

PLANPROGRAM STATIONSSTADEN

Bilaga 1

Nulägesbeskrivning



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

NULÄGESBESKRIVNING - ett viktigt moment för att förstå platsen	5
RUMSLIGA STADSKVALITETER OCH LIVSMILJÖER	7
<i>Funktioner</i>	7
<i>Bebyggelsestruktur och gestaltning</i>	9
<i>Platser</i>	10
<i>Kulturmiljöer</i>	12
INFRASTRUKTUR OCH MOBILITET	17
<i>Vägnät</i>	17
<i>Gång- och cykelvägar</i>	20
<i>Kollektivtrafik</i>	22
GRÖN- OCH BLÅSTRUKTUR	25
<i>Parker</i>	25
<i>Annan grönska</i>	29
<i>Omgivande gröna strukturer</i>	32
<i>Vatten</i>	33
TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	35
<i>Förorenad mark</i>	35
<i>Luftföroreningar</i>	36
<i>Vatten och avlopp</i>	36
<i>Risker</i>	38
BARNENS NULÄGE	41
<i>Stadsbyggandets påverkan på barn</i>	41
<i>Val av metod</i>	41
<i>Bedömning av barnperspektivet</i>	42
<i>Barnens egna upplevelser</i>	46





Kommunens bild
Isabell Eklund

Rumsliga stadskvaliteter och livsmiljöer

De rumsliga förutsättningarna i en stad präglas till stor del av dess bebyggelsestruktur. Alltså hur väl byggnader, gator och vistelseytor hänger samman. Även dess innehåll och gestaltning påverkar upplevelsen av platsen, till exempel om funktionerna i byggnaderna är privata eller offentliga, om det är lätt att orientera sig och om det finns en variation av både arkitektur och platser att besöka.

Funktioner

Resandefunktionerna med regional tågtrafik samt regional och lokal busstrafik finns lokaliserade i områdets södra delar runt stationsbyggnaden, järnvägsplattformen och busstorget. Själva stationsbyggnaden inhyser väntsal och kiosk i dagsläget. Framför stationsbyggnaden har busstationen byggts om så sent som 2021 för att möjliggöra för det nya stadsbusslinjenätet som nu trafikerar stadens gator. Norr om järnvägen, längs pendlarparkeringen finns även ett hållplatsläge för kommersiell busstrafik och ersättningsbussar.

Vid gång- och cykelstråket som leder ner under järnvägen och vidare norrut har ett nytt cykelgarage för 116 cyklar färdigställt under 2022.

Norr om järnvägen ligger pendlarparkeringen med sina cirka 540 parkeringsplatser fördelade på tre parkeringsytor. Söder om järnvägen återfinns ytterligare 100 pendlarparkeringsplatser. Summerat kan sägas att området runt resecentrum och den östra halvan av planområdet uteslutande innehåller resandefunktioner.

Inom planområdets västra halva dominerar industri och verksamhetsfunktioner. Här återfinns bilservice, smidesindustri, småföretag inom byggsektorn, lager med mera. Det inslag av handel som finns i området är framförallt lokaliserad i områdets nordvästra hörn längs med Salavägen och korsningen med Mästergatan och Gesällgatan. Här återfinns dagligvaruhandel, pizzeria, kontorsbutik, kakelbutik och glasmästeri. Insprängt i området finns även inslag av mer utåtriktad verksamhet som vuxenutbildning och dansskola samt kontor. Idag finns inga bostäder i området med undantag för en äldre villa.

I de norra delarna av planområdet finns olika sorters naturmark. Både ruderat mark, en tallbeklädd höjd med stora biologiska värden samt en dagvattendamm som fördröjer vatten som kommer norrifrån. Längst västerut, gränsande mot Salavägen ligger kemtvättstomten. En fastighet som nu saneras på grund av omfattande markföroreningar.





Karta 1. Områdets olika funktioner.

Bebyggelsestruktur och gestaltning

Även om programområdet är relativt litet, cirka 15 hektar, så finns flera olika bebyggelsestrukturer och karaktärer inom området idag. Generellt kan sägas att en genomgående och tydlig bebyggelsestruktur saknas. Vissa principer kan återfinnas men bebyggelsen är brokig och placerad på ett varierade sätt inom respektive fastighet. Bebyggelsen är främst uppförd mellan 1950 och 2000, med vissa tillskott och kompletteringar under 2010-talet.

I det nordvästra delen (se kartan på sidan 11, område 1) karaktäriseras bebyggelsen av kontors- och handelslokaler i en till två våningar. Gemensamt är att bebyggelsen är placerad indragen på fastigheten och att förgårdsmarken uteslutande används som parkering.

Bebyggelsen i de centrala kvarteren (2) utgörs av verksamhetslokaler i en till två våningar. Husen har plåtfasader i ljusa gröna, gula och grå kulörer. Byggnaderna är placerade centralt på fastigheten, omgivna av grönstruktur, främst i form av upp vuxna träd och klippta gräsytor. Romberga 25:5 har en byggnad som näst intill upptar hela ytan, endast lite asfalterad parkerings- och angöringsyta finns ut mot Östra Järnvägsgatan.

Området runt pendlarparkeringen (3) består av stora hårdgjorda ytor med visst inslag av grönska och vatten. Det skapar ett område med öppen och överblickbar struktur, samtidigt är det inte helt tydligt vart olika trafikslag ska röra sig och vilka ytor som är otillgängliga och svåra att passera.

Längs med järnvägen (4) finns ett område som består av ruderat naturmark. Området är inte tillgängligt eller nyttjat idag utan upplevs endast visuellt från perrongen eller tåget.

Den dominerande bebyggelsen söder om Östra Järnvägsgatan (5) utgörs idag av verksamhets-, kontor- och skollokaler i en till tre våningar. Här

återfinns både byggnader i tegel och med putsad fasad vilket bidrar med viss bebyggelsekaraktär. Dock utgörs platsen mellan husen av en stor parkeringsyta vilket ändå får anses ge platsen ett grått och hårdgjort intryck.

I väster (6) återfinns en intressant miljö med äldre bebyggelse av olika karaktär. Dels en magasinsbyggnad från slutet av 1800-talet som nyligen restaurerats utvändigt till mycket fint skick. Dels finns en lagerlokal med putsad ljus fasad samt en äldre gul villa i trä.

Stråk och barriärer

De stråk som passerar genom området kan delas upp i tre olika kategorier beroende på hur stora barriäreffekter de medför. Järnvägen är den största barriären som endast kan passeras under viadukten vid Salavägen (bil, gång och cykel) eller i tunneln vid resecentrum (gång och cykel). Andra stråk som till viss del också utgör barriärer är Salavägen och Mästergatan. Stråken trafikeras av hög andel biltrafik men långsgående gång och cykelvägar finns. Däremot är passagera över körbanorna problematiska i ett antal lägen.

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

Angränsande strukturer

Angränsande bebyggelsestrukturer som bör nämnas är bostadsområdet Älvdansen som är ett område som nu färdigställs direkt norr om programområdet. Bebyggelsen inom Älvdansen har en blandad karaktär

med lamellhus, punkthus och radhus centrerade runt ett parkstråk. Ut mot Mästergatan är större byggnader placerade, innehållande bland annat skola och äldreboende.

Nordväst om planområdet ligger mellersta Myran med en bussdepå och verksamhets- och industribebyggelse. Även i detta område är strukturen brokig. Tanken är att mellersta Myran också ska omvandlas på sikt.

Västerut fortsätter strukturen med verksamhets-, kontors-, och handelslokaler i en till två våningar. Bebyggelsen varierar i ålder men med gemensamma uttryck med indragna byggnader, förgårdsmark som parkering och plåtfasader.

Söder om järnvägen höjer sig Enköpingsåsen, toppad med Vårfrukyrkan från 1100-talet. Kyrkåsen inhyser höga friluftsvärden, till exempel stort bestånd av den fridlysta backsippan och sandlevande insekter. Men åsen har också stora kulturella och historiska värden. Skolparken och Åsenstugan är viktiga mötesplatser för stadens invånare och inbjuder till traditionella franden och aktiviteter året om.

Vid foten av åsen och rakt framför stationshuset sträcker sig Drottninggatan. En av stadens paradgator med stora vackra hus och pampig lindallé. Drottninggatan med sitt gång- och cykelstråk leder till stadskärnan.

Platser

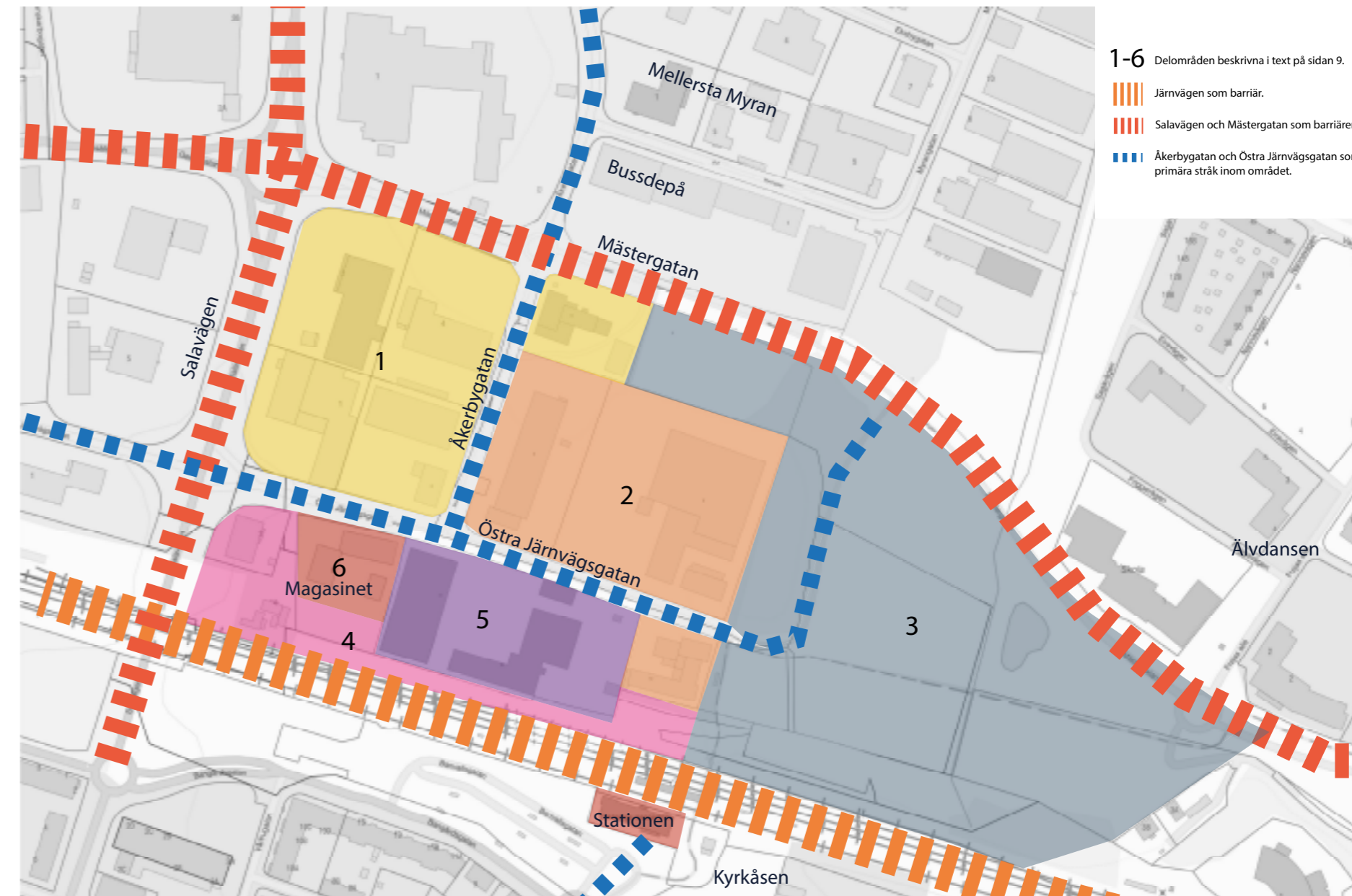
Sett till sitt läge i staden och goda kommunikationer så innehåller området idag få offentliga platser och målpunkter. Södra Myran är snarare ett område som man passerar igenom än besöker och vistas i.

Resecentrum är den stora målpunkten i området och på den södra sidan av järnvägen, framför stationsbyggnaden, så finns en iordningsställd park.



Uppe vänster: Vårfrukyrkan. Uppe höger: Traditionsenligt studentfirande med mösspåtagning på staty av Doktor Westerlund i Skolparken
Under: Blommande backsippor på Kyrkåsen.

Kommunens bilder
Tomas Henriksson
Anders Lindholm



Karta 2. Rumslig analys av området med delområden, barriärer, stråk och angränsade strukturer.

Karaktären är av resandefunktion och det finns gott om platser att sitta och vänta och parkmiljön är väl gestaltad. På den norra sidan av järnvägen är iordningställda, välgestaltade allmänna mötesplatser betydligt färre. Stråket som mynnar ut vid gångtunneln under järnvägen leder vidare mot Östra Järnväggsgatan och ut på pendelparkeringen.

Föribiparken är ett viktigt grönområde främst ur ekologiskt perspektiv då den innehåller naturtyper som skapar goda livsmiljöer för insekter och bin. Framför den träd- och buskbeklädda kullen finns en liten parkmiljö iordningställd med gräsyta, bord och bänkar och en gårdsgård.

De västra delarna av planområdet som innehåller bebyggelse är av privat karaktär. Vissa fastigheter är instängslade och andra med slutna fasader och få entréer mot gatan.

De mer utåtriktade verksamheterna som skapar flöden av människor är Romberga 25:4 som idag inhyser Komvux och dansskola samt några privata företag. Kunskapskolan i nordöst skapar också flöden genom området men själva fastigheten och skolgård är av naturliga skäl privat och endast till för skolans elever.

I områdets nordvästra delar finns flera verksamheter av handelskaraktär vilket skapar platser och flöden, men med tydligt fokus på de bilburna besökarna.

Kulturmiljöer

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

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

Efter stationens tillkomst och under egentligen hela 1900-talet byggdes staden ut både söder- och norrut från själva stationen. Den äldre bebyggelsen helt nära järnvägen är viktig att bevara, eftersom den kan berätta om tiden kring förra sekelskiftet och hur staden växte fram i spåren av industrialism, urbanisering och mer effektiva transportmöjligheter.



Matilda Andersdotter, född 1847, framför familjens torp på Myran där hon bodde med sin man Olaus och deras sex barn. Privat bild, Isabell Eklund.

Privat bild
Isabell Eklund

Enköpings station

Järnvägen kom till Enköping på 1870-talet och var då en av stationerna på sträckan mellan Stockholm och Västerås. Men det var inte givet att järnvägen skulle passera genom staden.

I planeringen som drevs av bolaget Stockholm-Westerås-Bergsslagens Järnvägsaktiebolag låg den initiala stäckningen långt norr om det som då och idag är Enköpings stad.

Men befolkning och beslutsfattare i staden såg värdet av en tågförbindelse och inledde en förhandling med bolaget. Ansvarig ingenjör Claes Adolf Adelsköld föreslog en dragningslinje från Fanna, genom Korsängsfälten, och ner till hamnen som då var en viktig ångbåtshamn. Denna sträckning hade, menade han, många bra fördelar för godstransporter.

Men efter fortsatta beräkningar och förhandlingar visade det sig att kostnaderna för att lösa in marken i hamnområdet skulle bli för höga så järnvägen behövde placeras norr om stadskärnan istället. Enköpingsåsens höjder var en naturlig begränsande faktor så den slutliga placeringen av järnvägen och Enköpings station blev direkt norr om åsen, där vi finner den idag.

Stationsbyggnaden invigdes samtidigt som den nya järnvägen den 12 december 1876.



Vykort med bild på Enköpings station, taget före 1905.

Enköpings museum
Anders Willmanson

Magasinet

Magasinet är en av mycket få bevarade byggnader av denna karaktär i Enköping, och den enda bevarade magasinsbyggnaden av detta slag i området kring stationen. Magasinet hade som funktion att lagra spannmål och andra varor som ett steg i transportkedjan på väg och järnväg.

Området runt magasinet har genom åren genomgått omfattande förändringar, dels i verksamhetsområdet norr om fastigheten mot Myran och Romberga, dels i riktning mot den centrala staden. Magasinet ligger i ett exponerat läge och är väl synligt. Det har stor potential för att bidra till berättelsen om Enköpings framväxt, i synnerhet i delarna nära järnvägen.



Kommunens bilder
Isabell Eklund



Vänster: Interiörbild med transportbana mellan våningarna. Övan: Magasinet exteriört efter fasad och takrenovering. Höger: Översta våningen interiört.





Infrastruktur och mobilitet

Transportinfrastruktur handlar till stor del om de vägar och gator som nyttjas för kollektivtrafik, biltrafik och gång- och cykeltrafik. Beroende på hur gator är lokaliserade och utformade så skapas olika typer av stadsmiljöer. Mobilitet är det ord som används för att beskriva invånarnas möjlighet att förflytta sig mellan platser oberoende av om det sker med gång, elsparkcykel, buss, cykel, bil och så vidare.

Vägnät

Som tidigare beskrivits så är Södra Myran ett verksamhets-, småindustri- och parkeringsområde. Vägar och korsningar är därför i hög grad dimensionerade efter biltrafik och tunga fordon. Vägbredderna varierar mellan 7-8 meter och alla vägar är dubbelriktade med ett körfält i vardera riktningen. Kommunen är vägghållare i hela området och majoriteten gator är reglerade med 50 km/h, se karta 3.

Fastigheterna i området har i vissa fall in- och utfarter längs hela sin fastighetsgräns mot gatan eller minst två in- och utfarter i olika riktningar. Området saknar tydlighet i korsningspunkter och oskyddade trafikanter blandas i många fall med fordonstrafik vilket bidrar till en bristande trafiksäkerhet.

Data för årsdygnstrafik (ÅDT) finns för mätår mellan 2016 och 2020. Det senare året är speciellt då den mätningen sammanföll med Covid-19-pandemin. Med vid jämförelser mellan 2020 och tidigare år kan konstateras att trafiken har haft en jämn ökning, vilket tyder på att pandemin haft en liten påverkan på trafikmängden.



Karta 3. Gatustruktur och hastighetsbegränsningar.

Andelen tung trafik i området uppskattas till ca 10% på Salavägen och ca 5% för lokalgator inne i området.

Salavägen

Den västra avgränsningen av planområdet utgörs av Salavägen. Det är den vägen som har de största trafikflödena av samtliga kommunala gator i Enköpings kommun. I samband med rusningstrafik uppstår viss köbildning. 2017 var ÅDT 13 500 fordon, uppmätt mellan Östra Järnväggsgatan och Mästergatan.

Salavägen innebär i dagsläget en flaskhals i infrastrukturen då den agerar huvudgata i området och är en av tre utfarter mot E18 från Enköpings centrala delar. Den utgör även huvudinfarten i norr mot riksväg 70. Längs programområdet har Salavägen två körfält per riktning.

Korsningen Salavägen/Östra järnväggsgatan är en fyrvägskorsning utan refuger och västersvängskörfält. I det nordvästra hörnet av planområdet finns en cirkulationsplats som sammanbinder Gesällgatan, Mästergatan och Salavägen (Rombergarondellen). Vid rusningstrafik uppstår ibland köbildning i korsningen, dels på Mästergatan mot cirkulationsplatsen men också utmed Salavägen, mellan berörd korsning och längre söderut till cirkulationen Fjärdhundragatan/Bangårdsgatan. Båda cirkulationsplatserna, särskilt Rombergarondellen, är olycksdrabbade och majoriteten av olyckorna drabbar gång- och cykeltrafikanter.

Mästergatan

En annan viktig länk i vägnätet inom Myran är Mästergatan. Gatan byggdes 2013 i syfte att avlasta vägnätet, framförallt på Bangårdsgatan och Fjärdhundragatan men även delvis för Salavägen då trafiken skulle kunna



Busshållplatsen längs med Salavägen är nybyggd och har god standard samt ligger i anslutning till passager för oskyddade trafikanter.

Kommunens bild
Isabell Eklund

ledas in "bakvägen". Årsdygnstrafiken på Mästergatan varierar mellan 4600 och 6100 fordon (2016 och 2018).

Mästergatan nyttjas även för passage med jordbruksmaskiner.

Sen Kunskapsskolan etablerade sig direkt norr om Mästergatan i området Älvdansen så har två övergångsställen utanför skolan byggts om med refug och farthinder i form av busskuddar.

Lokalgator inom området

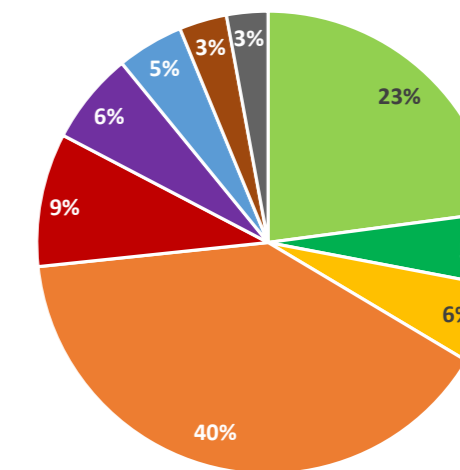
I de mer finmaskiga strukturerna inom området är Åkerbygatan och Östra Järnväggsgatan lokalgator för biltrafik. Längst i öster möter Östra Järnväggsgatan pendlarparkeringen och i den punkten är i dagsläget biltrafik förbjuden vilket betyder att genomfartstrafiken genom området är liten. De som åker in i området via Åkerbygatan och Östra Järnväggsgatan gör det för att besöka någon av de verksamheter som är lokaliserade i området. De som angör området via Mästergatan gör det för att nyttja pendlarparkeringen.

Recentrum och pendlarparkering

Både norr och söder om järnvägen finns pendlarparkeringsplatser. Totalt 638 platser som idag är avgiftsfria. Attraktiv pendlarparkering skapar positiva effekter när människor väljer att parkera bilen och åka kollektivt till arbete och aktiviteter. Den funktionen är fortsatt viktig när området omvandlas.

Den negativa effekten av dagens generösa och avgiftsfria parkeringsytor är att en hög andel Enköpingsbor, som bor mycket nära resecentrum, ändå tar bilen till resecentrum framför mer klimatsmarta och mindre utrymmeskrävande färdmedel som cykel och buss. Pendlarparkering används även till viss del som boendeparkering av de som bor i Älvdansen och som

parkering vid arbetsplatser inom området. Under två dagar i februari 2023 genomfördes en parkeringsinventering för att få en tydlig bild av vilka det är som parkerar på pendlarparkeringen.



- Landsbygd där P-tillstånd gäller
- Landsbygd ej P-tillstånd
- Mindre orter ej landsbygdstillstånd
- Enköpings stad längre än 1 km
- Kortare än 1 km
- Bredsand
- Andra städer närområdet
- Stockholms län
- Annat

Så här fördelar sig hemvisten för de som parkerade på pendlarparkeringen 6-7/2-23. Det visar att hälften av bilarna tillhör personer som har kort avstånd till resecentrum samt att 9% av de parkerade bilarna tillhörde boende i pendlarparkeringens direkta närhet, framförallt Älvdansens bostadsområde.

Gång och cykelvägar

Södra Myran ligger bra till i staden med cirka 1,5 kilometer till/från Stora torget. Det skapar goda förutsättningar för invånare och besökare att gå och cykla till och från området. Men väl i området är infrastrukturen för gående och cyklister betydligt sämre med obefintliga eller otydliga gång- och cykelvägar samt breda gator som kan vara svåra att passera över.

Det får därför konstateras att gång- och cykelvägar i planområdet är undermåliga från trafiksäkerhetssynpunkt och saknar tydliga kopplingar i kombination med dålig trafiksäkerhet vid korsningspunkter. Skyltning och vägledning för gång och cykeltrafikanter är nästintill obefintlig inom hela Myran. I många korsningar saknas även fasad kantsten vilket minskar attraktiviteten till att cykla.

Längs med Salavägen sträcker sig en separerad gång- och cykelväg på båda sidor i nord/sydlig riktning. Bredden är 2,5 meter. För god standard bör gång- och cykelvägarna vara minst 3 meter. Det finns några passager och övergångsställen över Salavägen som inte är hastighetsräddade vilket utgör en trafiksäkerhetsrisk med försämrade framkomlighet för gående och cyklister på grund av den täta trafiken.

Längs Mästergatan finns en separat gång- och cykelbana på den södra sidan av vägen som övergår till den norra sidan i närheten av Kunskapsskolan. Där är bredden något mindre än tre meter. Utmaningarna för gång- och cykeltrafiken längs Mästergatan är ett antal in- och utfarter där sikten även kan vara skymd.



Karta 4. Gång- och cykelvägar samt passager.

Under järnvägen finns två planskilda passager för gång- och cykeltrafik, en tunnel för bil, gående och cyklister längs Salavägen samt en tunnel vid resecentrum. Vid den senare leds gångtrafiken ner i tunneln via antingen trappor, hiss eller via en slingrande gång- och cykelväg. För cykeltrafiken är den slingriga vägen den enda möjliga vilket innebär att gång- och cykel samsas i tunneln. Vägbanan är uppdelad och markerad med ett fält för gångtrafik och ett fält för cykel. Faktumet att tunneln delas av ett hisschakt gör dock att det inte är helt tydligt vart de olika stråken går. På cykel kan man dessutom få upp en ganska hög hastighet i backen ner i tunneln vilket inte är en trafiksäker lösning. Ur ett trygghetsperspektiv är tunneln inte heller funktionell.

På norra sidan av järnvägen och tunneln delas gång- och cykelstråket i två, en väg som leder upp mot Östra Järnvägsgatan och vidare västerut och en väg som leder ut på pendlarparkeringen. Här tar cykelvägen slut och över de stora parkeringsytorna så finns delsträckor med gång- och cykelväg men de hänger in samman helt vilket gör det svårt att navigera eller veta vart man ska gå och cykla. Detta skapar en otrygg trafikmiljö både för oskyddade trafikanter och för de som ska parkera på pendlarparkeringen. Då det dessutom ligger en skola lokaliserad direkt norr om Mästergatan så är det många barn som rör sig från resecentrum och över pendlarparkeringen. Det anses inte vara en säker skolväg.

Passagen under järnvägen via Salavägen består i gemensam gång och cykelväg i båda riktningarna. GC-vägarna separeras från bilvägen med pelarfundament. Det gör det på ett sätt tydligt men passagen upplevs som mörk och bullrig för de som går eller cyklar.



Ovan: Exempel på odefinierade och otrygga gång- och cykelvägar inom området.
Nedan: Gång och cykeltunneln vid resecentrum med hisschakten i fonden.

Cykelparkering

I planområdets västra delar, inom verksamhetsområdet, saknas i stort sett cykelparkering. Någon mer externt riktad verksamhet har viss enklare cykelparkering utanför entrén. Det samma gäller för anställda i vissa verksamheter.

Runt resecentrum däremot så finns ett bra utbud av attraktiva cykelparkeringar. Här finns möjlighet att både parkera under skärmtak, låsa fast cykeln i ramen eller parkera helt inomhus i det nyligen färdigställda cykelparkeringsgaraget. För att göra detta alternativ än mer attraktivt och tryggt är garaget byggt helt i glas så man ser igenom det från alla håll.



Kommunens bild
Andrey Edemskiy

Kollektivtrafik

Resecentrum och Södra Myran utgör kollektivtrafiknoden i Enköping. Det skapar mycket goda förutsättningar för ett hållbart resande i området.

Via Mäljarbanan nås Stockholm, Bålsta, Västerås, Arboga, Köping och Örebro på cirka 1 timme. Det är en stor del av Mellansveriges arbetsmarknad. Tågtrafiken går med halvtimmestrafik i rusningstid mellan Västerås och Stockholm och timmestrafik i lågtrafik. För vidare resor söderut avgår tåg mot Göteborg en gång i timmen.

Med den regionala busstrafiken nås Uppsala, Västerås, Bålsta och Strängnäs på restider mellan 40 minuter och en timme. Bussarna går upp till varje kvart till Uppsala, upp till varje halvtimme till Bålsta och till Västerås. Mellan Enköping och Uppsala går det även expressbussar upp till varje halvtimme. Bussen till Strängnäs har endast nio avgångar per dag från Enköpings resecentrum.

Resecentrum trafikeras också av kommersiell busstrafik i form av anslutningsbuss till kryssningsbåtar som utgår ifrån Stockholm.

Busstrafiken till omkringliggande orter och landsbygdsområden utgörs av linjerna 221 till Lillkyrka, 223 till Grillby, 225 till Fjärdhundra och 226 till Haga. De starkaste pendlingsstråken till och från kransorter och landsbygd är linjer 223 och 225. Här körs bussarnas med ungefär timmestrafik.

När det gäller den lokala busstrafiken inom Enköpings stad så har kommunen tillsammans med Region Uppsala nyligen genomfört en förändring i stadsbusslinjenätet. Ombyggnation av resecentrum stod klart 12 december 2021 och 13 juni 2022 rullade de nya, gröna stadsbussarna in i staden. Målet med det nya linjenätet är att det ska kunna anpassas efter den växande stadens behov. Det ska också bli attraktivt och effektivt att åka buss

inom Enköpings stad, något som inte var fallet tidigare. De nya busslinjerna är linje 21, 22 och 23.

Linje 22 (den blå linjen) trafikerar Myrans område. Den går mellan hållplatserna Åkerbygatan och Tennisgatan med Enköpingsstation som en viktigt stopp i mitten på sträckan, se karta 5. Även den växande tätorten Bredsand strax söder om staden trafikeras av de nya stadsbussarna vilket gör det enkelt att med buss nå Mälaren med badplatser och andra fritidsaktiviteter.

De nya stadsbussarna har fått utökad tidtabell och kör senare och mer på kvällar och helger, vilket varit ett önskemål från Enköpingsborna. Dessa nya



Karta 5. Stadsbusslinjenätet i Enköpings stad samt Bredsand.

stadsbussar har avgångar varje halvtimme under hela trafikeringstiden, vilken är från kl 5 till kl 23 vardagar och från kl 6 till 23 helger.

Efter ett år med det nya stadsbusslinjenätet kan ett markant ökat resande konstateras, vilket är ett bra kvitto av den satsning som genomförts.

Målet är att antalet resor per person och år ska fyrdubblas till 2040. Kopplat till denna ambition finns även en möjlighet till utökad trafik i rusningstid med uppemot 15-minuterstrafik.



Ovan: Väntparken framför Resecentrum. Nedan: Förbiparken med slänten till vänster, gårdsgården som omger platsen till höger och gräsytor och sittmöbler i mitten.

solbelysta sanden i slänten i parkens södra del, är en perfekt livsmiljö för värmeälskande grävande insekter. Uppemot femtio olika insekter har hittats i slänten, däribland svartpälsbi, sälgsandbi, eldlus och prickvingad svävfluga. Förbiparkens insekter är beroende av solbelysning, läskydd från skogsområdets stora träd i norr och föda i form av pollen och nektar från blommande växter.

Parken omgärdas av en trädgårdsgård och innehåller en mindre gräsyta med sittmöbler för förbipasserande människor. Förbiparken är egentligen den enda anlagda parken inom Södra Myran, som ligger lättillgängligt, utan att järnvägen utgör barriär.

Skogsområdet

Direkt norr om Förbiparken, finns ett mindre skogsområde (8) på cirka 6000 kvadratmeter. Skogsområdet sträcker sig utmed pendelparkeringens västra kant, från Östra Järnväggsgatan i söder till Mästergatan i norr. Vegetationen består i huvudsak av äldre tall med inslag av lövträd som ek, lönn och björk. Kommunen äger marken och sköter området extensivt, med viss gallring och röjning. Området har mycket undervegetation (sly) och skogen är förhållandevis svårgenomtränglig. Det saknas anlagda gångstigar och upplysta stråk, men upptrampade stigar vittnar om att området ändå fyller vissa rekreativa funktioner. Framförallt har området viktiga ekologiska funktioner för växt- och djurlivet. De uppväxta träden med sin undervegetation har en viktig läggivande funktion för Förbiparkens insektsrika sandslänt i söder.

Kommunens bilder
Lisa Björk Örde och
kommunens bildbank



Karta 6. Befintlig grön- och blåstruktur



Bilder från "Skogsområdet", som utgör ett grönt samband mellan Östra Järnvägsgatan och Mästergatan. Skogen har en vildvuxen karaktär, men upptrampade naturliga stigar visar på att den fyller vissa rekreativa funktioner.

Kommunens bilder
Lisa Björk Örde



Annan grönska

Grönskan på och kring pendlarparkeringen

Pendlarparkeringen innehåller generellt få inslag av kvalitativ grönska. Mitt på pendlarparkeringen, längs gång- och cykelvägen som utgör en förlängning av i Östra Järnvägsgatans, finns en allé med cirka 20-åriga ekar med undervegetation av busk (se bild på sidan 24). I pendlarparkeringens västra del, i anslutning till cykelparkeringen och tunneln under järnvägen, finns mindre ytor av klippt gräs. I öster, i anslutning till Mästervägen, finns ett bestånd av uppvuxna flikbladiga björkar, utmed cykelvägens norra sida. På motsatta sidan cykelvägen finns en trädrad med nyligen planterade björkar, se bild till höger.

Gatugrönska

Myranområdets allmänna gator saknar idag helt gatugrönska, med undantag för Mästergatan i öster och Salagatan i väster.

Mästergatans gatugrönska är generellt väldigt sparsam. Utmed gatans sydöstra del, från rondellen i söder, utmed dagvattendammarna och pendlarparkeringen till pendlarparkeringens infart, finns en trädrad av flikbladig al planterade i en gräsremsa mellan gång- och cykelvägen och vägbanan. Trädens vitalitet är sviktande. Resterande delar av Mästergatan saknar träd, men vägbanan kantas av ytor med klippt gräs eller buskplanteringar.

Salavägen kantas av praktfulla trädrader med uppväxta lindar på gatans båda sidor. Lindarna växer i en gräsremsa på drygt 5 meter. Närmast körbanan finns även smalare gräsremsor, som en barriär



Yngre och äldre björkar utmed cykelbanan på östra delen av pendlarparkeringen.

Kommunens bild
Lisa Björk Örde

mellan körbanan och gång- och cykelbanan. Gatugrönskan längs Salavägen fortsätter vidare norrut hela vägen till mötet med E4:an, och utgör således ett grönt samband utmed hela Myranområdet (södra, mellersta och norra). Ett antal lindar längs i söder, närmast underfarten under järnvägen, var tyvärr tvugna att avverkas i samband med saneringen av gamla kemtvättstomten.

Den gamla brandvattendammen längs banvallen

I Myranområdets sydöstra hörn finns en gammal damm i anslutning till banvallen (se 5 i kartan på sidan 27). Dammens historia är kopplad till järnvägen, som en brandvattendamm eller damm för ånglok. Kring dammen finns en prunkande, vild vegetation med stora uppväxta träd av bland annat sälg och pil. Dammen med sin vildvuxna grönska utgör en liten anonym oas, i direkt anslutning till den hårdgjorda pendlarparkeringen. Platsen är extensivt skött och har en stor andel död ved. Tillgången till såväl vatten som död ved och närheten till banvallen, gör platsen till en viktig resurs för flora och fauna. Trots avsaknaden av anlagda stigar, tyder området äldre små broanslutningar och upp trampade stigar på att området har haft, och ännu har, ett visst rekreativt värde. Området är idag planlagt som naturmark men kommunen äger bara begränsade delar.

Grönska på kvartersmark

Omfattningen av programområdets befintliga grönstruktur, på kvartersmark, varierar mellan olika delområden. I nordväst är fastigheterna till övervägande del hårdgjorda, med ytterst få, eller inga, inslag av grönska.

Vid komvux entré finns vissa gröna inslag med klippta gräsytor och trädplanteringar och partier med uppväxta träd närmast järnvägen. Den obebyggda tomten (se 9 i kartan på sidan 27) norr om pendlarparkeringen



Kommunens bild
Lisa Björk Örde

Bild från dammmiljön i sydväst, med sin vattenspegel, sina uppväxta träd, en stor andel död ved och upp trampade stigar. Platsen vittnar om åväl ekologiska värden som vissa rekreativa – platsen har stora potential att bli mer tillgänglig för allmänheten.

tillför även viss grönska till den annars hårdgjorda omgivningen. Platsen är vildvuxen med gräs, sly och mindre träd. Vegetationen ger platsen ett bedagat intryck, men utgör alltså ett förråd av blommande växter och är därmed en viktig födoresurs för Förbiparkens vildbin. Upp trampade stigar tyder på att platsen nyttjas för gående som genväg mellan pendlarparkeringen och bostadsområdet Älvdansen samt Kunskapsskolan.

Område 4 är det område som har störst andel privatägd grönstruktur. Genom Smidesprodukters fastighet (Romberga 24:4) och den ännu obebyggda fastigheten Romberga 23:17 finns ett norr-sydgående grönt samband av gräs och uppväxta träd som spänner från Mästergatan till Östra Järnvägsgatan. Inom samma kvarter finns det ett väst-östligt grönt samband av obebyggd, bevuxen kvartersmark, som förbinder Åkerbygatan och det kommunala skogsområdet i öster, trots vissa höjdmässiga variationer.



Den obebyggda tomten inom fastighet Romberga 23:14.

Kommunens bilder
Lisa Björk Örde



Träden med mistel inom fastigheten Romberga 23:17 (vy från Mästergatan). Grönskan utgör en del av ett obebyggt grönt samband som fortsätter vidare in på fastighet Romberga 24:4 och sträcker sig hela vägen till Östra Järnvägsgatan.

De gröna sambanden är till stora delar inhägnade och otillgängliga för obehöriga personer, men troligen viktiga gröna samband för växt- och djurlivet. Inom den obebyggda fastigheten Romberga 23:17 finns flera uppväxta träd med etableringar av fridlyst mistel (se bild på förra sidan). Till skillnad från övriga områden/kvarter har de befintliga fastigheterna inom område 4 till stora delar även grönskande förgårdsmark som bidrar till en grönare gatubild, även om grönskans rekreativa värden och skötsel är av varierande kvalitet.

Äldre träd kring röda magasinet

Vid det röda magasinet i väster (se 3 i kartan på sidan 27), finns en grupp stora lindar. Lindarna är mycket gamla, och växer delvis på rad – något som vittnar om att de kanske en gång har kantat en väg eller en infart. Träden och magasinsbyggnaden utgör tillsammans en unik och vacker miljö som vittnar om platsens historia.

Omgivande gröna strukturer

Åsmiljön öster om Älvdansen utgör en värdefull spridningskorridor och har höga naturvärden. Här går Upplandsleden och områdets enda lekplats, lokaliserad i den östra delen av Älvdansen, ligger vid åsens fot.

Norr om Älvdansen bostadsbebyggelse finns ett grönområde som nyttjas redan idag som ett rekreationsområde och tack vare den planerade kommande utformningen med fördröjningsdammar och nya gång- och cykelvägar kommer området kunna utgöra ett rekreationsområde för hela stadsdelen.

*Kommunens bild
Isabell Eklund*



Området är också viktig ur ekologisk synvinkel då den har möjlighet att binda samman natur och grönområden i Myran med sin omgivning i norr och öster. Söder om järnvägen tornar Kyrkåsen upp sig, ett viktigt rekreationsområde med höga biologiska värden.

Vatten

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

Skvalbäcken har sin början norr om E18 och avvattnas i två delavrinningsområden, ett väster om och ett öster om Enköpingsåsen. Det totala avrinningsområdet är totalt ca 1800 hektar stort. Den västra delen börjar i jordbruksmark norr om kommunens hästsportanläggning Åkerby, passerar sedan verksamhetsområdet Myran och rinner igenom Stationsstaden i dess östra del. Vattnet leds vidare i kulvert under banvallen och ner till den lägre liggande stadsdelen Korsängen där vattnet sammanflödar med den östra grenen av avrinningsområdet och går i dagen direkt uppströms Korsängens vattenpark. Vattnet rinner vidare ca 400 m i ett öppet dike innan det mynnar ut i Enköpingsån.

Vattnet som rinner i Skvalbäcken är en blandning av bakgrundsvatten från skogs- och jordbruksmarker. Söder om E18 tillförs ofördröjt/orenat dagvatten till Skvalbäcken från Norra Myran, Mellersta Myran och från Stationsstaden. Här finns därför ett inbyggt behov av att rena/fördröja vatten. Detta kan delvis lösas genom att i det lågt liggande området norr om Älvdansen anlägga vattenfördröjande åtgärder. Ett utkast till hur en sådan fördröjning skulle kunna se ut finns idag framtagen.

Utöver dessa storskaliga åtgärder norr om Älvdansen behöver övriga hårdgjorda områden arbeta med dagvattenutredningar och lokal fördröjning/rening av vatten. Skvalbäckens öppna diken och dagvattendammar har stora potential att utöver sina fördröjande och avledande funktioner fungera som rekreativa inslag i framtidens Myranområdet.

*Kommunens bild
Isabell Eklund*



Skvalbäcken på sin väg genom Stationsstaden.



Tekniska förutsättningar

De tekniska förutsättningarna som behöver kartläggas och optimeras i omvandlingen av en stadsdel som Stationsstaden handlar om det som finns både under och ovan mark. Markföroreningar är en viktig fråga i ett gammalt verksamhetsområde som detta, för Stationsstaden är det extra viktigt då det finns föroreningar från en kemtvättsverksamhet. I och med att området redan är bebyggt så finns vatten och avlopp på plats men dimensioneringen är viktig i takt med att stadsdelen omvandlas och växer. Klimatanpassning och riskkällor är viktiga förutsättningar som kan påverka utvecklingen ovan mark.

Förorenad mark

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

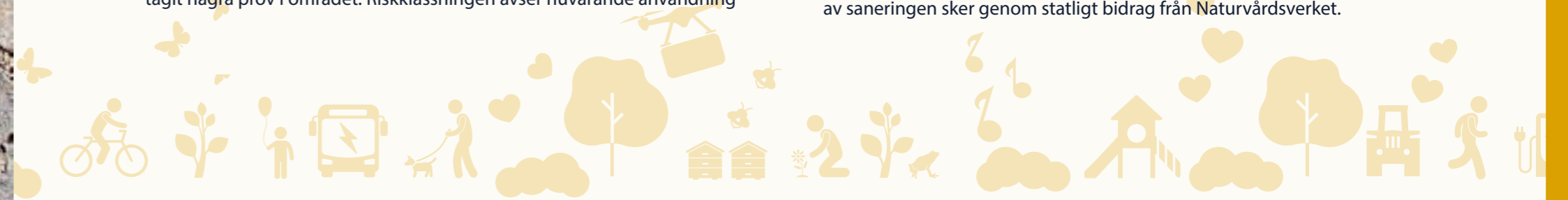
Riskklassade områden

I planområdet har fyra fastigheter inventerats närmare och dessutom fått en riskklassning. I riskklassningen görs en översiktlig bedömning av de risker för människors hälsa och miljön som det förorenade området kan innebära idag och i framtiden. Underlaget för en riskklassning utgörs oftast av arkivmaterial, intervjuer och platsbesök. I många fall har man inte tagit några prov i området. Riskklassningen avser nuvarande användning

av området. Ändras detta t.ex. från industriområde till bostadsområde så höjs ofta riskklassningen. Då området har varit ett industriområde sedan många årtionden tillbaka så kan man utgå ifrån att marken och eventuellt grundvattnet har blivit förorenade. För att se om detta verkligen är fallet behövs det mark- och grundvattenundersökningar, vars resultat kan ändra riskklassningen.

Det finns en fastighet i området som sticker ut och det är Romberga 25:1 som är klassad som Klass 1 med mycket stor risk. Det beror på att Enköpingstvädden var verksam på platsen mellan 1962 och 2007. Under den tiden orsakade verksamheten omfattande markförorening, som i huvudsak består av tvättkemikalien tetrakloretylen (PCE). Föroreningen har också via grundvattnet spridits bland annat till den kommunala vattentäkten vid Munksundet.

Eftersom tvätten har gått i konkurs har kommunen tagit på sig uppgiften att se till att den förorenade marken vid Enköpingstvädden saneras. Finansiering av saneringen sker genom statligt bidrag från Naturvårdsverket.



Enköpings kommun har under de senaste åren utfört utredningar och undersökningar för att bedöma omfattningen av markföroreningarna. Under 2022 inleddes saneringsarbetet som beräknas vara färdigt under 2024. Efter genomförd sanering kommer provtagningar fortsätta under de kommande fem åren för att säkerställa att de genomförda åtgärderna ger den tänkta effekten.

Utöver kemtvättstomten så är två fastigheter klassade som Klass 2 – stor risk: Romberga 22:1 (också här användes halogenerade lösningsmedel. Man bör undersöka detta noggrant då nedbrytningsprodukten av dessa medel - vinylklorid – är gasformiga och kan tränga in i hus) och del av Romberga 23:14 som tidigare använts som deponi. Utan en mark- och vattenundersökning kan man inte säga om det är lämpligt att bygga på den. En fastighet i området är klassad som Klass 3 – måttlig risk: Romberga 25:4.

Luftföroreningar

Av Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) framgår att miljökvalitetsnormer gäller för utomhusluften med undantag av arbetsplatser samt väg- och tunnelbanetunnlar. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och naturmiljön. Normerna är juridiskt bindande föreskrifter som har baserats på EU:s regelverk om gränsvärden och vägledande värden. För närvarande finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar (PM10 och PM2.5), bensen, kolmonoxid, svaveldioxid, ozon, bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly.

Ozon finns naturligt i luften, men marknära ozon är också en luftförorening som bildas av kväveoxider och flyktiga organiska ämnen, främst vid inverkan av starkt solljus under sommarhalvåret. Vid högtryckstillfällena då kraftigt förorenad luft från centrala Europa förs in över Sverige kan det medföra tydligt förhöjda halter. Till skillnad från många andra luftföroreningar

finns det ingen tydlig geografisk gradient för årsmedelbelastningen av ozon. Halterna är dock generellt högre i kustnära områden och på högt belägna platser, varvid vi kan anta att halterna är låga inom Stationsstadens avgränsning.

Östra Sveriges Luftvårdsförbund genomförde 2020 en kartläggning av luftföroreningshalten av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) i Stockholms- och Uppsala län. Luftföroreningshalterna har beräknats med spridningsmodeller och jämförts med miljökvalitetsnormen för utomhusluft och det nationella miljökvalitetsmålet Frisk Luft. Av kartläggningen framgår att samtliga värden av PM10 och kvävedioxid ligger under gränsvärden inom Stationsstadens planprogramsområde. Under vissa tidpunkter kan något högre nivåer förekomma på Bangårdsgatan, vid busstorget, men det överskrider in miljösmål eller miljökvalitetsnormer.

Vatten och avlopp

Vattenskyddsområde

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

”Täktverksamhet eller markarbeten får inte ske djupare än till 1 meter över högsta grundvattenyta. Den som vill utföra en sådan åtgärd skall visa läget av denna vattenyta. Den som bedriver täkt är skyldig att i förekommande fall följa de anvisningar som Länsstyrelsen meddelar beträffande bestämmande av högsta grundvattenyta samt i övrigt vidtagna de åtgärder Länsstyrelsen kan föreskriva till skydd för grundvattnet.

Fyllnads- eller avjämningsmassrom som kan försämra grundvattenkvaliteten eller försvåra den naturliga grundvattenbildningen får inte läggas inom området.



Karta 7. Mifo-objekt och vattenskyddsområde.

Täktverksamhet eller markarbeten får inte medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån.”

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

Det befintliga vattenskyddsområdet med föreskrifter har en del år på nacken och behöver uppdateras för att anpassas till nyare lagstiftning och vägledning. I den nya vägledningen trycks hårdare på behov av riskbedömningar och anpassning av föreskrifter utifrån risksituation. I och med att Stationsstaden anläggs inom ett förorenat område så kan det bli aktuellt med hårdare föreskrifter än dagens. I dagens föreskrifter finns till exempelvis inga begränsningar gällande infiltration av dagvatten vilket skulle kunna bli aktuellt i nya föreskrifter. Det kan därför vara lämpligt att ha med denna risk vid framtagande av dagvattenutredningar.

Kapacitet vatten och avlopp

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

Risker

I planområdet finns ett antal riskfaktorer som beror på områdets utformning eller funktioner.

Översvämning och skyfall

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

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

Skred

Enligt Svensk geologisk undersöknings (SGU) modellering av skredrisker så har delar av planprogramsområdet ”förutsättningar för skred i finkornig jordart”. Områdena på Kabetippen och slänten längs med gång och cykelvägen vid Skvalbäcken är därmed identifierade som aktsamhetsområden. Detta behöver tas i beaktande i kommande planering och projektering.

Höga temperaturer

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



Karta 8. Modellering av risk för skred.

Buller

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

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

Regeringen har beslutat om en förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader, SFS 2015:216 som utfärdades 9:e april 2015. En ändring av förordningen (2017:359) som trädde i kraft 2017-07-01 har sedan införts. Förordningen innehåller riktvärden för trafikbuller vid bostadsbyggnader och ska tillämpas både vid bedömningar enligt plan- och bygglagen samt enligt miljöbalken.

Då planområdet idag i stort sett endast innehåller verksamheter så finns ingen anledning att göra en bullerutredning på nuläget. Istället har planförslaget analyserats och buller beräknats utifrån gällande riktvärden, läs mer under avsnitt planprogrammets avsnitt om Hänsyn och anpassningar eller i bilaga 4 Trafikbullerutredning.



Barnens nuläge

FN:s konvention om barnets rättigheter har som mål att ge barn, oavsett bakgrund, rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Barnkonventionen klargör vilka rättigheter alla barn i hela världen har. I beslut och åtgärder som rör barn ska barnets bästa alltid beaktas. Förändringar i den fysiska miljön påverkar direkt och indirekt barnen i ett område. Därför är det viktigt att belysa hur en förändring i stadsmiljön tar hänsyn till barnets bästa.

Stadsbyggandets påverkan på barn

När man ska beskriva och analysera en geografisk plats utifrån barnkonventionens ramar och inriktning kan man göra det på två sätt, ur ett barnperspektiv och ur barnens perspektiv.

Barnperspektivet handlar om att vuxna utifrån olika yrkesroller, kompetenser, forskning, fakta och erfarenhet bedömer hur väl en plats fungerar för barn utifrån det vi vet är viktigt för barns utveckling och välmående.

Barnens perspektiv handlar om att fråga barnen själva om hur de upplever en plats. Barn är man mellan 0-18 år vilket innebär att du behöver anpassa sättet du frågar barn om deras upplevelser. I dessa sammanhang behöver man också vara noga med vilka grupper av barn man pratar med, utöver ålder finns det skillnader i upplevelser utifrån kön, etnicitet, sexuell läggning, funktionsvariationer, socioekonomiska förutsättningar osv. De barn som tillfrågas i en dialog svarar för sig själva och svaren speglar alltså just den gruppens syn, inte barn generellt.

Val av metod

För att få en bra beskrivning av en plats är båda perspektiven viktiga och stärker varandra. Detta har vi arbetat med i framtagandet av detta planprogram. För att beskriva barnperspektivet använder vi oss av Göteborgs stads framtagna metod för barnkonsekvensanalyser. Den är framtagen 2016 och fokuserar på fem teman:

Sammanhållen stad – handlar om det sociala samspelet i att mötas. I en sammanhållen stad ser barn och ungdomar från olika sociala grupper varandra i det dagliga livet. De korsar varandras stråk och delar varandras vardagsliv. I den sammanhållna staden blandas funktioner som är viktiga för barn och vägen mellan dom utgörs av sammanhängande, intressanta och trevliga gångstråk.

Samspel, lek och lärande - Människan behöver samspela för att överleva. Barn lär sig samspel i bland annat lek. Barn och unga behöver därför platser för möten och samspel där det inte förutsätts att de kan betala eller att



de alltid behöver vara i vuxens sällskap. Platsens användbarhet, estetiska utformning, trygghet och tillgänglighet är viktiga faktorer för hur platsen kommer användas och uppfattas av barn och unga.

Vardagsliv - Barn tar staden i anspråk steg för steg. Biltrafiken utgör ett stort hinder för barns rörelsefrihet. Barn och unga behöver ha tillgång och tillgänglighet till service och platser för lek och rekreation, även utan vuxens sällskap. Möjlighet att åka kollektivt, gå och cykla till de funktioner som behövs i vardagen är viktig och tillgängligheten handlar om mobilitet och närhet men också om trygghet, orienterbarhet och överblickbarhet. Barn lever stora delar av sitt vardagsliv i förskole- och skolmiljöer, det är viktigt att de miljöerna är medvetet utformade utifrån barns behov.

Identitet - Den tillhörighet man känner till ett område hänger samman med områdets karaktär och hur individen förstår sin omgivning, med känsla av förankring, trygghet, kontinuitet och med möjligheter att få vara medskapande. Det hänger också samman med att bebyggelsemiljön är väl omhändertagen, och att det går att läsa bebyggelsens historia. Olika delar av staden kan ha olika identiteter och de är viktiga att stärka och ta tillvara, men det får inte ske på ett sätt som skapar barriärer mellan olika stadsdelar. Det behövs en gemenskap som inte stänger ute utan ger kraft att lämna plats åt fler.

Hälsa och säkerhet - Barn är mer känsliga för buller och luftföroreningar. De andas in mer luft och har större hudyta i förhållande till sin vikt än vuxna. De är mer känsliga för miljöpåverkan eftersom deras kroppar inte är färdigutvecklade och har tunn och ömtålig hud. De andas och äter mer än vuxna i förhållande till sin vikt, vilket innebär att de utsätts för större påverkan av miljöstörande ämnen. Barn som har tillgång till exempelvis en varierad förskolegård har större förutsättningar att utvecklas psykiskt,

fysiskt och socialt. För att barnens närmiljö ska vara säker har separering från biltrafik och hastighetssäkring av korsningspunkter med bilnätet stor betydelse.

Bedömning av barnperspektivet

Sammanhållen stad

Idag finns ett fåtal boende inom planprogramsområdet. Då det är en marginell invånargrupp så utgår vi ifrån att det inte bor några barn inom Stationsstaden idag.

Däremot rör sig många barn genom området. Målpunkter som resecentrum, kunskapsskolan och danslokal innebär att många barn från olika delar av staden och kommunen passerar platsen. Kunskapsskolan har 620 elever som bor utspritt i staden och kommunen. Dansskolan Street feet har 600 medlemmar (2022) där många av dem är barn och unga. Det är inte bara målpunkter inom området som skapar strömmar av barn och unga. Närliggande bostadsområden i Romberga, Älvdansen och Herrgården är hem för cirka 800 barn.

Lägger man samman de barn som bor i närheten och rör sig genom området på väg till andra delar av staden, de som har målpunkter inom området och de som reser med kollektivtrafik från resecentrum så finns förutsättningar för barn att mötas i området även om ingen bor där i dagsläget.

Då järnvägen är en barriär mellan norra och södra delarna av staden innebär det att barnen i de norra stadsdelarna behöver passera järnvägen i eller i närheten av planområdet. När barn ska ta sig igenom området idag så görs det på och längst relativt odefinierade ytor och stråk. Östra Järnvägsgatan kopplar ihop Romberga med resecentrum och det finns endast smala

trottoarer längs gatan. Stråket får bedömas som inaktivt då det kantas av stängda verksamheter utan större flöden av besökare. Undantaget är fastigheten Romberga 25:4 som inhyser komvux, danslokalen och några mindre företag. Andra fastigheter längs stråket kan i det närmaste upplevas som nedlagda/öde med mörka språng och platser. Bedömningen är att stråket inte har de förutsättningar som krävs i form av naturliga flöden dygnet och veckan runt, tillräckligt breda trottoarer eller överskådlighet i stadsrummet för att upplevas som trygga av barn.

I de östra delarna av området dominerar pendlarparkeringen med sina tre parkeringsytor. Mellan parkeringsytorna finns en gång- och cykelväg i östvästlig riktning samt en ny koppling upp mot Mästergatan. Bedömningen är dock att dessa stråk används i begränsad utsträckning eftersom dessa gång- och cykelvägar inte är kortaste vägen till målpunkterna. Både barn och vuxna rör sig över pendlarparkeringen fritt i olika riktningar. För barn bedöms denna miljö vara svårnavigerad då gång- och cykelstråk som kommer in i området övergår i odefinierade ytor med fokus på parkering. För barn är det svårt att avgöra var man ska röra sig och vilka regler som gäller.

Pendlarparkeringen är dessutom stor och öppen med få markörer att orientera sig kring. Storleken och faktumet att i stort sett hela ytan är hårdgjord skapar en icke-mänsklig skala på platsen, det påverkar barn i ännu större utsträckning än vuxna då de är fysiskt mindre.

Sammanfattningsvis kan sägas att områdets dominerande karaktär med parkering och industri innebär att de blandade funktioner, mötesplatser och samhällsfunktioner för barn som krävs för att ett område ska anses vara sammanhållet saknas.

Samspel och lärande

Det finns få möjligheter till utveckling i den befintliga miljön, den är inte anpassad/utformad för barn utan för verksamheter, industri och trafik. Bedömningen är att barn inte känner sig välkomna eller prioriterade i området idag. Det finns inga platser eller ytor avsatta för barns lek i området. De mer gestaltade miljöerna finns på södra sidan järnvägen vid Resecentrum och de är utformade som väntplatser utifrån ett resandeperspektiv. De kan säkerligen uppfattas som estetiskt tilltalande av barn men inte lekfulla eller lekvänliga. Förbiparken erbjuder ett pedagogiskt inslag men är inte så tillgänglig eller använd.

Ungdomar har hittat en plats för möten på pendlarparkeringen med fokus på den starkt växande EPA-kulturen. Just utifrån den målgruppens önskemål är platsen bra då den är öppen och inte så tätbefolkad. Däremot är det troligt att ungdomarnas möten uppfattas som otrygga och störande för mindre barn.

Den plats som bedöms bäst för möten över generationsgränser är resecentrum. Kollektiva resor är för alla och de barn som reser på egen hand eller med föräldrar möter människor från olika delar av kommunen och regionen vid resecentrum samt på tåg och bussar. Det ger ändå möjlighet till visst samspel och lärande.

För de barn som går i dansskolan i området finns också möjlighet till möten med barn från andra stadsdelar och aktiviteten i sig skapar samspel och lärande.

Vardagsliv

Även ur detta perspektiv är resecentrum en bra tillgång i området och för barn. Utbudet av kollektivtrafik och möjlighet att byta färdmedel vid resecentrum möjliggör för de barn som är tillräckligt stora att resa på egen hand. En tydlig skyltning av resecentrums olika hållplatser är en viktig förutsättning.

Då det finns en grundskola i området så kommer många barn med kollektivtrafik till resecentrum varje dag. Runt stationen bedöms miljön vara tilltalande, trygg och tydlig. Men kopplingen under järnvägen via tunneln och vidare över pendlarparkeringen bedöms, som tidigare beskrivet, inte vara en bra miljö för barn att röra sig i. I själva tunneln sker rörelser i olika riktningar och med hastigheter då flöden med till exempel cykeltrafik korsar gångtrafikanter vid trappan och hissen. Det är just otydligheten i stråk och öde/stängda verksamheter och ytor som kan skapa en otrygghet för barnen på vägen mellan resecentrum och skolan. Dagens situation ger inte barn en säker skolväg.

En förutsättning som generellt ökar tryggheten man upplever när man rör sig mellan vardagens målpunkter är förekomsten av andra människor. Södra Myran är som mest befolkat runt resecentrum, på vardagar och i pendlingstider. Övriga tider rör sig få människor genom området vilket inte bedöms skapa tillräckliga förutsättningar för barn att känna sig trygga i området. En konsekvens av detta är att barn istörre utsträckning blir skjutsade till skola och aktiviteter. Något man kan se exempel på vid dessa målpunkter vid vissa tider.



Exempel på otydligt stråk där gång- och cykelvägen kommer ut ur tunneln och den högra förgreningen leder rakt ut på pendlarparkeringen. Detta är skolväg för de barn som kommer med kollektivtrafik till resecentrum och går till Kunskapsskolan.

Kommunens bild
Isabell Eklund

Identitet

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

Det finns en intressant kulturhistorisk miljö i och runt det röda magasinet men i sitt nuvarande sammanhang är risken att den göms i en bebyggelsestruktur som upplevs privat/stängd. Magasinet som byggnad vittnar om en svunnen historia men det blir svårläst för barn och unga när den är en av flera byggnader och ligger i en miljö som man inte besöker.

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

Hälsa och säkerhet

Trafik är konstaterat en risk för barn och ungas hälsa och säkerhet. Det saknas sammanhängande gång och cykelstråk genom området idag. Sedan Kunskapsskolan etablerade sig på ny plats i området så har trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförts på Mästergatan. Hastighetssänkning och vägkuddar gör att barn kan passera gatan på relativt säkert vis men det är helt avhängt att trafikreglerna efterföljs och att bilförare anpassar sin körning. En annan viktig passage är tunneln under järnvägen. Den är trafikhälsigt säker men får ändå bedömas ha brister när

det kommer till den upplevda tryggheten. I området i övrigt finns ett antal korsningspunkter med bristfällig utformning och siktlinjer.

Då det inte bor några barn i området bedöms ingen utsättas för buller eller risker från tåg eller biltrafik i sin boendemiljö. Däremot ligger Kunskapsskolan vid Mästergatan men i planläggningen av den verksamheten har lämpligheten i lokaliseringen utretts. Sedan skolan byggdes har även hastigheten sänkts till 30 km/h utanför skolan vilken gör bullernivåerna i skolan och på skolgården än lägre.



Trafiksituationen utanför Kunskapsskolan.

Kommunens bild
Isabell Eklund

Barnens egna upplevelser

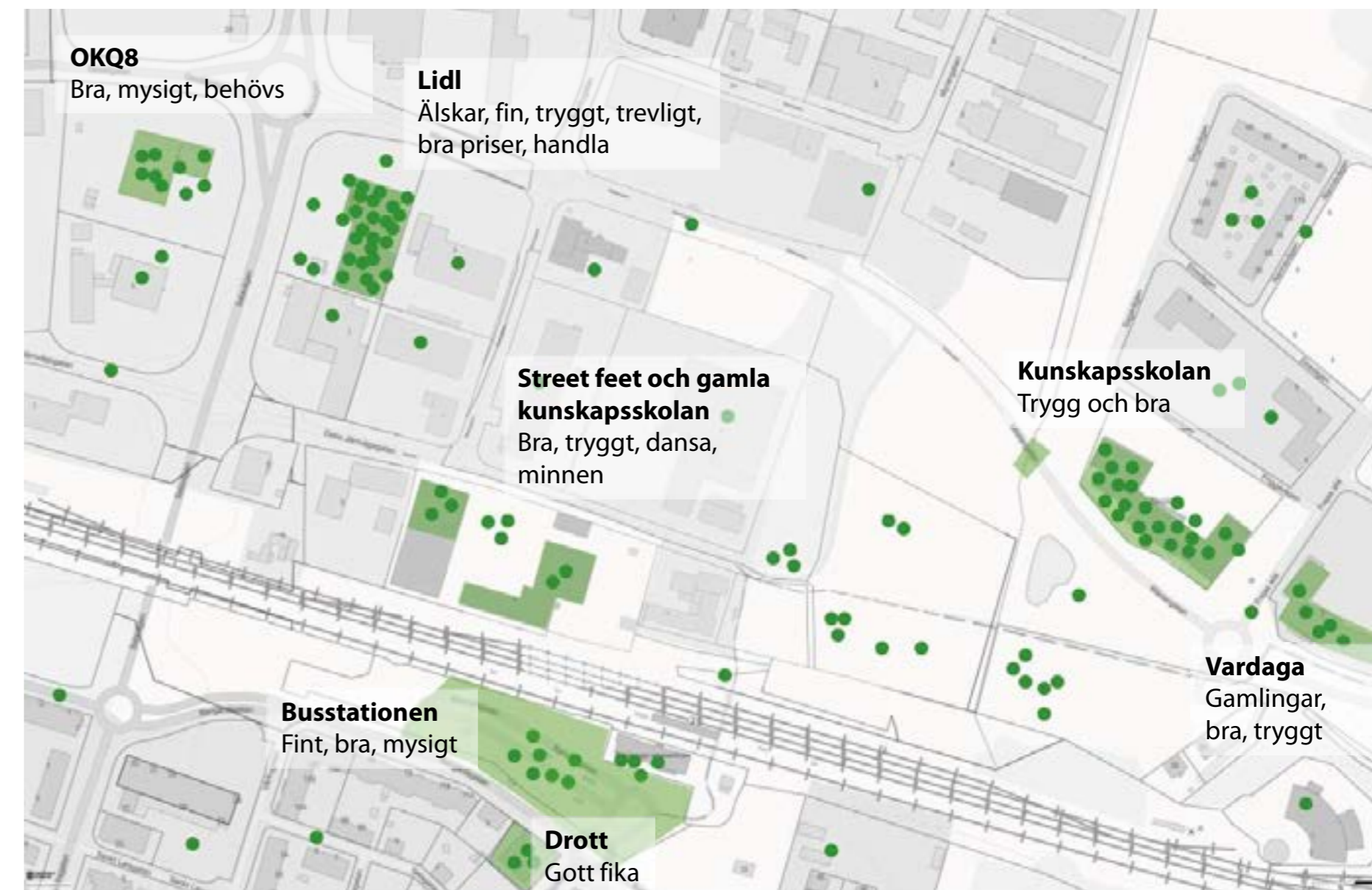
För att fånga in barnens perspektiv så har en dialog med cirka 130 barn i årskurs 7 på Kunskapsskolan genomförts. Eleverna fick, på en karta, markera positiva/trygga/bra platser, otrevliga/otrygga/fula platser samt rita hur de rör sig genom området när de går och cyklar. Genom att få svar på dessa tre delar kan vi få ett kvitto på de analyser och bedömningar vi gjort utifrån Göteborgs modell för barnkonsekvensanalyser (avsnittet ovan).

Både i kartan och i samtalen med barnen blir det tydligt att det finns några favoritplatser i området och att det mycket handlar om serviceutbudet. Skolan själv har regler för vilka årskurselever som får lämna skolgården under rasterna. Så för de som får lämna skolgården är det Lidl, OKQ8, Stationskiosken och Drott som lockar. Just Lidl sticker ut som en mycket positiv plats och då inte bara för utbud och priser utan även för att det upplevs tryggt och trevligt tack vare personalen i butiken.

Andra omtyckta platser är busstationen söder om järnvägen, det tycker barnen är en fin och mysig plats. När det kommer till själva skolan så finns det både positiva minnen förknippade med Kunskapsskolans gamla lokaler och den nybyggda skolan. De elever som går i danskola markera även de lokalerna som positiva.

När det kommer till de mer negativt laddade platserna så pekas ett flertal områden och platser ut. Kopplat till områdets generella karaktär så uppger barnen att industriområdet är ödligt, otryggt, fult och läskigt. Samma upplevelse har man av det "gröna huset/ödehuset" på fastigheten Romberga 24:1. Om det fanns vissa elever med positiva minnen från Kunskapsskolans gamla lokaler så finns det elever med den motsatta upplevelsen också.

*Kommunens bild
Isabell Eklund*



Karta 8. Positiva platser markerade av eleverna på Kunskapsskolan.

Runt resecentrum har barnen mycket att berätta. Pendlarparkeringen har fått många röda markeringar och anledningarna man anger är en rädsla för att bli påkörd, en rädsla för EPA-raggare plus att det är en obehaglig miljö med avgaser och hög ljudnivå. Många barn går över pendlarparkeringen och kommer ner på Mästergatan via en slänt på fastigheten Romberga 23:14. Den passagens är gen men barnen tycker själva att den är lerig och svår att gå och att det är mycket trafik när de kommer ner på Mästergatan. Om busstationen upplevdes som en trevlig och fin miljö så är insidan av stationsbyggnaden och tunneln under järnvägen motsatsen. Generellt är att platserna mörka, otrygga, sunkiga och läskiga.

På samma sätt finns en skillnad vid Lidl. Butiken i sig upplevs positiv och trygg men pizzerian och områden runt den markeras som otrygg.

Slutligen kan konstateras att trafikmiljöerna är en utmaning för barnen. Både Salavägen och Mästergatan har fått ett antal korsningspunkter markerade i kartan och anledningarna uppges vara att det är mycket trafik och är en otrygg miljö. Skolan i sig har fått en del röda markeringar och framförallt är det skolgården som sticker ut. Den uppges vara trång/smutsig/instängd.

Slutligen har barnen markerat vilka vägar de tar till fots och med cykel. I kartan redovisas högfrekventa stråk med mörkare rosa färg och bredare stråk. De starkaste målpunkterna som stråken binder samman är Kunskapsskolan, busstationen, Street feet och Lidl.

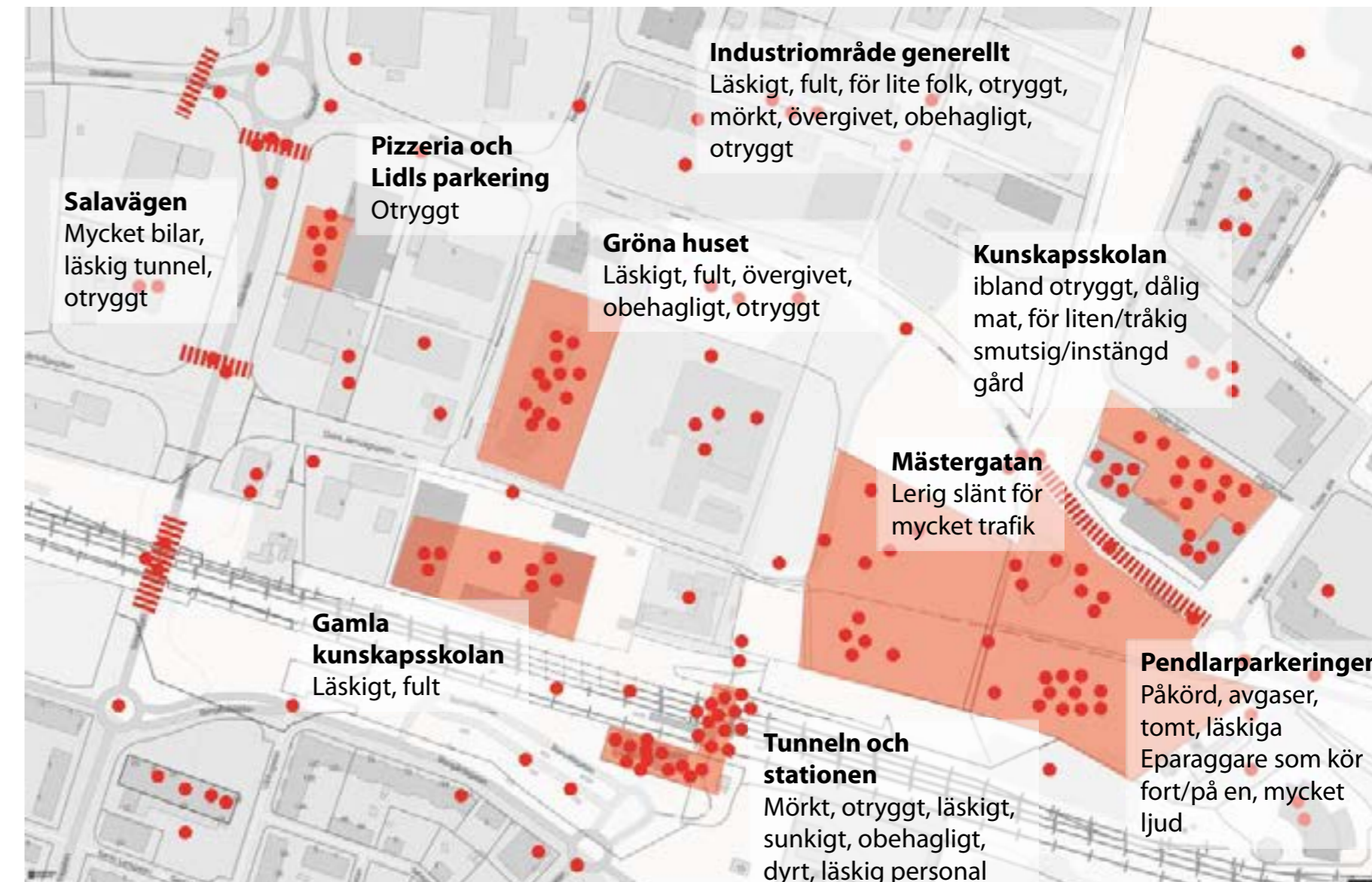
De allra största flödena av barn till fots och på cykel kommer öster- eller väster ifrån via cykelvägen längs Mästergatan samt via Drottninggatan eller busstationen. För de barnen som kommer söderifrån/från busstationen blir det tydligt att man tar olika vägar över pendlarparkeringen. Vissa barn uppgav i dialogen att de endast får gå vissa vägar för sina föräldrar, men att man ändå tar den kortaste vägen och därmed inte använder gång- och

cykelvägarna. I kartan med stråk blir platsen med "den leriga slänten" tydlig. Där väljer många barn att passera ner på Mästergatan.

Slutsatsen från dialogen med eleverna i årskurs 7 på Kunskapsskolan är att projektets bedömning utifrån perspektiven sammanhållen stad, samspel och lärande, vardagsliv, identitet och hälsa och säkerhet stämmer väl överens med den här barngruppens bild och upplevelser av området. Det som dialogen med barnen dessutom belyser lite extra är hur viktiga människorna i ett område är. Det handlar inte bara om byggnadsstruktur, stråk och platser, det är minst lika viktigt hur platserna befolkas. De områden som både markerats som positiva och negativa har en tydlig social dimension.



Kommunens bild
Isabell Eklund



Karta 9. Negativa platser markerade av eleverna på Kunskapsskolan.



Karta 10. Barnens gång- och cykelstråk samt viktigaste målpunkter.



ENKÖPINGS
KOMMUN