



Handläggare

Simone Pastori

Trafikplanerare

Teknik- och serviceförvaltningen

Svar på ledamotsinitiativet "Enköping har växtvärk" om förbättrat trafikflöde

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar att:

1. avslå ledamotsinitiativet vad gäller busshållplatserna Enköping Västerleden, längs Doktor Westerlunds gata, och Enköping Sankt Ilian, längs Fjärdhundragatan.
2. anse ledamotsinitiativet i den del som avser trafikflöden besvarat med hänvisning till pågående arbete vid Myranrondellen, längs Salavägen, och andra kritiska platser.

Beskrivning av ärendet

Den 30 april 2026 inkom ett ledamotinitiativ om att ge förvaltningen, särskilt verksamheten för allmän plats, i uppdrag att utreda kritiska platser i trafiken under rusningstid. Initiativet pekar ut två busshållplatser, Enköping Västerleden (längs Doktor Westerlunds gata) och Enköping Sankt Ilian (längs Fjärdhundragatan), samt kritiska trafikställen som Myranrondellen vid

Salavägen och trafikflödet från Bredsand mot Myran. Förvaltningen bedömer att de frågor som lyfts i initiativet behöver hanteras på olika sätt.

Busshållplatsernas utformning har redan utvärderats och bedöms inte ge anledning till ytterligare åtgärder eller utredningar. När det gäller trafikflöden arbetar förvaltningen redan löpande med dessa frågor inom ordinarie verksamhet.

Båda busshållplatserna är utformade som klackhållplatser enligt Region Uppsalas hållplatshandbok. Klackhållplatser gör det lättare för bussar att stanna vid hållplatsen och ger mer utrymme för väntande resenärer. Detta förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet och gör den mer attraktiv, i linje med trafikstrategins mål.

Det är viktigt att framtidssäkra gatuutrymmet då denna är begränsad så att alla trafikslag har goda förutsättningar att dela det befintliga utrymmet i enlighet med trafikstrategin. Eftersom både Fjärdhundragatan och Doktor Westerlunds gata endast har ett körfält i varje riktning behöver biltrafiken stanna bakom stillastående bussar. Vid ombyggnaden av busshållplatserna bedömdes risken för tillfällig köbildning som acceptabel eftersom en buss normalt stannar högst cirka tjugo–trettio sekunder även vid högre påstigningsflöden.

Nuvarande utformning bidrar till ökad säkerhet för avstigande och korsande passagerare eftersom risken för farliga omkörningar vid hållplatserna minskar. Det är särskilt viktigt att biltrafiken behöver stanna i närheten av målpunkter som ofta besöks av utsatta trafikanter. I detta fall ligger hållplatserna i nära anslutning till Enöglaskolan respektive Sankt Iliansskolan, dit många barn reser dagligen. Mot denna bakgrund bör den nuvarande utformningen av båda busshållplatserna behållas, så att trafiksäkerheten, särskilt för barn, fortsatt prioriteras.

Vid Myranrondellen är cirkulationsplatsen är hårt belastad under rusningstid och kapacitetshöjande åtgärder behöver utredas. Med den planerade utvecklingen av Norra Myran bedöms området generera ny biltrafik genom kommande verksamheter, bland annat kontor och handel. I planprogrammet föreslås ett extra körfält längs Salavägen, en tvåfilig cirkulationsplats samt ett

friliggande högersvängfält från Malmagatan mot Salavägen. Dialog och samordning med miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen pågår.

Ett helhetsperspektiv ska vara vägledande i förvaltningens arbete med att analysera trafikflöden på kommunala gator, inklusive sträckorna som binder ihop Bredsand via Torggatan, Tullgatan och vidare mot Myran, som nämns i ledamotsinitiativet. Förvaltningen har ett pågående arbete med att ta fram en trafikmodell över Enköpings stad för att analysera nuläget och biltrafiken i ett scenario för år 2040. Trafikmodellen är ett viktigt verktyg för att identifiera kritiska korsningar eller sträckor, ta fram åtgärder och styra stadens framtida utveckling. Arbetet pågår och modellen med ett målstyrt scenario beräknas vara klar hösten 2026.

Därtill har förvaltningen under 2024 påbörjat en mer systematisk analys av trafikflödena genom att öka jämförbarheten mellan trafikmätningarna. Tidigare har mätningarna främst fokuserat på lokala behov, exempelvis buller eller hastigheter. För att stärka jämförbarheten planerar förvaltningen att mäta trafiken vart tredje år under samma veckor och på samma platser. Detta ger en bättre bild av hur trafiken förändras över tid och vilka sträckor som bör prioriteras för åtgärder.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet medför inga ytterligare kostnader för förvaltningen. De berörda busshållplatserna kräver inga ytterligare åtgärder eller utredningar. Analysen av kritiska sträckor och korsningar hanteras inom verksamheten allmän plats ordinarie driftsbudget. Eventuella åtgärder eller ombyggnader planeras och genomförs inom ramen för investeringsbudgeten.

Sociala eller miljömässiga konsekvenser

Den nuvarande utformningen av busshållplatserna bidrar till en tryggare trafikmiljö, med särskilt fokus på barnperspektivet. Förvaltningen fortsätter sitt arbete med att utreda och åtgärda eventuella kritiska sträckor, så att köer i biltrafiken inte orsakar onödiga negativa miljökonsekvenser. I enlighet med



trafikstrategin samt gång- och cykelplanen arbetar förvaltningen inte enbart med att åtgärda kritiska noder, utan också med att främja hållbara trafikslag såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta ökar attraktiviteten hos hållbara resor och ger invånarna i Enköpings tätort ett alternativ till bilresor. På så sätt främjas bättre folkhälsa och ett mer effektivt marknyttjande. Dessutom bidrar förvaltningens arbete till minskad klimatpåverkan och stödjer kommunens mål om ett klimatneutralt Enköping 2030.

Beslutsunderlag

Följande handlingar har legat till grund för beslut:

- Tjänsteskrivelse, 2026-08-07
- Protokollsutdrag, tekniska nämnden, 2026-04-23, § 90

Ansvariga tjänstepersoner

Tjänsteskrivelsen är fastställd av följande:

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