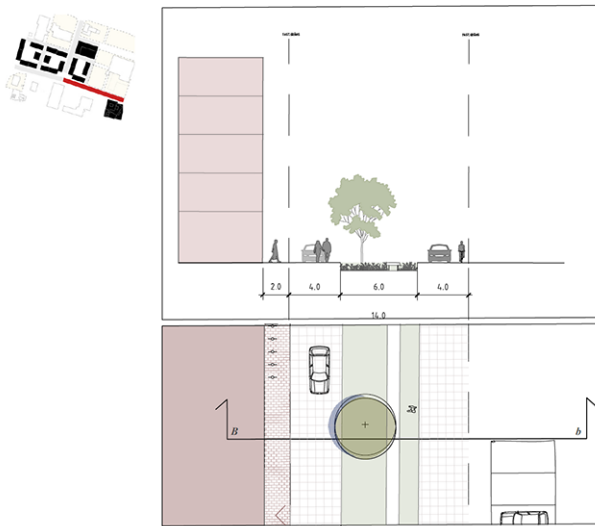
Preliminärt förslag till hur en förändrad gatumiljö skulle kunna se ut visas i typsektioner A-A och B-B för Östra Järnvägsgatan nedan samt i framtaget gestaltningsprogram under rubriken 4 Allmän plats. I gestaltningsprogrammet finns förslag till preliminära typsektioner även för Åkerbygatan samt för gator mellan kv. A och B samt mellan kv. C och M1. Exakt gestaltning av alla gator inom planområdet ska fastställas i ett senare skede (innan och i samband med planens genomförande)

och kan på grund av olika skäl (t. ex. underjordiska ledningar) skilja sig åt från förslaget vad som redovisas i figur 24 och 24 samt i gestaltningsprogrammet. Eftersom alla gator inom planområdet planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap har kommunen full rådighet över såväl projektering som utförandet.

SEKTION A-A - DEL AV ÖSTRA JÄRNVÄGSGATAN (ENKELRIKTAD)



SEKTION B-B - DEL AV ÖSTRA JÄRNVÄGSGATAN (DUBBELRIKTAD)



Figur 25. Sektioner A-A och B-B. Förslag till gestaltning av Östra järnväggsgatan. Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

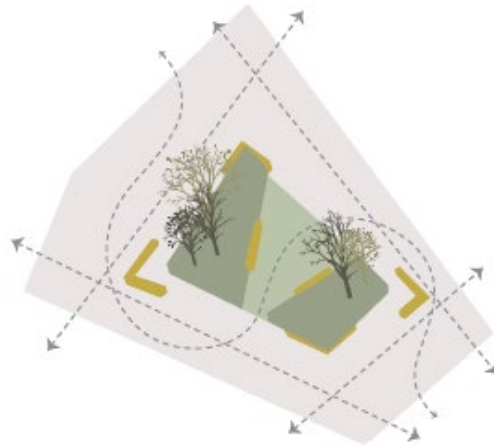
Motiv till detaljplanens regleringar

- **Användningsbestämmelse GATA** som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap är till för att ge kommunen rådighet över utbyggnad av infrastruktur, iordningställande och drift av gator inom planområdet. Detta eftersom de ligger centralt i Enköpings resecentrumnära läge och ska omges med en tät bostadsbebyggelse med många nya invånare som kommer att kräva bra service och standard. På sikt avser kommunen med lokala trafikföreskrifter även reglera lokalgator som gånggator i enlighet med Transportstyrelsens definitioner.
- Utökade ytor inom allmän plats **GATA** vid korsningar Åkerbygatan/Östra Järnväggsgatan samt Östra Järnväggsgatan/Salavägen är till för att skapa plats för mötesplatser/gatutorg intill lokalerna i markplan.

Torg

Planförslag innebär omvandling av västra delen av nuvarande pendelparkeringen i förlängningen av gångtunnel under järnvägen till ett nytt allmänt torg. Yta som omfattas med detaljplan för det nya torget utgår ifrån behov av att säkerställa plats för att kunna:

- Accentuera platser för möten och rörelse.
- Skapa stark platsidentitet för området (tillsammans med intilliggande Entréhuset).
- Med gestaltning skapa balans mellan urbana och gröna värden.
- Sätta i människan i fokus.



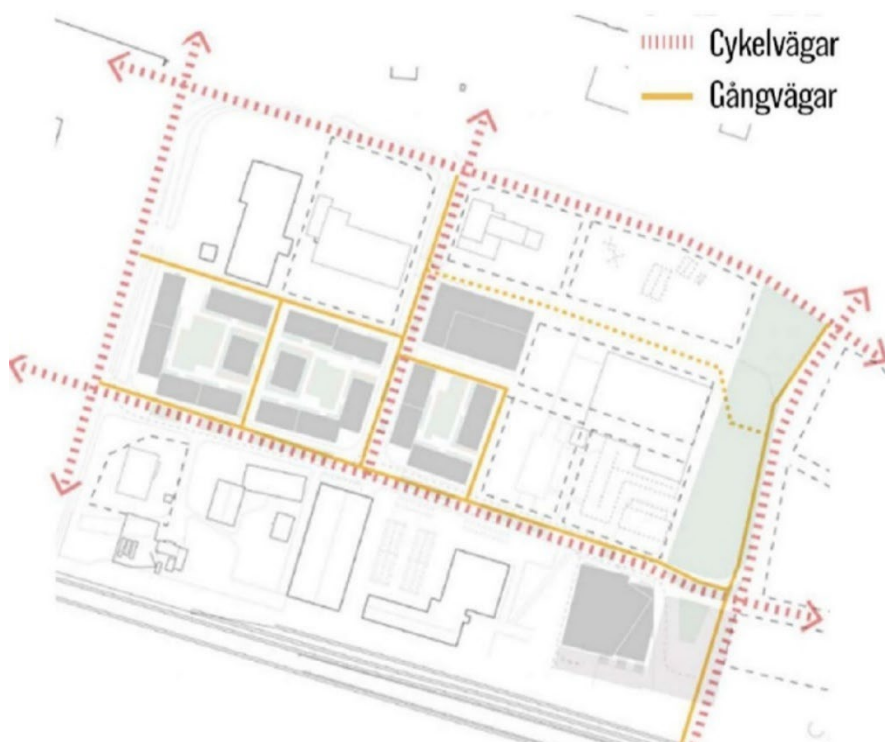
Utdrag ur Gestaltungsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026)

Motiv till detaljplanens regleringar

- Användningsbestämmelse *TORG* som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap över västra delen av nuvarande pendelparkeringen är till för att säkerställa rådighet över marken och skapa förutsättningar för iordningställande av det nya torget i områdets centrala läge.

Gång- och cykelvägar

Gång och cykelinfrastruktur avses utvecklas och omgestaltas i samband med exploatering av Åkerbygatan och Östra järnvägsгатan. Åkerbygatans och Östra järnvägsгатans omvandling till gångfartsområde med fokus på oskyddade trafikanter innebär även nya gång- och cykelvägar genom så kallad *shared space*-yta inom gaturummet avsedd för primärt gång- och cykeltrafik och i begränsad omfattning för fordonstrafik.

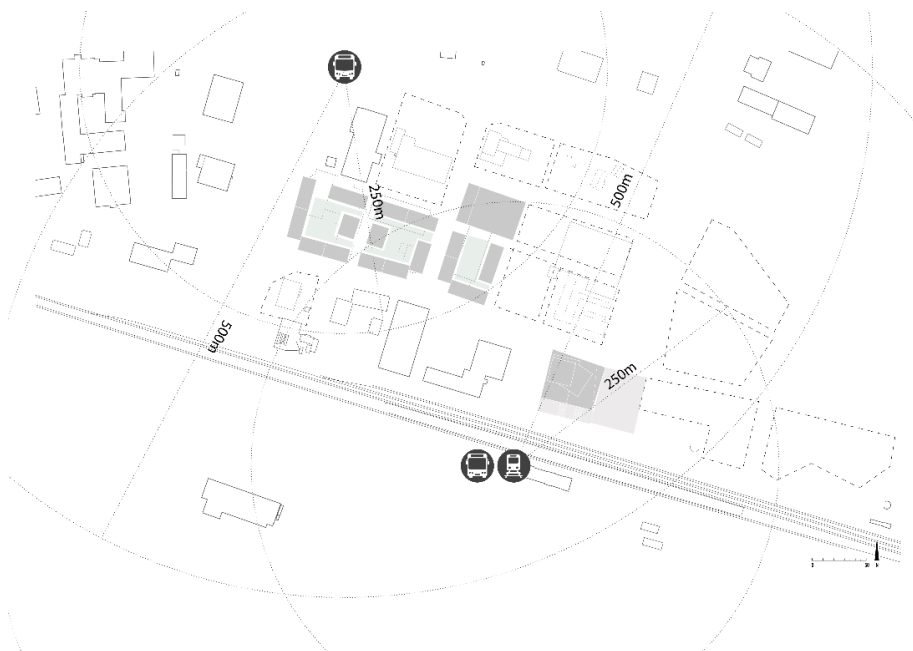


Figur 26. Föreslagna gång och cykelvägar

Nya lokalgator dimensioneras med detaljplan och planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap med avsikt att ge kommunen rådgivning över hur gatorna ska gestaltas. Enligt konceptet bör de innehålla lugn trafik i gångfart med enstaka bilrörelser till/från angöringsplatser eller rörelsehindrade parkeringsplatser. Detta innebär goda möjligheter för gång- och cykeltrafik även längs lokalgator mellan kvarter A och B samt kvarter C och M1. Även torgyta ska innehålla gång- och cykelvägar i någon form mellan gångtullen och Östra järnvägsatan i väst respektive pendelparkeringen och i framtiden östra del av Stationsstadsområdet i öst.

Kollektivtrafik

Planområde som en del av stadsdelen Stationsstaden utvecklas i ett starkt kollektivtrafikläge i direkt anslutning till resecentrum söder om planområdet. Resecentrum erbjuder frekventa regionala tågförbindelser mot Västerås och Stockholm samt regionala bussförbindelser mot Uppsala, Bålsta, Sala, Västerås och Strängnäs och lokala bussförbindelser inom kommunen mot kransorter och inom staden.



Figur 27. Hållplatslägen intill Stationsstaden

Genom den nära kopplingen till spårbunden trafik och busstrafik minskar efterfrågan på bilresor och förutsättningarna för ett hållbart vardagsresande stärks.

Parkering, utfarter, varumottagning

Bilparkering

Parkering dimensioneras enligt kommunens parkeringsnorm och samlokaliseras i ett mobilitetshus i enlighet med Planprogram för Stationsstaden. Planområdet tillhör zon 1a vilket innefattar Enköping kommuns mest centrala delar.

Inom zon 1a gäller enligt gällande parkeringsnorm följande parkeringstal per 1 000 m² BTA för olika verksamheter:

	Flerbostadshus		Kontor		Handel	
	Boende	Besök	Anställda	Besök	Anställda	Besök
Cykel	26	5	13	2	5	12
Bil	7,5	0,5	9	1	4	18

Inom zon 1a finns största möjligheter för reducering av antal parkeringsplatser med avsikt att främja hållbart resande och bilfri livsstil. Möjlig reduktion som konsekvens av åtgärder är enligt parkeringsnorm:

Åtgärd	Reduktion zon 1a och 1b
Synliggjorda parkeringsavgifter	10 % zon 1a
Bilpool	Upp till 25%
Cykelpool	Upp till 10%
Kollektivtrafikkort, information om hållbart resande och skåp för hemleveranser	Upp till 5%

Med hänsyn till planområdets och Stationsstadens läge i Enköpings tätort och närhet till kollektivtrafik och annan service bedöms alla ovannämnda åtgärderna som lämpliga att tillämpa för kommande bostadsbebyggelse inom planområdet och hela Stationsstaden. Detta innebär att vid införande av mobilitetsåtgärder och en reduktion på 50% av parkeringstalet för bostäder (exkl. besökare) är parkeringstalet för bostäder 3,75 bilplatser per 1 000 m² BTA. Till det tillkommer platser för bilpool och besöksparkering. Med en reduktion på 30% av parkeringstalet för kontor för verksamma (ej besökare) innebär det ett parkeringstal på 6,3 bilplatser per 1 000 m² BTA.

För att utreda hur parkeringsefterfrågan ska lösas och för hur många bilar ska mobilitetshus dimensioneras tog *Trivector Traffic* under 2025 och 2026 på uppdrag av exploatören fram *Mobilitetsutredning Stationsstaden*.

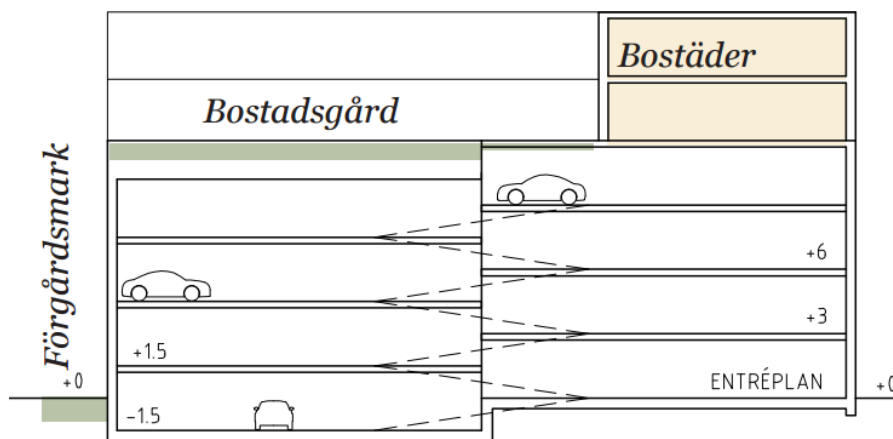
Enligt utredningen innebär det en parkeringsefterfrågan för bostäder och lokaler inom kvarter A, B och C (så kallade Järnvägs kvarteret) och kvarter M1 (bostäder ovanpå mobilitetshus) på totalt 152 bilplatser, varav 117 platser för boende, 17 platser för boendes besökare, 12 platser för bilpool och 6 platser för verksamheter.

För Entréhuset räknas parkeringsefterfrågan för ca 3 000 m² BTA bostäder vilket är ett genomsnitt av bostadsvolymen som detaljplan medger (mellan min 1 850 m² och max 5 550 m² BTA bostäder). Max alternativ med 5 550 m² BTA totalt för bostäder innebär mindre BTA för kontor respektive verksamheter/hotell. I det fallet minskar behov av P-platser för ca 6 P-platser jämfört med alternativet med ca 3 000 m² BTA bostäder. För ett annat alternativ, med 1 850 m² BTA bostäder skulle antal BTA för kontor respektive verksamheter/hotell öka för ca 12 P-platser jämfört med alternativet med ca 3 000 m² BTA bostäder. Detta eftersom reduceringsmöjligheter för bostäder som tillämpas är större än för kontor respektive verksamheter/hotell. Med hänsyn till att det handlar om ett par P-platser plus/minus är bedömningen att de kan vid behov enkelt iordningställas i Entréhuset.

Av ovannämnda skäl dimensioneras parkeringsefterfrågan för boende i Entréhuset utifrån ca 3 000 m² BTA bostäder. Enligt utredningen innebär det efterfrågan på totalt 107 bilplatser, varav 12

platser för boende, 2 platser för boendes besökare, 2 platser för bilpool och 91 platser för verksamheter.

Enligt utredningen kommer bilparkering till största del ordnas i mobilitetshuset, förutom viss parkering som ordnas inom Entréhuset, vilket skapar goda förutsättningar för samnyttjande. Med samnyttjande i mobilitetshuset är den samlade bilparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren och Entréhuset cirka 230 bilplatser, vilket innebär en total yta på cirka 8 100 m² BTA. Där inkluderas även ytor för bilpool och cykelpool för de närliggande kvarteren (M och C). Övrig cykelpool ordnas i respektive kvarter, alternativt gemensamt för kvarter A och B.



Figur 28. Mobilitetshus tvärsektion

I enlighet med planprogram för stationsstaden och konceptet för områdets framtida utveckling säkerställs därför med detaljplan:

- Planförutsättningar för samlokalisering av bilparkeringar i ett flervånings mobilitetshus i ett ur trafikperspektiv optimalt läge (kvarter M1).
- Planförutsättningar för dimensionering av mobilitetshus i enlighet med mobilitetshusutredning vilket innebär att det behövs ca 8 100 m² BTA. Utöver detta tillkommer enligt planförslag 100 m² BTA till för lokaler i markplan och tekniska anläggningar.
- Planförutsättningar för rörelsehindrad parkering (RHP) i form av markparkering föreslås lokalisera inom kvarteren A, B och C inklusive platser för angöring.
- Planförutsättningar för parkering inom Entréhusets nedre våningsplan.
- Planförutsättningar för kompletterande lokaler i mobilitetshusets markplan (till exempel cykelservice, leveransskåp och dylikt) och tekniska anläggningar (transformatorstation).

Med samlokalisering av bilparkeringar avlastas även gator inom planområdet från onödig fordonstrafik vilket i sin tur möjliggör att gatorna utformas som gångfartsområden.

Cykelparkering

Cykelparkering ordnas i respektive kvarter såväl inomhus som på bostadsgårdarna i en begränsad omfattning men även inom mobilitetshus. All cykelparkering kommer att medge möjlighet till ramlåsning. Cykelparkering för besökare kommer att ordnas lättillgängligt och nära entréer. För besökare till Entréhuset (eller viss parkering) kan cykelparkering komma att anordnas på allmän platsmark genom exploateringsavtal. Detta då cykelparkeringarna ska vara nära entréer och skapa enkelhet för besökarna till byggnaderna.

Detaljer kring parkeringsefterfrågan i stadsdelen och beräkningar av parkeringsefterfrågan i enlighet med kommunens parkeringsnorm redogörs för i sin helhet i framtagna *Mobilitetsutredning Stationsstaden (Trivector Traffic, rapport 2025-11-28)*.

Motiv till detaljplanens regleringar

- Användningsbestämmelse *Parkeringshus* (P_1) som huvudändamål för kvarter M1.
- *Planbestämmelse om byggnadens användning i Entréhuset* (s_5) som begränsar möjligheter för iordningställande av parkeringsplatser i Entréhusets nedre våningsplan. Detta för att säkerställa begränsad fordonstrafik till och från Entréhuset och därmed möjligheter för gångfartsområde i östra del av Östra Järnvägsgränd.
- *Utförandebestämmelse* (b_1) som reglerar markens genomsläpplighet reglerar indirekt även möjligheter för iordningställande av cykelparkeringar på bostadsgårdarna tillsammans med grönytor på marken som ger goda möjligheter för plantering, lek mm.
- *Planbestämmelse om utnyttjandegrad* (e_1) reglerar begränsning av total BTA inom användningsområdet för kvarter M1 som möjliggör uppförande av mobilitetshuset enligt mobilitetsutredningen.
- *Planbestämmelse om utnyttjandegrad* (e_2) i kvarter A, B och C är till för att möjliggöra uppförande av komplementbyggnader på bostadsgårdarna som kan även innehålla cykelparkering.

Störningar

Störningar inom planområdet kommer i princip från fordonstrafik och järnvägstrafik. Den huvudsakliga störningen med störst betydelse för planområdet kommer från trafikbuller, främst från vägtrafiken längs Salavägen, i mindre utsträckning från vägtrafiken på Mästergatan samt järnvägstrafiken på Mälarbanan främst på grund av risker från olyckshändelser på grund av transport av farligt gods.

Trafikbuller

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte får överskridas vid nybyggnation av bostäder är:

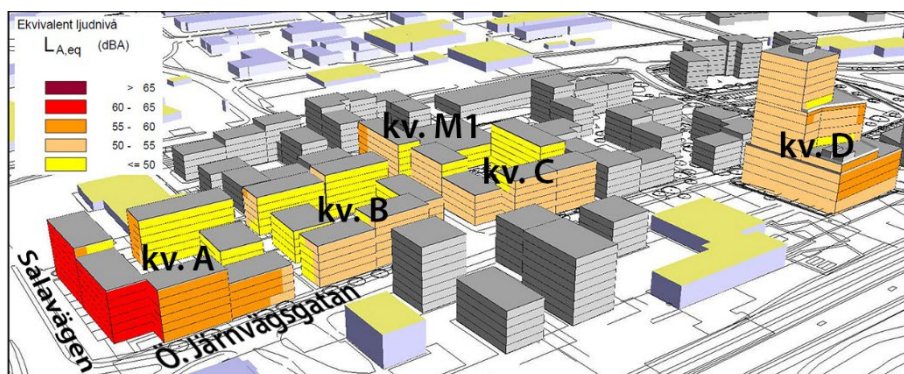
- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus.
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus per nattetid (får överskridas med 10 dB(A) fem gånger per natt).
- 60 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad).
- 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) för en bostad om högst 35 kvadratmeter.
- 50 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad.
- 70 dB(A) maximal nivå vid uteplats i anslutning till bostad (får överskridas med 10 dB(A) fem gånger i timmen mellan 06.00-22.00).

Förordningen om trafikbuller anger att om riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en skyddad sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids vid fasaden. För smålägenheter om högst 35 m² gäller ovanstående endast om 65 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids.

Förordningen innehåller även riktvärden för uteplatser där den ekvivalenta ljudnivån ej bör överstiga 50 dBA och den maximala ljudnivån 70 dBA. 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.

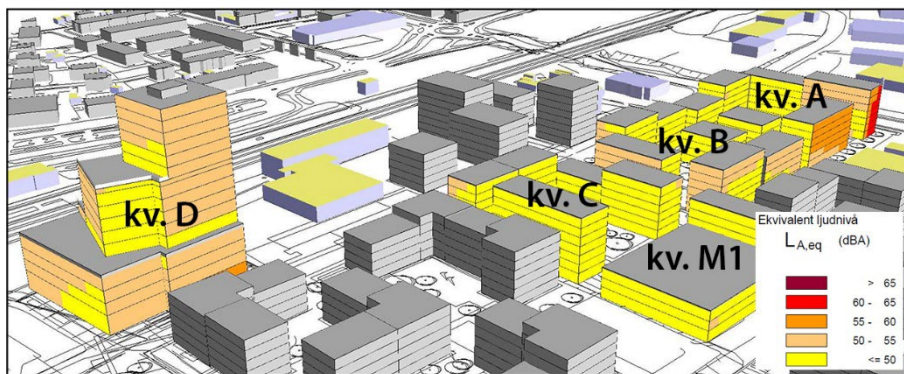
På uppdrag av kommunen har *Soundcon* utfört en trafikbullerutredning i programskedet för hela området, vilket redovisades i rapport *Myran, Enköping Trafikbullerutredning*, (rapport daterad 2023-08-15). Efter konceptet för området exploatering togs fram och efter *VAP VA-Projekt AB* tog fram en fördjupad trafikanalys (2023) fick *Soundcon* i uppdrag av exploatörerna att utföra en fördjupad bulleranalys av konceptförslaget. Denna utredning handlar endast om fastigheterna inom planområdet.

Resultaten visar att de ekvivalenta ljudnivåerna inom de studerade kvarteren blir som högst på fasader mot Salavägen (se även figur 29a och 29b). Mot Salavägen uppgår de ekvivalenta ljudnivåerna till som högst 65 dBA. Det är endast byggnader som exponeras mot Salavägen som erhåller ekvivalenta ljudnivåer över riktvärdet 60 dBA.



Figur 29a. Framtids trafiksituation-väg och tågtrafik, vy för sydväst.

Dygnsekvivalenta ljudnivåer vid fasader, Utdrag ut trafikutredningen, *Soundcon*, rapport 2024-12-12.



Figur 29b. Framtids trafiksituation-väg och tågtrafik, vy för nordost.

Dygnsekvivalenta ljudnivåer vid fasader, Utdrag ut trafikutredningen, *Soundcon*, rapport 2024-12-12.

Kvarter A - bostäder

I kvarter A får byggnaderna som ligger ut mot Salavägen ljudnivåer över riktvärdet vid fasad 60 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 den delen regleras därför med detaljplan att minst hälften av bostadsrummen är vända mot bostadsgården där dessa ljudnivåer uppfylls. På det viset uppfylls ljudkraven. Däremot är det inte möjligt att utföra enkelsidiga hörnlägenheter om högst 35 m² mot Salavägen.

Det framgår av resultaten att även riktvärden för uteplatser i direkt anslutning till bostäder (50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA den maximala ljudnivån) överskrids på flera av byggnaderna i

kvarteret (fasader mot Salavägen och Östra Järnvägsgratan). Enligt förordningen de bostäder som inte uppfyller de riktvärdena ska kunna erbjudas gemensamma uteplatser inom området där detta uppfylls.

Därför begränsar detaljplan möjlighet för uppförande av balkonger mot Salavägen och Östra Järnvägsgratan som är uteplats i direkt anslutning till bostad. Förutsättningar för iordningställande av en gemensam uteplats säkerställs på innergården i ett bullerskyddat läge.

Motiv till detaljplanens regleringar

- *Planbestämmelse om byggnadens användning (s₁) som reglerar att bostäder mot Salavägen som överstiger 35 m² ska minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot en ljuddämpad sida.*

Kvarter B - 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.

Det framgår av resultaten att även i kvarter B överskrider riktvärden för uteplatser i direkt anslutning till bostäder (50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA den maximala ljudnivån) på flera av byggnaderna i kvarteret (fasaden mot Åkerbygatan och Östra Järnvägsgratan).

Detaljplan begränsar möjlighet för uppförande av balkonger även i kvarter B mot Åkerbygatan och Östra Järnvägsgratan och säkerställ förutsättningar för iordningställande av en sådan gemensam uteplats på innergården i ett bullerskyddat läge.

Kvarter C - 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.

Det framgår av resultaten att även i kvarter C såsom i kvarter B överskrider riktvärden för uteplatser i direkt anslutning till bostäder (50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA den maximala ljudnivån) på flera av byggnaderna i kvarteret (fasaden mot Åkerbygatan och Östra Järnvägsgratan).

Detaljplan begränsar möjlighet för uppförande av balkonger även i kvarter C mot Åkerbygatan och Östra Järnvägsgratan och säkerställ förutsättningar för iordningställande av en gemensam uteplats på innergården i ett bullerskyddat läge.

Kvarter D - Entréhuset

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. Vad gäller riktvärden för uteplatser i direkt anslutning till bostäder (balkonger) framgår av resultaten att dessa riktvärden överskrider på byggnadens fasader.

För att uppfylla förordningen kring gemensamma uteplatser inom området där riktvärden uppfylls säkerställs med detaljplan iordningställande av taktyr ovanpå delvolymerna som takterrasser.

Enligt beräkningarna i framtagna trafikbullerutredning uppfylls krav på 50 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats om takterrass utrustas med tätt räcke/skräm med höjd på 1,2 meter, framför allt takterrasser på våning 7 och 13. Enligt bilaga 5 (se trafikbullerutredningen) framgår att ljudnivåerna utmed fasaderna på takterrasserna uppfyller riktvärdena. I bilaga 6 framgår att riktvärdet för maximal ljudnivå 70 dBA överskrider vid godstågspassager. Ljudnivån beräknas dock inte överstiga 80 dBA vilket innebär att man uppfyller förordningens krav vid tågpassager.

Detaljplan säkerställ iordningställande av takterrasser och krav på tätt räcke/skräm med höjd på min 1,2 meter som skydd mot störningar.

Motiv till detaljplanens regleringar

- *Planbestämmelse om byggnadens användning* (s_3) som reglerar att bostäder får lokaliseras endast i Entréhusets nordvästra delvolym (längst bort från järnvägen) och endast i våningar över bottenvåningen.
- *Planbestämmelse* som reglerar *skydd mot störningar* (m_1) för Entréhuset för att säkerställa att trafikbuller på takterrasser och utevistelseplatser ligger inom riktvärden.

Detaljer kring utförda beräkningar och slutsatser och rekommendationer redogörs för i sin helhet i framtagna *Trafikbullenutredning, Myran Enköping, Soundcon, rapport 20 774, datum 2024-12-12*.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planerad bebyggelse ska anslutas till kommunalt vatten och avlopp som finns i Åkerbygatan och Östra Järnvägsgränd.

Dagvatten

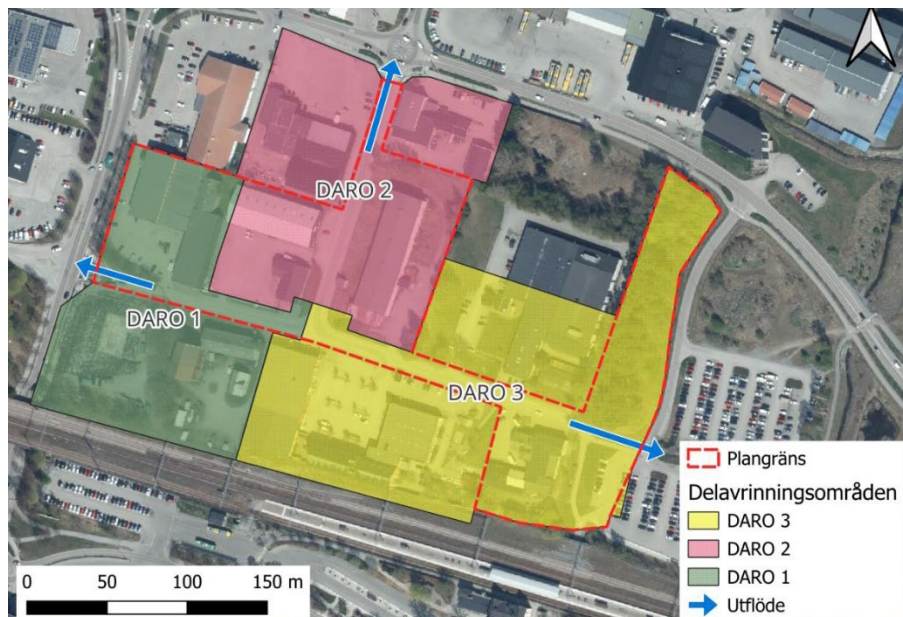
I Enköpings kommun ska allt dagvatten hanteras i enlighet med följande mål där det är miljömässigt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:

- Tillförsel av föroreningar till dagvattensystemet ska begränsas.
- Dagvatten ska tas om hand om så nära källan som möjligt.
- Föroreningar ska avskiljas på vattnets väg till sjöar och vattendrag.
- Den naturliga vattenbalansen ska inte påverkas negativt av stadsbygget.
- Dagvatten ska hanteras som en tillgång för rekreation och biologisk mångfald.
- Övergödning via dagvatten ska minimeras i sjöar och vattendrag.
- Ny bebyggelse ska planeras så att framtida högre dagvattenflöden kan hanteras på ett hållbart sätt.
- Vid ombyggnad ska dagvattenhanteringen anpassas på ett hållbart sätt för framtida högre flöden.
- Dagvattenanläggningar ska utföras och placeras så att de inte medför olägenheter för byggnader och/eller omgivningen.

För att utreda hur dagvatten från planområdet ska hanteras enligt ovannämnda principer har WRS AB på uppdrag av exploatörerna (via konsult) under 2025 och 2026 tagit fram en dagvattenutredning. Enligt framtagna dagvattenutredningen delas planområdet i tre delavrinningsområden. Detta på grund av rådande topografiska förutsättningar.

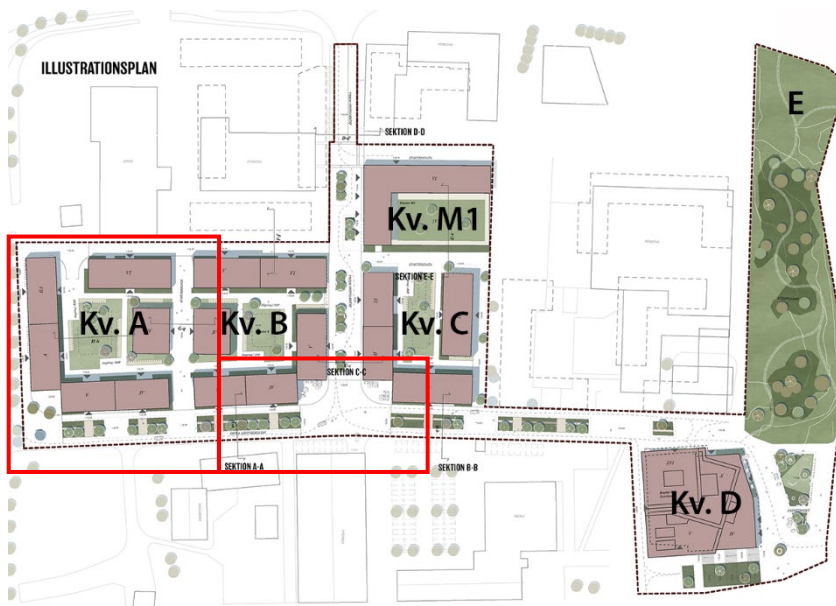
För beräkning av dimensionerande dagvattenflöden som konsekvens av situationsplanen (se figur 14) har i dagvattenutredningen använts den så kallade rationella metoden enligt branschstandard i publikation P110 (Svenskt Vatten, 2016). Enligt publikationen är branschstandard för dimensionering av nya dagvattenledningar för tät bostadsbebyggelse ett regn med en återkomsttid på 5 år vid fylld ledning och 20 år för trycklinje i marknivå samt rinntid på 10 minuter.

Principiellt föreslås att dagvatten genomgår rening och fördröjning i lokala anläggningar inom planområdet, genom till exempel växtbäddar.

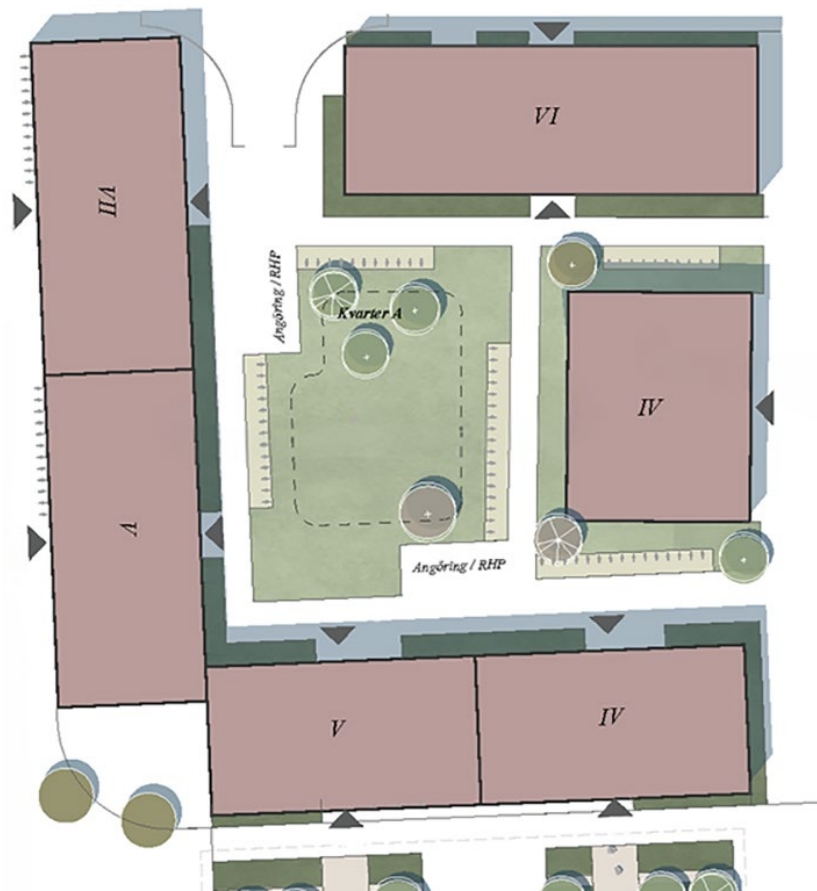


Figur 30. Delavrinningsområden. Utdrag ur Dagvattenutredningen, WRS, 2026.

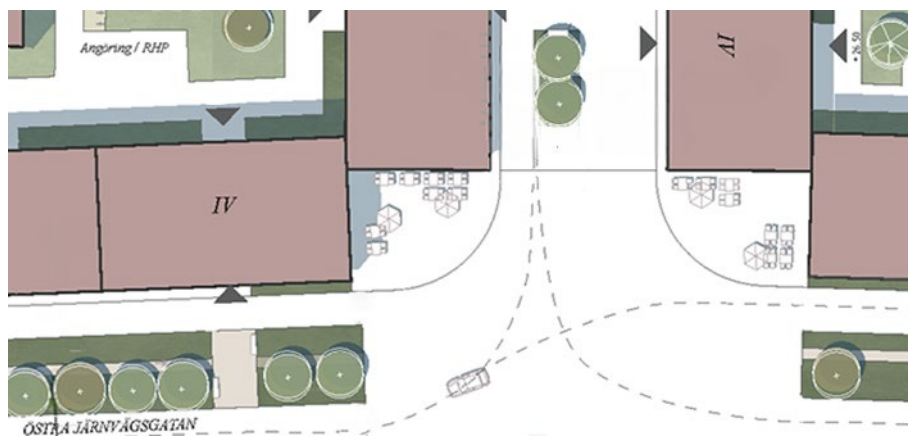
Utifrån situationsplanen som visas i figur 14 beräknas den planerade exploateringen öka hårdgörningsgraden från 0,58 till 0,63 inom planområdet. Detta tillsammans samt att hänsyn tas till en klimatfaktor för framtida regn, innebär att flödena från området förväntas öka i framtiden om inga flödesutjämnande åtgärder vidtas. Detta innebär ett behov av fördröjning av 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 560 m³ fördröjas inom planområdet.



Figur 31: Situationsplan över planförslaget med kvartersbeteckningar. Utdrag ur gestaltningsprogrammet. (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026). Hur det är tänkt att gestalta Kvarter A samt korsningen Åkerbygatan / Östra Järnvägsgratan som markeras med röda rutor visas mer i detalj i figur 32 respektive 33.



Figur 32: Förslag till gestaltning av bostadsgårdar med plats för fördröjning och rening av dagvatten i nedsänkta grönytor, regnbäddar och träd i skelettjord på kvartersmarken. Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).



Figur 33: Förslag till gestaltning av allmänna gator med plats för fördröjning och rening av dagvatten i nedsänkta regnbäddar och träd i skelettjord. Utdrag ur gestaltningsprogrammet (Warm in the Winter + UrbanWorks + Andrén Fogelström + Sweco Architects + Outer Space Arkitekter, 2026).

Dagvattnet från vägar (allmän platsmark) ska genomgå fördröjning och rening i nedsänkta grönytor, regnbäddar och träd i skelettjord på kvartersmark samt i nedsänkta växtbäddar längs med gator och inom allmän platsmark, så kallade blågröngrå system (BGG-system).

Av denna anledning säkerställs med detaljplan möjligheter för vidtagande av en rad flödesutjämnande åtgärder på såväl kvartersmark som på allmän platsmark. Dimensionering av

bostadsgårdar (kryssmark) ska tillsammans med planbestämmelse om markens genomsläpplighet (b₁) säkerställa förutsättningar för placering av nedsänkta grönytor och regnbäddar inom bostadskvarteren. Dimensionering av allmänna gator säkerställ plats för nedsänkta växtbäddar och BGG-system inom främst Åkerbygatan och Östra Järnväggsgatan samt även på det nyplanerade torget.

Motiv till detaljplanens regleringar

- *Utförandebestämmelse* (b₁) som reglerar markens genomsläpplighet inom olika egenskapsområden i bostadskvarteret A, B, C, D om M1 är till för att säkerställa möjligheter för fördröjning och rening av dagvatten på kvartersmarken såsom det föreslås i dagvattenutredningen (växtbäddar och dylikt).
- *Utformningsbestämmelse* (f₂) som reglerar att platta tak på vissa huskroppar iordningställas som takterrasser och/eller gröna tak med levande växtlighet för att bidra till planområdets dagvattenhantering.

Detaljer kring utförda beräkningar och slutsatser och rekommendationer redogörs för i sin helhet i framtagna *Dagvattenutredning av etapp 1, Stationsstaden, Myran Enköping, WRS AB, rapport 2026-03-30*.

EI

För att möjliggöra exploatering av fastighet Romberga 24:1 och kunna försörja verksamheter och bostäder inom planområdet med el, ska befintlig elnätstation i Åkerbygatan ersättas i samband med exploatering av Romberga 24:1. Den nya elnätstationen föreslås placera inom mobilitetshus, i gatuplan enligt elleverantörs kravbild. Konkret placering och annat relevant ska fastställas i samråd mellan fastighetsägaren och elleverantör (E.ON).

Avfall

Avfallshanteringen ska följa Enköpings kommuns renhållningsordning och de rekommendationer som finns i Avfall Sveriges "Handbok för avfallsutrymmen" från 2018.

Avfallshanteringen ska även följa kommunens riktlinjer om källsortering enligt kommunfullmäktiges beslut om avfallsplan 2020–2030 och avfallsföreskrifter.

Konsekvenser

Förenligt med 3, 4 och 5 kap MB

Med detaljplan föreslås markanvändning för de ändamål för vilka området är mest lämpat med hänsyn till beskaffenhet, läge och föreliggande behov enligt 3 kapitlet 1 paragrafen i miljöbalken (MB). Detta innebär en ut allmän synpunkt god hushållning med marken enligt miljöbalken. Området ingår inte i områden som i sin helhet är av riksintresse så som det nämns i kapitel 4 MB. Planen medför inte att några miljökvalitetsnormer överskrids enligt kapitel 5 MB.

Miljöbedömning

Kommunen har gjort en undersökning om betydande miljöpåverkan och funnit att genomförande av planen bedöms kunna antas medföra viss negativ miljöpåverkan, dock ej en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 11 § miljöbalken. Därför bedömer kommunen att miljökonsekvenserna kan beskrivas i den ordinarie planbeskrivningen och att miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behöver tas fram.

Planen bedöms därför innebära en ur allmän synpunkt god hushållning med marken enligt 3 kap. 1 § miljöbalken (MB). Området ingår inte i något av de områden som nämns i 4 kap. MB. Planen medför inte att några miljökvalitetsnormer överskrids enligt 5 kap. MB.

Samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län genomförs i samband med plansamråd.

Naturmiljö

För att minska negativa konsekvenser från beskuggning av sandslänter i Förbiparken som förorsakas av exploatering av fastighet Romberga 25:5 (Entréhuset) föreslås i Ekologiska konsekvensanalys en rad ekologiska grönkompensationer.

Enligt utredningen föreslås för arter som använder sandig mark som livsmiljö (grävande arter) anläggning av nya sandhögar, där varje sandhög är minst 0,5 m hög och 1x2 m i utbredning. Om möjligt planteras pollenproducerande buskar som exempelvis olika viden (exempelvis är sälg och krypvide mycket goda nektarkällor tidigt på våren), samt örter som trivs i torra, sandiga miljöer. Till viss del kan sådana nektarkällor tillskapas inom och i utkanten av NATUR-marken. Om möjligt anläggs även partier med tjockare jordtäckte där torrängsarter, gärna tidigblommade arter kan sås in. Dessa sandytor bör placeras så att de skapar sammanhängande stråk i syd/sydöstlig riktning, vilket förstärker de befintliga spridningssambanden och skapar nya livsmiljöer för arter som idag befinner sig i områden som i framtiden utsätts för ökad beskuggning.

Målet är att återskapa minst lika, men idealiskt sett 50% större, arealer sandig, solbelyst och vindskyddad gräsmark/torrbacke liknande den som finns i området idag. Exakt utformning och placering av kompensatoriska sandmiljöer måste utformas av projekterande landskapsarkitekt i samverkan med ekolog med kunskap om sandlevande insekter. På grund av planerad exploatering inom Stationsstaden behöver kompensationsåtgärderna placeras utanför aktuellt planområde för att uppfylla kraven på att platsen skall vara solbelyst och vindskyddad.

Som följd av Stationsstadsområdets omvandling från verksamheter till boendemiljö förväntas ökad nyttjandegrad av skogsdungen (NATUR-marken) vilket ökar behov av förvaltningsinsatser. Initialt krävs visst iordningsställande genom utglesning av buskskiktet.

Mer om ekologiska grönkompensationer redogörs för i sin helhet i framtagna *Ekologisk konsekvensanalys av planprogram, Ekologi gruppen, rapport 2025-12-15*.

Markföroreningar

Inom planområdet finns flera MIFO-objekt. *Structor Miljöteknik AB* har i januari 2024 genomfört en översiktlig markmiljöundersökning vars resultat har sammanfattats i en rapport *Miljöutredning för del av detaljplan södra Myran, Stationsstaden* daterad 2024-08-29 med revideringsdatum 2024-10-11. Utredningen påvisar föroreningar inom planområdet som behöver åtgärdas genom riskreducerande åtgärder för den planerade användningen.



Figur 34. MIFO objekt

För fastigheterna Romberga 22:1 och 22:4 finns större osäkerheter på grund av djupare jordlager och oavgränsade föroreningar. Spridningsplymen från kemptvåtsområdet (markerat med blå cirkel i figur 34) påverkar dessa fastigheter mest, och effekten av genomförd saneringen har ännu inte undersökts. Eftersom källföroreningen har minskat är det troligt att kvarvarande föroreningar inte hindrar detaljplanen.

Omfattningen bedöms inte vara av sådan art att platsen inte skulle vara lämplig för bostadsetablering med hänsyn till föroreningar. Därav är den preliminära bedömningen att det finns tekniska lösningar och åtgärder tillgängliga på marknaden som kan ge tillräcklig riskreduktion. För fastigheterna Romberga 24:1 och 25:5 bedöms de åtgärder som är miljö- och hälsomässigt motiverade kunna utföras till rimlig kostnad då föroreningsgraden och jorddjupet där är mindre.

Kompletterande undersökningar rekommenderas i senare skede för att bedöma åtgärdsbehovet när saneringens effekter kan mätas. Innan denna detaljplan går upp till granskning kommer kompletterande undersökningar att göras.

I samband med detta bör även ytterligare kontroll av inomhusluft och markens porluft utföras för att göra en bedömning att acceptabla inomhuslufthalter förekommer i befintliga byggnader. De provtagningar som utförts tidigare, innan sanering av källföroreningen, tyder på att så inte var fallet för Romberga 22:1 och för övriga fastigheter är detta inte kontrollerat. Både aktiv provtagning med kolrör och passiva metoder för längre exponeringstider rekommenderas.

Kompletterande provtagning av PFAS i jord bör då också utföras för att säkerställa att föroreningar i grundvatten inte beror av källförorening på fastigheterna. Gäller Romberga 22:1, 22:4 och 24:1.

Detaljer beträffande genomförd markmiljöundersökning och rekommendationer inför exploatering redogörs för i sin helhet i framtagna *Miljöutredning för del av detaljplan södra Myran, Stationsstaden, Structor Miljöteknik AB, 2024-08-29 med revideringsdatum 2024-10-11*.

Borrning och bergvärme

Konsekvens av rådande markföroreningssituation och grundvattenkänslighet inom planområdet är att installation av energibrunnar inom planområdet bedöms som olämpligt. Detta eftersom det finns en påtaglig risk för spridning av markföroreningar, främst halogenerade lösningsmedel såväl genom nya sprickor som om olika spricksystem och akvifärer kortslutas vid borrning.

Risk för skred

Närmaste aktsamhetsområde vad gäller risk för skred och ras enligt *Sveriges geologiska undersökning* (SGU) gäller banvallen öster om planområdet. Skred och ras skulle därför eventuellt kunna påverka det nya torget och gångtunnel. Eftersom marknivåer söder om fastigheten Romberga 25:5 och inom södra del av Romberga 25:5 som planeras för byggnation ligger på samma nivå och utanför aktsamhetsområdet enligt SGU bedöms att genomförande av detaljplan inte medför risker för skred och ras för planerad bebyggelse. Däremot ska det behövas ta i beaktande vid byggnation och i kommande planeringsfaser som ska beröra östra del av Stationsstaden som numera användas för pendelparkeringen.

Trafikbuller

Resultaten från bullerutredningen visar att de ekvivalenta ljudnivåerna inom de studerade kvarteren blir som högst på fasader mot Salavägen (bilaga Bullerutredning). Mot Salavägen uppgår de ekvivalenta ljudnivåerna till som högst 63 dBA.

Det är endast flerbostadshus som exponeras mot Salavägen som erhåller ekvivalenta ljudnivåer över riktvärdet 60 dBA. Byggnaden mot Salavägen begränsas till att antingen bestå av små lägenheter eller genomgående lägenheter i enlighet med trafikförordningens rekommendationer. Bostadsgårdarna inom kvarter A, B och C är skyddade från omgivningsbuller liksom takterrass ovanpå mobilitetshuset.

Detta säkerställs med s₁ planbestämmelse som reglerar byggnadens användning mot Salavägen i kvarter A med krav för bostäder som överstiger 35 kvm att ha minst hälften av bostadsrummen orienterade mot en ljuddämpad sida.

För att säkerställa god ljudmiljö på takterrasserna i Entréhuset förses plankarta med m₁ planbestämmelse som syftar till skydda uteplatser mot störningar från omgivningen genom att kräva ett tätt räcke eller skärm med höjd på min 1,2 m runtom takterrasserna enligt rekommendationen från bullerutredningen.

Trafik

Genomförandet av detaljplanen innebär en tydlig förändring av trafikstrukturen i området. Gatunätet omformas för att prioritera gång-, cykeltrafik som tillsammans med närhet till kollektivtrafik stärker förutsättningarna för hållbart resande och minskar bilberoendet. Nya lokalgator och en omgestaltning av Åkerbygatan och Östra Järnvägs-gatan skapar ett mer stadsmässigt gaturum med låga hastigheter och hög trafiksäkerhet. *Sådana shared space*-gator har

flera anspråk där bilister har en underordnad roll och får anpassa hastighet och framkomlighet till gaturummets utformning. Gång och cykeltrafikanter har en framträdande roll.

Mobilitetshuset (M1) samlar huvuddelen av bilparkering och kompletteras med mobilitetstjänster såsom cykelpool, bilpool och leveransskåp. Genomförande av mobilitetstjänster minskar behovet av spridda parkeringsytor, minskar biltrafiken inom området och bidrar till ett mer effektivt markutnyttjande.

Sammantaget innebär detaljplanen en omställning från ett bil- och verksamhetsorienterat område till en funktionsblandad stadsdel med hållbar mobilitet i fokus. Trafiksystemet bedöms efter genomförande kunna erbjuda en trygg, effektiv och miljömässigt hållbar transportmiljö för både boende och besökare.

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 oönskad 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.

Parkering

Genomförande av planförslag ska medföra en omställning från dagens markparkeringar till en mer yteffektiv och stadsmässig parkeringslösning. Förutom för rörelseförhindrad parkering (RHP) och angöringsplatser som tillåts på bostadsgårdar samlas bilparkeringen i mobilitetshuset (M1) samt i garage i Entréhuset, vilket frigör mark för bostäder, verksamheter och grönsstruktur. Genom att koncentrera parkering till gemensamma anläggningar skapas förutsättningar för ett mer sammanhållet stadsrum och minskad andel hårdgjorda ytor. Rörelsehindradparkering anordnas i närheten till entréer utifrån gällande lagstiftning.

Parkeringsnormen tillämpas enligt kommunens riktlinjer för zon 1a, med flexibilitet för att justera p-tal utifrån faktiska behov och områdets starka kollektivtrafikläge. Detta innebär lägre krav på bilparkering än i mer perifera lägen, samtidigt som tillgång till besöksparkering säkerställs.

För cykel införs en kraftig utbyggnad av parkeringsmöjligheter, med över 1 000 platser för boende, besökare och verksamheter. Cykelparkeringen integreras i kvarteren och utformas för att vara trygg, lättillgänglig och anpassad för olika typer av cyklar, inklusive lastcyklar.

Sammantaget bidrar lösningen till ett effektivare markutnyttjande, ett mer levande stadsrum och en tydlig prioritering av hållbara transportmedel framför spridda bilparkeringar.

Risker från transport av farligt gods

I samband med framtagandet av planprogrammet för Stationsstaden har *Briab Brand & Riskingenjörerna AB* under våren 2023 på uppdrag av kommunen tagit fram en *Riskutredning Södra Myran, Stationsstaden*. Syftet var att utreda riskbild som är förknippad med exploatering av området inom Stationsstaden. Målet med utredningen var att ta fram ett underlag för planprogram. Eftersom konkreta planer för exploatering av den mest riskutsatta fastigheten Romberga 25:5 inte kunde fastställas inom ramen av planprogrammet var syftet med riskutredningen som togs fram under 2023 att fungera som en fingervisning inför det kommande arbetet med detaljplaner i området. Utredningen ansåg att en fördjupade riskutredningar behöver tas fram inom ramen av detaljplan för att komplettera denna handling.

I samband med framtagandet av aktuell detaljplan har *Briab Brand & Riskingenjörerna AB* under vinter 2025/2026 uppdaterad framtagen riskutredning med beräkningarna utifrån trafikprognosår 2045 (enligt Trafikverket) och utifrån riktlinjer utgivna av Länsstyrelsen Uppsala län, *Riskhantering vid transportleder för farligt gods* (2023:10). Fokus i uppdaterade utredningen har lagts på risker från transport av farligt gods längs Mälarbanan för fastigheten Romberga 25:5 eftersom den ligger närmast rikskällan.

Slutsatser från den preliminära (2023) och uppdaterade utredningen (2026) var att utifrån beräkningar, kriterier, platsspecifika förhållanden och kvalitativa värderingar får byggnader placeras på avstånd om 30 meter från närmaste spårmitt utan ytterligare åtgärder. Avstånd på 30 meter mellan byggnaden och närmaste spårmitt får behållas bebyggelsefritt.

Om detta avstånd uppfylls anses inga ytterligare säkerhetshöjande åtgärder vara nödvändiga, eftersom både individ- och samhällsriskerna hamnar under ALARP-området (baserat på de förutsättningar som är kända när denna rapport upprättas).

Entréhuset planeras med fasaden i nedre våningsplan mot järnvägen i fastighetsgräns mellan Romberga 25:5 och Sankt Iljan 2:3>1 vilket innebär att den ska ligga utanför röd zon enligt Länsstyrelsens riktlinjer (0–30 m). Övre indragna delar av Entréhuset ska enligt planförslag ha fasader mot järnvägen på ännu längre avstånd till närmaste spårmitt, ca 47 m, vilket innebär att den ska ligga innanför gul zon enligt Länsstyrelsens riktlinjer.

Enligt uppdaterad riskutredning bedöms uppförande av Entréhuset på Romberga 25:5 inte medföra oacceptabla risker från transport av farligt gods längs Mälarbanan. Andra planerade bostadskvarteren (A, B och C) ligger ca 100 m från närmaste spårmitt vilket innebär att de ingår i grön zon enligt Länsstyrelsens riktlinjer där risknivån är vanligtvis acceptabel.

Mer detaljer om hur analys och bedömningen har gjorts redogörs för i sin helhet i framtagen *Riskutredning Södra Myran, Stationsstaden, Briab Brand & Riskingenjörerna AB, uppdaterad rapport, datum 2026-02-20*.

Miljökvalitetsnormer

Utomhusluft

Genomförandet av planen bedöms inte medföra negativ inverkan på gällande miljökvalitetsnormer för utomhusluft avseende halterna för kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM10 och PM2,5).

Vattenförekomster

Enligt EU:s ramdirektiv för vatten har Vattendelegationen fastställt miljökvalitetsnormer för ytvatten, grundvatten och skyddade områden. Tillståndet i våra vatten får inte försämrats och alla vatten ska uppnå en bestämd miljökvalitet. Syftet med åtgärderna är att till år 2015, med dispensmöjlighet till år 2027, uppnå en god kemisk och ekologisk status för yt- och grundvatten.

MKN för vatten

Genomförandet av planen bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna avseende god kemisk och ekologisk status för ytvatten samt grundvattnets kemiska och kvantitativa status. Detta förutsätter att fastigheten är fri från markföroreningar.

Dagvatten

Genomförande av detaljplan medför en ökning av flöden inom och även i direkt anslutning till planområde. Detta 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 det vid ett plangenomförande kunna fördröjas totalt 560 m³ inom planområdet. Fördröjningen föreslås ske i öppna förstärkningslager, på allmän platsmark, i kombination med gröna lösningar i marknivå i form av regnbäddar, för att ge bättre reningsförmåga och ytterligare fördröjningsvolym. Med föreslagna åtgärder och utbredning enligt konceptet (se situationsplan i figur 14) bedöms fördröjningsvolymen kunna omhändertas för samtliga tre delavrinningsområden.

Planerad exploatering av området innebär att den dagvattenburna transporten av närsalter, metaller och suspenderat material inte ökar enligt belastningsberäkningen. Rening av dagvattnet krävs dock för att uppfylla åtgärdsnivån (rening och fördröjning av avrinningen från 20 mm nederbörd). På kvartersmark föreslås åtgärdsnivån uppfyllas genom att dagvattnet renas och fördröjs i nedsänkta grönytor och regnbäddar med olika utformning beroende på gatumiljön. På allmän platsmark föreslås åtgärdsnivån uppfyllas genom rening och fördröjning i regnbäddar.

Dagvattnet från planområdet leds vidare ut i de öppna förstärkningslagerna där ytterligare fördröjning och rening sker. Med föreslagna åtgärder finns det goda möjligheter att uppnå fördröjningsbehovet inom planområdet. Avledning av dagvatten från föreslagna åtgärder sker till befintligt dagvattennät och vidare till recipienten.

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 miljö kvalitetsnormer 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. Detta leder även till att belastningen på dagvattennätet minskas, vilket är eftersträvänsvärt. Det är dock av stor vikt att underliggande fyllning inte är förorenad.

Detaljer kring beräkningar, åtgärdsförslag och rekommendationer redogörs för i sin helhet i framtagna *Dagvattenutredning av etapp 1, Stationsstaden, Myran Enköping, WRS AB, rapport 2026-03-30*.

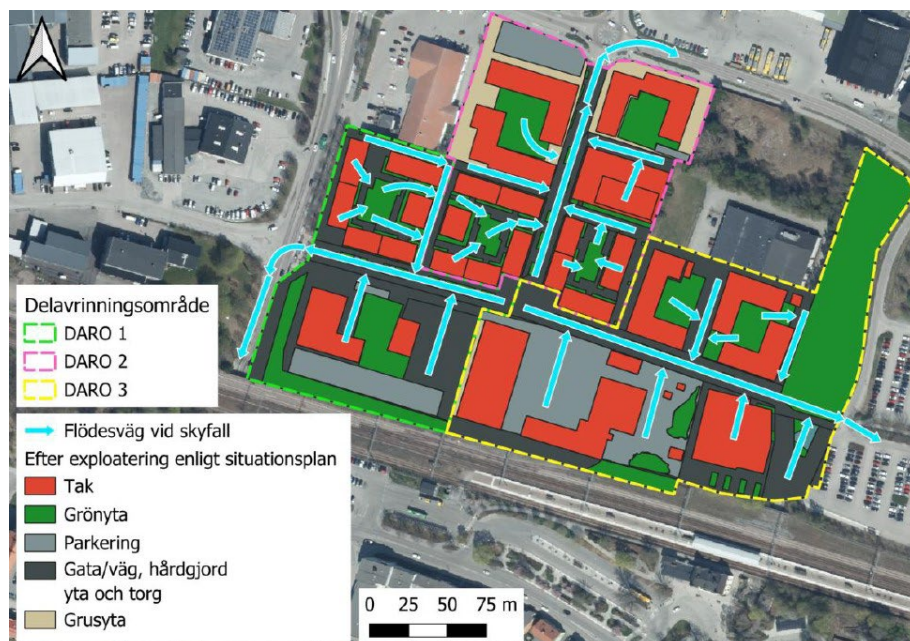
Skyfallshantering

För att illustrera risken för översvämningar i området vid kraftigare regn har DHI tagit fram en hydrodynamisk skyfallsmodell för Enköpings tätort. Regnen som har simulerats inom tätorten är både ett 20- och 100-årsregn med klimatfaktor 1,3. I framtagna dagvattenutredning har konsekvenserna av ett 100-års regn analyserats.

De öppna förstärkningslagerna föreslås dimensioneras för att kunna fördröja ett 20-årsregn ner till dagens flöde vid ett 5-årsregn. För att minska riskerna att olägenheter uppstår vid större regn är det viktigt att arbeta med höjdsättningen inom området.

Alla identifierade lågpunkter inom planområdet (se figur 11) där vatten riskerar att bli stående idag planeras att exploateras enligt planförslaget. I samband med planens genomförande måste marken höjdsättas så att flöden vid skyfall kan avledas på markytan bort från byggnader, till gatorna och vidare ut från planområdet. Gatorna inom planområdet fungerar som sekundära

avrinningsvägar när LOD-anläggningar bräddar. Hur avvattningen kan ske vid extremflöden redovisas i figur 35.



Figur 35. Förslag på skyfallsvägar efter exploatering. Källa: Dagvattenutredning, WRS AB 2026-03-30, bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2024.

Generellt kommer vattnet efter områdets exploatering enligt planförslag rinna åt tre olika håll, beroende på delavrinningsområde. Delavrinningsområde 1 avrinner sydväst till Salavägens passage under järnvägen och vidare till recipienten. Delavrinningsområde 2 avrinner nordöst och delavrinningsområde 3 österut, båda mot Skvalbäcken. Som tidigare nämnt finns en översvämningsproblematik vid Salavägens passage under järnvägen. För att minska belastningen föreslås avrinningen från kvarter 2 ske österut i stället för västerut. Dock är även områdena uppströms planområdet översvämningsdrabbade, delvis till följd av flaskhalsar i Skvalbäcken. Det är därför av vikt, inom hela Stationsstaden (även utanför aktuella detaljplaneområdet), att hitta lämpliga ytor för fördröjning av dagvatten och om möjligt ytor som kan tillåtas översvämmas tidvis vid stora regn.

Genomförande av detaljplan bedöms innebära goda möjligheter för att minska riskerna för stående vatten på olämpliga platser genom höjdsättning av byggnader och omgivande mark så att vattnet leds mot gatorna enligt konceptet som visas i figur 35.

Mer detaljer om skyfallshantering redogörs för i framtiden *Dagvattenutredning av etapp 1, Stationsstaden, Myran Enköping, WRS AB, rapport 2026-03-30*.

Hållbar samhällsplanering

Hållbarhetsprogram för Myran pekar på visionen för området och vilka mål alla ingående projekt ska bidra till att uppnå. De är grupperade i fyra tematiska målområden (se figur 5):

- Livsmiljö
- Mobilitet
- Energi
- Ekosystemtjänster

För att uppnå målen har hållbarhetsprogrammet varit vägledande i planprocessen samtliga skeden. Konceptet för områdets utveckling i gestaltningsprogrammet som utgör underlag för detaljplanen har tagits fram utifrån stadsbyggnadsprinciperna fastställda i hållbarhetsprogrammet. Detta innebär att hållbarhetsprogrammet har följts så gott som det går med hänsyn till områdets och projektets egenskaper. Konsekvensen av en sådan planering är att genomförande av detaljplan bedöms kunna beröra flera stadsbyggnadsprinciper och därmed skapa mycket goda förutsättningar för en hållbar stadsdel på sikt.

Med planbestämmelser regleras endast åtgärder som är nödvändiga för att uppnå planens syfte vilket innebär att detaljplanen som planeringsinstrument har begränsade möjligheter att reglera alla stadsbyggnadsprinciper från hållbarhetsprogrammet. I och med att kommunen har rådighet över allmän platsmark vars funktioner och gestaltning är viktig för områdets omvandling till en hållbar stadsdel bedöms även åtgärder som detaljplan inte kan reglera med planbestämmelser men som kommunen har för avsikt att göra ändå genomförbara vid planens antagande.

I figur 36 redovisas kommunens bedömning om vilka av de stadsbyggnadsprinciper inom de fyra tematiska målområden som uppfylls eller berörs (i större eller mindre utsträckning) vid planens genomförande. De som är relevanta är markerade med bakgrundsfärg. Observera att en del andra principer som inte är markerade i figur 36 kan också på sikt vara relevanta för aktuell detaljplan.

Livsmiljö

Stadsbild i förändring och nya årsringar

Konst och utsmyckning bidrar till karaktär

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer tillgängliggörs

Nya byggnader enligt vår ambition om hållbarhet

Blandade funktioner och mångfunktionalitet

Brett utbud av mötesplatser, parker, naturområden o d

Mötesplatser med fokus på mångfunktionalitet

Taklandskapet för socialt samspel och möten

Integrerad odling i byggnader fasadgrönska, gröna tak o d

Medveten skala och utformning

Tydlig skillnad mellan olika platser och stråk på Myran

Stråk utformade med omsorg för trygg rörelse och vistelse

En detaljrikedom som sätter människan i fokus

Hög arkitektonisk kvalitet och detaljutformande i ögonhöjd

Omsorgsfull utformning av offentligt rum

Privata och offentliga miljöer i samspel

Byggnadsform anpassad till stråk, synliga entréer

Nya bostäder med öppna, privata/halvprivata gårdar

Stängsel eller höga häckar användas i undantagsfall

Halvprivata zoner vid entréer möjliggör spontana möten

Genomgående material som skapar karaktär

Hållbara material som blir vackra när de slits ska väljas

Enhetliga material/kuörer ger en sammanhållande karaktär

Trä som fasadmaterial + glas präglar bebyggelse

Glaspartier - kontakt ut/in, tryggt, välkomnande

Belysningsarmaturer i gemensamt formspråk

Mobilitet

Gestaltning för aktiva gaturum och hållbara transporter

Gestaltning av gaturummet prioriterar gång- och cykel

Gator/torg i skala/proportion till funktion och bebyggelsen

Varierade och upplevelserika gator med grönska

Koppla samman staden

Sammanhängt offentligt rum, tillgängligt, orienterbar

Ge plats för god mobilitet

Gott utbud av säkra och trygga cykelparkeringar

Begränsad biltrafik, lågt P-tal för verksamheter/handel

Gemensamma parkeringslösningar

Samlokaliserade och gemensamma parkeringar

Plats/form av mobilitetshus främjar hållbar resande

Ta tillvara Myrans kollektivtrafiknära läge

Funktionella och inbjudande hållplatser

Tydliga stråk leder mot integrerad kollektivtrafik i staden

Energi*Energieffektiva hus med kvalitet och långsiktighet*

Energieffektiva hus med klimatneutrala material

Ta tillvara på solenergin och ljuset

Säkerställa dagsljus in/utomhus med form/tek. lösningar

Ta tillvara på solenergi genom utvinning i fasader och på tak

Ekosystemtjänster*Gröna och blå stråk och platser för rekreation och vistelse*

Myran bjuder in till utevistelse och rörelse året runt

Gröna stråk+vatten bildar sammanhållen blå-grön struktur

Platser/stråk utformas enl. lokalklimat, eko-samband

Gröna rum ute och inne

Myran = grönskande rum året om, t.ex. växthus på tak

Bostadsgårdar med goda ljusförhållanden, plats för träd

Väldimensionerade miljöer för barn

Ljus och mörker i balans

Gestaltningen + belysning skapar attraktiva miljöer

Väl avvägd ljussättningen som inte bidrar till ljusföroreningar

Ta tillvara på naturnyttor

Grönska - främjar spridnings-sambanden för arter

Bostadsgårdar/förgårdsmark bidrar till ekosystemtjänster

Träd/vegetation i offentligt rum för ett bättre mikroklimat

Vegetation förbättrar ljud- och luftmiljön i stadsrummet

Dagvatten är en resurs som ska synliggöras i stadsbilden

Dagvattenhantering säkerställs för att bidra till upplevelsen

Figur 36. Stadsbyggnadsprinciper från Hållbarhetsprogrammet för Myran som på ett eller annat sätt omhändertas vid genomförandet av aktuell detaljplan.

Hållbarhetsprogrammets åtgärder och stadsbyggnadsprinciper ska även implementeras via aktörsspecifika handlingsplaner. Det innebär att varje aktör bryter ned de delar av Hållbarhetsprogrammet som är applicerbara på sitt projekt och beskriver hur projektet bidrar till den totala måluppfyllelsen.

Syftet med aktörsspecifika handlingsplaner är att redovisa hur de tänker leva upp till stadsbyggnadsprinciper som inte kan regleras/säkerställas med detaljplan.

Riksintresse Totalförsvaret

Planområde ingår i totalförsvarets riksintresse för påverkansområde för TM0020, Uppsala övningsflygplats:

- MSA-område ("Minimum Safe Altitude"),
- påverkansområde för väderradar,

samt inom Uppsala flottilflygplats

- stoppområde för höga objekt.

Objekt som uppnår en högre höjd än 45 meter ovan mark inom sammanhållen bebyggelse riskerar att påverka riksintressen för totalförsvaret.

För att utreda om Entréhuset med förslagen nockhöjd på 65 m ovan mark skulle utgöra flyghinder för närliggande flygplatser och även Uppsala flottilflygplats MSA-område och MSA-område för närliggande civila flygplatser eftersom det ligger inom 60 ut från flygplatserna har kommunen under 2025 beställt en flyghinderanalys av Luftfartsverket. Luftfartsverket har i flyghinderanalysen funnit att uppförande av en 65 m hög byggnad på fastighet Romberga 25:5 inte höjdmässigt ska påverka civila flygplatser med hänsyn till följande parametrar:

- Övergångsytan
- Horisontella ytan

- Koniska ytan
- Start- och stigyten
- Inflygningsytan

Med anledning av detta och att planområde ligger ca 40 km från Uppsala flotttilflygplats bedömer kommunen att planens genomförande inte ska medföra risker för ovannämnt riksintresseområde.

Konsekvenser för barn

I samband med framtagandet av planprogram för Stationsstaden (nov 2022 och dec 2023) har genomförts dialog med barn som rör sig genom programområde och detaljplaneområde. Elever som valdes ut för dialog med kommunens tjänstemän var först elever i årskurs 7 (under 2022) och sedan elever i årskurs 8 (under 2023) i närliggande Kunskapsskolan. Sammanlagt medverkade cirka 130 elever i dialogen. Eftersom dialogen som har ägt rum inom ramen av framtagandet av planprogrammet också är relevant för aktuell detaljplan har det inte funnits behov av en ny dialog med barn och unga inom ramen av framtagandet av aktuella detaljplanen.

Slutsatser från de dialogerna var utifrån barnens perspektiv tre mest viktigaste aspekter som bör tas hänsyn till vid områdets framtida utvecklingen:

- Säkrare och trevligare skolväg.
- Ta bort öde hus och industrier och bygg något nytt och fint.
- Finare parker, planteringar, dammen och mer lekparkar och aktiviteter.

Andra delar av planprogrammet som har fått positiva reaktioner som relevanta för aktuell detaljplan var bland annat:

- Förslag till aktivitetsytor på taken,
- Torget med uteserveringar,
- Skolvägen och de bilfria miljöerna,
- Trähus, ser inte ut som det andra som är byggt här!

Ovannämnda aspekter har utgjort planeringsunderlag även för aktuell detaljplan. Eftersom dialogerna har ägt rum ganska nyligen (första under 2023 och den andra under 2024) innebär det att deras synpunkter är fortfarande relevanta.

Mark som idag är instängslad verksamhetsmark föreslås bli bostadsgårdar som är tillgängliga och användbara för barn. Halvöppna bostadsgårdar skapar möjligheter för ohindrad rörelse genom planområdet vilket bidrar till en ökad trygghet. Flerbostadshus föreslås vända sig mot omkringliggande gator så att området präglas av en stadsmässig karaktär med säkra, trygga och befolkade gator. Detta motsvarar det uttryckta intresset av att ta bort öde hus och industrier och bygg något nytt och fint.

För att skapa en god boendemiljö regleras med detaljplanen vissa grundläggande förutsättningar framför allt övergripande bebyggelsestruktur. På det sättet säkerställs att det finns utrymme att anlägga ändamålsenliga bostadsgårdar med platser för lek och vistelse. Under detaljplaneprocessen studeras också hur allmän plats ska gestaltas och här ansvarar kommunen för utformning och genomförande. I aktuell detaljplan handlar det om att Åkerbygatan och Östra Järnvägsgränd samt nya lokalgator och det nya torget ska bli tillgängliga och gestaltas på ett sätt som gör den offentliga miljön attraktiv och trygg för barn och unga att röra sig i och vistas på. Detta motsvarar flera ovannämnda intressen såsom säkrare och trevligare skolväg, finare parker, planteringar, dammen och mer lekparkar och aktiviteter samt torget med uteserveringar.

I och med att fordonstrafik kommer att fortsätta tillåtas längs med alla gator inom planområdet samt längs med gator utanför planområdet, framför allt Salavägen och Mästergatan, är det inte möjligt att säkerställa bilfria skolvägar genom planområdet och stadsdelen i stort. Däremot ska Åkerbygatan och hela Östra Järnvägsgränden inom planområdet gestaltas med fokus på trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter inklusive barn.

Utöver det ska uppförande av bostadshus i enlighet med konceptet och planförslaget även uppfylla förväntningar vad gäller gestaltning av området med trähus och med möjligheter för aktiviteter på takytorna.

Sett ur barn och ungdomars perspektiv bedöms genomförandet av detaljplanen medföra tydliga förbättringar i jämförelse med ett nollalternativ.

Detaljer kring utförda dialoger och slutsatser från de dialogerna redovisas i sin helhet i *Sammanställning av barndialog som är bilaga till planprogram för Stationsstaden*.

Dimensionering av bostadsgårdarna

Enligt planförslaget skulle det vara möjligt att inom planområdet utföra mellan 350–450 bostäder av olika slag och storlekar. Enligt SCB skulle ca 400 lägenheter (genomsnitt) möjliggöra upp till 1 000 nya invånare varav ca 15%-16% skulle utgöra barn mellan 2–18 år (ålder där de kan gå ut och leka i utemiljön). Det innebär ca 150 - 160 barn totalt inom planområdet.

Genomförande av detaljplan innebär att bostadsgårdarna i kvarter A, B och C ska totalt ha areal på drygt ca 4 300 m² vilket uppfyller krav på minst 15 m² användbar yta per 100 m² BTA bostäder i de tre kvarteren. I de ca 300–310 lägenheter som skulle kunna uppföras inom kvarter A, B och C skulle det kunna bo ca 130 barn enligt SCB:s statistik. I praktiken innebär det att om alla barn är i ålder som tillåter mer eller mindre självständig lek utomhus (2–18 år) är ute och leker samtidigt skulle varje barn i så fall få ca 33 m² av gårdsytan för sig själv. Detta bedöms som en god standard. Som referensvärde för en sådan bedömning används Boverkets riktlinjer för fri yta per barn som är 40 m² per barn för förskolor respektive 30 m² per barn för grundskolor.

Sannolikhet att alla barn ska vara ute och leka samtidigt är mycket låg vilket innebär att de barn som ska leka ute ska ha mycket större gårdsyta för sig själv att använda för lek och umgänge därmed goda förutsättningar för utveckling.

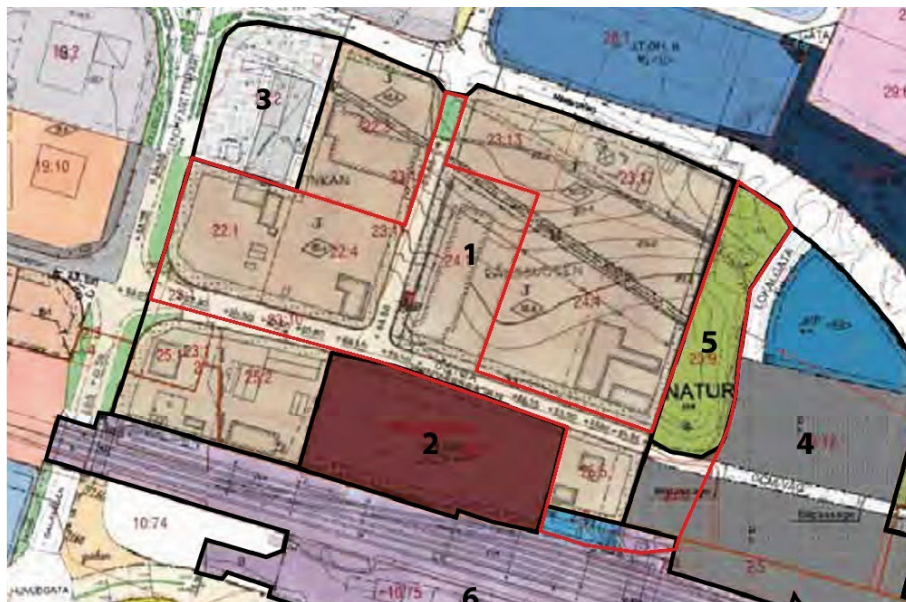
Vad gäller bostäder ovanpå mobilitetshus (M1) ska det enligt detaljplan finnas plats för drygt dubbel så stor takterrass som behövs enligt kravet, det vill säga drygt 900 m² jämfört med minst 400 m² som behövs om 20 m² användbar yta per 100 m² BTA bostäder används för dimensionering.

På Entréhuset säkerställs med detaljplan iordningställande av taktytor ovanpå delvolymerna som takterrasser/gröna tak som kan användas för såväl bostäder som för andra verksamheter (till exempel hotell), se figur 15. Med andra ord ska det för max 5 550 m² BTA bostäder som får i översta våningsplan uppföras i Entréhuset finnas tillgängliga takterrasser på våning 6, 11 och 16 för utevistelse upp till drygt 1 200 m² totalt. Alla taktytor ovanpå olika delvolym ska iordningställas som takterrasser och göras tillgängliga för såväl boende i Entréhuset som för anställda/besökarna till andra verksamheter i Entréhuset så det ska finnas drygt 1 800 m². Det innebär att det kan finnas upp till drygt 30 m² användbar yta per 100 m² BTA bostäder.

Exploatören ansvarar för genomförandet inom kvartersmark. Utöver byggnaderna i sig är det viktigt att gårdsmiljöer utformas med god kvalitet och medvetenhet om barn som användare. Även trafikmiljöer ska utformas på ett trafiksäkert vis. Detta regleras i bygglovsskedet.

Konsekvenser för gällande detaljplaner

Aktuell detaljplan omfattar delar av Stadsplan 120, detaljplan 304 samt detaljplaner 2011/45 och detaljplan 2013/74. Genomförandetid för Stadsplan 120, detaljplan 304 och detaljplan 2011/45 har gått ut. Detaljplan 2013/74 har genomförandetid kvar och den går ut 13 maj 2030.



Figur 37: Karta som illustrerar områdets gällande detaljplaner. Plangräns heldragen röd linjen.

1 - Stadsplan 120, 2 - detaljplan 2011/63, 3 - detaljplan 362, 4 - detaljplan 2013/74, 5 - detaljplan 2011/45, 6 - detaljplan 304

Detta innebär att ovannämnda detaljplaner upphör att gälla inom planområdet när aktuell detaljplan antas och vinner laga kraft. Ovannämnda detaljplanen ersätts av aktuell detaljplan.

Ingen av ovannämnda detaljplaner innehåller bestämmelser om fastighetsindelning som skulle påverka genomförande av den aktuella detaljplanen.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

Detaljplanens genomförande är 10 år från den dagen detaljplan vinner laga kraft.

Huvudmannaskap/ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats. Exploatören ansvarar för och bekostar bygg- och anläggningsåtgärder på kvartersmark. Kommunen ansvarar för bygg- och anläggningsåtgärder på allmän platsmark. Åtgärderna på allmän platsmark bekostas av Exploatören enligt exploateringsavtal.

Avtal

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal ska upprättas innan detaljplanen antas. Exploateringsavtalet reglerar i huvudsak följande punkter:

Anläggningar som exploatören ska utföra

- Exploatören ska utföra byggnationer inom kvartersmark.

Kostnader som exploatören åtar sig att betala

Exploatören ska bekosta följande åtgärder:

- Projektering och utbyggnad av allmän plats GATA och TORG i enlighet med exploateringsavtalet,
- Samtliga lantmäterikostnader.
- Åtgärder inom allmän plats NATUR
- Kompensatoriska åtgärder utanför planområdet avseende sandmiljöer för sandlevande insekter i enlighet med vad som beskrivs under rubriken *Konsekvenser*, avsnitt *Naturmiljö* i planbeskrivningen.

Tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar

I exploateringsavtalet ska parterna komma överens om den tidplan som ska gälla för exploateringsområdets utbyggnad.

Säkerhet för åtagande enligt avtalet

Exploatören ska ställa säkerhet till kommunen för de kostnader som exploatören ansvarar för enligt avtalet. Garantierna utformas i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal (bankgaranti/moderbolagsborgen).

Konsekvenser av att detaljplanen genomförs med stöd av exploateringsavtal

Att exploatören bekostar utbyggnaden av de allmänna anläggningarna innebär att framtida fastighetsägare inom planen kan förvänta sig att slippa den kostnaden, då denna skulle kunna påförts dem genom en gatukostnadsersättning.

Område **C** kommer i detaljplanen planläggas som kvartersmark och överlåtas från Trafikverkets fastighet till kommunen.

Ekonomiska frågor

Inlösen, ersättning

Kommunen har för avsikt att lösa in den mark som i plankartan ligger inom allmän plats GATA och TORG. Mark som är planlagd som allmän plats ger kommunen både rätt och skyldighet att lösa in marken.

Planeekonomi

Detaljplanen bekostas av exploatören genom tecknandet av ett planavtal.

Exploatören bekostar utbyggnad av allmän plats. Exploatören ansvarar för och bekostar genomförande inom kvartersmark.

Flytt eller ändringar av befintliga ledningar och anläggningar som görs i samband med planens genomförande bekostas av exploatören.

Tekniska frågor

Utförande

Ledningarnas läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Särskild hänsyn under byggtiden

För att minska risker för eventuell spridning av föroreningar i mark och vatten samt orsaka byggbuller och damning bör skyddsåtgärder som behövs för att förebygga skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön tas fram innan byggnationerna påbörjas.

Tekniska utredningar

För att pröva markens lämplighet har det fram till detta samråd tagits fram flera tekniska utredningar med syftet att utreda eventuellt begränsningar för exploateringen och risker som måste hanteras i detaljplanen. Vissa har tagits fram i samband med framtagande av planprogrammet men är relevanta och utgör planeringsunderlag även för aktuell detaljplan.

2023, 2026	Riskutredning planprogram, Södra Myran, Stationsstaden, <i>Briab Brand & Riskingenjörerna AB</i> , rapport 2023-03-09, revidering 2026-02-20.
2024	Planprogram stationsstaden, Bilaga 2, Sammanställning av barndialog, <i>Enköpings kommun</i> , rapport 2024-10-15.
2024	Miljöutredning för del av detaljplan södra Myran, Stationsstaden, <i>Structor</i> , rapport 2024-10-11.
2024	Trafikbullerutredning, <i>Soundcon</i> , rapport 2024-12-12.
2024	Flyghinderanalys, <i>Luftfartsverket</i> , dokumentnummer D-2024-398799, rapport 2024-11-07

- 2025 Mobilitetsutredning, *Trivector, rapport 2025-11-28.*
- 2025 Utlåtande avseende vibrationer och stomljud, Entréhuset i Enköping inom fastigheten Romberga 25:5, *Sweco, rapport 2025-03-05.*
- 2025 Förbiparken, Enköping, Ekologisk konsekvensanalys av planprogram Förbiparken, *Ekologigruppen, 2025-2-15*
- 2026 Dagvattenutredning, *WRS AB, rapport 2026-03-30.*
- 2026 Gestaltungsprogram, Stationsstaden Myran, etapp 1, *Warm in the Winter & UrbanWorks, rapport 2026-02-09.*

Konsult/planförfattare:

*Joakim Bergquist, planarkitekt
(Warm in the Winter/UrbanWorks)*

Yasaman Ghanavi

Enhetschef för detaljplanering

Domagoj Lovas

Planarkitekt/Arkitekt