

Nuländsbo



Nulägesbeskrivning

Målbild för Hamnen

KS 2025/374

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

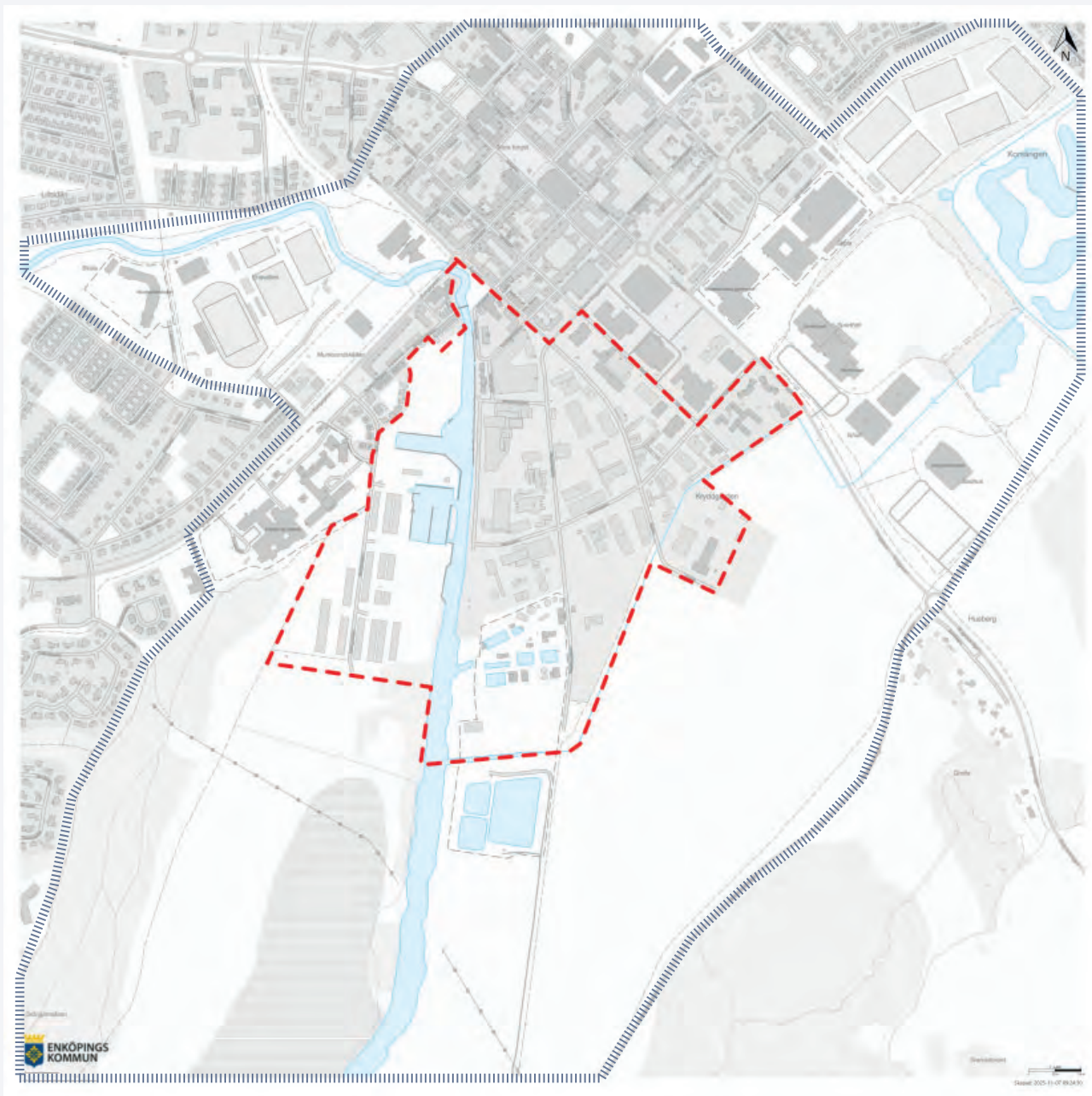
27 mars 2026



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<i>Vikten av att utgå ifrån platsens förutsättningar</i>	5
<i>Enköpings hamn - grundförutsättningar</i>	6
 DEL 1 LIVSMILJÖ	 9
<i>Bostäder</i>	9
<i>Demografisk analys</i>	10
<i>Bebyggelsestruktur</i>	14
<i>Funktioner och närhet</i>	18
<i>Kulturmiljö</i>	21
<i>Idrott och rekreation</i>	26
<i>Kulturlivet</i>	27
<i>Besöksnäring/näringsliv</i>	28
<i>Samhällsservice</i>	31
 DEL 2 TRAFIK OCH MOBILITET	 35
<i>Väginfrastruktur</i>	35
<i>Gång- och cykelinfrastruktur</i>	37
<i>Kollektivtrafik</i>	38
<i>Parkering</i>	39
<i>Biltrafikflöden (Årsmedeldygnstrafik)</i>	39
<i>Bilnehav</i>	40
<i>Olyckor</i>	41
<i>Godstransporter</i>	42
<i>Resvanor</i>	44
 DEL 3 TEKNISK INFRASTRUKTUR	 47
<i>Ledningsstruktur inom området</i>	47
<i>Anpassad framtida ledningsstruktur</i>	47
<i>Kapacitet för teknisk infrastruktur</i>	47
 DEL 4 EKOSYSTEMTJÄNSTER - PARKER OCH NATUR	 51
<i>Naturförutsättningar</i>	51
<i>Parker och alléer</i>	54
<i>Närhet till lekmiljöer</i>	56
<i>Enköpingsån</i>	57
<i>Dyarna</i>	58
<i>Skvalbäcken</i>	59
<i>Salixodlingen och den invallade östra sidan</i>	60
 BILAGOR	
<i>Riskbedömning grundvatten, Enköpings Hamn (Tyréns 26-03-27)</i>	
<i>Geotekniskt PM (Rejlers 26-03-26)</i>	
<i>Översvämningsutredning för Enköpings hamn (WRS 26-03-04)</i>	
<i>Miljöteknisk utredning – Hamnområdet (Rejlers 26-03-20)</i>	





Karta 1. Hamnens projektområde markerat med röd streckad linje. I nulägesanalysen har även ett större närområde analyserats. Avgränsningen på det området har varierat något beroende av vilken fråga som hanterats. Blå streckad linje i kartan ovan får representera det utredningsområde som nämns framöver i dokumentet.

Vikten av att utgå ifrån platsens förutsättningar

Det är grundläggande inom stadsplanering att utgå ifrån platsens förutsättningar, i varje projekt. Genom att förstå hur platsen utvecklats över tid och vilka planeringsprinciper som varit rådande, kan nuvarande funktioner och gestaltning bli tydlig. Samtidigt kan ett medvetet arbete ske kring att åtgärda identifierade brister samt bevara och förstärka unika värden.

För många av de hållbarhetsmål som är rådande, internationellt, nationellt, regionalt och i Enköping, så är omhändertagandet av befintliga strukturer och resurser nyckeln till ett effektivt stadsbyggande.

Det mest hållbara vi kan göra är att inte bygga nytt på ny mark då stora resurser krävs inom bygg- och fastighetsbranschen. Branschen står för hela 20% av landets totala koldioxidutsläpp. När ett område ska omvandlas är det därför viktigt att analysera vilken infrastruktur och eventuell bebyggelse som kan nyttjas till nya ändamål. Till detta hör även att värna och bevara äldre och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som skapar årsringar i staden och vittnar om tider som varit.

När det gäller infrastruktur som vägar, vatten- och avlopp och energi är det viktigt att ta vara på de investeringar som redan är gjorda och anpassa den nya stadsdelen till dessa strukturer i så stor utsträckning som möjligt. Det kan handla om att dimensionera om befintliga gator för att skapa plats för gång- och cykelväg inom befintlig vägbredd istället för att bygga en ny parallellt.

För grundstrukturer som grönska och vatten finns stora värden om man kan ta tillvara på det befintliga. Uppvuxen grönska bidrar till exempel med lövskugga, bindande av koldioxid, vattenhantering och upplevelsevärden. Det är värden som tar många år att skapa genom nyplantering. Rening och magasinering av vatten blir mest effektiv genom att nyttja de naturliga lågpunkterna på platsen och inte behöva bygga tekniska lösningar.

Sist men inte minst är det viktigt att förstå platsen ur dess invånares och besökares perspektiv. Staden är hem för många och genom att förstå hur människor rör sig och upplever platsen idag kan vi skapa ännu bättre livsmiljöer i framtiden.

För att beskriva alla dessa värden och förutsättningar har kommunens interna experter tillsammans tagit fram denna nulägesanalys. Medverkande förvaltningar har varit Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, Teknik- och serviceförvaltningen, Kommunledningsförvaltningen och Upplevelseförvaltningen.



Enköpings hamn - grundförutsättningar

För att beskriva Hamnens platsspecifika förutsättningar behöver vi blicka tillbaka på markhistoriken då topografi och geologiska egenskaper bokstavligt talat är den grund som projektet behöver stå på.

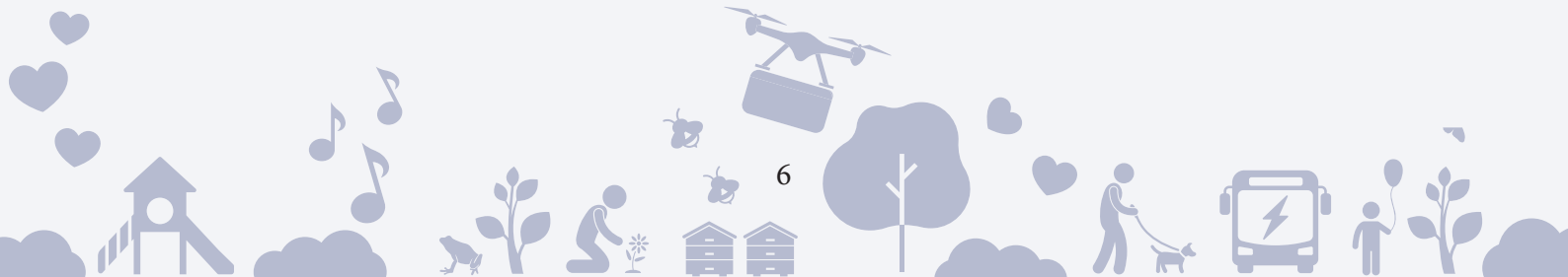
Hamnen i Enköping är en viktig plats i staden, både historiskt, idag och i framtiden. Det var här, i mötet mellan Mälaren och Enköpingsåsen, som den medeltida staden Enköping växte fram. Under tidig medeltid nådde Mälarviken ända upp till Stora torget och Mälaren var en viktig transportväg för handelsvaror. På de tidigaste kartorna omnämns viken som "Stadsviken". Under sekulens lopp förlorade staden dock sin sjökontakt allteftersom Stadsviken blev grundare, främst på grund av landhöjningen och sedimentation i Enköpingsån. Vikens nordligaste inre delar, som motsvarar dagens hamnområde, övergick istället i en allt grundare våtmark, och slutligen en låglänt fuktig ängs- och betesmark.

Denna naturliga process, skapad av landhöjning och landskapets naturliga utveckling, innebär att ett lager gyttjelera har avlagrats ovanpå de mäktiga lagren av postglacial lera (leran som avsattes direkt efter senaste istiden). En del ursprunglig gyttjelera har troligen tunnats ut på grund av oxidering av det organiska innehållet. Ändock är detta en viktig förutsättning i det fortsatta arbetet med Hamnen då gyttjeleran kan innehålla sulfidämnen som vid kontakt med syre skapar metallutfällning som försurar mark- och

ytvatten samt kan skapa korrosionsproblem. Allra bäst är det att lämna sulfidämnen orörda i marken, men behöver den schaktas upp krävs sannolikt föroreningssäkrad deponi av massorna. Läs mer om detta i *Miljöteknisk utredning – Hamnområdet* (Rejlers 26-03-20).

Hamnens befintliga verksamheter är anlagda på fyllnadsmassor placerade på den tidigare sjöbotten och våtmarken med sina mäktiga lerlager. Den historiskt tidiga hamnverksamheten var begränsad till åstränderna och smala remsor av fastare mark som hade fyllts upp. Utfyllnaden av området fortsatte under 1900-talet med allt större ytor på åns östra sida för att möjliggöra för nya industrier och verksamheter. Men den underliggande lerans egenskaper innebär idag och i framtiden risker för sättningar med bristfällig bärighet och hållfasthet vid byggnation. Detta avspeglar sig i området redan nu då flera byggnader och kajer har sättningsproblematik. För att kunna bygga nytt krävs särskild och platsspecifik grundläggningsteknik. Detta har utretts särskilt i *Geotekniskt PM* (Rejlers 26-03-26).

Mot bakgrund av att området primärt varit en plats för industrier och verksamheter är markföroreningar en viktig



planeringsförutsättning för Hamnen. För att få en tidig bild av föroreningsituationen i området har en miljöteknisk utredning genomförts. Läs *Miljöteknisk utredning – Hamnområdet* (Rejlers 26-03-20).

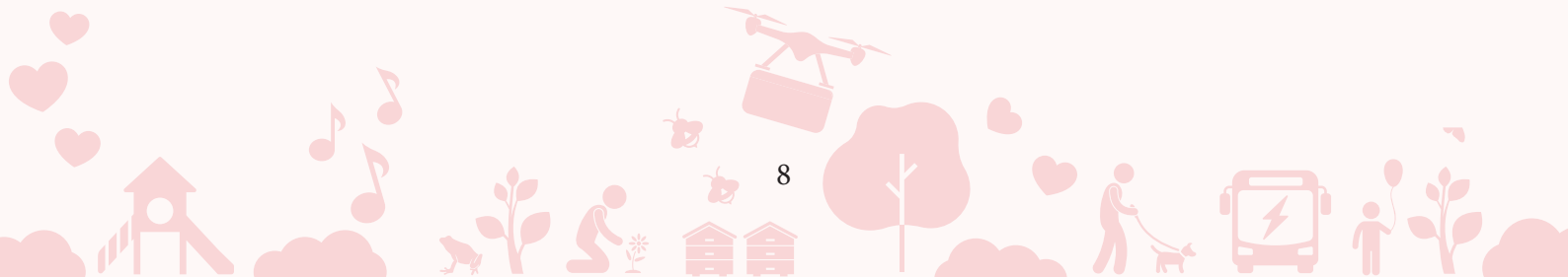
En annan geologisk viktig förutsättning i området är dricksvattenmagasinet som skapades när Enköpingsåsen bildades efter den senaste istiden. Den har historiskt varit viktig för stadens utveckling och invånare och är idag vår största dricksvattenkälla i kommunen. Vattentäkten i Klosterparken är därför avgörande för kommunens dricksvattenförsörjning och ska skyddas mot negativ påverkan. För att säkerställa detta finns ett antal föreskrifter beslutade i täktens vattenskyddsföreskrifter. Kommunens vatten- och avloppsavdelning har dessutom tagit fram en sårbarhetsanalys för grundvattentäktens förutsättningar utifrån de geologiska förhållanden som finns under Enköpings stad och i Enköpingsåsens närområde. För att få en bild av hur en omvandling av Hamnen behöver genomföras för att säkra dricksvattentäktens funktion och kvalitet har en riskbedömning tagits fram baserad på denna kunskap. Läs *Riskbedömning grundvatten, Enköpings Hamn* (Tyréns 26-03-27).

Sist, men inte minst, är områdets topografi en avgörande förutsättning för Hamnens utveckling. Området ligger inom stadens topografiskt allra lägst belägna delar. Marken ligger mellan ca 1,0 och 2,5 meter över havet, medan Mälarens normalvattenstånd är 0,86 meter över havet (enligt höjdsystem RH 2000). Utifrån

klimatförändringarnas effekt på Mälarens vattennivåer och de nederbörds mängder som nutida skyfall och ihållande regn kan orsaka, finns långsiktig översvämningssrisk i området. Länsstyrelserna runt Mälaren har utifrån nuvarande kunskapsläge beslutat om gemensamma riktlinjer för lägsta grundläggningsnivå till 2,7 meter över havet (RH 2000). Hela projektområdet ligger alltså under den nivå där det anses lämpligt med sammanhållen bebyggelse eller samhällskritiska funktioner. Under 1,5 meter över havet anses inte bebyggelse vara lämplig överhuvudtaget. För att vi ska kunna bygga någonting nytt i Hamnen så behöver klimatanpassningsåtgärder vidtas, detta har utretts i *Översvämningssutredning för Enköpings hamn* (WRS 26-03-04). Slutsatsen är att omfattande åtgärder krävs, till exempel att höja marken i snitt 1 meter, både för att skydda dagens bebyggelse och för att klimatsäkra ny bebyggelse.

Förutsättningarna för omvandling av området är alltså beroende av markförutsättningar och markanvändningshistoriken på ett mycket påtagligt sätt. De fyra tekniska utredningarna pekar tydligt på att vi har speciella och utmanande förutsättningar att ta hänsyn till. Dessa kommer ställa särskilda krav på både noggranna utredningar och specifika byggtekniker framåt. Det i sin tur skapar ekonomiska konsekvenser för projektets genomförbarhet. Dessa frågor tillsammans med de medskick som återfinns i detta dokument blir viktiga utgångspunkter i ett fortsatt arbete med Hamnen.





Livsmiljö

Detta målområde tar avstamp i den svenska arkitekturpolitiken om en Gestaltad livsmiljö. Det handlar om hur arkitektur, form och design kan förändra samhället och hjälpa oss möta samhällsutmaningar. Det är också inom målområdet livsmiljö som de sociala hållbarhetsfrågorna återfinns.

Bostäder

Inom projektområdet och det större utredningsområdet, som bland annat omfattar stadsdelen centrum, bor idag 3277 personer (2024-12-31). I själva projektområdet finns dock endast 86 boende (2024-12-31), vilket är naturligt med tanke på områdets industriella karaktär och historik.

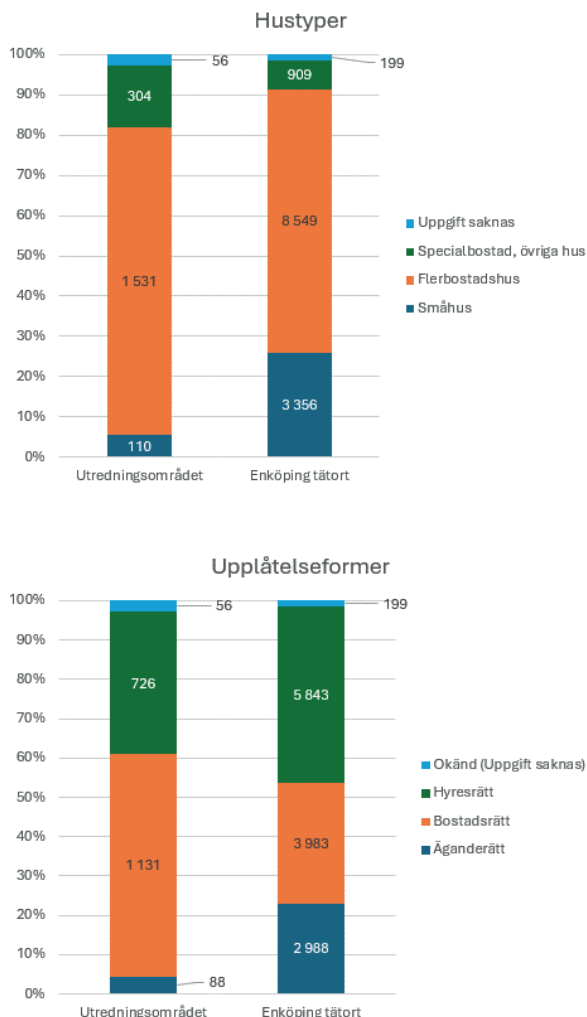
Nyckelkodsområden (NYKO) inom utredningsområdet	Befolkning 2024-12-31
Stadsdelen Centrum med NYKO 101120 och 101180 borträknade	2535
107210	173
107240	34
107220	0
107230	0
104090	0
104360	104
104350	180
104100	220
104110	31
104220	0
104210	0
Totalt i utredningsområdet	3277

Figur 1. Antal boende i olika NYKO-områden. För geografisk koppling se karta 2.

I det större utredningsområdet är majoriteten av bostäderna flerbostadshus, precis som i tätorten som helhet. Andelen flerbostadshus är dock större i utredningsområdet, 79 %, jämförat med tätortens 67 %. I tätorten är det istället betydligt större andel småhus än i utredningsområdet, medan det i utredningsområdet är betydligt större andel specialbostäder än i tätorten som helhet. Det beror på Kryddgårdens omsorgsboende.

Även fördelningen av upplåtelseformer skiljer sig något åt från resten av tätorten. I utredningsområdet är bostadsrätt den vanligaste upplåtelseformen, medan hyresrätten är vanligast i hela tätorten. Det är också en avsevärt lägre andel äganderätter i utredningsområdet än i hela tätorten.

Om man i projektområdet skulle vilja komplettera bostadsutbudet i centrum skulle man behöva bygga främst småhus i äganderättsform och hyresrätter.



Figur 2-3. Upplåtelseform och hustyp i utredningsområdet respektive hela tätorten.

Demografisk analys

Befolkningen i utredningsområdet har olika förutsättningar när det gäller ålder, ursprung och socioekonomiska förutsättningar, vilket påverkar behoven i staden. Nedan följer därför en demografisk analys. Observera att i stadsdelen Centrum finns omsorgsboendet Kryddgården som påverkar delar av analysen mer än andra, exempelvis sysselsättning och bostadsformer.

Åldrar

Figur 4 visar hur åldersstrukturen ser ut för befolkningen i utredningsområdet jämfört med hela Enköping tätort. I utredningsområdet finns en större andel äldre än i tätorten, och en mindre andel personer upp till 60 år. Utredningsområdet har generellt en äldre befolkning än hela tätorten. När Kryddgårdens omsorgsboende undantas från utredningsområdet ändras åldersprofilen något, men inte särskilt mycket.

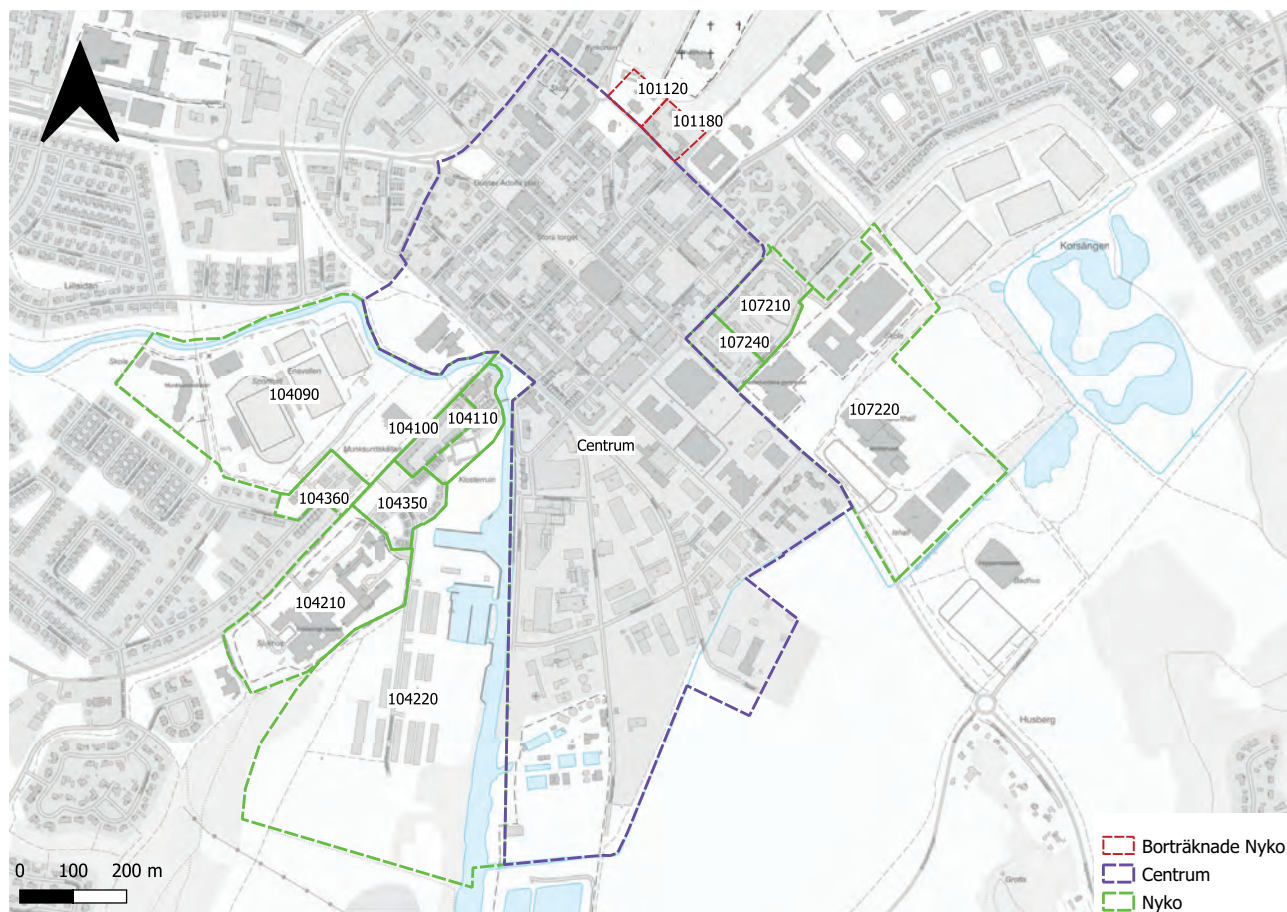
Födelseland

I utredningsområdet är 87 % av befolkningen födda i Sverige. Detta kan jämföras med tätorten som helhet, där 76 % av befolkningen är födda i Sverige. Det är alltså en relativt hög andel svenskfödda invånare i området. Av de i utredningsområdet som inte är födda i Sverige är Finland största födelseland, därefter Syrien och Irak.

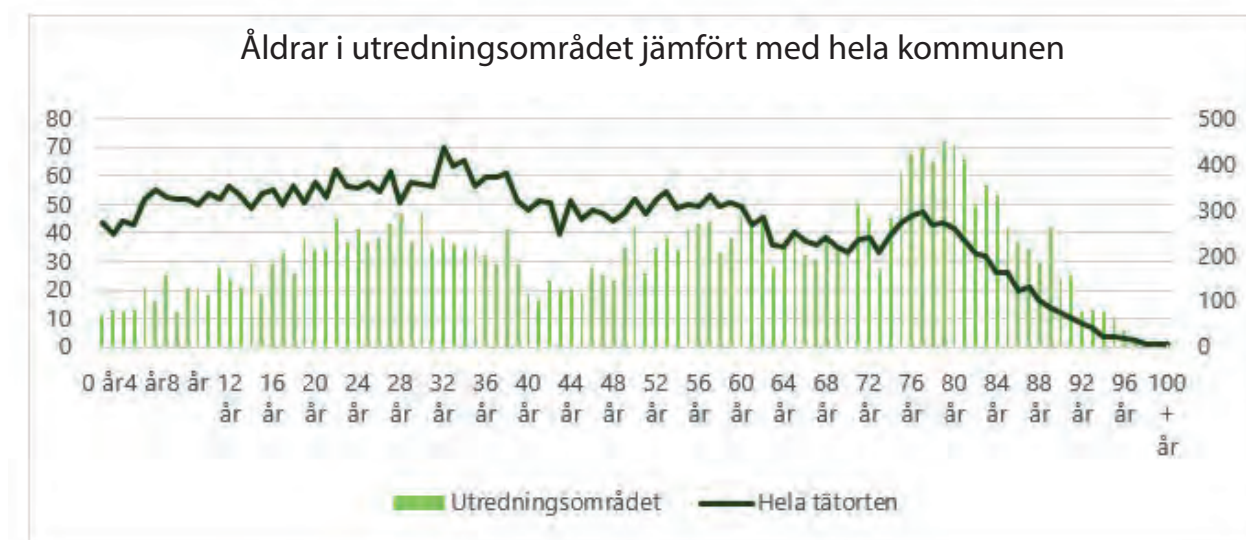
Ekonomisk standard

Personer som lever i låg ekonomisk standard återfinns i hushåll vars ekonomiska standard är mindre än 60% av medianvärdet för riket.

I utredningsområdet lever 14% av befolkningen i ett hushåll som har låg ekonomisk standard, att jämföra med hela tätorten där 22% har samma förutsättningar. Måttet är relativt och visar alltså hur ekonomiska standarden är i jämförelse med riket. Ibland används istället det absoluta måttet *låg inkomststandard* för att urskilja hushåll vars disponibla inkomst inte räcker för att betala nödvändiga omkostnader. I utredningsområdet ingår 3 % av befolkningen i hushåll med låg inkomststandard, jämfört med tätortens 5 %.



Karta 2. NYKO-områden i Hamnen med omnejd. Det är detta område som analyserats i det utredningsområde som nämns i detta avsnitt.



Figur 4. Åldersfördelning i utredningsområdet jämfört med hela Enköping tätort.

Båda dessa två mått pekar åt samma håll, att en mindre andel i utredningsområdet är i en utsatt ekonomisk sits jämfört med tätorten som helhet.

Utbildningsnivå

Utbildningsnivån skiljer sig enbart marginellt i utredningsområdet jämfört med hela tätorten. Något fler har gymnasial tvåårig utbildning som högsta utbildning i utredningsområdet än i tätorten.

Sysselsättning

I utredningsområdet är det en avsevärt lägre sysselsättningsgrad än i tätorten som helhet. Det beror på att befolkningen i utredningsområdet är äldre än i tätorten som helhet. Andelen pensionärer i utredningsområdet är nästan dubbel så stor som i tätorten som helhet. Man kan också se en något lägre arbetslöshet och sjukskrivningsgrad i utredningsområdet, vilka sannolikt båda är en konsekvens av en högre andel pensionärer i befolkningen.

Trångboddhet

I Sverige används olika mått för att avgöra trångboddhet. Här tittar vi på Boverkets mått "norm 2" och "norm 3".

Vid norm 2 sätts gränsen för trångboddhet vid *högst två personer per rum, exklusive kök och vardagsrum*. Här har valt att inte se singelhushåll i en enrumslägenhet som trångbodda. Enligt norm 2 är 8 % av hushållen i flerbostadshus i utredningsområdet trångbodda, att jämföra med 20 % i hela tätorten.

Norm 3 innebär att det *förutom kök och vardagsrum ska finnas möjlighet att ge varje hushållsmedlem ett eget rum, utom makar/partners, som antas dela sovrum*. Även här har vi valt att inte se singelhushåll i en enrumslägenhet som trångbodda. Enligt norm 3 är 13 % av hushållen i flerbostadshus i utredningsområdet trångbodda, jämfört med 29 % i tätorten.

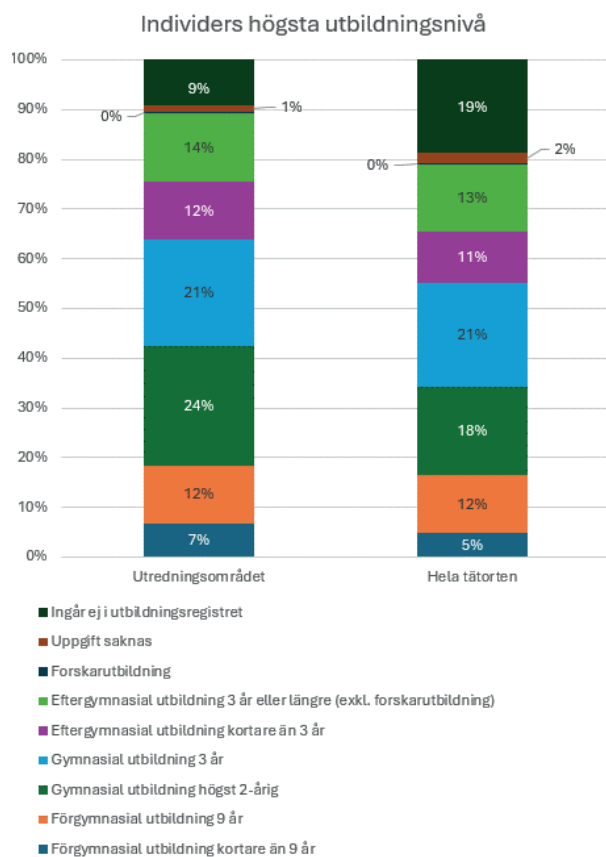
Oavsett användning av norm 2 eller 3 ser vi att utredningsområdet är avsevärt mindre trångbott än tätorten som helhet.

Uppsala regions sociala kompass

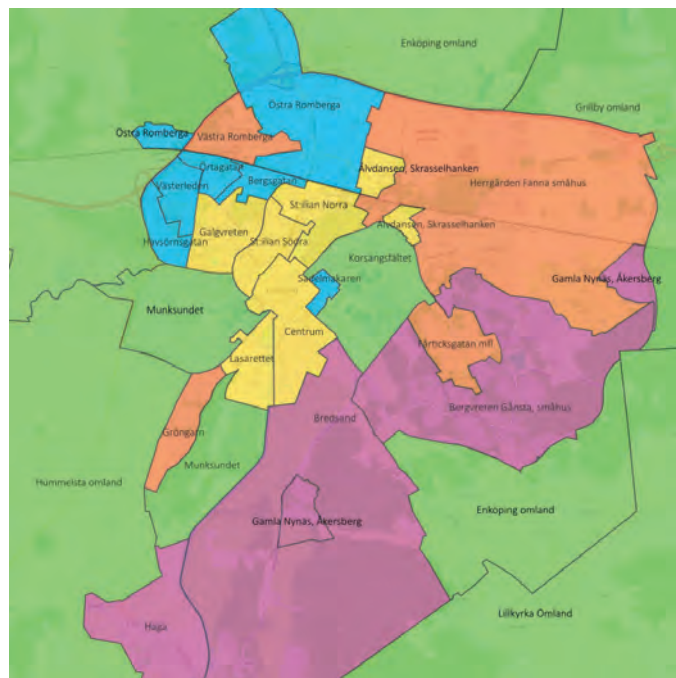
2022 tog Region Uppsala fram en social kompass för hela regionen. I denna kompass definieras centrum (som är största delen av vårt utredningsområde) som ett gult område, se karta 3. Det innebär låg andel eftergymnasial utbildning, högt ohälsotal och hög andel äldre befolkning. Under 2026 kommer en ny social kompass tas fram.

Boverkets segregationsbarometer

Enligt boverkets segregationsbarometer är utredningsområdet i huvudsak ett socioekonomiskt blandat område.



Figur 5. Utbildningsnivå inom tätorten i stort och Hamnens utredningsområde.



Karta 3. Enköpings stadsdelar i den sociala kompassen 2022. Gul grupp består till största del av centrala staden. Utmärkande för gruppen är betydligt högre ohälsotal, arbetslöshet och andel ekonomiskt bistånd, kombinerat med den äldsta befolkningen. Källa: Region Uppsala.

Sysselsättning inom tätorten i stort och Hamnens utredningsområde

	Enköping tätort	Enköping tätort (andel)	Utredningsområdet	Utredningsområdet (andel)
Sysselsatt	12 666	62%	1 435	50%
Arbetslös	895	4%	58	2%
Studerande	461	2%	47	2%
Pensionär	4 983	24%	1 179	41%
Sjuk	549	3%	68	2%
Övrigt	922	5%	84	3%

Figur 6. Sysselsättning inom tätorten i stort och Hamnens utredningsområde.

Bebyggelsestruktur

För att beskriva Hamnens bebyggelsestruktur och fysiska kopplingar till sin omgivning har en så kallad Lynch-analys genomförts. Analysmetoden är framtagen av den amerikanska stadsplaneraren Kevin Lynch som i sin bok *The image of the city* (1960) lanserade en metod för att beskriva fem nyckelelement som gör att vi människor kan skapa mentala kartor av stadsmiljöer. Det är denna orienterbarhet och läsbarhet som påverkar hur väl vi trivs i olika miljöer.

1. Stråk

Det första elementet är stråk vilket definieras som gator, gångvägar, cykelvägar, stigar och självskapade inofficiella stråk.

I bebyggelsestrukturen i den centrala staden finns ett välutvecklat nätverk av stråk för biltrafik och gång och cykel. I rutnätsstaden löper gatorna parallellt och förbinder de olika kvarteren med varandra. Ur ett fotgängarperspektiv är Kungsgatan, Kyrkogatan, Torggatan och Källgatan särskilt viktiga då de omger Stora Torget och erbjuder service. De gatorna binder även samman viktiga målpunkter med varandra, till exempel kollektivtrafiknoden Gustav Adolfs plan, Westerlundska gymnasiet, Korsängsfältet, Joar Blå och Kyrkbacken.

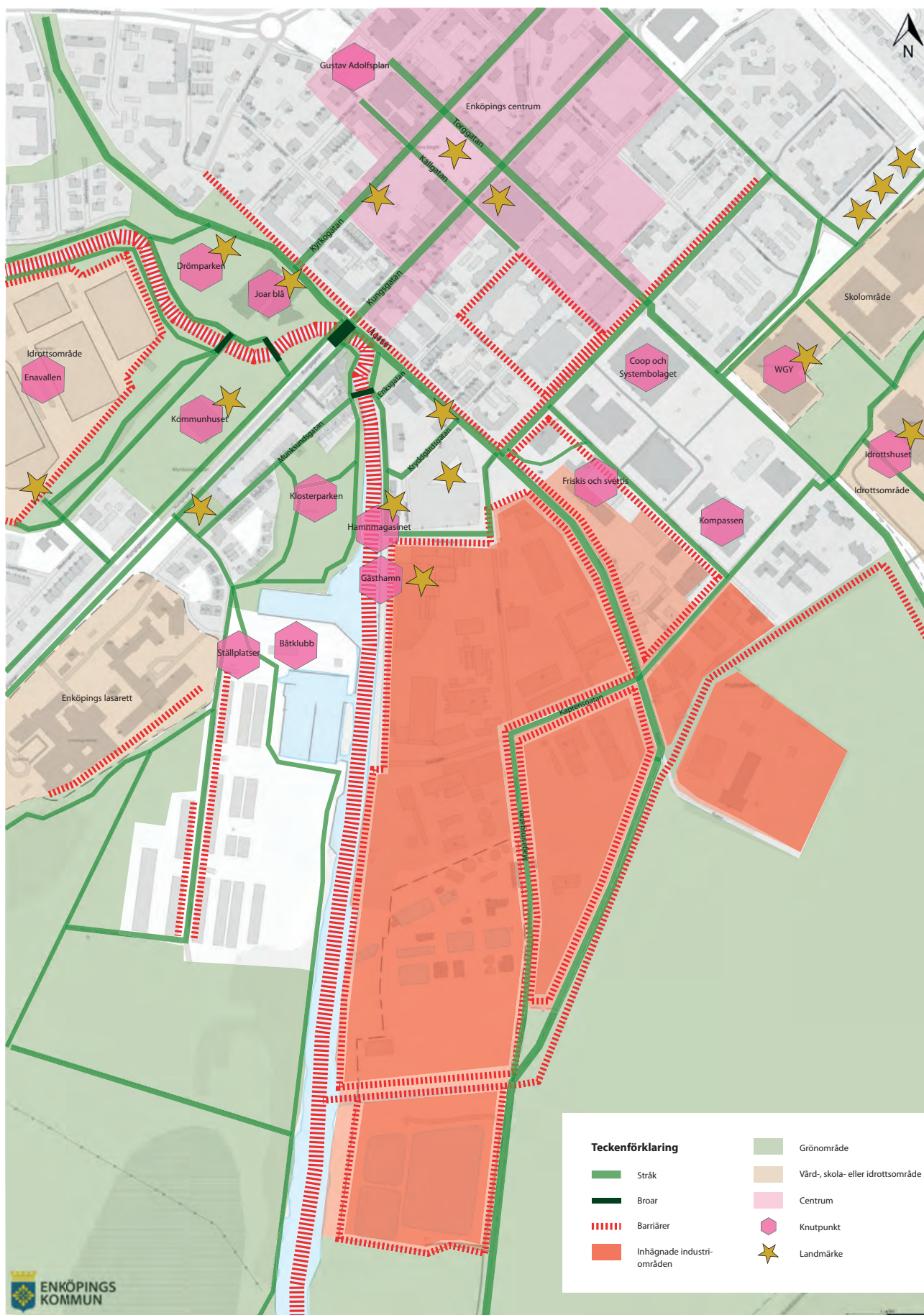
Utöver de stråk som bjuds inom rutnätsstaden löper flera viktiga rekreativstråk förbi och till viss del igenom Hamnen. I nordväst löper Å-promenaden som binder samman Klosterparken, Drömparken och vidare Idéträdgårdarna på Munksundet. Detta gröna gång- och cykelstråk är mycket uppskattat av Enköpings invånare och besökare. När

stråket kommer in i Hamnen löper det både genom Klosterparken och parallellt med Enköpingsån. Där stråket möter Nyängsvägen och båtklubben ESS kan man ta sig vidare mot Lasarettet och grönområdet Gröngarn/Dyarna.

I nordöst ligger Korsängsfältet som även det bjuder på många och gröna gång- och cykelstråk som leder vidare till stadens östra stadsdelar som Korsängen, Fanna och Bergvreten. Bristen på gång- och cykelstråk som förbinder ån med Korsängsfältet har identifierats i grannprojektet Plantskolan som innefattar området där Coop, Systembolaget och Kompassen är lokaliserat.

Utöver dessa övergripande stadsstråk finns vissa promenadstråk inom själva Hamnområdet. Dessa får nog anses vara av bristande karaktär, särskilt på den östra sidan av ån där stråken består av smala trottoarer omgärdade av inhägnade industrier och verksamheter. Det starkaste stråket är det som leder vidare till Bredsand och Mälaren i söder.

Då Enköpingsån rinner genom staden är broförbindelser viktiga för rörelsestråken. Kungsbron är huvudförbindelsen för samtliga trafikslag och en huvudled i staden. För promenadstråken i närområdet är bron vid Strömparterren och Joar Blå viktig samt den mindre bron vid Biblioteket. I projektområdet kopplas östra och västra sidan av ån ihop med en gång- och cykelbro i höjd med Munksundsgatan/Eriksgatan. I övrigt finns inga möjligheter att korsa ån i hamnområdet, detta med hänsyn till den båttrafik som tar sig in till småbåtshamnen och gästhamnen.



Karta 4. Lynch-analys för Hamnen med omnejd.

2. Barriärer

En barriär definieras som gränser som skiljer olika områden åt, t.ex. ett vattendrag, järnväg eller mur. Det kan vara fysisk omöjligt att ta sig förbi en barrär, men den kan också vara mental.

Som beskrivet ovan får Enköpingsån anses vara en barriär för rörelser mellan den östra och västra sidan om vattnet. Samtidigt erbjuder farleden en koppling mellan staden och Mälaren. Kopplat till båtverksamheten finns vissa barriäreffekter kring båtförvaringshusen i väster. Området är inte fysiskt inhägnat eller avstängt men upplevelsen på platsen är att området är privat och man vet inte om man får/kan ta sig igenom.

I väster har ytterligare en barriär identifierats i anslutning till Enköpings lasarett och det utgörs av en markant nivåskillnad och ett staket som gör att man inte korsar området utan blir tvungen att gå runt.

De största utmaningarna när det handlar om barriärer återfinns i projektområdets östra delar. Detta på grund av områdets industriella karaktär med storskaliga verksamheter som kraftvärmeverk och avloppsreningsverk, silo, återbruk m.m. Samtliga av dessa verksamheter är inhägnade vilket innebär att de enda tillgängliga stråken är delar av Kaptensgatan och Magasinsgatan. Den norra delen av Magasinsgatan och västra delen av Kaptensgatan ligger dock inom inhägnat område för kraftvärmeverket. Följer man kajen på östra sidan av Enköpingsån förbi Hamnmagasinen och längre söderut kommer man bara till Kaptensgatans förlängning innan man möts av ett staket. På det stora hela kan

konstateras att industriområdet i öster endast besöks av de som har ett ärende i området. Promenadstråk saknar på den östra sidan av ån, med undantag för de kopplingar som finns söderut till cykelvägen till Bredsand. När man ska ta sig mellan Hamnen och den övriga stadskärnan kan Ågatan och Östra Ringgatan upplevas som barriärer på grund av sin höga trafikering och relativt få passager för gång och cykel.

3-4. Områden och målpunkter

Områden definieras av att ha en enhetlig karaktär, t.ex. bostadsområden, kommersiella områden eller en viss bebyggelsekaraktär. Målpunkter utgörs av viktiga korsningar eller platser där aktiviteter koncentreras.

Hamnen får idag ses som ett industriområde med vissa publika och omtyckta inslag i anslutning till Enköpingsån, som Hamnmagasinet, gästhamnen, ställplatser, småbåtshamn och Klosterparken.

I norr och direkt angränsande Hamnen ligger rutnätsstaden och Enköpings centrum. Med sin blandade bebyggelse och långa historia innehåller området många olika funktioner som bostäder, handel, service, kultur och nöjen. Även om Enköping är en liten stad i förhållande till sina grannar Stockholm, Uppsala och Västerås finns en identitet och folkliv i stadens centrum, även om många skulle önska ett betydligt större utbud.

I väster omges Hamnen av fina rekreativa grönområden som Gröngarn och Dyarna. Det är ett område som kommunen utvecklat under de senaste åren. Området består av en

åsmiljö och en låglänt våtmark. Över åsens varierade topografi och rika skogsmiljö löper många promenadstråk och över Dyarna finns ett välutvecklat system av spänger och utsiktsplatser.

Vid åsens fot ligger Enköpings Lasarett som utgör stadens stora vårdinrättning. Verksamheten är fördelad i flera olika byggnader och har ett finmaskigt internt gatunät med parkeringsplatser i anslutning till entréer. Vid lasarettet finns även en större busshållplats för såväl regionbussar som stadsbussar. Lasarettet utgör en stor arbetsplats med många inpendlande anställda. Region Uppsala planerar för att utöka verksamheten och bygga om/till Lasarettet.

På andra sidan Kungsgatan återfinns ett område som innehåller både värdefulla parkområden, idrottsområde i form av Enavallen, Joar Blå med bibliotek samt det nya kommunhuset som kommer vara inflyttat i april 2026. Tack vare områdets många målpunkter är det välbesökt av en bred målgrupp.

I öster ligger Korsängsfälten och Westerlundska gymnasiet. Det senare är kommunens nybyggda gymnaseskola med plats för ca 1600 elever i den nya byggnaden. Gymnaseskolan är en viktig mötesplats och har blivit ett landmärke längs Kungsgatan som både bidrar till folkliv och estetik.

Öster om den nya skolan breder Korsängsfälten ut sig med sitt utbud av idrotts- och rekreationsaktiviteter. I området finns Idrottshuset, två ishallar, Pepparrottsbadet och utomhusanläggningar för fotboll, rugby,

friidrott, skatepark, hinderbana med mera. Genom området löper ett antal viktiga gång- och cykelstråk som förbinder stadens olika delar med varandra.

Mellan stadskärnan, hamnen och Korsängsfälten ligger ett handelsområde som kallas Plantskolan. Det innehåller idag Stora Coop, Systembolaget, Glasmästeri, körskola, gymnasiets restaurangprogram och Kompassen som är Enakyrkans samlingsplats samt konferens- och hotellanläggning. Sedan ett par år tillbaka pågår en planering för att omvandla området med nya bostäder, verksamheter, parkmiljöer och rörelsestråk. Ambitionen är att bibehålla viktiga handelsfunktioner samtidigt som upplevelsen av området förbättras. Det är framförallt otrygghet och brister i trafiksäkerhet för gångtrafikanter och cyklister som behöver åtgärdas.

5. Landmärken

Landmärken är framträdande byggnader eller objekt som är lätta att känna igen och navigera sig mot. Landmärken som identifierats inom området är: Hamnverken, Hamnmagasinet, silon samt ett nybyggt hus i korsningen Kryddgårdsgatan/Ågatan.

I öster utmärker sig Westerlundska gymnasiet, Idrottshuset och de tre 13-våningshusen på Sadelmakaren som karaktäristiska byggnader. I rutnätsstaden finns flera viktiga landmärken, några särskilda att nämna är Stora Torget, Paus-huset och Westerlundska gården. I väster utgörs flera landmärken av parkmiljöer: Munksundskällan med sitt karaktäristiska pumphus, Drömparken som blivit byggnadsminne och Strömparterrens

allén samt Gröngarnsåsen. Byggnader och byggnadsverk som också bidrar till karaktär och igenkänning är nya Kommunhuset, Enavallen med entré och Joar Blå.

Funktioner och närhet

Lynch-analysen ger oss en bra beskrivning av vilka funktioner som finns i Hamnens närområde. Just närheten är en förutsättning som vi valt att studera mer i detalj i detta avsnitt.

Enligt Citylab, ett planeringsstöd för hållbarhet inom stadsutveckling, anses ett avstånd på 1 km skapa en funktionell närhet. Inom detta avstånd kan de allra flesta nå det man behöver i sin vardag på en kort promenad.

I kartan 5 har ett faktiskt avstånd om 1 km markerats med svartstreckad linje. Avgränsningen har anpassats efter hur vägnätet ser ut och vilka barriärer som finns.

Som visas i kartan finns många viktiga funktioner inom 1 km från Hamnen, vilket är naturligt då det ligger centralt i staden. Det ger projektet ett gynnsamt utgångsläge och god möjlighet till att komplettera de befintliga funktionerna i staden. Med fler invånare i Hamnen kan den service som finns centrum idag få ett större kundunderlag vilket är positivt för den lokala handeln.

Begränsningar i dagens utbud

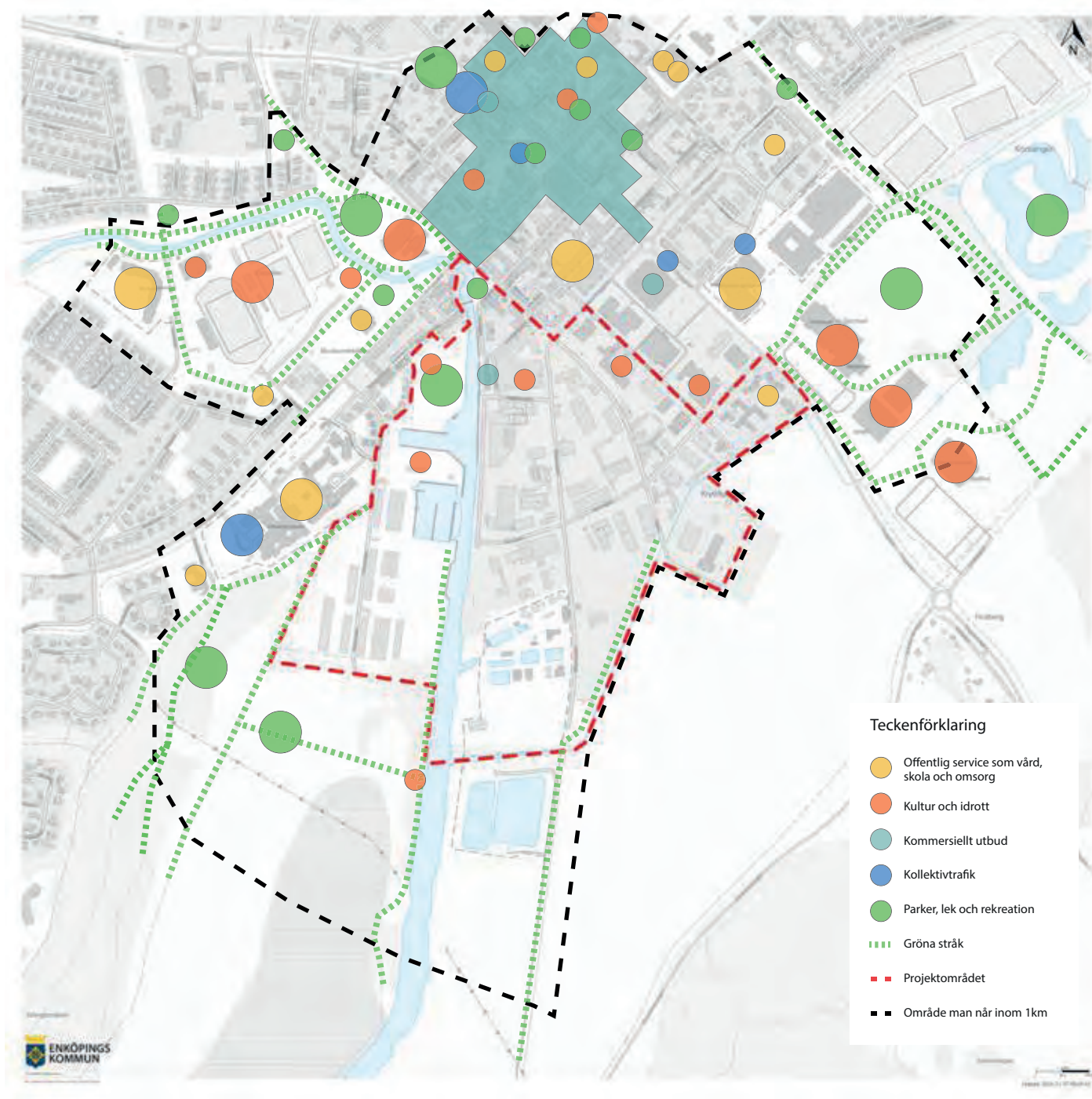
Samtidigt är många av de offentliga funktionerna i staden dimensionerade utifrån nuvarande befolkningssammansättning. Det innebär att det inte är självklart att befintliga målpunkter och offentlig service kan ta emot en ökad befolkning i centrum.

Nya bostäder i Hamnen kommer att generera behov av nya platser i förskola, grundskola, gruppboende LSS och omvårdnadsboende. Befintliga kapaciteter inom tätorten är fyllda och kommer inte kunna ta emot befolkningsökningen från dessa bostäder. För att svara på om tomtmark behöver avsättas specifikt i Hamnen eller löses bäst på annan plats i tätorten, måste en utförligare geografisk analys göras.

När det gäller stadens mötesplatser så finns ett utbud kring Hamnen, både för kultur och idrottsverksamhet. En brist som dock identifieras i analysen är att utbudet av möteslokaler för olika åldrar och intressegrupper inte möter önskemålen. Ett exempel är att det inte finns någon centralt placerad mötesplats för unga.

När det gäller idrott och folkhälsa så ligger både Enavallen och Korsängsfältet på gångavstånd från Hamnen. De idrottsområdena får dock anses högt belastade redan idag. Det är svårt för kommunens föreningar att få till träningstider så som önskas och skulle stadens befolkning öka, ökar trycket och slitaget på dessa anläggningar. Lösningen är inte att bygga ett nytt sportfält i Hamnen men behoven för staden i stort behöver analyseras och kapaciteten byggas ut där det är möjligt.

Enköping saknar en riktigt stor stadspark och Klosterparken får tillsammans med Skolparken bära den funktionen. Dock är dessa parkers yta begränsad och får anses möta dagens behov. Klosterparken med dess aktivitetsytor utgör viktiga grönområden i utvecklingen av hamnområdet men de befintliga gröna miljöerna kan inte kompensera för utebliven



Karta 5. Närhetsanalys för Hamnen med omnejd.

grönska öster om ån. Tillkommande bostäder söder om parken skulle innebära ett ökat besökstal och därmed ett ökat slitage.

Barriärer som begränsar närheten

Det finns också vissa fysiska eller psykiska barriärer som gör att avstånden till närliggande funktioner förlängs. Ett behov som tydligt kom upp när området studerades är att fler passager behövs över ån. Ska man ta sig från områdets södra delar över från den ena sidan av ån till den andra blir det långt att gå upp till bron vid Fisktorget.

En annan barriär som behöver hanteras framåt är otrygghet. Det kan resultera i att man väljer en längre omväg eller undviker vissa områden helt och hållet. När Hamnen omvandlas behöver trygghetsaspekten hanteras i etapputbyggnaden så att den faktiska närheten i området kan tas tillvara utan begränsningar.

Ett annat otryggt område som konstateras i ett angränsande projekt är Plantskolan. Det är ett område som många undviker att gå eller cykla igenom, både på grund av trafiksäkerhetsbrister och otrygghetskänslan. Sker det ingen förbättring i det området kan effekten bli att vissa boende i Hamnen som ska ta sig till exempelvis Westerlundska gymnasiet eller Korsängsfältet inte tar kortaste vägen utan väljer att ta en längre väg och/eller att ta bilen.



Högst upp: Klosterparken i vårskrud.

Mitten: Exempel på det långa avståndet som finns mellan åns två sidor.

Nederst: Exempel på en otrygg miljö inom området.

Kulturmiljö

Hamnområdet präglas i mycket hög grad av Enköpings industrihistoria. Detta tar sig i uttryck både i arkitektur och stadsplanering vilket syns såväl i formella dokument som i den allmänna debatten om områdets framtida gestaltning och användning.

Gestaltad livsmiljö

I propositionen om Gestaltad livsmiljö anges att: *Förvaltningen av kulturarvet och kulturmiljövärden har stor betydelse för att uppnå hållbara och attraktiva livsmiljöer. Städer och stadsdelar som får växa fram över tid utifrån sina unika förutsättningar skapar allsidighet och stora sociala värden och är därmed som regel långsiktigt hållbara ur dessa aspekter. För samhällsinvånare och besökare ger de historiska spåren därtill en betydelsefull ingång till historisk kunskap om och förståelse för samhället vi lever i.*

Utvecklingen av Hamnområdet ska ta hand om det kulturarv som finns där. Det präglas huvudsakligen av närheten till vatten och av den industri som funnits i området sedan 1800-talet. Detta kulturarv ska ta sig uttryck i framtida planering, dels genom bevarande av historiskt värdefulla byggnader och dels genom den historia som de representerar.

Hamnens kulturmiljöer

Under forntiden var området runt det nuvarande Enköping närmast att likna vid ett öppet skärgårdslandskap. Landhöjningen har därefter undan för undan pressat tillbaka vattnet tills det att dagens å återstod. Arkeologiska utgrävningar har påvisat hamnanläggningar högre upp än dagens hamn. Exempelvis kunde den senaste större

undersökningen vid dagens Stora torget, utgrävningen vid den så kallade Statt-tomten, lägga rester av en medeltida hamnanläggning i dagen. Detta och senare spår av sjöfart visar på Mälarens och Enköpingsåns betydelse för stadens tillkomst och framväxt genom transporter och handel.

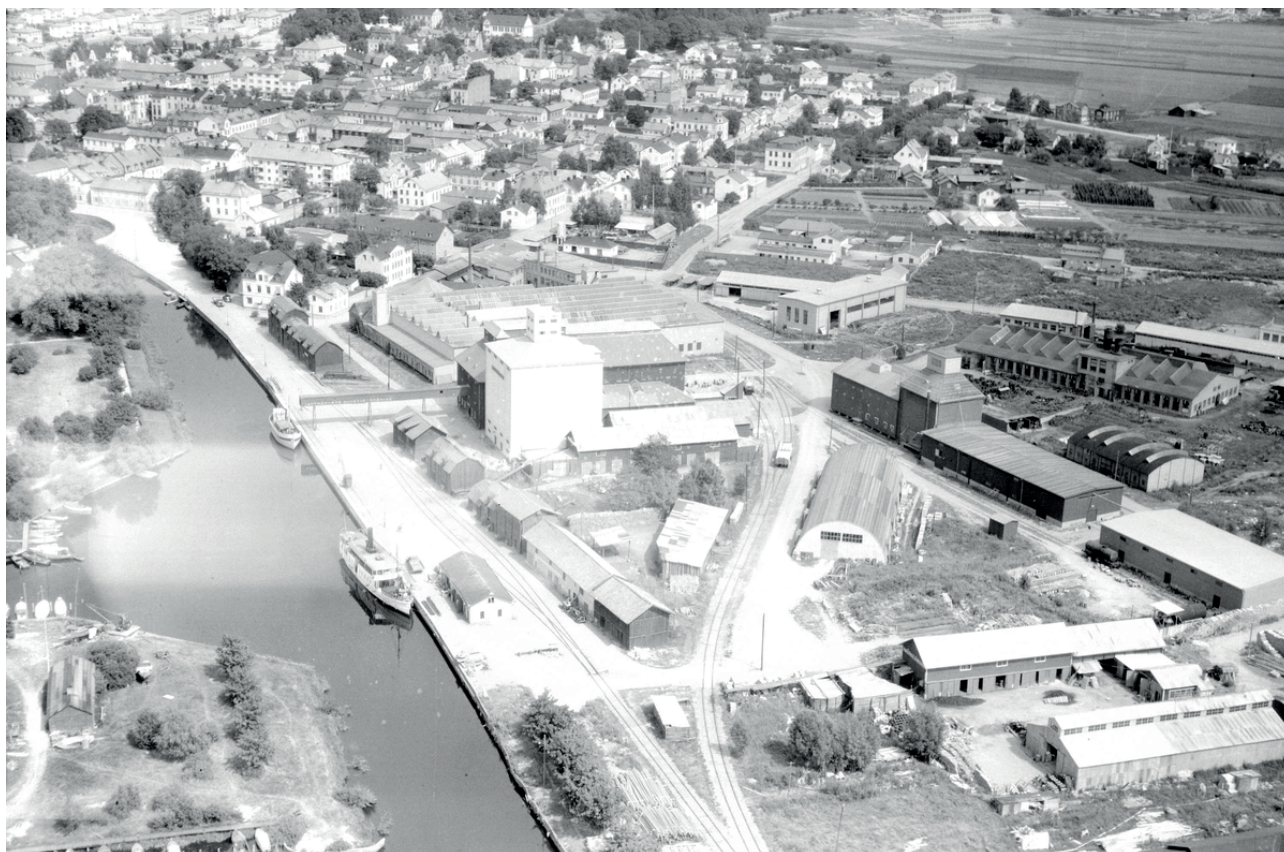
Hamnmagasinen

Den idag äldsta kvarvarande hamnanläggningen är Hamnmagasinen på Enköpingsåns östra sida. De har funnits där åtminstone sedan 1840-talet då Enköpingsån muddrats så att transporter åter kunde nå staden vattenvägen. I området ska också en sjötull ha funnits, men av denna registrerades inga synliga spår under en inventering 1981.

De fyra magasinen är uppförda i rödmålat timmer under brutna tegeltak och är typiska för den tidens ekonomibyggnader. Idag rymmer de butiker och restaurangverksamhet med uteservering på kajen. I gällande detaljplan (2016/470) är byggnaderna försedda med fyra varsamhetsbestämmelser, inklusive förbud mot rivning och exteriör förvanskning. Dessa skydd bör stå fast i framtida detaljplaner.



Hamnmagasinen. Foto: Enköpings kommun.



Ovan: Flygfoto över Hamnen från 1947. Foto: AB flygtrafik.

Nedre: Hamnen, gamla Hammagasinerna och silobyggnaden, 1950-tal. Foto: Carl Carlsson.



Detaljbild Hamnverken. Foto: Enköpings kommun

Hamnverken

Invid Hamnmagasinen finns de så kallade Hamnverken som berättar om Enköpings förändring från en stad präglad av handel, hantverk och rotsaksodling till en industristad.

Anläggningens äldsta delar är mer än 100 år gamla. De uppfördes 1898 efter ritningar av Johan Pettersson för Enköpings Maskinfabriks räkning. Det var vid denna tid som industrialiseringen i staden tog fart då bland annat J.P. Johansson utvecklade sin verksamhet, Bahco, vid Skvalbäcken i Fanna till en betydande industri. Där var möjligheterna till kraft från fallen i bäcken en avgörande lokaliseringsfaktor. För Hamnverken var säkert tillgången till båttransporter viktigast. Möjligheterna till frakt över vatten var

alltså avgörande för Enköpings utveckling som handelsplats och stad inte bara under medeltiden utan även under 1900-talet.

Hamnverkens äldsta bebyggelse bevarar fortfarande huvuddragen av sin exteriör från tillkomsttiden. Tegelfasadernas mönstermurning, listverk och bågformiga fönster berättar om en arkitektur med estetiska pretentioner vid sidan om de rent praktiska. Taken har ändrats under årens lopp för att möta moderna metoder och krav inom industrin.

Med utgångspunkt i de äldsta delarna mot Kryddgårdsgatan och Hamngatan har industrianläggningen vuxit fram i etapper under 1900-talets första hälft. Genomgående

har även dessa yngre delar hög arkitektonisk kvalitet och berättar om nya ideal inom bruksarkitekturen liksom om nya krav på utrymme för modernare tillverkningsmetoder.

Byggnaderna inom Hamnverken berättar också om anpassning till förändringar i omgivningen. Så har till exempel den svängda fasaden mot Magasinsgatan från 1943 sin förklaring i att den följde kurvan på den järnväg som sedan 1906 förband hamnen med stationen uppe på åsen (dagens Resecentrum). Den spårvägen ger Hamnverken bra förbindelser med omvärlden även sedan båttransporterna förlorat i betydelse.

Stora delar Hamnverken är försedd med förvanskningsskydd i gällande detaljplan. Delar är också försedda med rivningsförbud. Dessa skydd bör stå fast i framtida detaljplaner. Anläggningen är i dagsläget i stort renoveringsbehov. Ur kulturmiljöperspektiv är det angeläget att byggnaderna renoveras så att de också framdeles kan berätta om stadens industrihistoria och om hamnens funktioner under tidigare perioder.

Klostret

På åns motsatta sida, i Klosterparken, finns lämningar från ett franciskanerkonvent som sannolikt först uppfördes vid 1200-talets mitt. Den första byggnad som uppfördes var en kyrka med ett skepp som sedan byggdes ut med kor och sidoskepp.

Franciskanermunkarna var en tiggarorden som såg det som sin uppgift att hjälpa sjuka och fattiga. Det var därför logiskt att klostret tidigt fick funktion som vårdinrättning för bland annat spetälska. Genom kunglig order blev klostret hospital för staden, en funktion det behöll till 1530-talet då hospitalsfunktionen förlades till Stockholm. Kort därefter lades hela klosterverksamheten ned, sannolikt som en följd av reformationen. Under 1600-talet revs byggnaderna efter att ha fungerat som anläggning för framställning av krut under en tid. Klostret grävdes ut 1930–1934 men täcktes under senare 1900-talet för att skydda de murrester som då ännu låg i öppen dager. Anläggningen är idag fortfarande en viktig del av stadens historia och har följdriktigt givit namn åt Klosterparken.



Klosterruinen 1960 medan den fortfarande låg i öppen dager. Foto Gunnar Sundgren. Källa: Upplandsmuseet.

Hamnens immateriella kulturarv

Det immateriella kulturarvet är intimt förknippat med det materiella. Som beskrivits ovan har platsen varit av central betydelse för Enköpings industri och handel under en lång följd av år. Vi kan i området se spår av berättelser av såväl äldre tiders jordbruk, vars varor skeppades vidare till andra orter en god bit in på 1900-talet, samt av den hastiga industrialisering som ägde rum decennierna runt sekelskiftet 1900. Det är angeläget att både de materiella och immateriella aspekterna av detta kulturarv är

synliga också i en förnyad stadsbild. En historisk förankring bidrar med den allsidighet och sociala värden och långsiktiga hållbarhet som hör samman med en gestaltad livsmiljö.

De berättelser som kan formas utifrån det kulturarv som finns i området är mycket varierande och spänner från stadens medeltida ursprung fram till 1900-talets industriarv. Det är därför viktigt att bredden i historien uttrycks också i framtida stadsplanering.



Exempel på spår av historien. Räls från järnvägen som förband Hamnen med stationen i norra delen av staden. Dessa rester kan sparas och integreras i den nya stadsmiljön. Foto: Enköpings kommun.

Idrott och rekreation

När ett så stort och centralt område som Hamnen utreds för en omvandling är det viktigt att tidigt planera för idrott, rekreation och mötesplatser som svarar mot framtida behov.

Närhet till befintliga idrottsområden

Hamnen ligger idag både nära Enavallen och Korsängsfältet. Dessa anläggningar utgör viktiga delar av kommunens idrottsinfrastruktur. Korsängsfältet är i vissa delar underdimensionerat i förhållande till befintligt nyttjande, och en fortsatt befolkningstillväxt i Hamnen, liksom staden genrellt, riskerar att öka belastningen ytterligare. En framtida multihall på platsen för den gamla simhallen skulle kunna bidra till att avlasta trycket och skapa nya möjligheter för inomhusidrott, läger och evenemang.

Tillgänglighet och trygghet

För att skapa goda förutsättningar för rörelse och ett aktivt vardagsliv är gång- och cykelvägar av stor betydelse. Det är viktigt att det finns trygga, upplysta och tillgängliga stråk mellan Hamnen och de närliggande idrottsplatserna samt vidare mot Bredsand och Gröngarn. Detta möjliggör att barn och unga kan ta sig till sina aktiviteter på egen hand och på ett säkert sätt.

Rekreation och friluftsliv

Inom området ligger, som tidigare beskrivet, Klosterparken. Området skulle kunna fortsätta utvecklas för rekreation och friluftsliv finns med enklare mötesytor för spontana aktiviteter och social samvaro.

Även Gröngarn/Dyarna ligger på bekvämt avstånd och bidrar till tillgången på natur- och friluftsområden.

Föreningsliv och aktiviteter

I området finns redan idag ett aktivt föreningsliv, bland annat Enköpings Segelsällskap (ESS), Klätterklubben och OK Enen (Hitta Ut). Det finns även intresse från andra aktörer såsom dykarklubb, brädspelsförening och skapande verkstäder att etablera sig i området.

Möjligheten att skapa platser för spontanaktivitet och kulturella uttryck – exempelvis en graffitivägg, fiskeplatser, schackbord, utegym eller ytor för vattensport som wakeboard – kan bidra till att området blir levande och attraktivt för alla åldrar. Även foodtrucks under sommaren skulle skapa mer liv och rörelse i området.

Framtida behov

För att Hamnen ska bli en inkluderande och aktiv stadsdel med goda förutsättningar för idrott och fritid, behöver följande behov beaktas i den fortsatta planeringen:

- Mötesplatser för olika generationer – både ungdomar och äldre efterfrågar naturliga platser att mötas på. Det kan handla om inomhuslokaler, parkmiljöer eller gemensamma aktiviteter som främjar gemenskap.
- Rörelsestråk och tillgänglighet – skapa sammanhängande och trygga gång- och cykelvägar som binder samman stadskärnan, Hamnen och rekreationsområdena Bredsand och Korsängsfältet.

- Utveckling av Korsängsfältet - för att skapa möjlighet till mer aktivitet för staden som helhet och en utveckling av Hamnen. Till exempel genom ny multihall / inomhusidrott och utökade gräsytor.



Miljöbilder från Korsängsfältet, Bredsand och Hamnen.
Foto: Enköpings kommun.

Kulturlivet

Hamnområdets centrala läge i staden skapar goda möjligheter till samverkan mellan olika kulturverksamheter. Här finns offentliga miljöer, rika på kulturhistoria, som kommer vara till gang för de som kommer att bo i området, kommuninvånare i stort samt tillresta besökare och turister. Hamnen utgör därmed en viktig del av Enköpings kulturmiljö och ett naturligt nav för framtida kulturutveckling.

Användning av området idag

Området används återkommande och över alla årstider av kommunens kulturverksamheter.

Klosterparken fungerar som utemiljöer för kulturaktiviteter, exempelvis sommaraktiviteter, offentliga familjeföreställningar, musikframträdanden, konstpedagogiska program och den skolundervisning som Enköpings museum driver.

Bibliotekets mobila verksamheter, såsom Boken kommer, biblioteksbussen och bibliotekscykeln, bidrar till att göra kultur tillgänglig i området.

Enköpings Ateljéförening har lokaler vid hamnen och erbjuder utställningar, konstnärlig verksamhet och pedagogiska aktiviteter, vilket bidrar till områdets trygghet och attraktionskraft.

I området finns offentlig konst, exempelvis i Klosterparken och vid det intilliggande Fisktorget.

Klosterparken är idag en av Enköpings aktivitetsparker, med stora och flexibla

ytor som kan användas för en rad olika kulturaktiviteter. Det är önskvärt att det blir så även framåt, så det inte tillkommer för mycket fasta strukturer.

Klosterruinen

Skyddet av klosterruinen ska upprättshålls så att inte slitage uppstår eller att siktlinjer från och till den förloras.

Kulturhus Joar Blå

Direkt väster om projektområdet ligger Medborgarhuset Joar Blå och stadsbibliotek. Joar Blå är i dag en viktig kulturell mötesplats för staden som i närtid kommer att renoveras och vidareutvecklas till ett modernt kulturhus. När kulturhus Joar öppnar 2028 förstärks denna kulturella mötesplats ytterligare genom att stadsbiblioteket då får sällskap av Enköpings museum. Det skapas en konsthall, kreativ verkstad, en fullt tillgänglig och rustad scen samt fler bokningsbara rum vid sidan av kafé, bistro och biografverksamhet.



Visionsbild från programhandling Kulturhus Joar, Stadion Arkitekter.

Kryddgården

Äldreboendet Kryddgården, norr om projektområdet, har en större samlingssal som vid behov används för konserter och andra kulturarrangemang.

Besöksnäring/näringsliv

Idag har vi relativt många nya och återkommande gäster som kommer till Hamnen med både båt och husbil. De besökarna genererar en turism och en konsumtion som är viktig för vårt näringsliv och lokala handel i hela kommunen. En liten del av besökarna kommer mer långväga ifrån, från olika europeiska länder.

Många besökare uttrycker att Hamnen i Enköping är en mysig plats då det är en unik stadsnära miljö där man kan lägga till nära centrum och parkerna.

Båtlivet

Enköpingsån och Hamnen är kopplingen mellan staden och Mälaren. Idag åker både större segelbåtar och mindre båtar in i hamnen. Det är viktigt att ta i beaktande när man bygger om hamnen.

Den större bassängen som ligger vid båtklubben är idag den plats där större båtar och segelbåtar ligger. Vid bryggan längre in i hamnen är det främst mindre båtar som lägger till.

Längst kajkanten finns gästhamn som idag drivs av kommunen, den har 11 platser där besökare lägger till för övernattnig. Under sommarsäsongen 2025 (första maj till mitten av september) hade Hamnen 282 gästnätter med båt och 130 boendenätter. Besöksantalet har legat på liknande nivåer både 2023 och 2024.

Farledens djup är idag en osäkerhetsfaktor och behöver säkerställas och kommuniceras. Under 2024 genomfördes en omfattande

kartläggning av farledens djup och skick, på uppdrag av Tekniska nämnden. Det kunskapsunderlaget behöver ligga till grund för ställningstagande kring farledens framtid. Ett ställningstagande som föreslås göras inom ramen för uppdatering av den fördjupade översiktsplanen för Enköpings stad, detta då en rad frågor behöver lösas i flera olika geografier.

Ställplatser för husbilar

Husbilsturismen har ökat avsevärt de senaste åren, så även i Enköping. Hamnen är en populär plats för husbilsgäster från hela Sverige och även internationella gäster och 2024 ökade besöken till Hamnens ställplatser med cirka 24 %.

Dock var antalet ställplatser tvunget att minskas ner under 2025 då brister i kajkonstruktionen upptäckts.

10 platser togs bort och i och med detta minskade beläggningen med 33 %.

I genomsnittlig stannar husbilsbesökare i 26 timmar och cirka 21% är återvändande gäster. 2025 har vi ingen uppgift om nationalitet, men tidigare år har det varit ca 12 % utländska gäster.

Idag är restaurangen Hamnmagasinet och de små verksamheterna i magasinen en viktig funktion för att hålla hamnen attraktiv, och husbilsbesökarna är en viktig del för handeln och service i centrum och de besöker ofta även resten av kommunen då de är mobila.

Framtida behov

Potential för fler besök och besöksnäring i hamnen finns.



Gästplatser längs kajen. Foto: Enköpings kommun.

- Fortsatt utredning och åtgärder för att säkerställa kajkonstruktioner och farledsfunktion krävs.
- Behov av fler centrumnära ställplatser för husbilar finns, med fördel i hamnområdet. Till dessa behövs servicefaciliteter, latrin och grävattentömning samt information om betalning och hur man använder platserna på ett korrekt sätt (både på svenska och engelska).
- Om Hamnen omvandlas kommer området vara en byggarbetsplats under många år. Då uppstår en utmaning i att bibehålla en attraktiv besöksnäring under tiden. Det blir viktigt att arbeta med åtgärder för att fortsatt kunna erbjuda en välkomnande miljö.
- Det är önskvärt att få till fler näringslivsaktörer som bidrar till helheten i Hamnen så det blir en egen destination. Exempel är restauranger, caféer, kayakomat, cykeluthyrning, båtuthyrning, lekmöjligheter, minigolf och glasskiosk.
- Fler mötesplatser och offentliga rum för olika aktiviteter gynnar invånare så väl som besökare. Exempelvis bryggor att sola på, evenemangsplats med scen, marknader och aktiviteter.

Ur ett bredare näringslivsperspektiv finns även behovet av en mix av företag och olika verksamheter i området, till exempel handel, kontor och tjänster.



Hamnmagasinet's välbesökta uteservering. Foto: Enköpings kommun.

Samhällsservice

I Hamnen finns idag ingen befintlig samhällsservice, därför fokuserar detta avsnitt på den kapacitet som finns i närområdet och hur vi behöver tänka i planeringen framåt.

Förskola

Nuvarande förskolekapaciteter inom tätorten Enköping är i stort sätt fyllda. Viss luft finns i systemet, vilket är nödvändigt för att möjliggöra för det fria förskolevalet.

Befolkningsprognos 2024 visar på en tillfällig nedgång i barnantalet fram till 2027 i hela Enköpings kommun. Därefter spås barnantalet vända uppåt igen. Prognosen visar att inom tätorten Enköping passeras nuvarande barnantal 2031, samt att antalet barn 1-5 år ökar med ytterligare drygt 100 barn fram till 2033.

För att möta detta ökade behov planeras utökad kapacitet på tre enheter i tätorten (Ripan/Sagogränd, Storskogen och Enöglå), samt ytterligare tre helt nya förskolor fram till 2040, vilket redovisas i Lokalbehovsplan 2024 och Lokalförsörjningsplan 2025.

Eftersom bostäderna som föreslås i området Hamnen inte ingår i de bostadsantaganden som ligger till grund för senaste befolkningsprognosen, innebär det barnantal som bostäderna genererar att ytterligare förskolekapacitet behövs utöver vad som föreslås i lokalbehovsplan och lokalförsörjningsplan.

Grundskola

Nuvarande grundskolekapacitet är i stort sett fylld, särskilt inom tätorten Enköping. Viss luft finns i systemet, vilket är nödvändigt för att möjliggöra det fria skolevalet.

Befolkningsprognos 2024 visar på en kontinuerlig ökning av antalet barn i grundskoleåldern fram till 2040 i hela Enköpings kommun. Inom tätorten Enköping är ökningen nästan 700 barn och unga i åldern 6-15 år fram till 2033. Det är framförallt i högstadieåldern som ökningen sker genom att tidigare stora årskullar blir äldre, samtidigt som antalet yngre grundskolebarn mattas av något.

För att möta detta ökade behov planeras utökad kapacitet på tre grundskolor i tätorten (Korsängsskolan, Lillsidanskolan / Västerledsskolan och Bergvretenskolan), vilket redovisas i Lokalbehovsplan 2024 och Lokalförsörjningsplan 2025. Det kommunala behovet av ny grundskola bedöms ligga kring 2040 eller därefter.

Eftersom bostäderna som föreslås i området Hamnen inte ingår i de bostadsantaganden som ligger till grund för senaste befolkningsprognosen, innebär barn- och ungdomsantalet som bostäderna genererar att ytterligare grundskolekapacitet behövs utöver vad som föreslås i lokalbehovsplan och lokalförsörjningsplan.

Grova nyckeltal för Hamnen

Nyckeltal för antal barn i förskola respektive grundskola är beroende på vad som byggs i Hamnen (småhus eller flerbostadshus). Därför används ett spann i kommande uträkningar.

Schablonbedömda behov 2035-2045 för förskola, barn i åldrarna 1-5 år:

- Nyckeltal *flerbostadshus* 0,12 ger 150 barn i området = behov av en ny förskola med 160 platser = behov av markyta ca 9000 kvm.
- Nyckeltal *småhus* 0,28 ger 350 barn i området = behov av två nya förskolor med 320 platser = behov av två tomter á 9000 kvm, dvs tillsammans 18 000 kvm.
- Placering av förskola behöver vara centralt i området så alla har relativt nära oavsett om man bor i södra eller norra delen av området, då kan man gå till förskolan vilket minskar bilresorna.
- Man brukar också säga att förskolor ska ligga "i färdriktning". Det vill säga att om det finns flera utfarter från området måste man anpassa placeringen till de mest naturliga vägarna. Det sparar tid för familjernas vardagspussel och har därför stor effekt på områdets attraktivitet för småbarnsföräldrar, men handlar också om att effektivisera resandet genom att planera för kortare resvägar.
- Två förskolor bör inte placeras alltför nära varandra geografiskt. Behövs två förskolor i Hamnen kan det till exempel vara lämpligt att placera en i området och en strax utanför.

Schablonbedömda behov 2035-2045 för grundskola, barn i åldrarna 6-15 år:

- Nyckeltal *flerbostadshus* 0,16 ger 200 barn och ungdomar i området = behov av 200 skolplatser i tätorten. Om vi antar jämn åldersfördelning innebär det ca 1 klass per årskurs. Så små skolenheter är sällan rationella då det innebär svårigheter med personalförsörjningen. Behovet får bedömas vara så pass litet att det inte måste mötas inom Hamnen. Med detta nyckeltal skulle till exempel en skola på Korsängsfältet kunna vara en bra lösning, särskilt om det skapas bra gång- och cykelstråk mellan områdena.
- Nyckeltal *småhus* 0,43 ger 538 barn i området = behov av 538 skolplatser i tätorten. Det här är ungefär lika många barn som en två-parallell F-9 skola, alltså en lite större enhet. Ytbehov för en skola med ca 500 elever är 20 000 kvm, men det är generellt önskvärt att en ny skoltomt också kan vara utbyggnadsbar till 1000 elever (vilket motsvarar 40 000 kvm). Men återigen behöver hela tätorten inkluderas i bedömningen av var en ny skola lämpligast placeras.

Behov av speciella boenden inom Hamnen utifrån förenklat antagande:

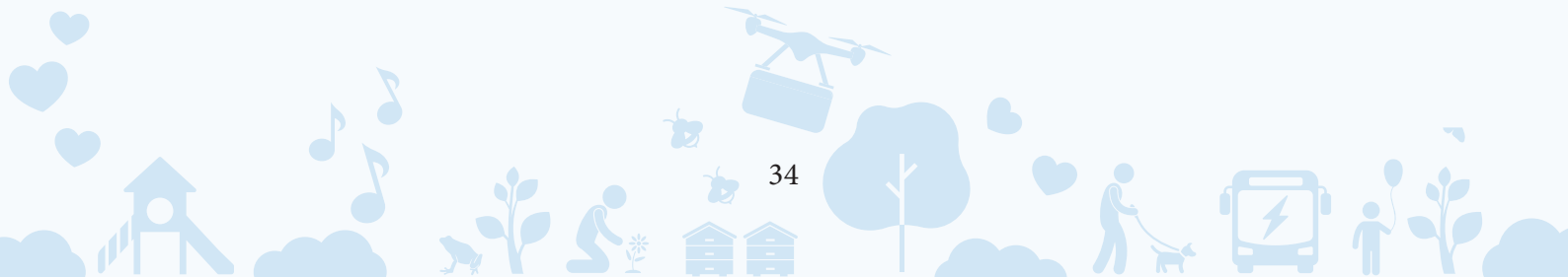
- Ett vård- och omsorgsboende, 60-80 platser = ca 4400-5000 kvm.
- Ett gruppboende LSS, sex platser = ca 3200 kvm.

Viktiga förutsättningar för Hamnens utveckling

Bostäder	För att åstadkomma en mer blandad bebyggelse och blandande upplåtelseformer i centrum behöver man prioritera att bygga främst småhus/radhus/stadsradhus i äganderätsform och hyresrätter i flerbostadshus inom Hamnen. Nya bostäder ska uppföras med varierad utformning.
Bebyggelsestruktur	Stadens stråk och mötesplatser behöver kopplas samman genom Hamnen, särskilt önskvärt är att koppla de gröna rekreativa stråken på båda sidorna av ån och skapa fler kopplingar över vattnet. I takt med att området omvandlas från verksamhetsområde till mer blandad stadsmiljö behöver tryggheten i området öka. Befintliga landmärken ska bevaras och nya möjliggöras.
Funktioner och närhet	Omvandling av området ska bidra till att minska de barriäreffekter som skär av närheten till viktiga funktioner i staden. Kapaciteten i närliggande funktioner för exempelvis idrott, rekreation, kultur och samhällsservice behöver öka så att både nuvarande och kommande behov kan tillgodoses.
Kulturmiljö	Utvecklingen av Hamnområdet ska ta hand om det kulturarv som finns där. Det präglas egentligen huvudsakligen av närheten till vatten och av den industri som funnits i området sedan 1800-talet. Detta kulturarv ska ta sig uttryck i framtida planering, dels genom bevarande av historiskt värdefulla byggnader och dels genom den historia som de representerar. Särskilt bevaradevärda är Hamnmagasinen, Hamnverken och Klosterruinen.
Idrott och rekreation	Inom området kan Klosterparken och Gröngarn/Dyarna utvecklas för aktivitet och rekreation, många bra initiativ är på gång. Mötesplatser för olika generationer behöver finnas i den nya stadsdelen. Utanför området är det viktigt att öka kapaciteten i stadens större idrottsanläggningar för att de ska kunna möta stadens behov. Det behöver skapas möjligheter för befintligt och nytt föreningsliv att nyttja Hamnen för aktiviteter.
Kulturliv	Området används redan idag för olika återkommande kulturverksamheter. Detta skulle kunna utvecklas ytterligare med evenemang, teater, musik, skolundervisning och konstnärlig verksamhet. Kopplingarna till närliggande kulturanläggningar behöver säkerställas med bra gång- och cykelvägar.
Besöksnäring	Hamnen är redan idag en destination och det finns stor potential att utveckla denna vidare, särskilt för besökare som kommer med båt och husbil. Diverse servicefunktioner skulle behöva tillkomma i området och antalet ställplatser utökas. Det vore även positivt om fler näringsaktörer skulle etablera sig i området och bjuda större utbud av restauranger, caféer, uthyrningsverksamhet osv.
Samhällsservice	Beroende på vilken typ av bostadsbebyggelse som planeras i Hamnen uppkommer behov av ny samhällsservice. Det rör sig förenklat om en till två förskolor, en ny grundskola i närområdet/staden, ett särskilt boende för äldre samt ett LSS-boende. Dimensioneringar och lämplig geografi behöver studeras vidare när planerna för Hamnen konkretiseras.



Foto: Enköpings kommun



Trafik och mobilitet

Tillgänglighet och effektiva transportflöden är en viktig förutsättning för en fungerande stad. Samtidigt står persontrafiken för de största koldioxidutsläppen i kommunen. Det är viktigt att vi minskar våra koldioxidutsläpp och gör alternativen till personbils transporter attraktivare. Men en välfungerande trafiklösning påverkar inte bara utsläppen utan även upplevelsen av staden med minskad trängsel och mer plats över till annat.

Väginfrastruktur

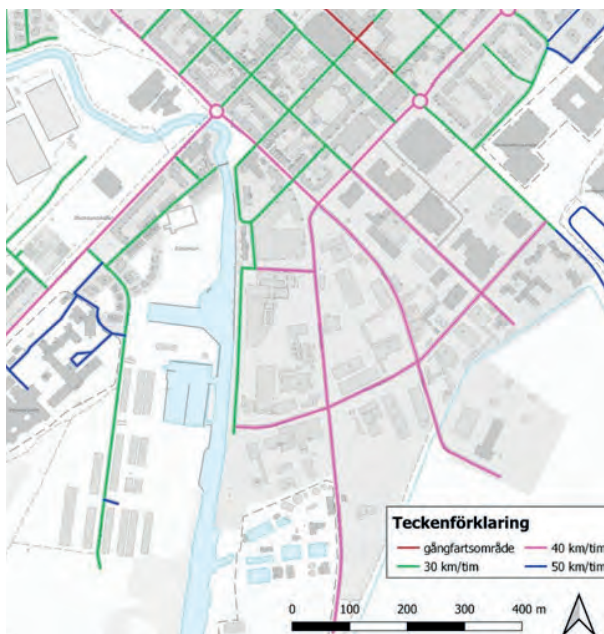
Då Hamnen är en del av den bebyggda staden så finns ett välutvecklat befintligt vägnät. Om Hamnen omvandlas från verksamhetsområde till blandad stadsmiljö kan dessa vägar omdisponeras och anpassas till nya trafikmönster.

Väghållarskap och gatubredder

Alla vägar inom projektområdet är kommunala och vägbredderna varierar.

- Eriksgatans körbana är 9 meter bred och det finns trottoarer på båda sidor 2,5 respektive 2 meter breda.
- Hamngatans körbana är 8 meter bred. Det finns även en 2 meter bred trottoar på östra sidan och en bred kajkant på västra sidan, mellan 8 och 3,5 meter bred. Hamngatans fortsättning söder om Kryddgårdsgatan är 10,5 meter bred och saknar trottoar.
- Kryddgårdsgatans körbana är 10,5 meter bred och det finns en mycket smal trottoar på ena sidan, knappt 1,5 meter.
- Skepparegatan är 10 meter bred och saknar trottoar.
- Magasinsgatans körbana är 10 meter bred och på östra sidan finns en 2 meters bred trottoar.
- Ågatan mellan cirkulationsplatsen och Östra Ringgatan har en 9 meter bred körbana som kantas av 3,75 meter bred gång- och cykelbana på södra sidan och en 2,5 meter bred trottoar på norra sidan. Ågatans fortsättning österut har en körbana 7,5-8 meter bred och en 2 meter bred trottoar som finns för delar av sträckan. Det finns även en 3,25 meter bred gång- och cykelbana som separeras med träd och grönyta från körbanan för delar av sträckan mellan Östra Ringgatan och Kaptensgatan och grönytan ersätts av parkering närmare Kaptensgatan. Öster om Kaptensgatan är Ågatans körbana 11,75 meter bred fram till bron över bäcken och det finns en gång- och cykelbana 3,25 meter bred.
- Kaptensgatan är 12 meter bred och har en GC-bana på 4,5- 5 meter. Där trottoar finns på västra sidan är körbanan 9,5 meter bred och trottoaren 2,5 meter bred.
- Sandgatan öster om Östra Ringgatan har en 7,5 meter bred körbana och 2 – 2,25 meter breda trottoarer på båda sidor.
- Nyängsvägen är 6 meter bred och där trottoaren finns är den 2,5 meter bred.





Karta 7. Hastighetsgränser.

Hastighetsgränser

Sedan 2025 gäller nya hastighetsgränser i Enköpings stad och 50 km/tim har ersatts av 30 km/tim respektive 40 km/tim.

De nya hastighetsgränserna är 30 km/tim för bostadsområden och vid skolor samt 40 km/tim längs med huvudleder och vägar i externa verksamhetsområden. Se karta 7.

Gång- och cykelinfrastruktur

I centrala Enköping finns det flertal gång- och cykelvägar som leder gång- och cykeltrafiken från övriga delar av staden in till centrum.

Dock saknas det i stort sett separata gång- och cykelvägar inom rutnätsstaden, men en större del av Torggatan är ett gångfartsområde.

Cykelstråken i närheten av projektområdet är väl använda. Högst cykelflöde återfinns längs Vattenparken med cirka 600 cyklister



Karta 8. Gång- och cykelvägar, cykelmätningar samt typ av passage för gående och cyklister.

på vardagar. Andra väl använda cykelstråk är Kungsgatan, Torggatan och Åpromenaden med 400-450 cyklister om dagen. Cykelstråket på Ågatan används i lite mindre utsträckning med cirka 200 cyklister och cirka 150 cyklister använder dagligen cykelvägen mot Bredsand. Mätningarna är från år 2024-2025, se karta 8.

Cykelpassager finns vid cirkulationsplatser och övergångsställen, längs gång- och cykelstråken samt i anslutning till busshållplatser.

Cykelparkeringar finns utspridda över centrala Enköping. Cirka 420 cykelparkeringsplatser finns inom rutnätsstaden och 20 till finns längs med Eriksgatan och Hamngatan inom projektområdet. Cykelparkering finns även i anslutning till flera målpunkter, såsom Joar blå, Lasarettet och Enavallen. Se karta 9.

Eldrivna cykelpumpar finns på flera platser i centrum och i nära anslutning till projektområdet. De finns på Stora Torget, Gustav Adolfs plan, vid Lasarettet (södra entrén) och längs gång- och cykelvägen mellan Enavallen och Munksundsskolan.

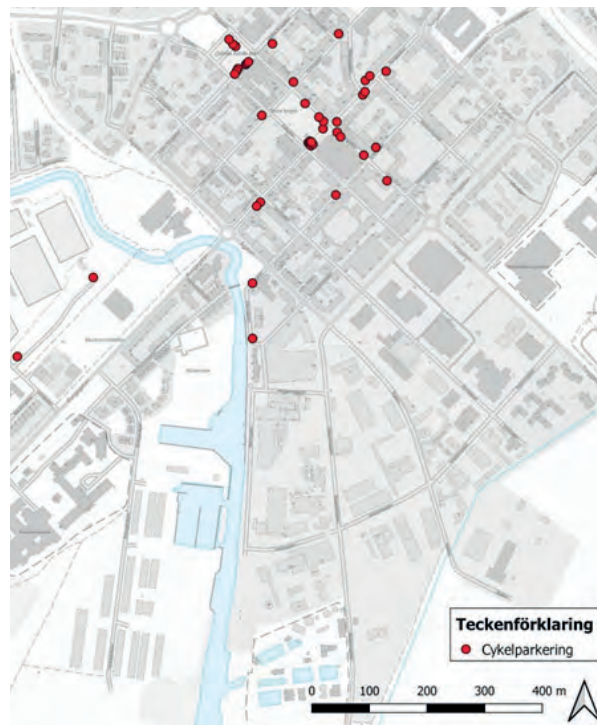
Kollektivtrafik

Närmaste busshållplatsen för projektområdets östra delar är hållplatsen Sandbrogatan, som trafikeras av stadsbussar linje 21 och 22 samt regionbussar linje 221 och 223. För projektområdets västra del är Enavallen närmaste busshållplatsen och den trafikeras av linje 22. Dialog pågår mellan Enköpings kommun och Region Uppsala för att lägga till Enavallens busshållplats för regionbussar.

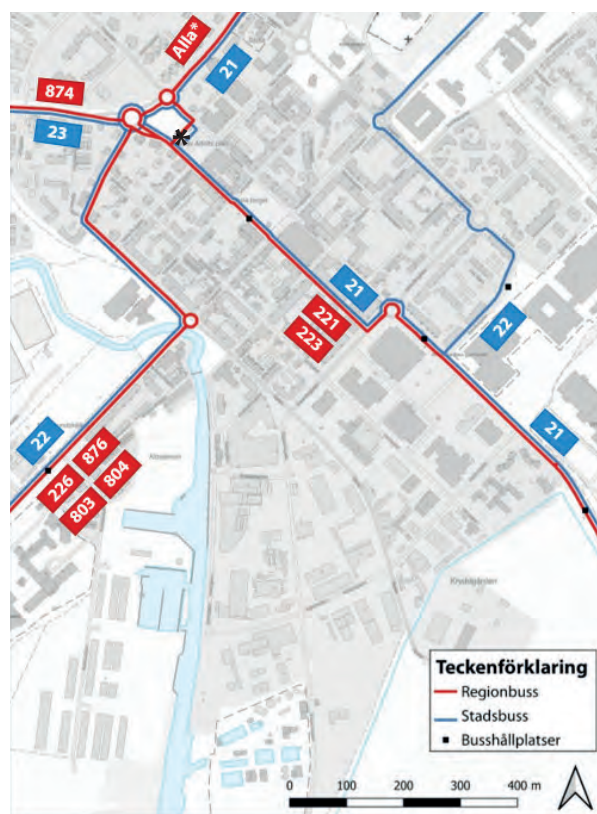
Närmaste busshållplatser för regionbusstrafik är Gustav Adolfs plan, där all busstrafik i Enköpings stad möts, Lasarettets busshållplats (linje 226, 803, 804 och 876) och Stora Torget (linje 221 och 223). Se karta 10.

Stadstrafiken kör med halvtimmestrafik från kl 5 till kl 23 på vardagar och från kl 6 till kl 23 på helgdagar. Dagar före helger och före röda dagar körs stadstrafiken till kl 1:30. Linje 804 körs med kvartstrafik under större delen av dagen.

Regionbussarna 803 och 874 körs med halvtimmes trafik i rusningstid och med timmestrafik övriga tider. Linje 223 och 225 kör med timmestrafik och linje 221 samt 226 har färre än tio avgångar per vardag.



Karta 9. Cykelparkeringar på allmän plats i centrala Enköping.



Karta 10. Busslinjer och busshållplatser i centrum.

* Alla: 225, 226, 774, 803, 804, 874, 876.

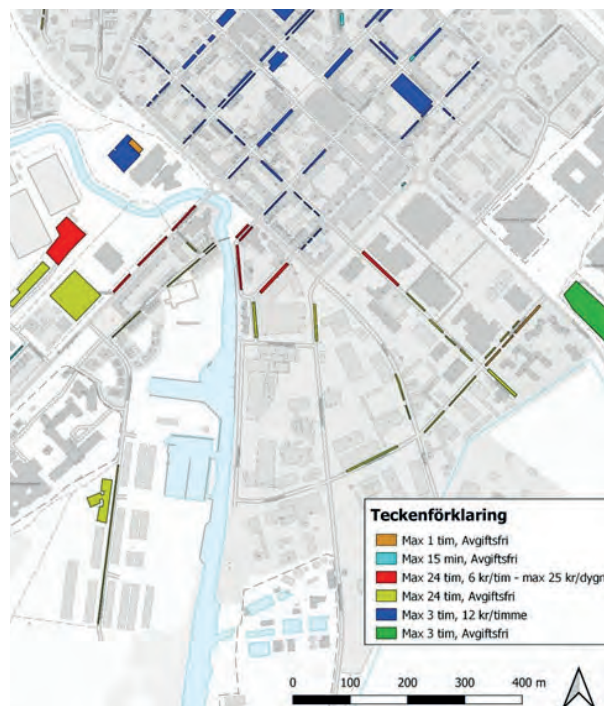
Parkering

Parkeringsytorna inom rutnätsstaden samt på Joar blå-parkeringen ingår i zon A, vilket innebär en avgift på 12 kr/tim och maxparkeringstid 3 timmar. Övriga parkeringar strax utanför rutnätsstaden ingår i zon B och har en avgift på 6 kr/tim med maxavgift på 25 kr/dygn. Projektområdet ingår delvis i zon B och delvis saknar reglering och då gäller avgiftsfri parkering med maxparkeringstid 24 timmar. Vid Enavallen finns flera större parkeringsytor. Se karta 11.

Dialog pågår gällande utökning av zon B så att den omfattar övriga parkeringsytor i anslutning till Enavallen och kommunhuset, inklusive Munksundsgatan.

Boendeparkeringstillstånd kan användas av boende i befintliga bostäder i centrala Enköping och gäller på de avgiftsbelagda parkeringarna öster om ån inom projektområdet och på den avgiftsbelagda delen av Enavallens parkering.

Beläggingsgraden för parkeringarna inom projektområdet öster om ån varierar mellan över 80 procent på de avgiftsfria parkeringarna och 50 procent på de avgiftsbelagda parkeringarna. På Enavallens parkering behöver beläggingsgraden studeras närmare under hösten 2026 när Enköpings nya kommunhus har tagits i drift och nya parkeringsregler gäller. Vid senaste inventeringen år 2023 var beläggingsgraden mindre än 20 procent för den avgiftsbelagda delen och cirka 60-70 procent för de avgiftsfria delarna.



Karta 11. Parkeringar och parkeringsregler i centrala staden.

Biltrafikflöden (Årsmedeldygnstrafik)

Ringlederna runt om rutnätsstaden, Fjärdhundragatan, Ågatan, Tullgatan och Östra Ringgatan har relativt höga trafikflöden. Högst är de på Tullgatan öster om Kungsgatan/Östra Ringgatan norr om Torggatan (cirka 9 500 i ÅDT), på Ågatan öster om Kungsgatan (8 800 i ÅDT) och på Fjärdhundragatan söder om Dr Westerlunds gata (8 500 i ÅDT). Se karta 12.

Endast Salavägen är den väg i Enköpings stad som har högre trafikflöde (14 000 i ÅDT) och det är liknande ÅDT som Torggatan vid Westerlundska gymnasiet, JP Johanssons gata (vid Litslenavägen) och Stockholmsvägen.

Ågatan väster om ån och nedre delen av Östra Ringgatan har en ÅDT på 5 500 medan på Kungsgatan strax söder om ån och Östra

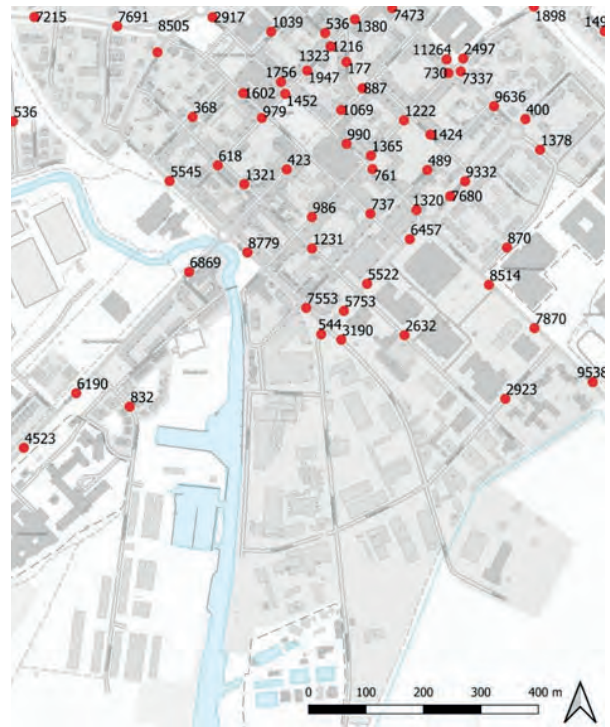
Ringgatan strax söder om Torggatan är ÅDT 6 900 respektive 6 500. För att korsade dessa vägar är det viktigt att oskyddade trafikanter får framkomlighetsåtgärder som övergångsställen och cykelöverfarter.

I övrigt finns det två vägar till i centrala Enköping närmare planområdet där ÅDT är cirka 3 000. De är Kaptensgatan och Ågatan öster om Östra Ringgatan. På Sandgatan strax öster om Östra Ringgatan är ÅDT 2 600. Om ÅDT är högre än 3 000 fordon rekommenderas det övergångsställe för bättre framkomlighet för gående. Se bild 7.

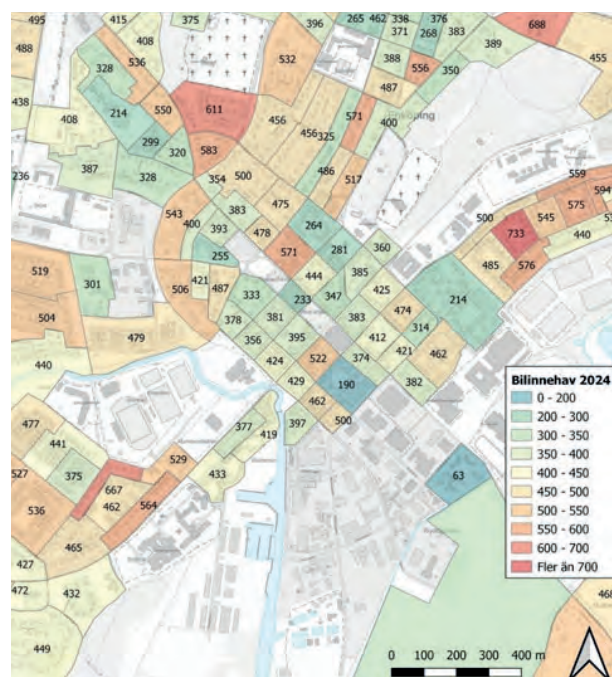
Bilnehav

Bilnehavet i Enköpings kommun låg på 505 bilar per 1 000 invånare vid årsskiftet 2024/2025. För Enköpings stad var bilnehavet 385 bilar per 1 000 invånare.

Inom Enköpings stad finns det dock markanta skillnader, särskilt mellan villaområden och flerbostadshusområden samt mellan bostadsrätter och hyresrätter. Som lägst ligger bilnehav på strax över 200 bilar per 1 000 invånare i stadens socioekonomiskt svaga områden som domineras av hyresrätter, vilket är 50 % lägre bilnehav än bostadsrätter. Bilnehav i övriga områden med hyresrätter ligger mestadels runt 250 – 300 bilar per 1 000 invånare, vilket är 20 – 30 procent lägre än bostadsrätter i samma områden. Det finns vissa undantag för några mer centrala hyresrätter där bilnehavet når upp till 350 bilar per 1 000 invånare och där är skillnaden jämfört med bostadsrätter liten, cirka 10 procent. Se karta 13 och figur 7 för mer statistik om bilnehav i centrala Enköping och i varje stadsdel.



Karta 12. ÅDT inom och i närheten av Hamnen. På de större lederna är trafikmätningarna från 2021-2025, på mindre trafikerade vägar från 2015-2025.



Karta 13. Bilnehav i centrala Enköping, antal bilar per 1 000 invånare. Data från 2024-12-31.

Stadsdel	Bilnehav 2024-12-31
Bergvreten-Gånsta	447
Centrum	376
Galgvreten-Lillsidan	327
Herrgården - Fanna	399
Korsängen	360
Munksundet - Gröngarn	446
Romberga	333
Sankt Ilian	414
Bredsand	484

Figur 7. Bilnehav (antal bilar per 1000 invånare) i Enköpings olika stadsdelar och Bredsand. Data för årsskiftet 2024/2025.

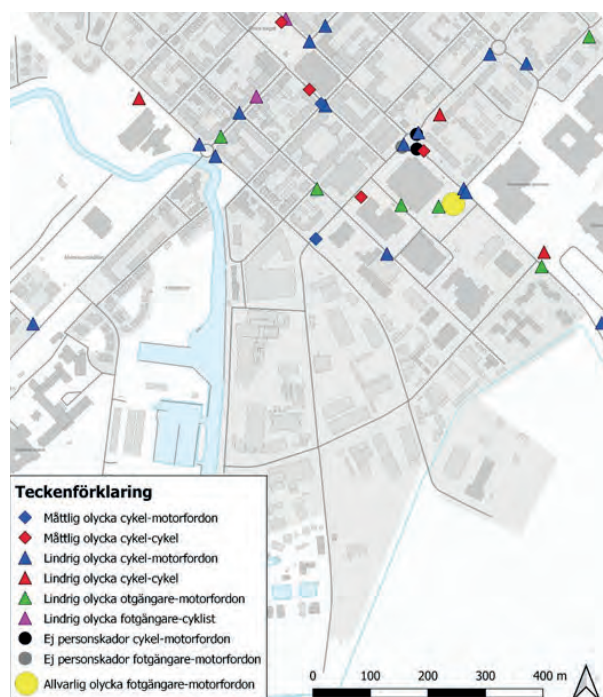
Olyckor

Bland de olyckor som endast drabbat personer som färdades med bil i centrala Enköping mellan 2015-2025 orsakade dessa olyckor inga eller lindriga personskador i alla fall utom ett, en olycka med måttliga personskador vid Joar Blå, där en bilist som hade stannat för en korsande gångtrafikanter blev påkörd bakifrån. Se karta 14.

De flesta olyckor i centrala Enköping där gående och cyklister drabbas är olyckor där de inblandade skadas lindrigt. Det förekommer olyckor med måttliga skador för de drabbade och den enda allvarliga olycka som har skett i centrala Enköping mellan 2015-2025 har skett på en privat parkering. Utifrån karta 15 nedan går det att identifiera några olycksdrabbade korsningar, bland annat cirkulationsplatser Kungsgatan/Ågatan och Torggatan/Östra Ringgatan. I alla måttliga olyckor har cyklister drabbats, vilket tyder på att trafiksäkerheten för cyklister behöver förbättras.



Karta 14. Olyckor mellan motorfordon under perioden 2015 – 2025.

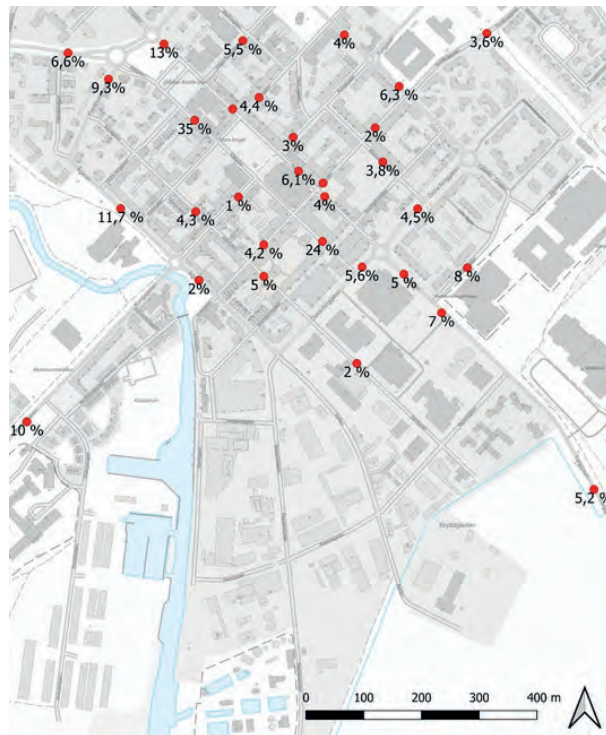


Karta 15. Olyckor mellan gående och motorfordon samt mellan cyklister och motorfordon under perioden 2015 – 2025.

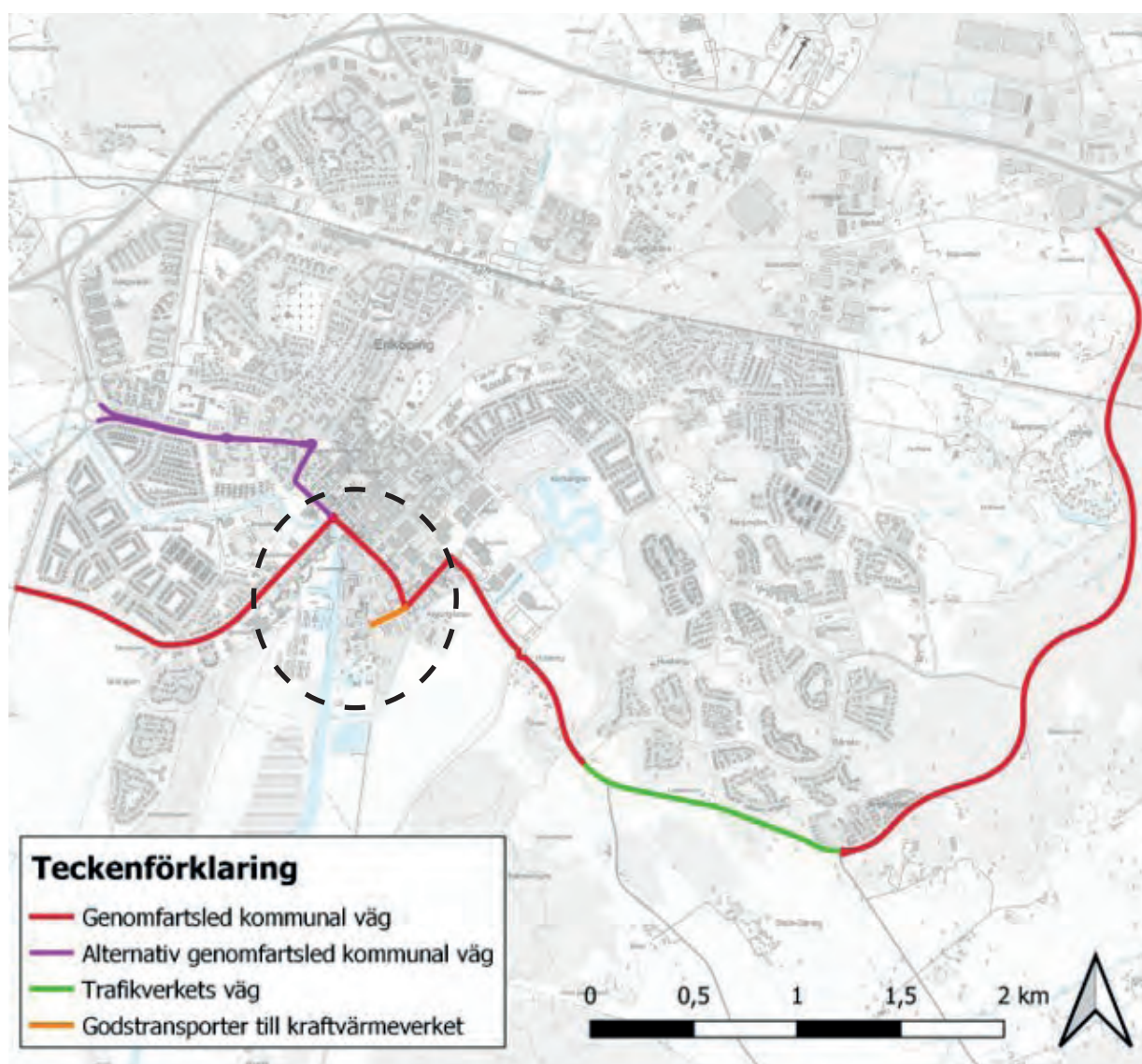
Godstransporter

Vad gäller tung trafik är andelen relativt hög på Ågatans västra del, på Kungsgatan söder om ån, på Fjärdhundragatan och på Torggatan vid Gustav Adolfs plan. På Källgatan är den vart tredje eller vart fjärde fordon ett tungt fordon. Detta beror på den intensiva busstrafiken på sträckorna. Busstrafikens inverkan syns även på Sandbrogatan och på Torggatans östra del. Se karta 16.

I Enköpings stad finns det flera huvudleder som är utpekade som omledningsväg för tung trafik för de transporter som har för hög last för att passera under vissa broar längs med E18. Bland annat Kaptensgatan, Ågatan och Kungsgatan är utpekade. En del transporter sker också till och från kraftvärmeverket. Det finns även en alternativ färdväg, vilket är västra delen av Ågatan förbi Drömparken och vidare ut på Doktor Westerlunds gata. Detta har till exempel varit alternativ färdväg när Kungsgatan varit avstängd. Däremot är den inte optimal med anledning av fastigheterna vid Drömparken som drabbas av vibrationer och trafikbuller.



Karta 16. Andel tung trafik på vägarna inom och i närheten av Hamnen. På de större lederna är trafikmätningarna från 2021-2025, på mindre trafikerade vägar från 2015-2025.



Karta 17. Stråk för godstrafik i staden som helhet. Hamnen inringad.

Resvanor

Enköpings kommun har genomfört resvaneundersökningar både bland kommuninvånare och bland kommunanställda.

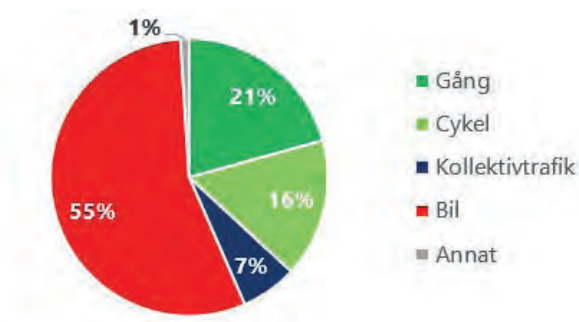
Resvaneundersökning bland kommuninvånare

Senaste resvaneundersökningen bland kommuninvånare genomfördes år 2023. För resor som startar i centrala Enköping ser fördelningen ut som i figur 8. Cirka 55 procent av resor sker med bil, 7 procent med kollektivtrafik, 16 procent med cykel och 21 procent till fots.

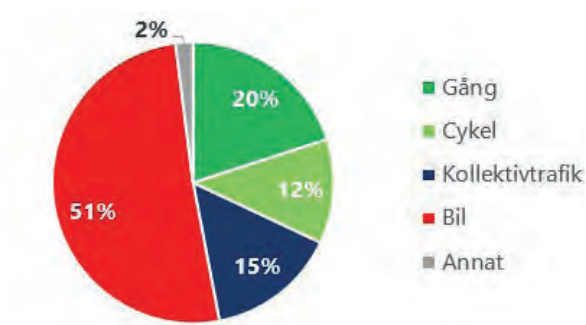
Om man endast analysera resandet bland de som bor i centrala Enköping ser färdmedelsfördelningen ut som i figur 9. Andelen resor med bil är lite lägre, runt 50 procent, kollektivtrafikandelen är dubbel så stor, cirka 15 procent, och andelen som cyklar är lite lägre, 12 procent.

Resvaneundersökning bland kommunanställda (2019 och 2023)

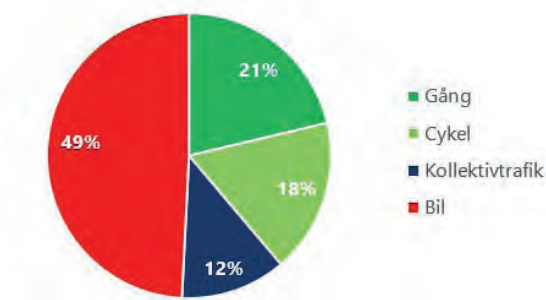
Resvaneundersökningarna bland kommunanställda pekar på att när arbetsplatsen ligger i centrala Enköping sker hälften av resorna med gång, cykel och kollektivtrafik. I figur 10 visas statistik för resvaneundersökningen från 2019 och skillnaderna med resvaneundersökningen från 2023 är marginella. Andelen som går och cyklar är cirka 20 procent, något högre för gång och något lägre för cykel. Andelen som åker kollektivt är 12 procent.



Figur 8. Färdmedelsfördelning för resor med start i centrala Enköping (endast boende inom Enköpings kommun).



Figur 9. Färdmedelsfördelning för resor med start i centrala Enköping (endast boende i centrala Enköping).



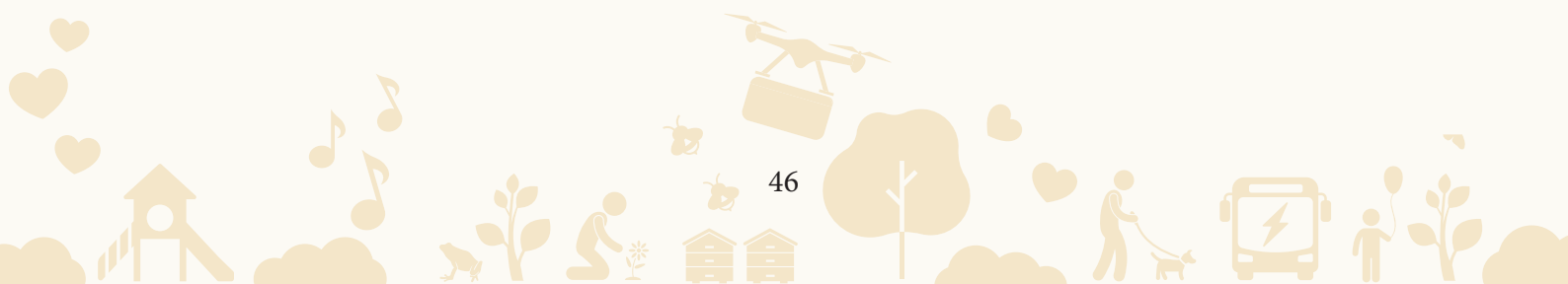
Figur 10. Färdmedelsfördelning för resor till och från arbetet för kommunala arbetsplatser i centrala Enköping, statistik för år 2019.

Viktiga förutsättningar för Hamnens utveckling

Trafikflöden	Av nulägesanalysen framgår ett vägnät som med Enköpingsmått har relativt höga trafikflöden på Ågatan, Torggatan och Östra Ringgatan. Enköpings kommun har dessutom högt ställda trafikmål om färdmedelsfördelning för år 2040, bland annat att två tredjedelar av alla resor inom staden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Det behövs därför en trafikutredning som analyserar Hamnens utveckling och konsekvenser för trafikflöden i närområdet, exempelvis genom ett specifikt framtidsscenario som kompletterande analys till det pågående arbetet med framtagande av en trafikmodell för staden.
Parkering	Hamnen uppfyller en relativt viktig funktion för Enköpings parkeringssystem. Hamnområdet innehåller i dagsläget inte mycket parkering på gatumark men i och med att det inte finns andra större parkeringsytor i direkt närhet används dessa parkeringsplatser flitigt. Dessa parkeringsplatser är även delvis avsedda för boendeparkeringar och hälften av dem är avgiftsbelagda. Hantering av befintlig parkering behöver därför tas med i det framtida arbetet för beskriva vilka alternativ som kan finnas. Generellt sett är parkering på gatumark inte en lösning som är att föredra i en tät stadsmiljö med begränsad markyta. Nya bostäder ska inte medföra ökat tryck på parkering på gatumark i närområdet eller på den gatuparkering som behålls/anläggs. Mobilitetsåtgärder för att reducera parkeringstalet rekommenderas utifrån platsens förutsättningar. En parkeringsutredning och en mobilitetsutredning behöver tas fram.
Trafiksäkerhet gång och cykel	Trafiksäkerhet för gående och cyklister i anslutning till projektområdet behöver förbättras, både vad gäller korsningspunkter och delade utrymmen mellan gående och cyklister. Inom projektområdet kan det vara aktuellt att studera möjligheter till gångfartsområden och/eller breda GC-banor. Gustav Adolfs plan är en viktig målpunkt för kollektivtrafiken om man ska åka regionbuss och det behövs bättre möjligheter att ta sig mellan Hamnen och just Gustav Adolfs plan. Övrig infrastruktur för cyklister bör finnas med i relativt tidiga skeden för att säkerställa plats för exempelvis cykelpumpar och cykelverkstad och kvalitativ cykelparkering.
Kollektivtrafik	Inom projektområdet saknas busstrafik. Det saknas även busslinjer i direkt anslutning till projektområdet och närmaste hållplatser är några hundra meter bort. I det fortsatta arbetet med Hamnens utveckling behöver kollektivtrafikförsörjningen studeras vidare tillsammans med Region Uppsala.
Gods-transporter	Godstransporter genom staden och delar av projektområdet som en del av omledningsvägar behöver tas med i planeringen och dialog med Trafikverket bör ske. Begränsningar som brohöjder längs med E18 förbi Enköping behöver hanteras i det fortsatta arbetet och det kan vara så att denna omledningsväg behöver behållas.



Foto: Enköpings kommun



Teknisk infrastruktur

Att ta vara på, försöka bevara och bygga vidare på det som redan finns, är en grundläggande princip i en mer resursmedveten stadsbyggnad. Hushållning behöver ske med såväl mark som infrastruktur. Det gäller även de ledningar som försörjer en stadsdel med tekniska system.

Ledningsstruktur inom området

Med tanke på att projektområdet rymmer bland annat vattentäkt, reningsverk och kraftvärmeverk idag, finns det många och relativt kraftiga ledningar nedgrävda inom området. Dessa är främst lokaliserade i det befintliga gatunätet.

Tillsammans med områdets hittillsvarande markanvändning för industri och upplag, innebär detta en struktur med stora kvarter som i sin tur innebär att ledningsdragningarna följer ett mer grovmaskigt nät jämfört med rutnätsstaden.

I karta 18 återges i förenklad form hur dagens kvarter i väldigt låg utsträckning genomkorsas av ledningsdragningar (annat än för egna fastighetens behov). Enköpingsån korsas av flera ledningar på några olika ställen och ytterligare en vattenledning kommer från och med 2026 att korsa ån.

Anpassad framtida ledningsstruktur

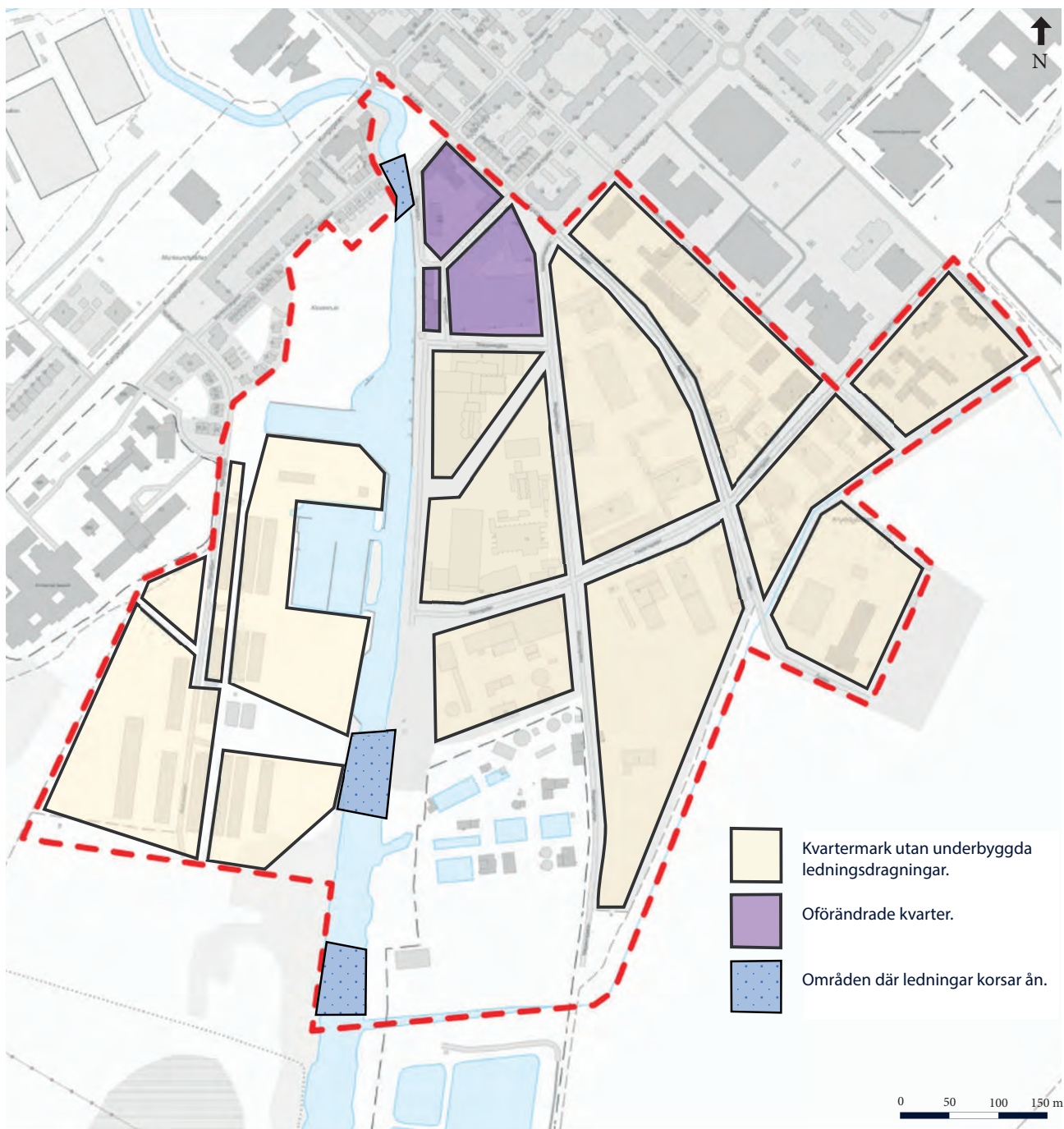
Generellt kan det vara lämpligt att inom omvandlingsprojektet för Hamnen titta på framtida ledningsdragningar i relation till

andra intressen i området som vegetation, trädplanteringar, höjdsättning och skyfallshantering.

En långsiktig planering och förvaltning av framtida ledningsstråk innebär färre störningar och konflikter med andra kvaliteter som eftersträvas i området. Att inte behöva gräva om och komplettera ledningsnät mer än absolut nödvändigt är positivt för träd, vegetation, infiltration, stabilitet i markföroreningar och sulfidleror med mera.

Kapacitet för teknisk infrastruktur

Utifrån det faktum att såväl vatten och avlopp som fjärrvärme idag har sina utgångspunkter i området, bedöms möjligheterna vara mycket goda att förse en stadsomvandling med dessa funktioner oavsett vilka volymer det kommer att handla om i slutändan. Vatten och avlopp samt fjärrvärme bedöms alltså inte ha någon volymbegränsande effekt rent kapacitetsmässigt vid en omvandling av Hamnen. Områdets låglägenhet medför dock att dagvatten måste hanteras i ytliga och öppna lösningar, se vidare Översvämningsutredning för Enköpings hamn (WRS 26-03-04).



Karta 18. I karta redovisas kvartersytor som inte är belastade med ledningsdragningar (utöver de egna anslutningarna och serviserna).

Större delen av Enköpings stad elförsörjs av EON (genom så kallad områdeskoncession). EON:s nätutvecklingsplan för de närmaste tio åren prognosticerar att särskilda lösningar kan komma att krävas för att leverera tillräcklig effekt inom områdeskoncessionen för Enköpings behov som helhet. Elkapacitetet inom Hamnen påverkas alltså av samtliga tillkommande anslutningar inom hela områdeskoncessionen för Enköpings stad, som till exempel utbyggnad av verksamhetsområden i Hagalund och Enköpings garnisons tillväxt.

Nätutvecklingsplanen ser dock ljusare på kapacitet runt 2035 när pågående kapacitetshöjningar i nationella transmissionsnätet och det regionala nätet genomförts.

Ena Energi har idag en regionnätanslutning som vid en flytt av kraftvärmeverket eventuellt skulle kunna vara en tillgång för elförsörjningen i Hamnen, men den frågan är ännu under utredning.

Viktiga förutsättningar för Hamnens utveckling

Ledningsstruktur	Ur ett ledningsperspektiv är det positivt om befintlig gatustruktur kan bevaras. Ytterligare gator och stråk kan givetvis tillkomma, men ska nuvarande grovmaskiga struktur förändras, kan omfattande ledningsomläggningar komma att krävas för att frigöra marken för byggnation.
Kapacitet	Generellt bedöms överföringskapaciteten för vatten och avlopp respektive fjärrvärme vara mycket god inom området.
Elektricitet	Elkapaciteten är mer ansträngd för Enköpings stad fram emot 2035 för att därefter bli högre igen. Det beror på hela stadens utveckling mer än själva Hamnenprojektet, och ytterst på behov av pågående kapacitetshöjning i regionnät och nationella transmissionsnätet. Med tanke på den långsiktiga process som krävs för Hamnens omvandling kan dessa tidplaner sannolikt sammanfalla.
Dagvatten	Befintliga rör för dagvatten som löper genom området avvattnar inte bara själva projektområdet utan även delar av centrala staden. Oavsett vad som händer med utvecklingen inom Hamnen, kommer på sikt dagvattensystemet att behöva ses över i takt med förmodade klimatförändringar. Ledningarna ligger på ett djup som inte är anpassat för framtida högre målnivåer och mynnar idag i Enköpingsån på ett sätt som innebär att de vid högre vattenstånd inte töms och därför inte kan fylla sin avvattnande funktion fullt ut. Ytlig dagvattenavrinning är sannolikt den bästa metoden vid en omvandling av hamnområdet och kan samlokaliseras med lägre stråk som även behövs för skyfallshantering och större ihållande regn.



Foto: Enköpings kommun



Ekosystemtjänster - parker och natur

En sammanhängande grönstruktur är ett viktigt utgångsläge i den hållbara staden. I dagsläget finns det stora brister i grönstrukturen inom Hamnen, vilket innebär en stor potential för att stärka den när området omvandlas.

Naturförutsättningar

Kringliggande oexploaterad naturmark runt Hamnen är en gestaltungs- och upplevelsemässig tillgång som, rätt tillvaratagen, kan tillgängliggöras och utvecklas som rekreativ närnatur.

Vattenmiljöerna och naturen kring å-rummen Enköpingsån och Skvalbäcken bidrar med natur- och upplevelsevärden. Längre nedströms kantas ån av spridda träd, på östra sidan längs en invallningsvall som möjliggjort uppodling av den ursprungliga våtmarken som på västra sidan är kvar i form av Dyarnas betade våtmark. Se karta 19.

Dyarna på västra sidan av ån är med sina stigar, spänger, å-kontakt och den betade våtmarkens höga naturvärden sedan lång tid tillbaka ett viktigt natur- och friluftsområde för Enköpingsborna. Området planeras att bli ett kommunalt naturreservat tillsammans med angränsande Gröngarnsåsen.

På östra sidan av ån avgränsas Hamnen av ån och Skvalbäcken/Korsängsdiket nästan som om området vore beläget på en halvö med vattennärvaro i väster, söder och öster. Östra halvan av hamnområdet möter främst ån via hamnens kajer och spontade strand men i söder finns mer naturlig åstrand med en naturrensa bevuxen med träd. Skvalbäcken/

Korsängsdiket har en längre sträcka med naturligare strandvegetation från Ågatan ned till utloppet i ån och utgör i förlängningen ett naturstråk uppströms till och förbi Korsängens vattenpark.

Inom det tänkta omvandlingsområdet finns få och små inslag av vegetation, natur eller trädförekomster som kan behållas i samband med en framtida exploatering, förutom längs ån och Skvalbäcken.

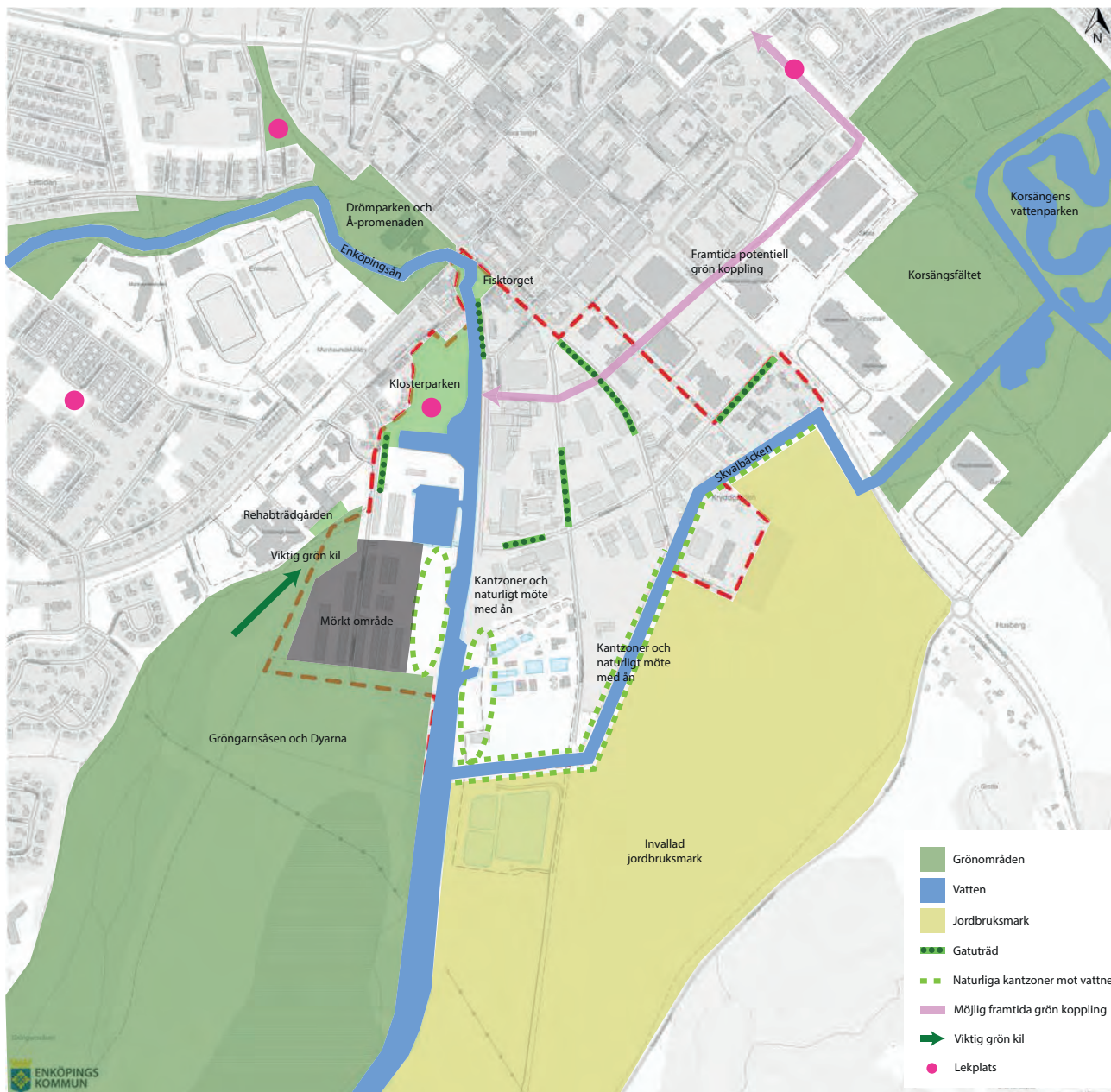
Krontäckningsgrad

Träd i den byggda miljön har stor betydelse för många ekosystemtjänster och för klimatanpassning av städer genom att de skapar ett gynnsamt lokalklimat och fördröjer och infiltrerar dagvatten.

Boverket har tillsammans med Metria gjort en kartläggning av trädäckning i städer och tätorter. Boverkets kartläggning visar krontäckning av träd med över tre meters höjd i klassade intervaller. Trädens höjd varierar mellan 3-25 meter. Inom projektområdet får konstateras en mycket låg krontäckningsgrad enligt Boverkets karttjänst, vilket inte är märkligt med tanke på dagens verksamhetsområde präglad av tyngre industrier.

Sett till närområdet så finns dock flera kvalitativa grönområden i Hamnens





Karta 19. Grönstruktur, naturområden, parker, alleér, lekplatser och viktiga gröna kopplingar i Hamnen med omnejd.

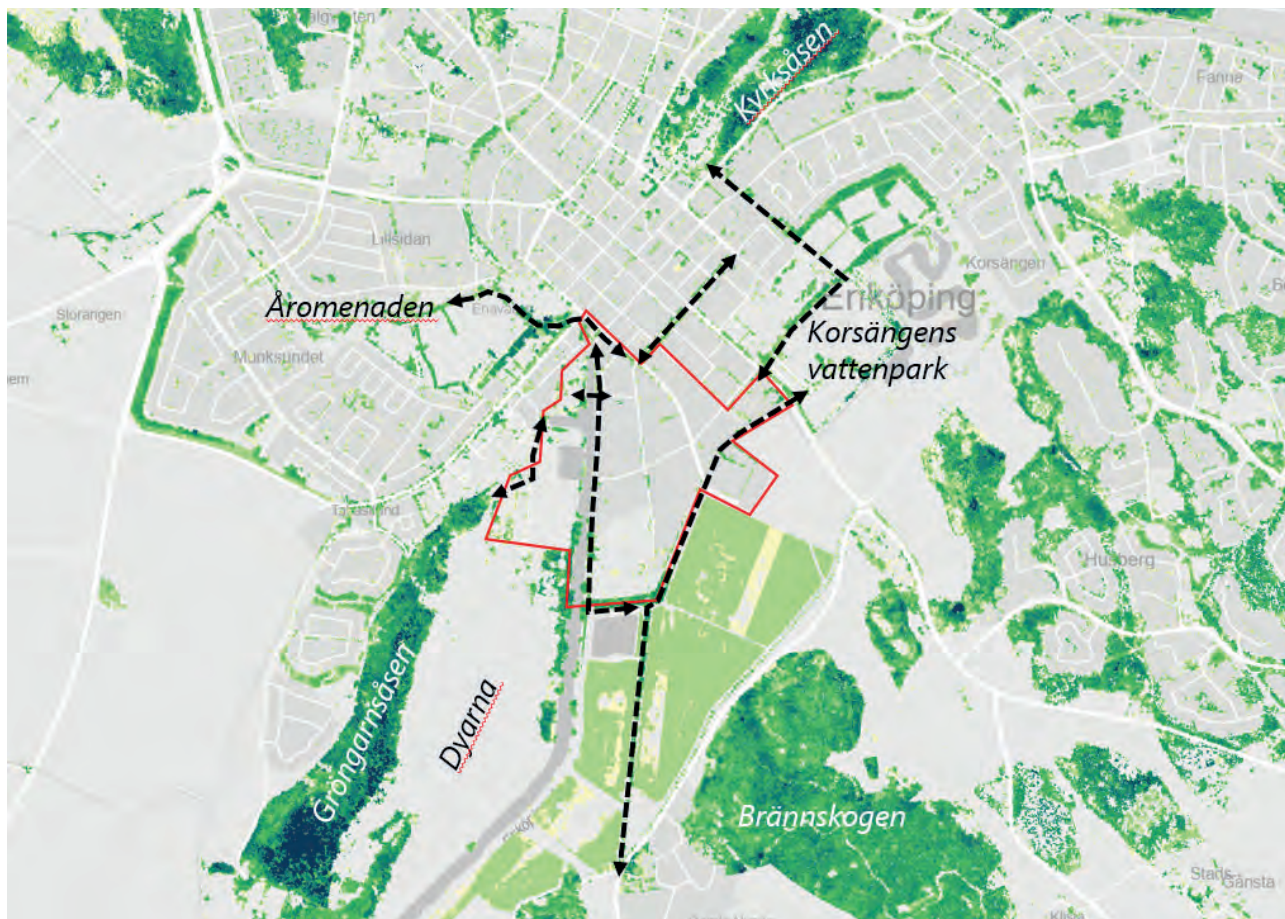
omgivning: Gröngarn/Dyarna, Å-promenaden, Korsängens vattenpark, Gånsta, Brännskogen, Bredsandsallén och Kyrkåsen. De är värda att ta tillvara genom att skapa strategiska kopplingar i form av gröna stråk inom projektområdet.

Värmekartering

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (numera Myndigheten för civilt skydd) har tagit

fram en nationell värmekartering över Sverige som visar högsta markytetemperatur under sommarperioden 1 juni till 31 augusti under samlingsperioden 2017-2022.

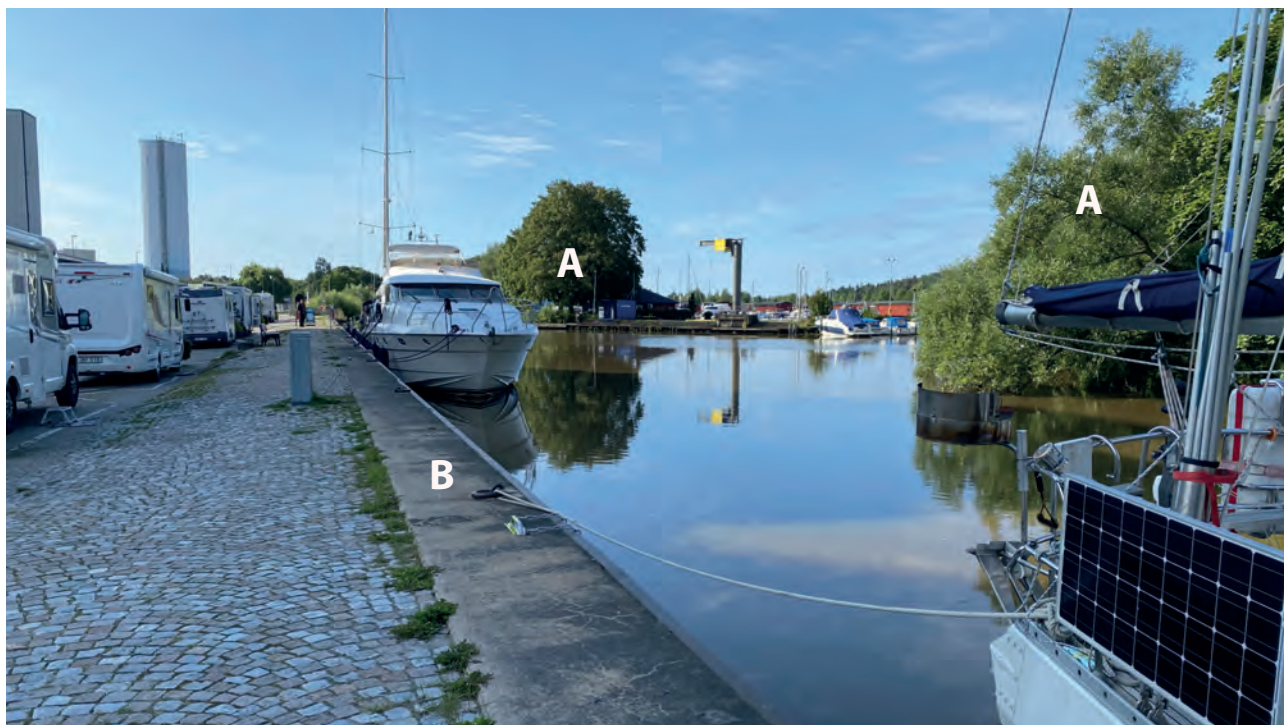
I karta 21 har denna kartering lagts samman med Boverkets trädäckningskartläggning vilket tydligt visar på trädens kylande effekter på lokalklimatet. Bristen på grönstruktur och



Karta 20. Krontäckningsgrad, Hamnens avgränsning i rött. Källa: Boverket.



Karta 21. Värmekartering, Hamnen markerad med röd ring. Källa: Boverket.



Område A är ett exempel på ett naturligt, mjukare möte men ån. Naturen har exklusivitet, ej människan. Område B är ett mer urbant, hårdare möte med ån. Här är det kajen som går hela vägen till vattnet och ingen plats för natur. Människans behov i fokus.

träd tillsammans med den stora andelen hårdgjord mark inom Hamnen blir synbar i värmekartan.

Parker och alléer

Klosterparken och Fisktorget är områdets två iordninggjorda parkmiljöer med uppväxta träd.

Klosterparken är en viktig målpunkt för Enköpingsborna och en av två större parkområden i Enköpings stad (den andra är Skolparken). Parken är uppdelad i två rum, ett inre rum definierat av uppväxt idegran och ett yttre längs med ån. Som namnet antyder var det här franciskanerklostret etablerades under 1200-talet.

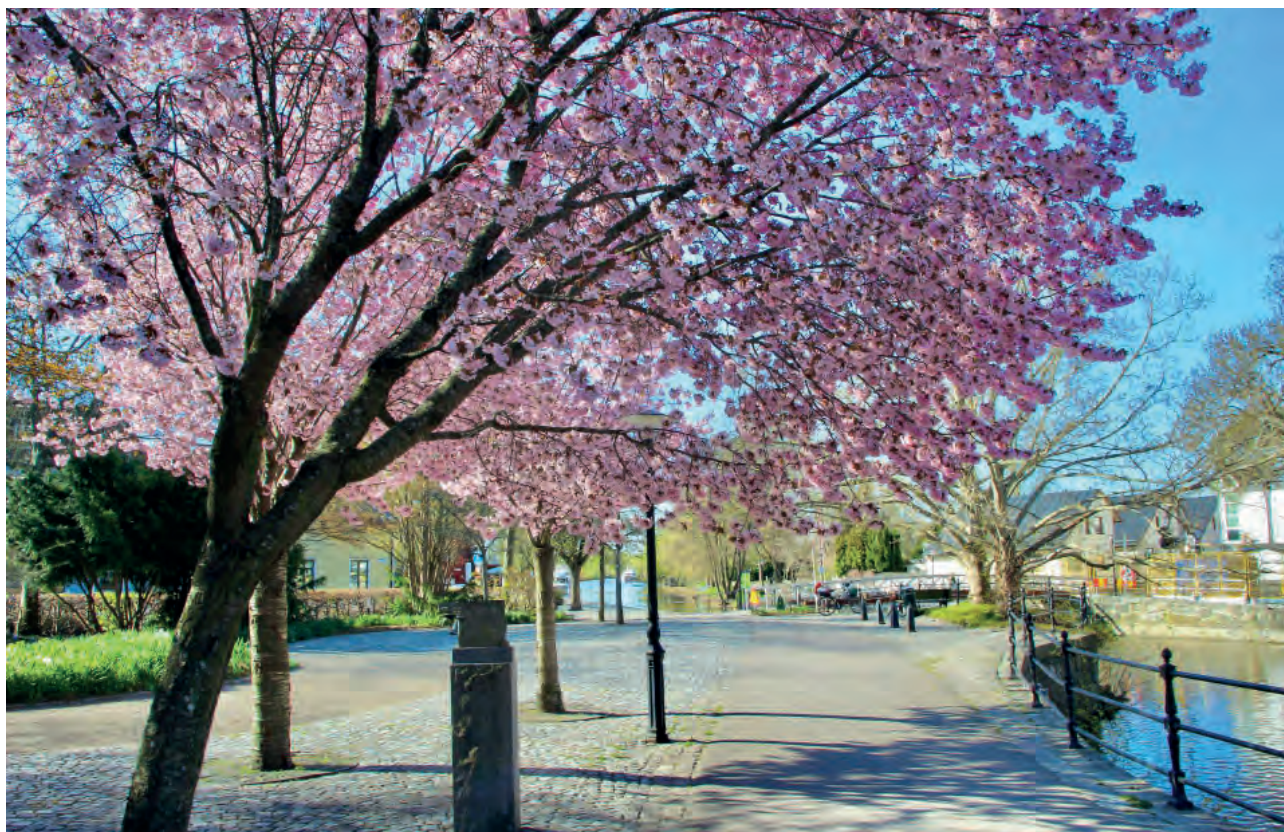
Parken har redan i dagsläget ett relativt högt slitage och det finns ett stort underhållsbehov framförallt längs med vattnet. Upprustning av

parken och stråket planeras i närtid. Syftet är bland annat att stärka vattenkontakten och utveckla fler aktiviteter.

I Klosterparken ligger en av stadens fickparker - Blomstergården. Den är gestaltad som en klassisk korsträdgård med ett växtval inspirerat av ett asiatiskt woodland (se bild längst ner på sidan 55.)

Fisktorget är ett parktorg och en av Enköpings fickparker och fick sin nuvarande gestaltning 1987 (se bild högst upp på sidan 55). Platsen har anor som förhistorisk marknadsplats för bland annat fiskförsäljning i anslutning till dåtida Stadsvikens Mälarstrand.

Fisktorget omsluts idag av uppväxta träd mot de omkringliggande gatorna, frodiga perennplanteringar, sittplatser i lövskugga och konstverk. Mot ån står en ståtlig vingnöt.



Miljöbild från Fisktorget ovan och Blomstergården i Klosterparken nedan.
Foto: Enköpings kommun.

Andra befintliga gröna värdena i området är alléer längs Ågatan och Nyängsvägen. Det kan även finnas alléer/värdefulla träd utspritt inom området.

I väster ligger Enköpings Lasarett och i anslutning till det en rehabiliteringsträdgård. Där finns möjlighet att utveckla en visuell koppling mellan trädgården och Hamnen.

Området längs Enköpingsåns båda sidor är en förlängning av Å-promenaden som är ett uppskattat promenadstråk som knyter ihop Västerledsbron med Drömparken och Klosterparken. Det gröna stråket genom staden ska värnas och förstärkas.

Närhet till lekmiljöer

Det finns en befintlig lekplats inom projektområdet, i Klosterparken. Den är planerad att rustas och byggas ut under 2026 till en större utflyktslekpark för hela stadens befolkning.



Å-promenaden i höjd med Munksundsskolan.
Foto: Anna-Karin Gävert

Klosterparkens nya lekpark får ett historiskt tema med ursprung i platsen. Här kan du bland annat leka fantasilekar och gunga i Klosterbyn, utforska Klostertornet med dess ruschkana och få en känsla för den historiska plats du befinner dig på.

Närmaste lekplatsen utanför projektområdet är "Safari" som ligger längs Korsängsgatan i anslutning till Rugbyplanen. Den lekplatsen är liten och redan välnyttjad av närboende.

På Munksundet ligger Mandelblomsgatans områdeslekplats som renoverades 2024. Den besöks främst av barn boende i närområdet.

I nordväst ligger Ö-riket, en av Enköpings utflyktslekplatser som kommer även den rustas upp under 2026. Vid Ö-riket kommer du även fortsatt få en känsla av havet.



Klosterparkens lekplats i sin nuvarande form.
Foto: Anna-Karin Gävert

Enköpingsån

Enköpingsån har limnologiska värden typiska för en "slättlandså" trots att den är en muddrad farled från Mälaren upp till Hamnen. Åns avrinningsområde är mindre än vad åns och farledens bredd kan ge sken av. Trots farledens bredd kan vattenflödet vara så lågt som enstaka tiotal liter per sekund. Även efter stora nederbördsmängder är flödet i ån så lågt i förhållande till farledens bredd att det knappast är någon nivåskillnad på vattenytan mellan Hamnen och mynningen i Mälaren. Vattennivån i ån från mynningen i Mälarfjärden Svinnegarnsviken och hela farleden upp till Hamnen och dessutom uppströms ända till Västerledsbron är alltså i princip densamma som utanför Riksdagshuset i Stockholm, i snitt en knapp meter över Saltsjöns vattenyta

Nedströms hamnen kan ån limnologiskt liknas vid en långsmal mälarvik, vilket ger förutsättningar för ett flertal vattenlevande artgrupper, förutom ett 15-tal fiskarter återfinns olika sjöfåglar, bäver, ibland även besök av utter och där vattnet erbjuder födosöksstråk för olika fladdermusarter som jagar bland det rika insektslivet. Åns och farledens funktionella kantzoner med träd och vegetationsridåer längs stränderna bidrar till åns naturvärden.

Vattenutbytet i ån kan sommartid vara mycket litet med omfattande fiskdöd på grund av syrebrist. Om det skulle inträffa om Hamnen omvandlats till en livlig stadsmiljö med rörelse längs kajer och åstränder bör det finnas en beredskap för att hantera detta. Dels kommunikativt men gärna också undersöka om det går att motverka syrebrist med syresättande teknisk lösning.

För att åtgärda problemet med syrebrist krävs omfattande åtgärder uppströms för att reducera närsalter. Troligen leder flytt och modernisering av reningsverk med ny utsläppspunkt längre nedströms till mindre risk för syrebrist.

Befintligt gångstråk längs åns västra sida är viktigt för tillgängligheten och ån har förstås stort rekreativt värde för fritidsbåtlivet. Träd och befintlig vegetation längs stränderna bidrar till ett rikare vattenliv i ån vilket behöver beaktas och värderas även om man landar i att farleden behöver förvaltas mer aktivt än under senare decennier.



Överst: Miljöbild från Hamnen idag.

Mitten: Hamnens västra sida. Foto Anders Willmansson 1913.

Dyarna

Dyarna är en låglänt våtmark som tidigare var en grund mälarvik, i äldre kartor benämnd Stadsviken (senare även Västra Dyen, Långängen och Nyängen). Dyarna har kvar sin ursprungliga hydrologiska förutsättning med årliga vattenståndsfluktuationer och därmed de ekologiska förutsättningar som en våtmark av det här slaget ger utrymme för, det vill säga en våtmark med olika zoner från frisk betesmark, starrmad till breda vassar.

Området återupptogs som betesmark under 1990-talet och idag är kor helt avgörande för våtmarkens värden, hela vägen fram till stig- och spångslingans stängsel i norr.

Dyarna är en viktig fågellokal och förekomst av många olika våtmarkslevande arter och artgrupper. Här lever flera grod- och kräldjursarter däribland de artskyddade

större vattensalamander och åkergroda. Flera arter likaledes fridlysta och skyddade fladdermusarter har goda jaktmarker över våtmarken, ån och längs åsen och i åsens skogsmark.

Många andra arter förekommer och är inrapporterade i artportalen då området är välbesökt av artkunniga besökare som genomför riktade inventeringar efter vissa artgrupper. Lite artkuriosa är vinkelprytt rörfly, en sällsynt och hotad fjärilsart som eventuellt har en av landets rikaste förekomster vid Dyarna.

För friluftslivet är området iordninggjort med ett utvecklat system av stigar, spänger och iordningsställda målpunkter vilket gör området välbesökt. Spängerna vid Dyarna har de senaste åren utvecklats med en ny sträckning från en ny entréplats mot staden ner mot vattnet och även från fågeltornet ner till ån. Med start 2026 kommer arbetet med



Miljöbild från Dyarnas våtmark. Foto: Enköpings kommun.

spängerna fortsätta för att knyta ihop de båda sträckorna - något som innebär en starkt ökad tillgänglighetsanpassning som kommer stärka målpunkten ytterligare. Även ett utbyte av fågeltornet planeras.

Dyarna är sammantaget en viktig del av ett omistligt mycket värdefullt tätortsnära naturområde som tillsammans med Gröngarnsåsen planeras bli det kommunala naturreservatet Gröngarnsåsen-Dyarna. Angöringen till naturområdet, kopplingen från centrum ut till Dyarna och Gröngarnsåsen måste omhändertas med stor ödmjukhet. Dagens angöring från Klosterparkshållet och Nyängsvägen är mycket värdefull och behöver behållas och kan förbättras med ett tydligare naturpräglat stråk från lilla hamnpottan till dagens naturentré. Naturstråkets bredd mellan båthusen i öster och åsen i väster ska bibehållas för att säkerställa naturområdets värden.

Det är angeläget att ta vara på och utveckla "strandpromenaden" från sydöstra hörnet av varvsområdet vidare söderut till spången. Naturmarken mellan småbåtsvarvet, nya spången som avgränsar betesfållan och ån är viktigt som buffertområde för naturområdets samlade värde. Till exempel är området relativt mörkt idag, det är en viktig aspekt att bevara/ arbeta medvetet med då denna mörkare zon skapar en buffert mellan djurlivet i Gröngarn/ Dyarna och den artificiella belysningen i den bebyggda stadsmiljön.

Skvalbäcken

Skvalbäcken är ett mindre biflöde till Enköpingsån. Diket flyttades söderut under 1950-talet för att lämna plats för utökad reningsverkstomt och idag är Skvalbäcken ett helt och hållet modifierat rätat dike. Öster om Hamnen och upp mot Korsängsfältet kan diket även benämnas som Korsängsdiket.

Under den årlig leken vandrar fisk upp längs Skvalbäcken till dämnet vid Korsängens vattenpark. Idag saknas fiskomlöp i detta läge vilket hindrar fisken från att även kunna ta sig till Korsängens vattenpark.

Bäver tar sig ibland upp i Skvalbäcken och har ibland bott i vattenparken eller nått vidare uppströms i dikessystemet. De berikar på sitt sätt genom att fälla träd, bygga hyddor och bjuda på sig själva som den stora och fascinerande gnagare de är, men det är inte alltid det passar våra mänskliga behov av kontroll över vår närmiljö.

Den karismatiska och ovanliga kungsfiskaren har häckat i dikets nedre lopp. Det är en fågel som för sin häckning kräver strandbrinkar för att kunna gräva ut bogångar. Här finns möjlighet att förbättra möjligheterna för kungsfiskaren om man konstruerar en tydligare strandbrink på någon delsträcka av ån.

Längs Skvalbäcksdikets nedre del skapar omgivande träd och vegetation funktionella kantzoner. Dessa bidrar med ekologiska värden både för vattenlivet och för oss, som rekreativ naturstråk med bland annat fågelliv hela vägen upp till vattenparken. Detta är värden som ett öppet trädfrött jordbruksdike aldrig kan inrymma.

Vattenståndet i Skvalbäckens nedre lopp följer Mälarens vattennivåer vilket innebär att samma limniska arter kan förekomma. Höga vattennivåer i Mälaren når ända upp till Ågatan vid Styrmannen. Dessutom påverkas vattennivåerna i Skvalbäcken kraftigt av stora nederbördsmängder uppströms vilket behöver uppmärksammas vid en omvandling av Hamnen.

”Salixodlingen” och den invallade östra sidan

På den östra sidan om projektområdet, mellan hamnbebyggelsen och Bredsandsvägen, återfinns ett invallat odlingslandskap, se karta 19. Denna del av staden var tidigare östra sidan

av Stadsviken som under 1800-talets mitt blev våtmarksområdet och ängsmarken Östra Dyen.

Idag är marken invallad och brukas som åkermark. Sedan 1998 har energiskog odlats i en del närmast staden. Läs mer om hur området skulle kunna nyttjas i *Översvämningsutredning för Enköpings hamn* (WRS 26-03-04).



Korsängens vattenpark. Foto: Enköpings kommun.

Viktiga förutsättningar för Hamnens utveckling

När-natur	Den oexploaterade naturmarken i Hamnens närhet är en tillgång att ta tillvara på och tillgängliggöra på ett medvetet sätt. Det kan bidra till ett nytt bostadsområde med närnatur runt hörnet.
Vattenmiljöer	Vattemiljöerna och naturen kring å-rummen, längs både Enköpingsån och Skvalbäcken bidrar med natur- och upplevelsevärden som måste bevaras. Särskilt de naturliga mötena mellan vatten och land ska värnas.
Gröngarn/Dyarna	En utveckling av Hamnen behöver anpassas till det kommande naturreservatet på Gröngarn/Dyarna så att naturvärden och djurlivet inte påverkas negativt av den nya bebyggelsen.
Befintlig och ny grönska	Befintlig grönska i form av parkmiljöer, alléer och uppvuxna träd ska bevaras. Men då den befintliga grönstrukturen är begränsad i Hamnen finns stora behov av att skapa ny grönska, särskilt på den östra sidan av ån. Ny grönska ska bidra med upplevelsevärden och bygga vidare på Enköpings identitet som en parkstad men också skapa ekosystemtjänster för till exempel klimatanpassning.
Lekmiljöer	Nya lekmöjligheter behöver skapas inom Hamnen, särskilt på den östra sidan av ån, gärna både kommunal och privat.



**ENKÖPINGS
KOMMUN**