ENKÖPINGS KOMMUN

Tjänsteskrivelse
Datum: 2026-10-26
Ärendenummer: TN2026/1083
Till: Tekniska nämnden

Handläggare
Simone Pastori
Trafikplanerare
Teknik- och serviceförvaltningen

Information om trafikmodell för simulering

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar att:

1. tacka för informationen.

Beskrivning av ärendet

Teknik- och serviceförvaltningen arbetar sedan 2024 med att ta fram en trafikmodell för Enköpings centralort. Bakgrunden är att Enköpings befolkning har ökat med cirka 23 procent sedan 2010. I takt med detta har trafiken, särskilt biltrafiken, ökat.

Syftet med trafikmodellen är att ge förvaltningen en bättre helhetsbild av trafikmönster och trafikutveckling. Modellen används både för nulägesanalys och framtidsscenarier. I nuläget visar den hur motortrafiken rör sig idag, vilka gator som är mest belastade och var köer uppstår. Det hjälper förvaltningen att prioritera åtgärder i korsningar och belastade gator, vilket kan ge en säkrare trafikmiljö, bättre framkomlighet och mindre miljöpåverkan. På längre sikt används modellen för att simulera hur trafiken utvecklas när nya bostads- och verksamhetsområden byggs, och för att bedöma hur trafiken förändras om kommunen når målen i trafikstrategin.

Trafikmodellen har byggts upp i tre etapper. Etapp 1 genomfördes under 2024 och bestod av en förstudie för att välja rätt trafikmodell utifrån förvaltningens behov och Enköpings geografiska förutsättningar. Slutsatsen var att en mesomodell är mest lämplig som huvudmodell, det vill säga en modell på mellannivå som kan visa trafikflöden, köer, trängsel och hastigheter över tid för hela tätorten på en lagom detaljerad nivå. Som komplement rekommenderas mikromodellering på särskilda platser, till exempel i enskilda korsningar, för mer detaljerade beräkningar av kölängder och belastningsgrad.

Etapp 2 bygger på den mesomodell som valdes i etapp 1 och genomfördes år 2025. Syftet var att ta fram en nulägesmodell som visar hur trafiken fungerar i Enköpings stad i dag och att använda den som grund för framtida analyser. Modellen fokuserar på eftermiddagens rusningstid klockan 16–17, då trafiken är som mest intensiv. Trafiken fungerar i stort sett bra, men modellen pekar ut några särskilt belastade platser: norra trafikplatsen vid E18 och Salavägen, cirkulationen vid Bangårdsgatan/Salavägen samt utfarten från Lastbilsgatan. Framför allt i Myran och i den centrala rutnätsstaden är den relativa hastigheten lägre, det vill säga den verkliga hastigheten är lägre än den skyltade.

Arbetet med etapp 3 startade 2026. Etappen utgår från basscenariot i etapp 2 och beskriver hur trafiken i Enköping kan se ut år 2040. Underlaget är kommunens befolkningsprognoser, den planerade utvecklingen av nya bostads- och verksamhetsområden enligt miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens utbyggnadsplan samt åtgärder som modellen räknar som redan genomförda, till exempel den nya rondellen vid Myran.

I etappen jämförs två huvudscenarier. I det första växer Enköping utan några betydande förändringar i andel bilresor. I det andra scenariot minskar andelen bilresor så att två tredjedelar av resorna sker med gång, cykel eller kollektivtrafik, i enlighet med trafikstrategins mål. Sammanfattningsvis visar etapp 3 att trafiksystemet som helhet kan hantera den planerade utvecklingen till 2040, men att flera knutpunkter blir känsliga vid höga nivåer

av biltrafik. En hög andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik är därför central för att begränsa köer och kapacitetsproblem.

Stockholmsvägen har analyserats extra noggrant eftersom stora nya bostads- och verksamhetsområden planeras längs stråket. Modellen visar att vägnätet tekniskt kan hantera den extra trafiken, men i scenariot utan ändrade resvanor uppstår köer, även om de avvecklas efter rusningstiden. Däremot minskar i målscenariot köerna påtagligt och systemet klarar exploateringen på ett betydligt mer robust sätt.

Etapp 3 omfattar också en framtida mikromodell för känsliga platser i vägnätet. Fannakorset får högre belastning i scenarier med mycket trafik längs Stockholmsvägen och närmar sig sin kapacitetsgräns, men köerna avvecklas fortfarande. Förlängningen av Ågatan mot Bredsandsvägen avlastar Torggatan, men ger högre belastning i korsningen Östra Ringgatan/Ågatan, som har begränsade marginaler. Vid Salavägen och trafikplats Romberga förbättras kapaciteten jämfört med idag, men i scenarier med försämrad framkomlighet längs Stockholmsvägen väljer fler trafikanter denna väg. Cirkulationsplatsen Bangårdsgatan/Salavägen har däremot goda marginaler och klarar ökade trafikflöden.

Ärendets beredning

Trafikmodellen bygger delvis på underlag från miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, särskilt från Strategisk planering. Strategisk planering har också granskat handlingarna. Resultat och slutsatser från trafikmodellen ska delas med miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen och vid behov med andra kommunala verksamheter.

Ekonomiska konsekvenser

Konsultkostnaderna för etapp 1, 2 och 3 uppgår till 29 400 kronor, 186 000 kronor respektive 295 000 kronor. Samtliga etapper har finansierats via driftbudgeten för allmän plats. Modellen är dynamisk och kan vid behov uppdateras, vilket beräknas motsvara cirka 25 timmars konsultarbete.

Sociala eller miljömässiga konsekvenser

Trafikmodellen ger en mer effektiv och objektiv bild av trafikläget, både i dag och i framtiden. Genom att identifiera kritiska punkter i trafiken kan förvaltningen prioritera åtgärder och förebygga trafikproblem i samband med utvecklingen av nya stadsdelar. Detta bidrar till bättre trafikflöde, minskade utsläpp från biltrafiken och därmed lägre miljöpåverkan.

Dessutom leder ett bättre trafikflöde och färre hårt belastade gator till ökad trafiksäkerhet och mer tillgängliga stadsmiljöer, särskilt för utsatta trafikanter. Genom att analysera målstyrda scenarier kan förvaltningen dessutom följa upp hur kommunens hållbarhetsmål i trafikstrategin uppfylls och arbeta vidare för goda förutsättningar för alla trafikslag och bidrar till Agenda 2030.

Beslutsunderlag

Följande handlingar har legat till grund för beslutet:

- Tjänsteskrivelse, TN2026/1083, 2026-10-09
- Rapport, Förstudie trafikmodell för Enköping, 2024-12-06
- Rapport, Trafikmodell Enköpings kommun, 2026-02-16

Ansvariga tjänstepersoner

Tjänsteskrivelsen är fastställd av följande:

- Anna Sjödin, förvaltningschef
- Andreas Holkning, verksamhetschef allmän plats