

An aerial photograph of a town, likely Myran, showing a mix of residential buildings, commercial structures, and green spaces. A prominent pink circle is overlaid on the upper left portion of the image, containing white text. The background shows a wide landscape with fields and distant hills under a clear sky.

Antagen av  
kommunstyrelsen  
2016-04-26

# Utvecklingsprogram för Myran

Enköpings kommun 2016

**UTGIVARE**

Enköpings kommun

Kungsgatan 42, 745 80 Enköping

Tfn: 0171-62 50 00

Fax: 0171-392 68

E-post: [information@enkoping.se](mailto:information@enkoping.se)

Webbplats: [www.enkoping.se](http://www.enkoping.se)

**UTVECKLINGSPROGRAM FÖR MYRAN**

Enköpings kommun 2016

**FOTO**

Enköpings kommuns bildarkiv, på respektive förvaltning,  
om inget annat anges. Omslag: Enköpings kommun.

# Sammanfattning

Kommunstyrelsens plan-, mark- och exploateringsutskott gav i mars 2015 samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att genomföra en översyn och ta fram ett utvecklingsprogram för Myranområdet. Arbetet har nu pågått i ett års tid och kommunen har tillsammans med företagare och fastighetsägare i Myranområdet analyserat nuläge och målat upp riktlinjer inför framtiden.

Bakgrunden till uppdraget var bland annat att kommunen under 2014 förvärvade ett 13 ha stort område i den norra delen av Myran och att man i och med detta ville skaffa sig en övergripande och långsiktig idé om vad marken ska användas till. Detta program kommer ligga till grund för en ny detaljplan för bland annat det nyförvärvade området. Analyserna som genomfört har också resulterat i förslag att detaljplanelägga koloniområdet vid Romgatan samt marken bakom ICA maxi.

Under arbetets gång har trafiksituationen tydligt växt fram som den största bristen för området idag och för framtida utveckling. Därför föreslås en mer detaljerad trafikutredning genomföras under 2016. Det kan även resultera i fysiska ombyggnationer av infrastrukturen under de följande åren.

En aspekt som getts utrymme både i programmet och diskussionerna är Myrans stationsnära läge och vad det kan innebära inte bara ur ett lokalt utan även regionalt och nationellt/internationellt perspektiv. I programmet finns det mest stationsnära läget beskriver i karta och text tillsammans med beskrivningar av områdets resterande 5 delar.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning  
Innehållsförteckning

<b>1. BAKGRUND</b>	<b>4</b>	<b>3. ANALYS AV OMRÅDET</b>	<b>18</b>
Syfte	4	Aktörernas egen beskrivning av Myran	18
Avgränsning	4	<b>4. FRAMTIDA UTVECKLING</b>	<b>21</b>
Arbetsprocess	5	Framtidens trafikinfrastruktur	21
Relaterade dokument	6	Framtida utvecklingsområden	25
<b>2. NULÄGE</b>	<b>8</b>	Åtgärdslista	27
Enköping växer	8		
Pendling och stationsnära lägen	8		
Myrans historiska framväxt och sammansättning	10		
Trafikinфраstruktur	12		
Näringslivsanalys	15		



# 1. Bakgrund

I mars 2015 fattade kommunstyrelsens plan, mark- och exploateringsutskott (PLEX) beslut om att genomföra en översyn och ta fram ett utvecklingsprogram för Myranområdet. Utvecklingsprogrammet ska ge en bild av hur området kan komma att se ut i framtiden, peka på vilka verksamheter och kluster av företag som kan bidra positivt till områdets utveckling samt ta fram en stadsbyggnadsidé där viktiga stråk och platser identifieras. Programmet ska ha en tydlig koppling till kommunens strategi för näringslivet och dess behov idag och i framtiden.

Bakgrunden till att en översyn initieras är:

- att kommunen förvärvat cirka 13 hektar mark från Skanska
- att omfattande bostadsbebyggelse planeras vid Kyrkoherdens fiskevatten
- att trafiksituationen är bristfällig inom delar av området
- att kopplingen till stationsområdet behöver stärkas

## SYFTE

Utvecklingsprogrammets syften är:

- att gynna Enköpings utveckling i stort och ta tillvara kommunens och Myranområdets läge.
- att få en övergripande bild av områdets framtida användning och ett sammanhang för företagen att verka inom.
- att underlätta för näringslivet, befintliga och nya företag, att utvecklas och dra fördel av läget genom klusterbildning.
- att, genom att det finns en tanke och riktning för området, korta ner etableringstiden för enskilda framtida ärenden.
- att kunna marknadsföra området mot företag som passar in i strukturen.

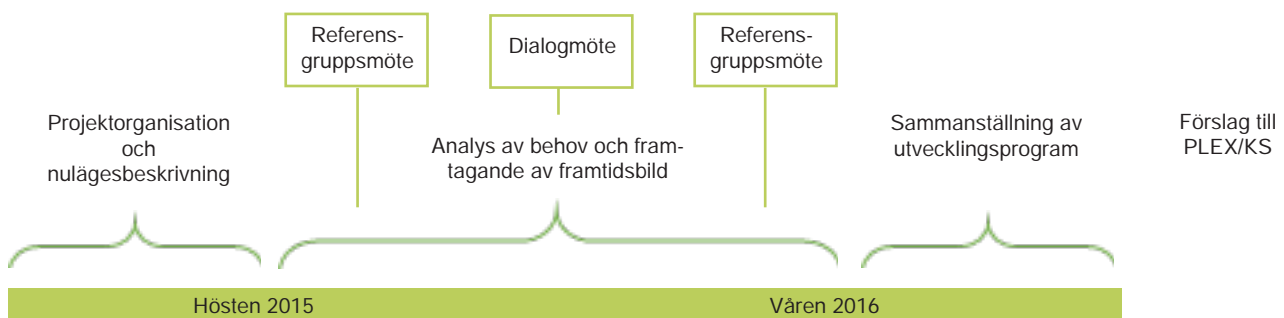
## AVGRÄNSNING

Området som innefattas i utvecklingsprogrammet avgränsas med E18 i norr, järnvägen i söder, det nya planområdet Kyrkoherdens fiskevatten i öster och Romberga bostadsområde i väster.



Utvecklingsprogrammets avgränsning.

## ARBETSPROCESS



### Styrgrupp

Politisk avstämning och förankring sker med PLEX-utskottets presidieberedning. Då inkluderas även kommundirektör.

### Arbetsgrupp

Den interna arbetsgruppen består av representanter från näringsliv, gata samt plan- och exploateringsavdelningen.

## Referensgrupp

Referensgruppen består av representanter från Företagarnas styrelse och företagare från olika branscher som är verksamma i eller på annat sätt är engagerade i områdets utveckling (se även dokumentets baksida). Den externa referensgruppen syftar till att fungera som bollplank i framtagandet av programmet och gruppens perspektiv ska i första hand vara hela områdets utveckling.

## Dialogprocess

Under arbetet har tre workshops om Myrans utvecklingen genomförts. Den första genomfördes med referensgruppen och där fokus låg på nuläget. I oktober genomfördes workshop nummer två i form av ett dialogmöte där fastighetsägare, företagare och politiker fick genomföra en så kallad SWOT-analys över Myranområdet. I januari 2016 genomfördes den sista workshopen med referensgruppen i syfte att ta fram en framtidsbild och ge feedback på förslag till utvecklingsplan. Ett utkast på utvecklingsplan har även stämts av med referensgruppen under en remissrunda. Mycket av resultaten från workshoparna finns att läsa i avsnitt 3.

## RELATERADE DOKUMENT

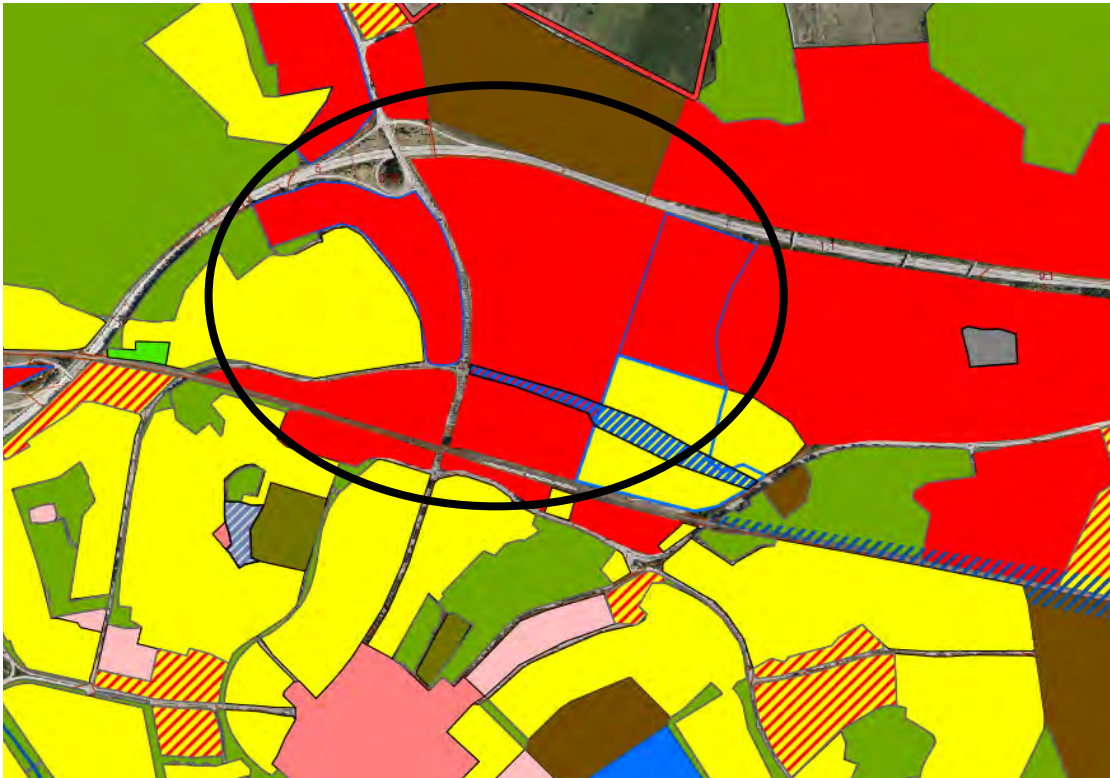
### Fördjupad översiktsplan för Enköpings tätort

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Enköpings tätort, som antogs år 2009, pekar ut nya bostads- och verksamhetsområden i tätorten. FÖP:en visar hur staden ska växa med nya bostadsområden ner mot Mälaren på bägge sidor om Enköpingsån samt i öst-västlig riktning. Bostadsområden föreslås i Haga, Bredsand, Ullunda, Gröngarn och Åkersberg. Verksamhetsområden planeras främst åt öster och nordost. Områdena ligger strategiskt med närhet till E18, riksväg 55 och riksväg 70. En viktig del i utbyggnadsstrategin är förtätning av befintliga bebyggelsemiljöer med bostäder.







I FÖP:en pekas Myranområdet ut som befintligt verksamhetsområde. Till beskrivningen av Myran hör ett antal riktlinjer:

- Området ska på sikt bli ett handels- och kontorsområde.
- Områdets läge nära staden och större vägar och med närhet till järnvägsstationen gör det möjligt för transporter till området till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.
- Omvandlingen av området ställer krav på bättre trafikhöjningar i området. Området kommer att alstra mer trafik och med tanke på trafiksäkerheten måste vägar och korsningar förbättras inom området både för trafikanter, gående och cyklister.
- Mästergatan bör förlängas från Salavägen till Stockholmsvägen.
- Områdets sydligaste del bör kompletteras med nya bostäder.
- På fastigheter med marknadsföringsläge mot E18 och Salavägen, kommer högre krav att ställas på utformningen av bebyggelse och tomtmark mot vägen.
- Området ligger inom yttre skyddszone vattenskyddsområde, vilket hänsyn ska tas till i planering och byggnation av området.

Nya bebyggelseområden i och i anslutning till Myranområdet är Norra Romberga och Östra Myran som pekas ut som nya verksamhetsområden samt Kyrkoherdens fiskevatten som pekas ut som ett nytt bostadsområde. För Norra Romberga, som ligger inom avgränsat område, pekar riktlinjer på att krav kan komma att ställas på utformning av bebyggelse mot E18 samt att en ny rondell ska tillkomma vid Salavägen-Malmagatan. För Östra Myran, som ligger norr om Kyrkoherdens fiskevatten och idag används som övningsområde för militären, pekar riktlinjer på att gröna stråk bör värnas och att hänsyn tas till riksintresse för totalförsvaret. För Kyrkoherdens fiskevatten pekar riktlinjer på att området med dess



Markanvändning i fördjupad översiktsplan för Enköpings stad. Myran inringat.

	Verksamhetsområde		Bostadsbebyggelse		Park och natur
	Nytt verksamhetsområde		Ny bostadsbebyggelse		Riksbantens järnväg

närhet till järnvägsstationen och centrum bör ha en hög exploateringsgrad med lägenheter i flerbostadshus. Vid planering av området ska hänsyn tas till den planerade förlängningen av Mästergatan som ska förbinda Salavägen med Stockholmsvägen.

Sedan FÖP:en antogs 2009 har Mästergatan byggts, pendlarparkeringar tillkommit, rondell Salavägen-Malmagatan förverkligats och Trafikverkets trafikplats Romberga byggts om för bättre flöden i trafiken på och av E18 och riksväg 70. Utöver detta har två detaljplaner möjliggjort byggnationen av ny handel i Norra Romberga längs med Romgatan och nya bostäder på Kyrkoherdens fiskevatten.

#### Detaljplan Norra Romberga

År 2009 antogs detaljplan för Norra Romberga. Planens syfte är att ge förutsättningarna för ett nytt verksamhetsområde med småindustri och handel i norra Romberga. Inom verksamhetsområdet tillåts markanvändningarna sällanköpshandel, bilservice och småindustri av icke störande karaktär. Med tanke på planområdets läge i anslutning till entrén till Enköping är utformningen av området viktig.

#### Detaljplan Kyrkoherden

Detaljplanen antogs 2015 och dess syfte är att möjliggöra uppförandet av ett nytt bostadsområde på mark som tidigare har tjänstgjort som övningsyta åt försvaret. Bostadsområdet beräknas innehålla cirka 700 bostäder i flerbostadshus, ett vårdboende/trygghetsboende samt en förskola. Handel och kontor tillåts i bottenplan.



## 2. Nuläge

### ENKÖPING VÄXER

Enköping ligger mitt i den expansiva Mälardalsregionen. Inflyttningen till regionen är hög och Uppsala är en av landets snabbast växande regioner och en integrerad del av huvudstaden. Tillväxten förväntas fortsätta och kan enligt prognoser leda till att regionen får ytterligare 100 000 invånare till år 2030. Tillgången på bostäder och inflyttning är kommunicerande kärll och varandras förutsättning men trenden under ett antal år är att ett lågt bostadsbyggande skapat en brist på bostäder och blivit ett hinder för regionens utveckling. Även i Enköpings kommun råder bostadsbrist.

Enköping växer och idag bor cirka 42 000 invånare i kommunen. År 2015 flyttade 2 559 personer till kommunen. Majoriteten av inflyttarna är mellan 18 och 40 år. Uppsala och Stockholm har redan idag stora problem med bostadsbrist, hur stor del av detta som kommer spilla över på Enköping är svårt att veta men att det regionala sambandet kommer påverka kommunen är tydligt. Enköping kan spela en viktig roll som bostadsort med goda pendlingsmöjligheter, lägre bostadspriser och småstadskänsla.

### PENDLING OCH STATIONSNÄRA LÄGEN

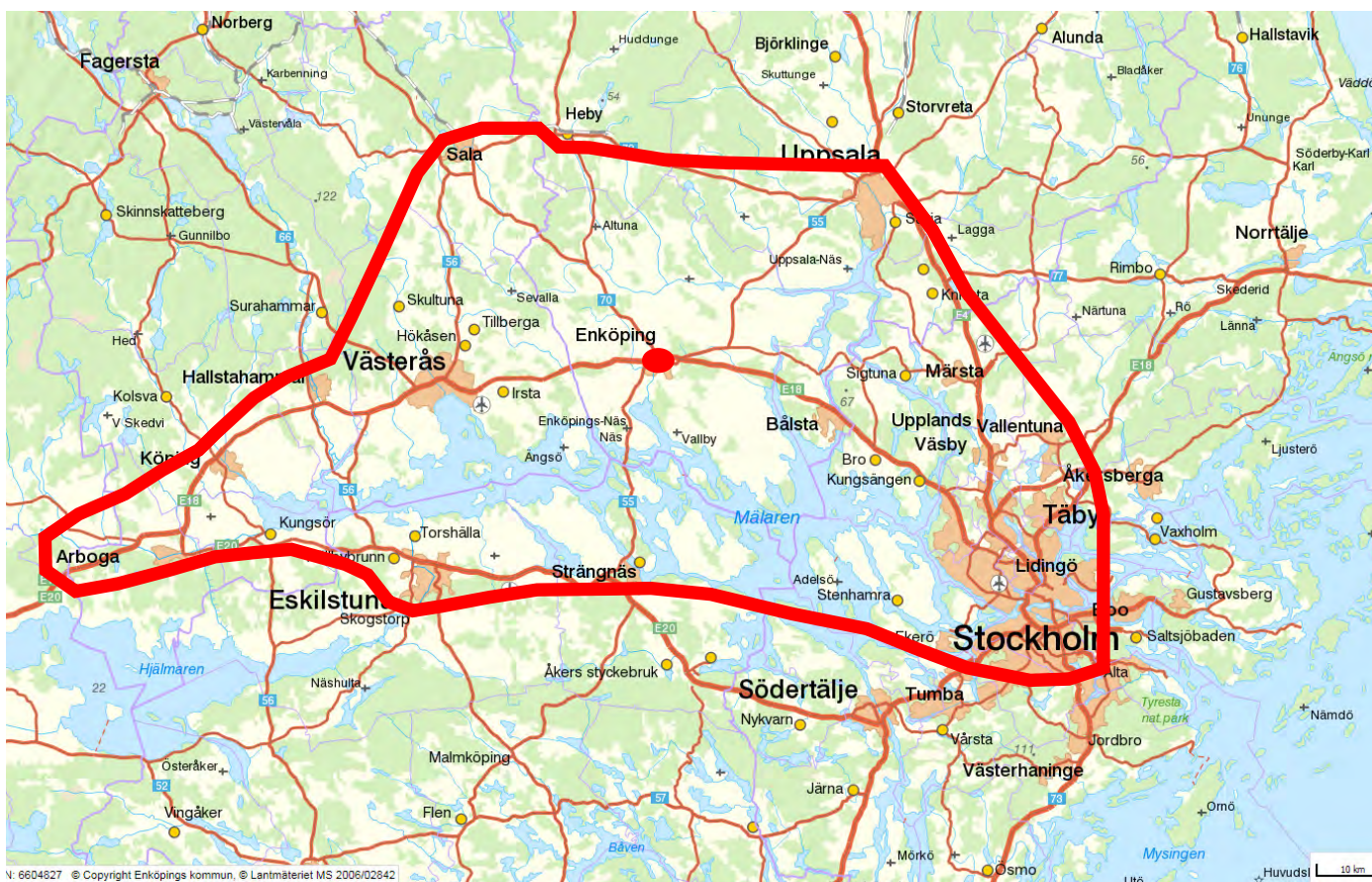
Många pendlar idag till och från en bostad eller en arbetsplats i Enköping. År 2014 pendlade 7 843 personer från Enköpings kommun till en arbetsplats i en annan kommun. Motsvarande inpendling var 4 073 personer. År 1980 var motsvarande siffror cirka 2 900 personer som pendlade ut och cirka 1 100 personer som pendlade in till kommunen.

När det gäller arbetspendling visar studier att den accepterade dagliga pendlingstiden för enkel resa är en timme. Vid restid över en timme minskar antalet pendlare drastiskt. Tack vare ny infrastruktur och förbättrade kommunikationer minskar restiderna i regionen vilket ger en regionförstoring och större arbetsmarknad för Enköpingsborna att verka inom. Den utvecklingen förväntas fortsätta vilket ställer krav på en stark och attraktiv arbetsmarknad med god tillgänglighet inom regionen. I tabell och karta nedan redovisas den region som nås från



Enköping inom en timme beroende på färdmedel. Bil presenteras för tidsjämförelse och i de lägen kollektivtrafik inte tillhandahåller resor under en timme. Strecken i tabellen innebär inte nödvändigtvis att det inte finns kommunikationer mellan orterna utan det kan vara så att byten medför restider över en timme.

	Tåg	Regionbuss	Expressbuss	Bil
Stockholm	40-45 min	-	-	58 min
Bålsta	11 min	27-37 min	-	25 min
Västerås	14 min	45 min	28 min	28 min
Uppsala	-	55 min	50 min	45 min
Strängnäs	-	48 min	-	30 min
Eskilstuna	61 min (via Västerås)	-	-	58 min
Sala	-	-	-	43 min
Köping	35 min	-	-	55 min
Arboga	46 min	-	-	62 min
Arlanda	-	-	60 min	52 min



Karta över arbetsmarknadsregionen. Inringat är de områden som man når från Enköping under timmen.

Tågstationer har historiskt sett varit centrala platser och i många fall själva utgångspunkten för en orts utbyggnad. De har haft ett starkt symbolvärde för det framväxande moderna samhället, där rörlighet successivt blivit en grundläggande samhällsfunktion. I dag reser vi i allt högre utsträckning, både till vardags och på vår fritid. De flesta resorna sker dock med bil. För att överföra transporter från bil till tåg är en effektiv markanvändning i stationsnära områden absolut nödvändig. Det är också en nödvändighet om vi ska kunna förverkliga regionförstoring med kollektiva färdmedel.

Att lokalisera bebyggelsen kring stationen så att förutsättningarna att åka tåg blir som störst kallas stationsnärhetsprincipen. I Köpenhamn och i många andra städer i Europa har man sedan länge arbetat med stationsnärhetsprincipen, som används med framgång i såväl storstäder som i mindre orter.

Stationsnärhetsprincipen innebär att bebyggelsen och knutpunkten ömsesidigt drar nytta av varandra. Närmast stationen bör tyngdpunkten ligga på service, därefter på personalintensiva arbetsplatser och ytterst på bostäder. Det kan dock finnas flera skäl att lokalisera bostäder till det stationsnäraområdet. En blandning av bostäder och verksamheter i anslutning till stationen bidrar till liv, aktivitet och därmed en känsla av trygghet under en större del av dygnet. Ett annat skäl är att en blandning av bostäder och arbetsplatser i det stationsnära området bidrar till en spridning av resor i tid och ett effektivare nyttjande av trafiksystemet.

Enligt stationsnärhetsprincipen bör<sup>1</sup>:

- Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i direkt anslutning till stationen. Detta förstärker knutpunktens roll och gör också att man kan utnyttja denna service på väg till och från stationen.
- Personalintensiva arbetsplatser lokaliseras inom gångavstånd (max cirka 600 m) från stationen. Stationsnära arbetsplatser har störst effekt på färdmedelsval som gynnar hållbara färd sätt och det är också mindre vanligt att man har tillgång till cykel för anslutningen mellan stationen och arbetsplatsen.
- Bostadsbebyggelse lokaliseras inom gång- eller cykelavstånd (max cirka 1–2 km) från stationen. Bebyggelsen ska vara tätast närmast stationen.

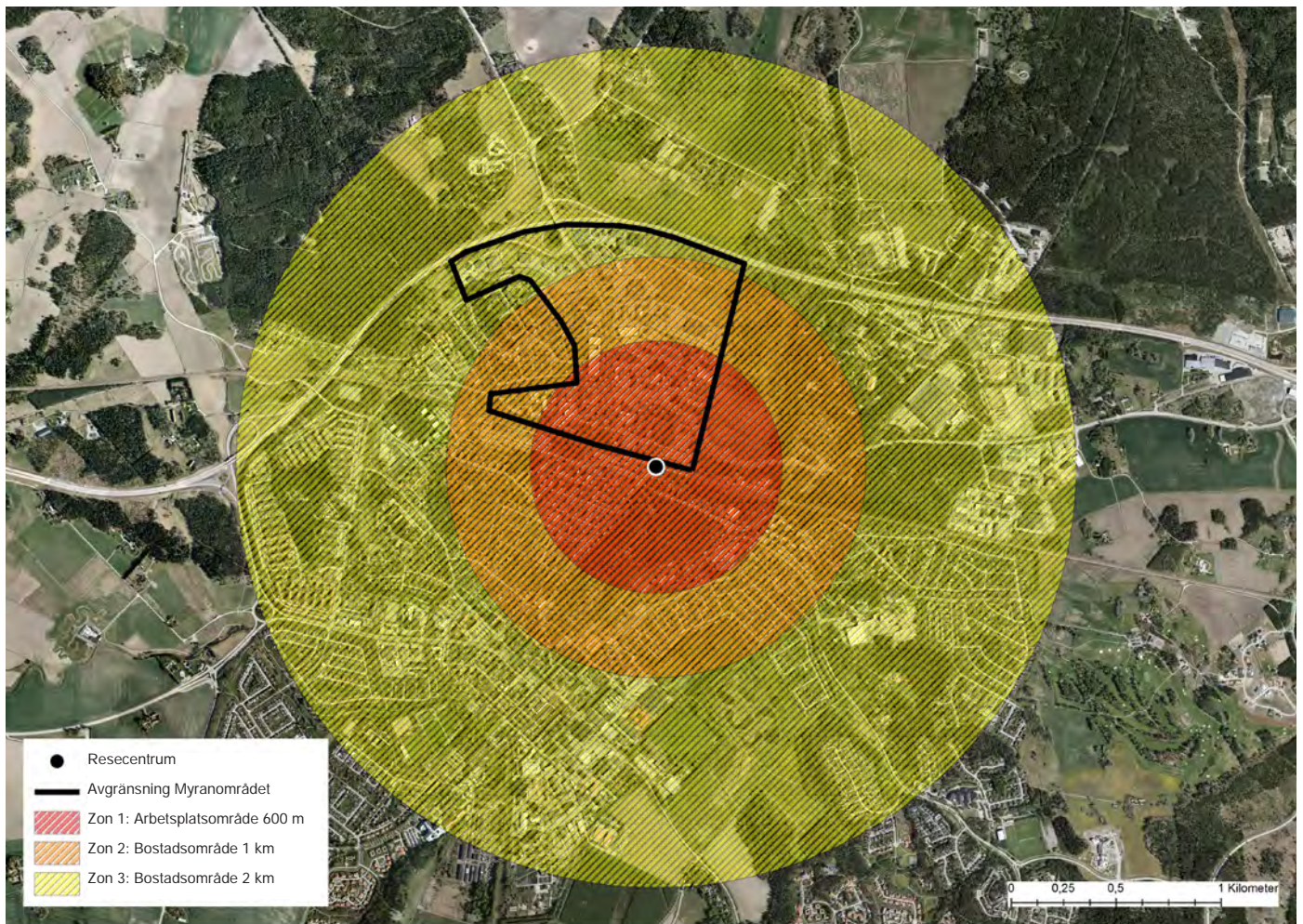
Enligt stationsnärhetsprincipen ligger Myranområdet väldigt bra till geografiskt vilket är en viktig förutsättning att ta vara på i den fortsatta utvecklingen av området.

## MYRANS HISTORISKA FRAMVÄXT OCH SAMMANSÄTTNING

Myranområdet i Enköping har under en lång tid fungerat som en relativt centralt belägen plats för lokala företagsetableringar av olika karaktär. Från början låg tyngdpunkten på tillverkning och lätt industri, men på senare år har det skett en förändring mot betydligt större inslag av främst detaljhandel. Detta har även medfört att tillströmningen av människor till området ökat markant samtidigt som trafiksituationen inte är optimal varken för bilister, cyklister eller gångtrafikanter. Myranområdet är också ansikte utåt för Enköping med en stor mängd fordon som passerar området via E18 eller Salavägen.

För hela Myranområdet finns ett flertal gällande detaljplaner som är framtagna under olika tidsperioder och som tillåter olika typer av verksamheter. Planerna har i många fall tagits fram för att passa en specifik verksamhet. Ett av syftena med en översyn av hela området är att uttrycka en viljeinriktning från kommunen angående vilka typer av verksamheter som bedöms lämpliga inom olika delområden och som därmed kan utgöra stöd vid planbesked och kontakter med fastighetsägare som är intresserade av förändring eller etablering. Kluster av företag med liknande inriktning kan vara positivt både för konsumenter och näringsidkare.

1. [http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Stationsnara\\_rapport\\_webb.pdf](http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Stationsnara_rapport_webb.pdf)



Karta som visar på stationsnärhetsprincipen.

Markägandet i området är splittrat och det finns många olika fastighetsägare med olika förutsättningar och olika intressen. För att någon förändring ska kunna komma till stånd krävs därmed också dialog och samverkan med fastighetsägarna och att tillräckliga incitament finns. Kommunens roll blir i första hand att visa på möjligheterna för fastigheterna och fungera som katalysator för önskad utveckling.

I dagsläget är planeringen av bostadsområdet Kyrkoherdens fiskevatten inne i sitt slutskede. Det innebär att cirka 700-1000 lägenheter snart kommer att byggas intill området. De nya bostäderna innebär ökat underlag till näringarna i området och kan också bidra till att nya näringar kan etableras. Samtidigt som det i nuläget kan vara motiverat med ett visst avstånd till bostadsområdet och verksamhetsområdet finns det anledning att studera hur områdena på sikt ska förhålla sig till varandra samt hur flödena däremellan kan utformas.

Kommunen förvärvade under 2014 ett större område (ca 13 ha) i den norra delen av Myranområdet från Skanska. Skanskas planer på ett handelstorg har inte genomförts och kommunen valde i det läget att ta över ägandet för att kunna påverka och styra utvecklingen. Bedömningen är att nuvarande detaljplan kommer att behöva justeras, dels för att göra den mer flexibel och dels för att justera huvudmannaskapet för gatorna inom fastigheten som idag är enskilda.

I och med områdets historik och successiva förändring saknas idag en tydlig stadsbyggnadsidé och riktiga gaturum, något som skulle underlätta för och göra det mer lockande för besökare att röra sig i området. Nuvarande verksamheter och fastighetsstruktur gör det svårt att genomföra några omedelbara förändringar men en översyn kan peka på särskilt viktiga stråk, förbindelser och platser där extra fokus bör sättas. Kopplingen i nord-sydlig riktning mot järnvägen och stationsområdet och i förlängningen även vidare mot centrum är ett exempel.

## INFRASTRUKTUR

### Biltrafik

Myranområdet har ett strategiskt läge rent infrastrukturmässigt. Inramningen av stora trafikleder, samtliga med relativt höga trafikflöden, bidrar till att området är väl synligt och tillgängligt för biltrafikanter. Då några av trafiklederna dessutom verkar som in och utfarter till staden kommer ett stort antal av besökare till Enköpings stad att passera området.

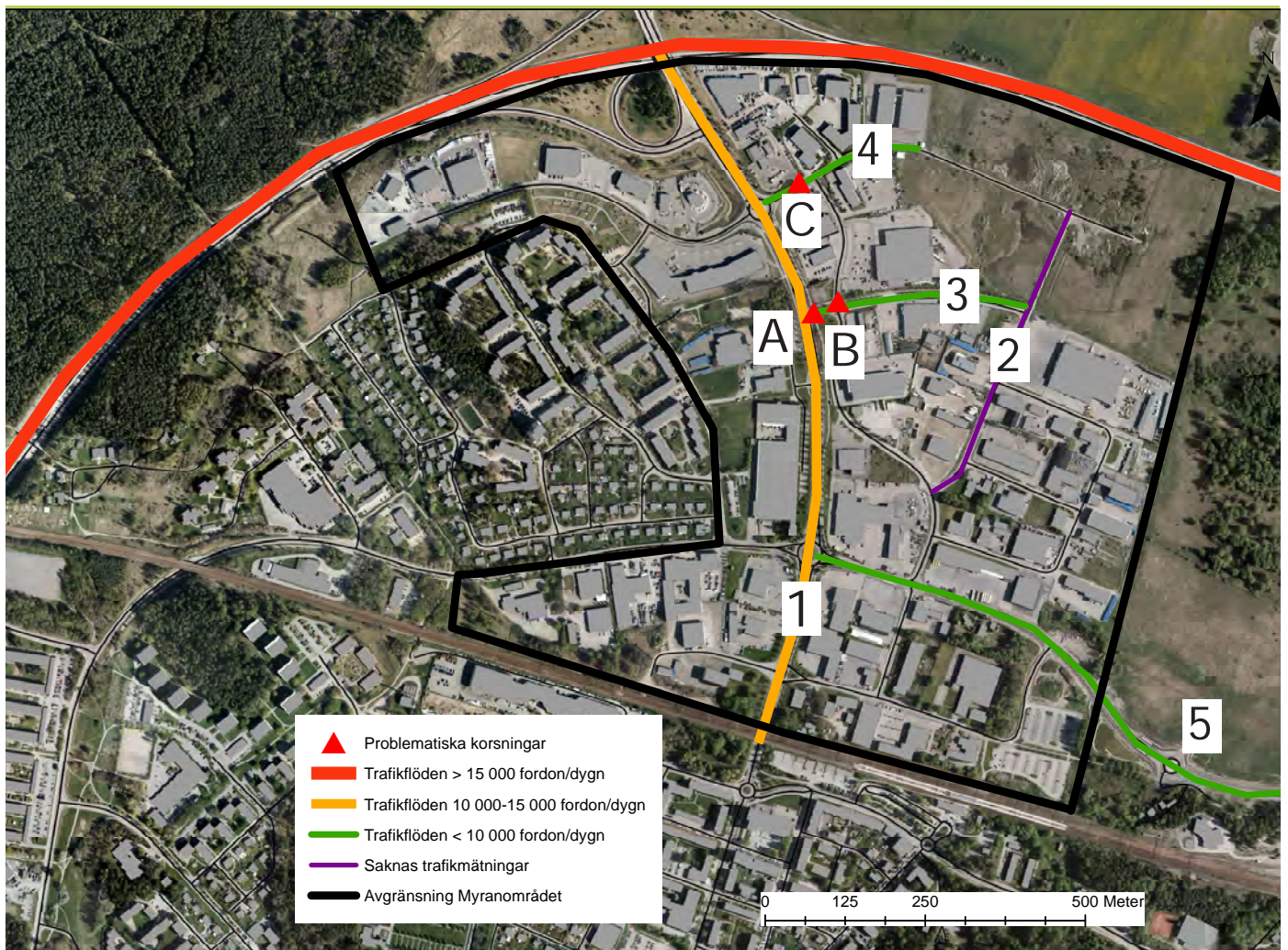
I nuläget finns befintliga flöden av biltrafik in i området från Mästergatan, Fjärdhundragatan, Gesällgatan, Bangårdsgatan och riksväg 70. Samtliga av dessa vägar leder in på Salavägen (1) vilket bidrar till att de största flödena inom området återfinns på Salavägen. Det resulterar i köbildning i rusningstid. 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 från norr. Vägen är tvåfilig och är bitvis mittseparerad med refuger. Vägen trafikeras med cirka 13 000 fordon per vardagsdygn (2006).

Norr om området passerar E18 som går mellan Stockholm och Oslo. Enligt Trafikverkets trafikflödeskarta passerar cirka 21 000-27 000 fordon per dygn sträckan närmast Myranområdet. Riksväg 70 passerar norr om området och in i området, där den omvandlas till Salavägen. Riksväg 70 är en nationell stamväg mellan Enköping och Mora. Under 2015-2016 bygger Trafikverket om trafikplats Romberga som förbinder riksväg 70 med E18 i Enköpings kommun. I projektet ingår även en cirkulationsplats i korsningen mellan väg 70 och väg 558. Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Även riksväg 70 ska byggas om och då till mötesfri landsväg mellan Enköping och Simtuna. Det arbetet beräknas påbörjas under 2016.

Skälbygatan (2) är en lokalgata i områdets östra del. Vägen är kantad av småföretag och en del handel. Gatan är bred och rak vilket ger ett lågt estetiskt intryck med tydlig industrikaraktär. Uppställda lastbilsfordon och avsaknad av separerade gång- och cykelbanor gör gatan otrygg för oskyddade trafikanter. Det saknas uppgifter om trafikmängder, men gatan är inte särskilt hårt belastad. Via Åkerbygatan och Mästergatan utgör vägen den södra infarten från Salavägen. Korsningspunkten med Salavägen är utbyggd med en cirkulationsplats.

Lastbilsgatan (3) är en infartsgata i Myranområdets centrala del. I korsningen Åkerbygatan/Vagnsgatan fördelar sig trafiken till stor del mot ICA maxi och Willys och följaktligen tappar gatan hälften av sin trafik öster om korsningen. Den nämnda korsningen är tidvis högt belastad och närheten till korsningen med Salavägen medför små möjligheter att magasinera köande fordon. Årsdygnstrafiken på Lastbilsgatan är ungefär 5 500 fordon på delen närmast Salavägen (2013).

Malmagatan (4) utgör den norra infarten mot området. Vägen är hårt belastad på sträckan mellan Vagnsgatan och Salavägen på grund av stora trafikströmmar till McDonalds, Statoil



Karta över trafikflöden i och intill Myran.

och Ica Maxi. På sträckan öster om handelsområdet är vägen relativt smal och lågt trafikerad på grund av att större målpunkter saknas. Årsdygnstrafiken på sträckan närmast Salavägen är cirka 5 000 fordon (2006).

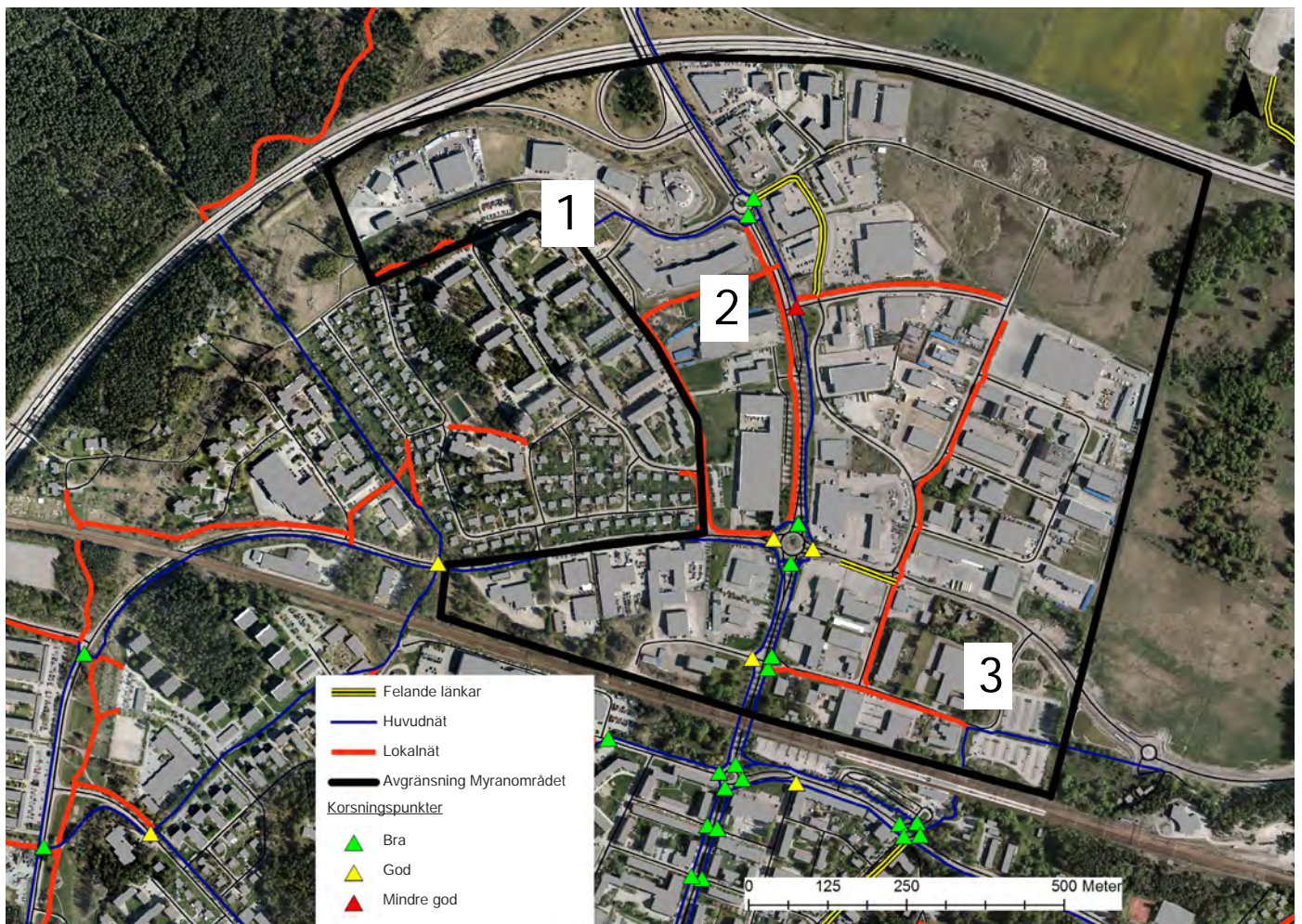
Utbyggnaden av Mästergatan (5) 2013 har inneburit en del avlastning på framför allt Bangårdsgatan och Fjärdhundragatan men även delvis för Salavägen då trafiken kan ledas in "bakvägen" via Åkerbygatan. Årsdygnstrafiken på Mästergatan är cirka 6 500 fordon (2015).

Området innehåller en del problematiska korsningar/utfarter vid Salavägen-Lastbilsgatan (A), Vagnsgatan-Lastbilsgatan (B) samt Malmgatan-Traktorgatan (C). Från Lastbilsgatan är det svårt att komma ut i korsningen på Salavägen, speciellt vid vänstersväng. Det gör att det vid högtrafik skapas köer även i korsningen mellan Åkerbygatan och Vagnsgatan. Studier visar att många trafikanter väljer att köra ut omvägen via Malmagatan från Ica Maxi, även fast de ska mot Enköping.

Inom området är bilen den främsta trafikanten. Tomter, parkeringar och gatemark består av stora odefinierade asfaltytor som "flyter ihop". Som följd av de befintliga verksamheterna med industrikaraktär utgörs en del av trafiken även av tunga lastbilstransporter.

### Oskyddade trafikanter

Även för oskyddade trafikanter ligger Myranområdet strategiskt bra. Med ett avstånd på cirka 1-2 km från Stora torget finns goda möjligheter att ta sig till området utan bil. Väl i området är



Kartan visar befintliga gång- och cykelvägar, felande länkar och korsnings-punkter samt grönytor.

dock infrastrukturen för oskyddade trafikanter betydligt sämre med obefintliga eller otydliga trottoarer samt breda gator som kan vara svåra att passera över till fots.

För oskyddade trafikanter finns befintligt gång- och cykelvägnät längs Mästergatan, Salavägen, Åkerbygatan-Skälbygatan, Gesällgatan och Romgatan (delvis).

Inom området är det låg standard på tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Passagen över Salavägen från bostadsområdet vid Romberga är inte hastighetssäkrad och utgör en trafiksäkerhetsrisk och försämrade framkomlighet för gående och cyklister på grund av den täta trafiken.

Flöden av oskyddade trafikanter består främst av militärer från Romberga mot S1, Rombergabor mot stan och handelsområdet (ICA Maxi och Willys), pendlare från stationen till arbetsplatser i området samt ungdomar runt om i tätorten som rör sig mot Max, Mc Donalds och Chop chop.

Precis som för biltrafiken bedöms korsningarna vid Salavägen-Lastbilsgatan, Vagnsgatan-Lastbilsgatan samt Malmgatan-Traktorgatan vara problematiska för oskyddade trafikanter.

### Kollektivtrafik

Idag trafikeras området av linjerna 201, 204, 211, 225 och 224. Det innebär kollektivtrafik i form av en buss i halvtimmestrafik mellan 05:20-08:20 och 15:50-19:20 samt en buss i timmen 8:30-15:30 och 19:30-22:50. Från Enköping station gör bussen uppehåll vid: Mäster-

gatan, Myrangan, ICA Maxi, Willys, Fagerskogsgatan, Romberga torg, Servicehuset Malin och Romgatan.

Söder om området ligger Mälarbanan som trafikeras dagligen av SJ:s regionaltåg mot Stockholm och mot Västerås/Örebro/Göteborg. På helger trafikeras även Tågkompaniet sträckan Borlänge-Stockholm med uppehåll i Enköping. På vardagar avgår två tåg i timmen under rusningstid i vardera riktningen, i övrigt är det cirka entimmes-trafik mellan 06:30-22:00. På helgerna avgår ett tåg varannan timme i vardera riktning.

## Parkering

Till följd av de typer av verksamheter som finns i området idag finns ett stort behov av parkeringar. Verksamheterna är i hög grad bilberoende och kräver stora parkeringsytor i nära anslutning till dess entréer. I nuläget har i stort sett samtliga fastigheter sin egen parkering, en struktur som ger upphov till en utflytande rumskänsla utan några vidare definierade stads- eller gaturum.

## Grönytor

Liksom tidigare nämnts består området till stor del av asfalterade ytor. De grönytor som ligger inom, eller i anslutning, till området är få. Samtidigt är grönytor viktiga såväl ur ett folkhälso- och rekreationsperspektiv som ur ett miljöperspektiv till exempel när det gäller omhändertagande av dagvatten, buller och avgaser. Inom området är det främst koloniområdet med intilliggande grönyta (1), en park (2) mellan Romberga handelsområde och gamla Aceahuset samt en grönyta (3) norr om järnvägsstationen.

## NÄRINGSGLIVSANALYS

Som tidigare nämnts är markägandet i området splittrat, det finns många olika fastighetsägare med olika förutsättningar och olika intressen. Som en del i arbetet med ett utvecklingsprogram för Myran genomfördes en näringslivsanalys 2015. Analysen utgår ifrån företagets resultat för år 2014 och innefattar cirka 130 registrerade företag, av dessa var cirka 30 inte aktiebolag eller så pass nystartade/nyetablerade att de inte kunde komma med i studien. Totalt har därför cirka 100 företag i området innefattats av studien.

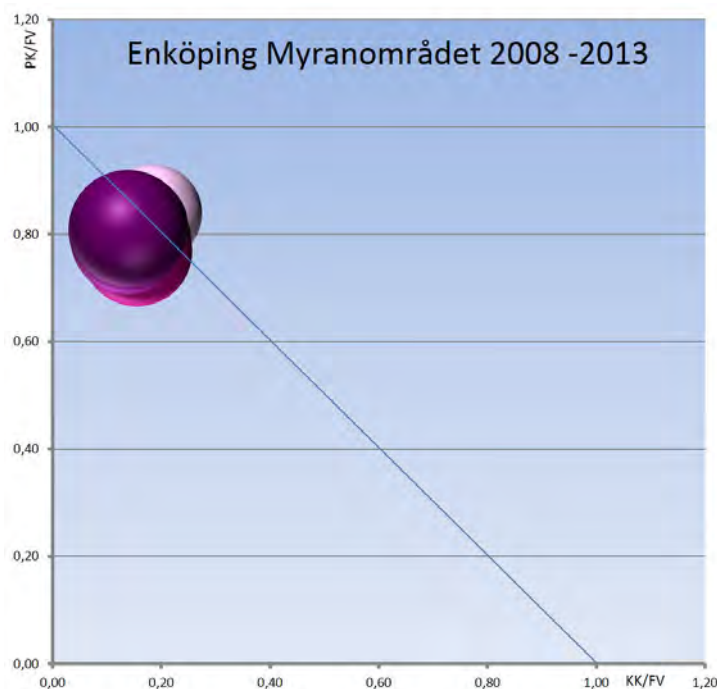
Av näringslivsanalysen kan konstateras att det går bra för företagen i Myranområdet. I analysen studeras företagets tillväxt i förädlingsvärde<sup>2</sup>, antal anställda och antal företag.

Inom samtliga parametrar ligger Myranområdets tillväxt högre än både rikets och resterande kommunens. Samtliga branscher i området går bra, även om det går något sämre för företag inom media och fastighet. Det finns flest företag inom detalj- och partihandel och flest anställda inom bygg, företagstjänster, logistik samt parti- och detaljhandel. Den största ökningen av företag och antal anställda finns inom detalj- och partihandel. Det finns även en ökning av antalet anställda inom logistikföretag. Bygg-, verkstads- och metalvaruindustrin förlorar dock jobbtillfällen.

## Omvärldsbevakning och påverkan från externhandel i annan kommun

Enligt en etableringsanalys som togs fram 2005 inför planläggningen av Rombergas handelsområde konstaterades att sällanköpsvaruhandeln i Enköping var relativt svag. Cirka 44 procent av kommuninvånarnas sällanköpsvarupengar försvinner till handelsområden i omkringliggande kommuner. Detta beror på att stora städer såsom Västerås, Uppsala och Stockholm ligger på nära avstånd. Många Enköpingsbor pendlar till arbetsplatser i andra städer och väljer

2. Förädlingsvärdet visar företagets konkurrenskraft oavsett bransch eller storlek och kan förenklat beskrivas som bruttovinst eller förmågan att förränta det egna kapitalet.



Tillväxt i förädlingsvärde +48 %  
(36% i kommunen, 8% i landet)

Tillväxt i antal anställda +24%  
(11% i kommunen, 5% i landet)

Tillväxt i antal företag +57%  
(38% i kommunen, 31% i landet)

Diagram med alla företag inom Myran ihopklumpat utifrån förädlingsvärde. Ju högre upp och desto närmare linjen desto bättre går det för företagen.

då att handla i anslutning till pendlingen. Flertalet gör även sin sällanköpsvaruinköp utanför Enköping.

Förutom närheten till andra städer konkurrerar Enköpings handel dessutom med ett antal välutbyggda handelsområden. Barkarby handelsplats är en av Stockholmsområdets största marknadsplatser och ligger på cirka 40 minuters avstånd från Enköping. Hälla i Västerås ligger på cirka 20 minuters avstånd och Erikslund i Västerås på cirka 40 minuters avstånd. Till Boländerna i Uppsala tar det cirka 50 minuter. Samtliga områden är väl utbyggda och alla utom Hälla har dessutom IKEA-varuhus, något som för handelsområden är värdefullt.

Att återhämta köpkraft till ett handelsområde i Enköping är alltså möjligt med tanke på det utflöde som sker men svårt med tanke på den hårda konkurrens som finns. Sannolikt kommer ett utvecklat handelsområde inte att kunna ta allt för stora andelar av de möbelinköp som Enköpingborna vill göra och att återfå all köpkraft hos de konsumenter som pendlar till andra städer i samband med arbetet. (Etableringsanalys Enköping, 2005)

### Koppling till centrum

Den framtida inriktningen i Myranområdet är även viktig ur ett inomkommunalt konkurrensspektiv. Naturligt är att handeln i ett halvexternt handelsområde står för sällanköpshandel bestående av skrymmande varor där handlaren är i behov av stora lokaler och låga hyror medan cityhandeln inriktas mer mot lättare varor. Detta bidrar även till att konsumenterna företrädesvis åker bil i samband med köp av skrymmande varor. På så vis undanhåller man på ett bra sätt en allt för hög trafik i stadskärnan.

Om Myranområdets utveckling går mot handel finns det ändå goda möjligheter till att Myran och stadskärnan kommer att komplettera varandra, allt beroende av vilken typ av inriktning





Karta som visar på Enköpings närhet till externa handelscentrum.

handeln i Myranområdet får. Istället bör man se det som att Myranområdet till viss del kan konkurrera med liknande områden i omkringliggande kommuner och inte med stadskärnan.

Detaljhandeln i Sverige har under den senaste tjugoårsperioden genomgått en kraftig tillväxt och strukturomvandling. Ökad konkurrens, mellan marknadsplatser, företag och butiker, samt teknisk omvandling har gynnat konsumenterna genom sänkta priser och ett utökat utbud av varor och tjänster. Såväl antalet företag som antalet butiker har ökat inom detaljhandeln. Detta beror på att antalet företag ökat inom handeln med sällanköpsvaror medan det minskat inom dagligvaruhandeln. Det är framför allt mindre, och från kedjorna fristående, företag som har tvångsvis lagt ned inom dagligvaruhandeln. Butiksstrukturen domineras av små butiker och företag men de finns en långsamt ökande trend mot att butiksstorleken, mätt med antal anställda, ökar. Däremot kan konstateras att stora företag och butiker har en stor och ökande andel av omsättningen. Denna trend har förstärkts betydligt sedan slutet av 1990-talet.

Den traditionella detaljhandeln, och i synnerhet vissa branscher, har sedan sekelskiftet utsatts för en ökad konkurrens från e-handelsföretag, vilka över tid tagit marknadsandelar från den traditionella handeln. Framgången förklaras dels av att företagen mognat, att leveransprocessen gjorts smidigare och att e-handelsföretagen erbjuder varor, tjänster och priser som ej återfinns hos de traditionella aktörerna och dels av att konsumenterna mognat och insett många av fördelarna som e-handeln erbjuder i vissa branscher. E-handeln bedöms på lång sikt ha en fortsatt positiv, om än svagare, tillväxt än tidigare. Detta förklaras av att nya företag och affärsmodeller förväntas uppstå, men också av att flera av de traditionella företagen förväntas växla över från enbart butikshandel till att komplettera denna med e-handel i takt med att de inser fördelarna med att finnas på båda arenorna (HUI, 2010).



## 3. Analys av området

### AKTÖRERNAS EGEN BESKRIVNING AV MYRAN

Under det första mötet med referensgruppen beskrevs Myran som ett område med "idealiskt läge med nära till viktiga kommunikationer, bra lokalservice och restauranger."

På det stora dialogmötet genomfördes en SWOT-analys vilket står för Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (eller på svenska - Styrkor, Svagheter, Möjligheter och Risker/hot). Det är en analysmetod för att beskriva såväl nuläget som framtiden.

Samtliga grupper lyfte läget i tätorten och regionen med närheten till E18, järnvägen samt till stora städer som en styrka. Andra ofta återkommande styrkor var den oexploaterade markytan som kommunen köpt in av Skanska, kommunikationerna samt tillväxten av människor och företag i kommunen och i Myranområdet. Grupperna var även överens om att den befintliga infrastrukturen och trafiksituationen är områdets största svaghet. Här lyftes även kommunikationerna i form av stadsbusstrafik.

Myranområdets främsta möjligheter ansågs vara den oexploaterade markytan som kommunen köpt in av Skanska samt de 700 tillkommande lägenheterna på Kyrkoherdens fiskevatten. Det nya bostadsområdet kommer att bidra till en ny typ av kund i området, vilket kan komma att ställa ytterligare krav på stadsbyggnad i området. De största hoten mot områdets utveckling anses vara politiska beslut och långsamma processer. Andra hot handlar om att få tag på kompetent arbetskraft när allt fler unga tenderar att lämna kommunen. Det finns även en rädsla för att den oexploaterade markytan i området ska förbli oexploaterad så som faktiskt varit situationen i nästan 30 år.

I januari 2016 genomfördes en tredje workshop med referensgruppen där de fick beskriva sin framtidsbild av Myranområdet för att sedan redogöra för vilka beslut gjorde att vi hamnade där. Det insamlade materialet från samtliga workshops har legat till grund för framtagandet av det här utvecklingsprogrammet och den framtidsbild som presenteras på sidan 20.

### Styrkor

Läget i tätorten och regionen (E18, järnväg, närhet till stora städer.  
Oexploaterad markyta  
Kommunikationerna  
Tillväxt befolkning/företag  
Stora dragplåster (McDonalds, Ö&B, ICA)  
Restauranger  
Den lilla staden  
Parkeringar  
3 miljoner människor inom 60 min  
Handelsmixen  
Ledningsregementet  
Kundunderlaget

### Svagheter

Infrastrukturen  
Kommunikationerna  
Saknas utvecklingsplan  
Systembolaget saknas  
Trånga vägytor vid butikerna  
Entrén  
Saknas återvinningsstation  
Svag kommunledning  
Brist på övernattningsmöjligheter  
Läget (nära till andra handelsområden)  
Saknas restauranger  
Dåligt utbud  
Otydlig profil  
Saknas parkeringsplatser i centrum  
Miljön in området - vem har ansvar?  
Många ägare som ska samsas  
Sumpmark  
Utspritt område

### Möjligheter

Tillkomsten av 700 nya lägenheter  
Oexploaterad markyta  
Etablera dragplåster  
Politik  
Bygga galleria  
Blåtåget kör alla  
Dela upp området i olika sektioner/kluster  
Tänk utanför boxen  
Nyttja infotavlorna mer  
Tomma fastigheter för inflyttning  
Nyttja ledningsregementet  
Småföretagaranda  
Korta avstånd  
Snabb rörlighet  
Internethandel  
Anställningsmöjligheter  
Gemensamma parkeringsytor  
Unikt

### Risker/hot

Politik (långsamma processer)  
Att inget händer med den oexploaterade ytan  
Nedläggning av ledningsregementet  
Internethandel  
Världsdekonomin  
Svårt att hitta kompetent personal  
Unga bor inte kvar i Enköping  
Att inte infrastrukturen hänger med i utvecklingen  
Otydlighet när det gäller områdets användning  
Läget (nära till andra handelsområden)  
Vad händer med centrum?  
Döytor

Sammanställning av SWOT analys från dialogmöte oktober 2015.

## Framtidsbild Myranområde

Myran kan utvecklas till en ny attraktiv stadsdel i Enköping. Närmast centralstationen förtätas området med nya kunskapsintensiva företag som drar nytta av det mycket attraktiva pendlingsläget. Detta lockar ny arbetskraft till kommunen och området och näringslivet är fortsatt starkt. Det ökade antalet arbetstillfällen inom kunskapsintensiva företag har gett ringar på vattnet och möjliggjort fler arbetstillfällen även inom stödjande funktioner som till exempel restauranger, administrativ service m.m. Kyrkoherdens fiskevatten knyter samman parkstadens ideal med de nya arbetsplatserna i en modern nod längs Mäljarbanan.

Infrastrukturen och vägnätet inom Myran har uppdaterats och möter nu krav på trafikflöden samtidigt som de oskyddade trafikanterna prioriteras. Området är numer en del av staden man gärna går och cyklar till och inom. Vägar och platser har lyfts med gröna inslag vilket mjukat upp intrycket av industriområde även om verksamheter inom tillverkning och entreprenad fortfarande utvecklas och frodas i området. Infrastrukturflödena är lösta runt infarterna och man kan vistas och röra sig i området både på ett säkert och trevligt sätt. Även infrastruktur som tåg och bussar är förstärkta i turtäthet.

De norra delarna av Myran med Romgatan och det nya etableringsområdet har utvecklats till en handelsdestination för Enköping. Området är Enköpings framsida och det utökade utbudet gör att befolkningen i Enköpings kommun handlar på hemmaplan och bilister från E18 och riksväg 70 stannar till. Ett "Bygga-bo-koncept" med heminredning, byggbutiker i kombination med kunnig personal inom vvs, måleri, el och snickeri har gett Enköpingsborna ett utbud som tidigare endast återfann i grannkommuner.

Utbudet på Myran har genom noga analys och avvägning byggts upp som ett komplement till stadskärnan. Det finns en skillnad mellan vilka verksamheter som etablerar sig på Myran och i stadskärnan och områdena lyfter varandra och har goda förutsättningar för att invånarna lätt kan ta sig mellan med buss, till fots, cykel eller bil. Myran beskrivs utifrån detta perspektiv inte som ett externt handelsområde utan som en integrerad del av staden.



## 4. Framtida utveckling

När staden växer uppstår både nya utmaningar och nya möjligheter när det gäller att tillgodose behovet av nya bostäder, arbetsplatser, service och så vidare. För en hållbar utveckling behöver staden växa inte bara på jungfrulig mark, utan även inifrån genom omvandling och förnyelse av redan exploaterad mark.

Myranområdet har med sitt kommunikations- och centrumnära läge potential att utvecklas och tillföras delvis ny markanvändning som höjer attraktiviteten och bidrar till mer liv, rörelse och nya besökare.

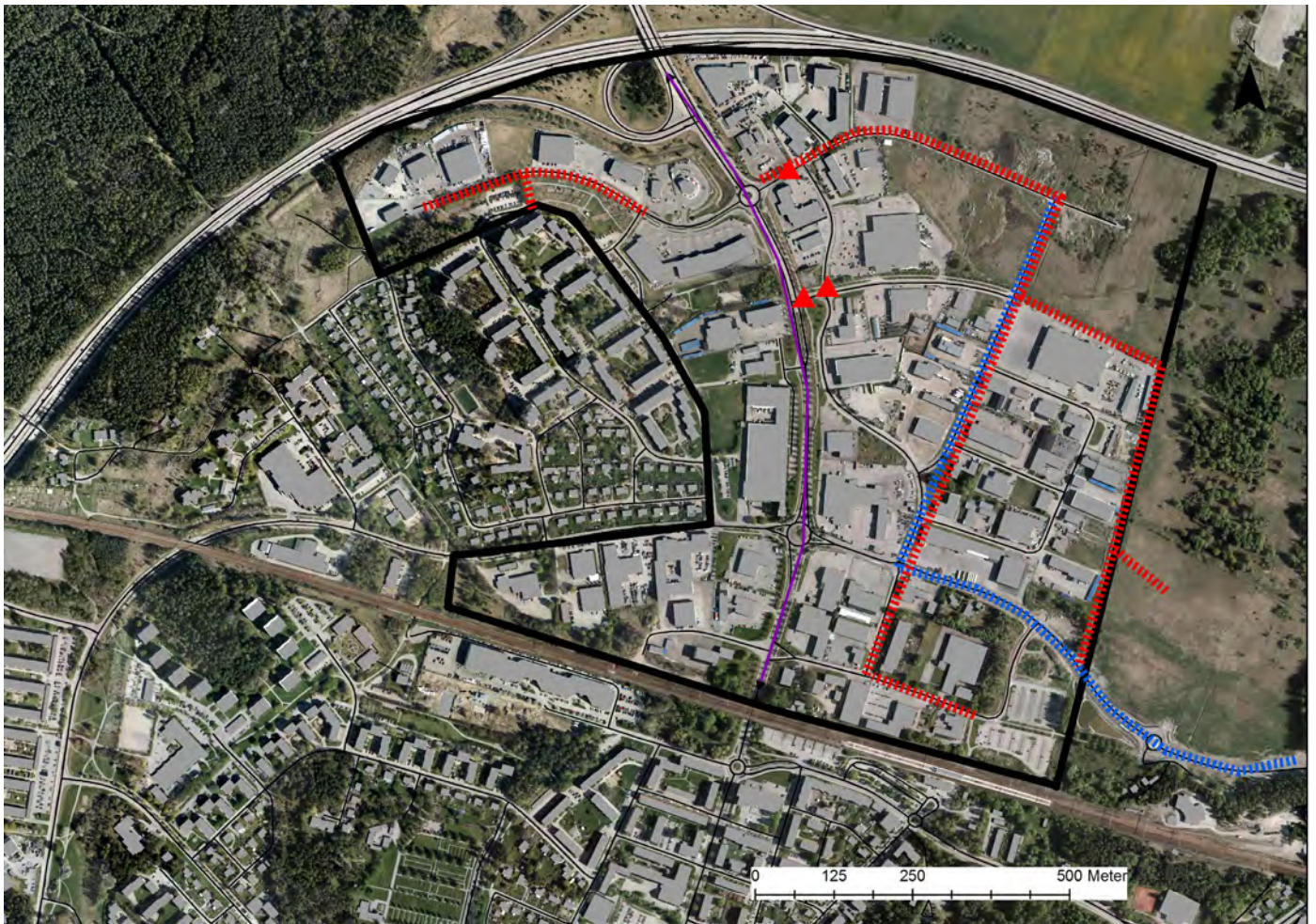
Även om det inte är önskvärt med detaljstyrning av vilka verksamheter som ska tillåtas i området kan det finnas fördelar med en ökad tydlighet med vilka typer av etableringar som bäst bedöms komplettera det befintliga utbudet och som skulle tillföra mest till området och i förhållande till stadskärnan och kommunen i övrigt.

### FRAMTIDENS INFRASTRUKTUR

#### Biltrafik

För att avlasta Salavägen finns ett behov av ett nytt stråk genom området. Med en exploatering av Kyrkoherdens fiskevatten kan Mästergatans flöden komma att öka. För att undvika att dessa flöden i förlängningen även belastar Salavägen i för stor utsträckning är förslaget att ett nytt stråk längs Åkerbygatan-Skälbygatan skapas (blå streckad linje i kartan). Med en framtida exploatering av den kommunägda marken i nordöst, längs E18, kan det nya stråket även komma att bli huvudentrén till de nya verksamheterna samtidigt som det avlastar korsningen vid Lastbilsgatan-Salavägen.

Trots ett nytt stråk längs Åkerbygatan-Skälbygatan kan det fortfarande finnas behov av en ytterligare kapacitetsförhöjning längs Salavägen (lila linje i kartan). Detta kan exempelvis ske



Karta över framtida stråk för biltrafik samt gång- och cykelvägar och korsningar att åtgärda.

genom att bredda vägen med ytterligare en fil i vardera riktningen. Det finns även visst behov av att öka kapaciteten i vissa korsningar och rondeller som i dagsläget agerar flaskhalsar (röda trianglar i kartan).

För att ringa in problematiken och en prioritering av trafiksatsningar finns ett behov av att ta fram en trafikutredning över området. En trafikutredning ska ge en tydligare bild över flöden och var i infrastrukturen det skapas flaskhalsar. En sådan trafikutredning behöver titta på såväl nuläget som ett antal framtida scenarion med nya rörelsestråk, bostäder och målpunkter och hur dessa kan komma att påverka trafikflödena.

### Oskyddade trafikanter

Som tidigare konstaterats är situationen för oskyddade trafikanter bristfällig. Myran saknar till stor del separering mellan fordon och oskyddade trafikanter och detta tillsammans med en, på sina ställen, rörig trafikmiljö ökar olycksrisken.

I kommunens Cykelplan 2014-2018 pekas felande länkar ut vilka ska åtgärdas för att uppnå ett attraktivt och sammanhållet gång- och cykelvägnät. Felande länkar är sträckor där det

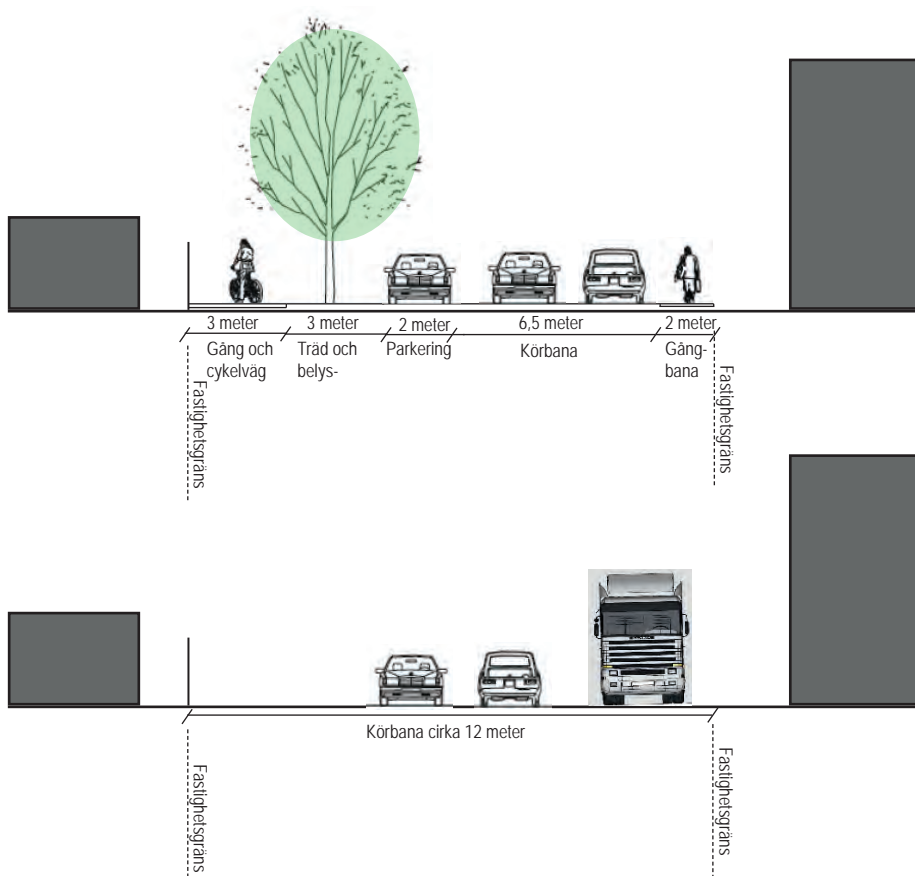
saknas delar av huvudvägnätet för att binda samman olika områden eller där en del av lokalvägnätet ännu inte är utbyggt inom ett område. Med felande länkar riskerar cyklister plötsligt att befinna sig ute i biltrafik då cykelvägen upphör. De felande länkar som pekas ut för Myranområdet är Mästergatan, mellan rondellen och Salavägen, samt Vagnsgatan-Malmgatan, ut mot Salavägen.

För att göra det säkert för oskyddade trafikanter att vistas i området och för att strukturera upp gång- och cykelvägsnätet föreslås även ytterligare felande länkar, utöver de från cykelplanen, byggas ut. De felande länkar som föreslås är: Skälbygatan, Malmgatan, Romgatan, Östra järnvägsgatan. En del korta gångvägar behövs även för att bättre koppla ihop Romberga bostadsområde med Myran. För att koppla ihop Kyrkoherdens fiskevatten med Myranområdet föreslås ett nytt gång- och cykelstråk längs Skvalbäcken vid gränsen till Kyrkoherdens fiskevatten.

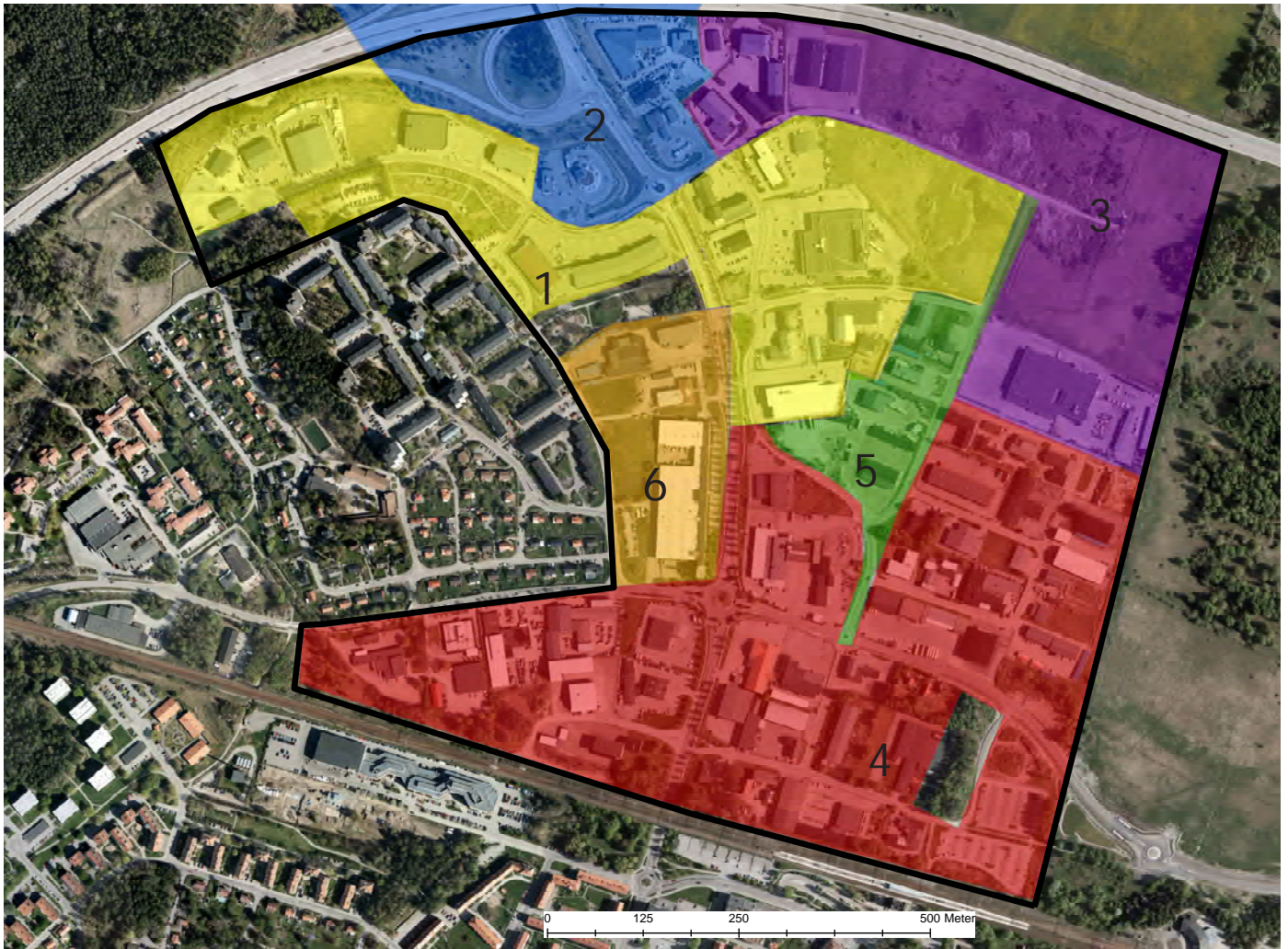
Ett utvecklat gång- och cykelvägnät behöver även följas upp med bättre möjligheter att ställa sin cykel vid entréer till butiker.

## Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska utvecklas i dialog med kollektivtrafikförvaltningen UL. Här kan det handla om effektivisering av befintliga rutter samt omläggning i takt med att området utvecklas.



Exempel på gatusektioner där breda körbanor dimensioneras om för att även intrymma gångtrafikanter och cyklister. Gaturummets skala anpassas för människor och kompletteras med belysning och vegetation vilket ökar stadsmässigheten. Vegetationen består av ett infiltrationsstråk för dagvatten som är försett med gräs och träd. Exemplet med långsgående parkering kan med fördel kompletteras med busshållplats för att ytterligare öka tillgängligheten.



Karta över framtida utvecklingsområden.

### Parkeringar

Då parkeringarna tar stora ytor i anspråk i ett område som Myran är det av största vikt att de utformas med stor omsorg med hjälp av planteringar, belysning och så vidare. Ytorna bör tydligt definieras och avgränsas för att skapa rumslighet. Planteringar och grönstruktur bidrar till att skapa en sammanhållen och estetiskt tilltalande miljö. Då de hårdgjorda ytorna bidrar till större dagvattenmängder eftersom mindre vatten kan infiltrera marken är det viktigt att arbeta med växtlighet som infiltration av dagvatten.

I dialogarbetet har även frågan om fler gemensamma parkeringsytor lyfts. Genom att ge goda förutsättningar för besökare att parkera bilen på anvisade platser, för att sedan tryggt kunna promenera mellan olika butiker, kan parkeringsytor reduceras.

### Grönytor

När området utvecklas är det viktigt att bevara de grönytor som redan idag finns i området (se de områden som inte färglagts i kartan) då dessa är en gestaltungsresurs. Det är dock även viktigt att det tillkommer nya grönytor.



När det gäller grönytor ur ett miljöperspektiv går det att arbeta med såväl större ytor, diken, dammar samt gröna tak. För att få till en hållbar dagvattenhantering i området krävs att dagvattenfrågorna hanteras tidigt i utvecklingsprocessen samt att hela kedjan av dagvattenåtgärder finns med.

## FRAMTIDA UTVECKLINGSOMRÅDEN

I detta avsnitt redovisas olika delområden med beskrivningar av framtida användning och klusterbildningar. Beskrivningarna syftar till att ge en bild av vilka typer av verksamheter och bebyggelse som anses mest lämplig inom områdena. Ett antal riktlinjer eller "tänk på" finns kopplade till respektive område. För vissa delar kommer dessa riktlinjer ligga till grund för kommande detaljplanläggning medans de i andra delar kan användas i marknadsföring eller etableringssammanhang.

### Område 1 Romberga handelsområde

Området kan byggas ut ytterligare längs Romgatan då kommunen äger mark söder om Romgatan, bland annat ett koloniområde. En ny detaljplan skulle kunna initieras för denna del som en fortsatt utveckling av Romberga handelsområde. Viktigt att ha med sig i ett sådant arbete är alternativa lokaliseringar för stadsnära odling. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter behöver säkerställas längs Romgatan men även bostadsmiljön för boende längs Sämsskarbogatan. Koloniområdet fungerar idag som en buffertzon mellan bostadsområdet och handelsområdet något som behöver säkerställas i den fortsatta processen. Att planlägga koloniområdet för verksamheter kommer också att påverka parkeringssituationen i bostadsområdet då många boende idag parkerar på ytan. Därför behöver även parkeringssituationen säkerställas i det fortsatta arbetet.

Även bakom Ica Maxi äger kommunen mark som skulle behöva planläggas. Förslag på tillskott i området är kompletterande handel. Innan en sådan etablering är möjlig behöver en trafiknätsanalys undersöka hur Salavägen påverkas av ytterligare handel i området. Utfarten vid Lastbilsgatan behöver ses över och åtgärdas och på Skälbygatan, Malmgatan och Vagnsgatan finns förslag på nya gång- och cykelvägar.

### Område 2 Trafikplatsområde

I dagsläget är bensinstationerna Statoil, Ingo och OKQ8 samt snabbmatsrestaurangerna McDonalds, Max, Dinners och Chop chop belägna i området. Inom kort kommer även Sibylla att tillkomma. Områdets strategiska läge vid Romberga trafikplats mellan E18 och riksväg 70 gör att detta är verksamheter som naturligt passar i området. Kommunen ser möjligheter i fortsatt etablering av liknande verksamheter. Korsningen Traktorgatan-Malmgatan behöver dock ses över och åtgärdas.

### Område 3 Nyetableringsområde "Enköpings skyltfönster"

Området består av till största delen oexploaterad mark invid E18. Därmed har området en möjlighet att fungera som skyltfönster ut mot en motorväg där cirka 21 000-27 000 fordon passerar dagligen. Sedan 2014 äger kommunen marken och avser inleda en planläggning av området.

I en kommande planläggning bör användningar inom skrymmande handel möjliggöras till exempel möbler, byggmarknad, heminredning, tjänster inom byggbranschen m.m. Det vore önskvärt med ett tillskott av ett "dragplåster" som kan locka fler att stanna i Enköping och Myran samt får fler Enköpingsbor att handla på hemmaplan. Kommunen har i dagsläget en

restriktiv hållning till kläder och specialbutiker, detta med bakgrund till den centrumutveckling man vill se i Enköpings stadskärna.

Tack vare områdets läge vid motorvägen är det viktigt att framtida nya verksamheter utformas med omtanke och inte vänder baksidan (med lastkajer, lager etc.) ut mot motorvägen. Skyltning ska vara anpassad utifrån närheten till E18.

#### Område 4 Stationsnära område

Området närmast stationen är redan i dag en viktig knutpunkt med många människor i rörelse och bedömningen är att områdets betydelse för Enköpings utveckling kommer att öka. Många företag efterfrågar lägen i nära anslutning till kommunikationer och då kan framför allt den södra delen av Myranområdet vara av strategisk vikt när det gäller att möta exempelvis kunskapsintensiva företags behov av kontorslokaler. Avgränsningen av område 4 stämmer väl överens med den 600 meters zon som enligt stationsnärhetsprincipen bör inrymma personalintensiva arbetsplatser.

I området runt stationen finns det möjlighet för en högre exploateringsgrad och högre mer stadsmässig bebyggelse. Här är det även lägligt med mer företagsstödande tjänster så som IT-/kunskapsintensiva företag som är beroende av läget intill järnvägsstationen. I området skulle det även vara lämpligt med hotell och/eller kontorshotell. I dagsläget finns Kunskapsskolan i området och utbildning anses även fortsättningsvis bidra positivt till områdets utveckling och attraktivitet.

Inom det stationsnära läget kan det även tillkomma nya bostäder. I direkt anslutning till stationen bör kontor och service dominera men viss förtätning med bostadsbebyggelse kan också bidra positivt till området. Mer omfattande bostadsbebyggelse kan lokaliseras västerut, bortom OKO8. Om byggande av bostäder ska bli verklighet i detta läge behöver buller och riskanalys göras utifrån närheten till spårområdet. Som en åtgärd mot buller kan grönstråket närmast järnvägen sparas och vidareutvecklas.

Det behöver tillkomma ett gång- och cykelstråk längs Mästergatan mellan Salavägen och Östra järnvägsgränd.

#### Område 5 Knutpunkt

I område 5 återfinns ett flertal mindre företag, verksamheter och fastighetsägare. Området består av stora asfalterade ytor och här står ofta tung trafik parkerad längs de breda vägarna. Kopplat till det nya trafik-/gång- och cykelstråket längs Skälbygatan behöver vägen rätas ut vid korsningen Åkerbygatan-Skälbygatan. Här skulle någon slags nav/mötesplats kunna skapas vilket skulle bidra positivt till stadsrummet och dess gestaltning. I dialogarbetet har behovet av lunchrestauranger lyfts och detta vore lägligt att etablera i navet vid Åkerbygatan-Skälbygatan.

Till följd av de stora asfalterade ytorna finns det behov av att få in mer grönstruktur och säkra vägar för oskyddade trafikanter. Se exempel på gatusektioner på sidan 23.

#### Område 6 Kontorsområde

Området består i dagsläget av ett antal olika verksamheter, främst lokaliserade i det gamla Aseahuset. Det strategiska läget vad gäller förbindelser för oskyddade trafikanter gör att området skulle lämpa sig väl för kontor eller skola. Man skulle även kunna tänka sig en högre exploateringsgrad i området genom att exempelvis bygga på en våning på gamla Aseahuset.

För att koppla ihop området bättre med Romberga bostadsområde skulle det även gå att skapa bostäder i området. Området är en resurs i Myranområdet som helhet och kan med fördel inhysa företagshotell.

## ÅTGÄRDSLISTA

För att komma vidare med utvecklingsarbetet i Myranområdet ska ett antal åtgärder genomföras de kommande åren. Kommunen är ansvarig för arbetet.

- Ta fram en trafikanalys innehållande kapacitetsberäkningar och gestaltningsidé för stråk och korsningspunkter. Påbörjas 2016.
- Planlägga den kommunala marken vid koloniområdet för verksamhet. Påbörjas 2016
- Planlägga den kommunala marken bakom ICA maxi. Påbörjas 2017.
- Planlägga den kommunala marken som är inköpt av Skanska för verksamhet. Påbörjas 2017
- Bygga ut de felande länkar/korsningspunkter som trafikanalysen pekar på. I första hand prioriteras tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna. Succesiv utbyggnad.

## TACK TILL

Referensgruppen:

Bengt Franzén - Packsize  
Liselotte Eklund - Packsize  
Erik Johansson - S&E Johansson fastigheter AB  
Helena Lindström - Helenas kök  
Johan Borg - ICA maxi  
Johan Böckert - Fastpartner  
Nikolai Kascelan - Bra bil  
Theresa Östman - Fjärdhundra/Grillby rör

... och alla andra som engagerat sig i  
framtagandet av detta utvecklingsprogram.