

Uppdragsledare  
Christopher Öhlund  
Tel  
010-505 67 92  
Mobil  
072-219 75 33  
E-post  
Christopher.ohlund@afry.com

Datum  
2023-08-11  
Projekt ID  
217613

Kund  
Västra Mälardalens Energi och Miljö, Köping kommun  
Jesper Eklund

# Trafikutredning Hållplatslokalisering, Köping kommun



*Foto: Svealandstrafiken, Robert Lindberg*

Afry  
Christopher Öhlund

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	2
1 Inledning .....	3
1.1 Bakgrund och syfte .....	3
1.2 Tidigare utredningar .....	3
2 Metod.....	3
3 Nulägesbeskrivning .....	4
3.1 Geografiskt läge och målpunkter .....	4
3.2 Biltrafik .....	4
3.3 Befintlig kollektivtrafik.....	5
4 Dialog .....	6
4.1 Kommunen .....	6
4.2 Regionen .....	6
5 Hållplatslokalisering .....	6
5.1 Alternativ 1.....	7
5.2 Alternativ 2.....	8
5.3 Alternativ 3.....	9
5.4 Alternativ 4.....	10
5.5 Alternativ 5.....	11
6 Förordade alternativ och fortsatt arbete.....	12
6.1 Alternativ 1.....	12
6.2 Alternativ 3.....	12
6.3 Fortsatt arbete .....	13
7 Rekommendationer och slutsatser.....	14

## Sammanfattning

Utredningen syftar till att lokalisera och utreda alternativa hållplatslokaliseringar i de centrala delarna av Köping. I respektive lokaliseringsförslag kommer gaturummet beskrivas samt påvisa för- och nackdelar med de olika platserna.

Efter dialog med Kommunen och Regionen, där båda parter fått möjlighet att lyfta viktiga aspekter har fem alternativa hållplatslokaliseringar med tillhörande linjedragningar tagits fram och utvärderats. Under dialogen framkom bland annat: att en hållplats vid sjukhuset inte är ett måste samt att gymnasieelever är en viktig målgrupp att ta hänsyn till.

Utifrån lokalisering samt för- och nackdelar har två hållplatslokaliseringarna utmärkt sig och därmed studerats och beskrivits närmare. De alternativ som lyfts fram är alternativ 1 och 3, där alternativ 3 utifrån utredningen är det mest fördelaktigt alternativet då det medför en relativ närhet till centrum, tillgodoser behovet för pendlare med närheten till pendelparkeringen samt medför närhet till gymnasieskola och idrottsanläggningar för yngre resenärer.

Alternativ 3 samlar samtliga linjer vid ett nytt hållplatsläge söder om cirkulationen Nygatan – Sveavägen. Hållplatsutformningen föreslås vara fickhållplatser för att bibehålla Nygatans kapacitet. Dock kommer träd behöva flyttas och placering av vägmärken ses över för att ge utrymme för hållplatserna.

I alternativet behöver markfrågan diskuteras med berörda fastighetsägare angående möjligheten att anlägga hållplats eller gångbana på del av fastighet, alternativt se över möjligheten att köpa marken.

Alternativet behöver detaljstuderas för att säkerställa möjligheten att anlägga hållplatser i föreslagna lägen. Detta kräver att alternativet med tillhörande gångbanor, trädflyttar och hållplatser förprojekteras enligt gällande krav samt utvärderas vad gäller genomförbarhet. I detta skede bör även underjordiska ledningar kontrolleras för att se om de påverkas av kommande hållplatslägen. Vidare rekommenderas även en kapacitetsberäkning för att konstatera att Nygatans kapacitet inte påverkas negativt av hållplatslokaliseringen.

## 1 Inledning

Västra Mälardalens Energi och Miljö (VME) har tidigare utrett möjligheten och lämpligheten att anlägga en ny regional busshållplats längs Sveavägen i Köping. Detta visade sig inte vara lämpligt och alternativa hållplatslägen i de centrala delarna av Köping behöver nu undersökas.

### 1.1 Bakgrund och syfte

Syftet med denna utredning är att lokalisera och utreda alternativa hållplatslokaliseringar i de centrala delarna av Köping, samt beskriva gaturummet och lyfta fram för- och nackdelar med de olika lokaliseringsförslagen.

### 1.2 Tidigare utredningar

Det har tidigare genomförts en utredning om lämpligheten gällande en hållplats längs Sveavägen, vilken visade på att det inte är lämpligt att anlägga en hållplats på aktuell plats.

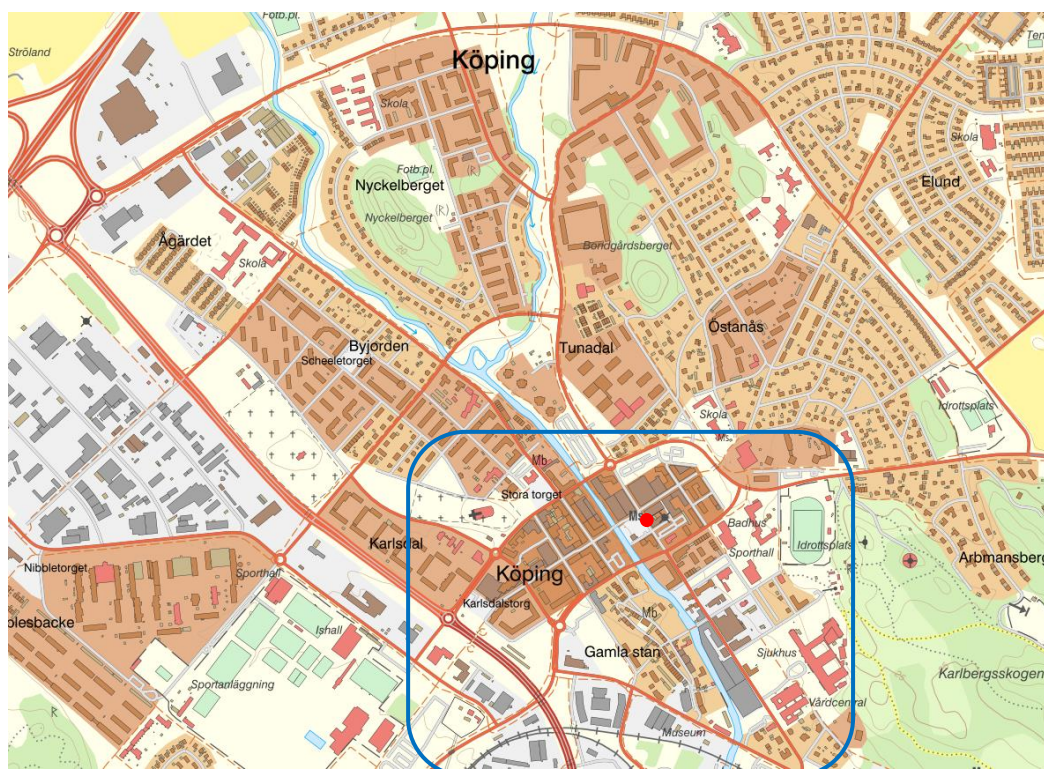
## 2 Metod

För att utreda lämpliga hållplatslägen och nya linjedragningar har dialog förts med kommunen och Region Västmanland som är trafik huvudman. Trafikförhållandena för de förordade alternativet har undersökts översiktligt för att se om det är fysiskt möjligt att utföra åtgärden i gaturummet. Detta främst sett till marktillgång och trafikflöden.

## 3 Nulägesbeskrivning

### 3.1 Geografiskt läge och målpunkter

Utredningsområdet är de centrala delarna av Köping tätort, se figur 1. I sydvästra delen av området ligger Köpings gymnasieskola, idrottsanläggningar samt större arbetsgivare såsom Volvo. I sydöstra delen av området ligger Köpings sjukhus och Köping station. En ytterligare målpunkt är centrum med Hökartorget som ligger centralt i området.



Figur 1. Kartbild över Köping med utredningsområdet inringat i blått, Hökartorget markerat med rött.

### 3.2 Biltrafik

De större vägarna inom området är Nygatan, Torggatan, Sveavägen, Bergslagsvägen/Arbogavägen (väg 250) och Västeråsvägen. I de senaste trafikmätningarna se tabell 1, är endast mätningen på Sveavägen genomförd i närtid. På de övriga större vägarna är trafikmätningarna genomförda under år 2020, 2021 och är därför sett till trafikflödet inte helt tillförlitligt med hänsyn till Covid-19 och då gällande restriktioner samt rekommendationen om att arbeta hemifrån. Mätningen kan dock ses som en fingervisning för trafikflödet på respektive vägvagn.

Väg	ÅDT	Mätår
Nygatan	3 970	2020
Torggatan	3 860	2021
Väg 250 öster	10 260	2021
Väg 250 väster	8 260	2021
Sveavägen	4 680	2022

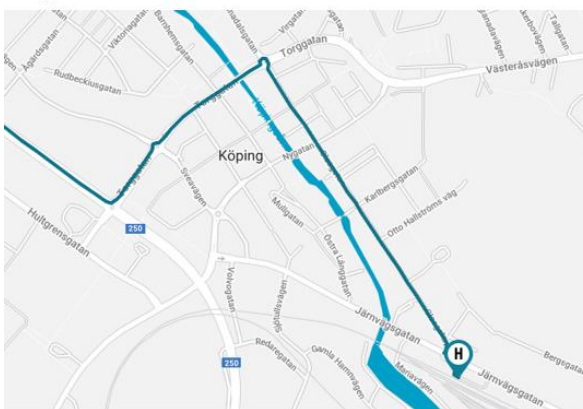
Tabell 1 Trafikmätningar på de större vägarna



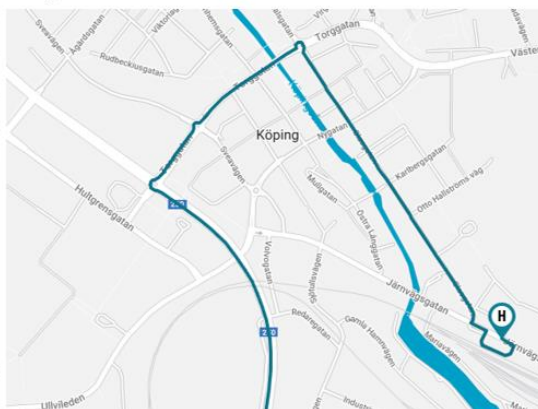
### 3.3 Befintlig kollektivtrafik

De centrala delarna av Köping trafikeras utav fyra regionala kollektivtrafiklinjer, se figur 2, varav tre trafikerar Torggatan i norrgående riktning och den fjärde trafikerar norra delen av Torggatan i södergående riktning. Samtliga linjer svänger av från Glasgatan och trafikerar Hökartorget innan de åker vidare mot Köpings sjukhus och Köping station. I dagsläget finns en hållplats strax söder om cirkulationen vid Torggatan, en hållplats vid Idrottsplatsen längs Västeråsvägen samt en hållplats vid Hökartorget.

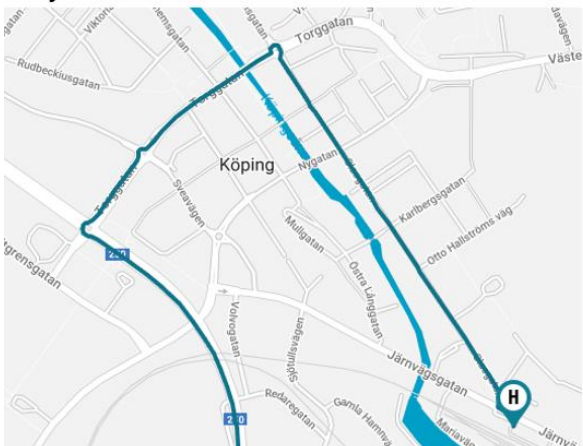
Linje 550A



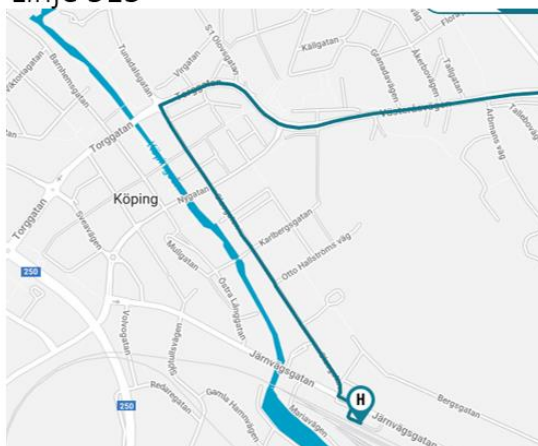
Linje 550B



Linje 551



Linje 515



Figur 2 Regionala kollektivtrafiklinjer i centrala Köping. Källa: VL.se

## 4 Dialog

Under arbetets gång har dialoger med Regionen och Kommunen genomförts. Dessa dialoger har handlat om vad de anser är viktigt och vilken övrig information som är av betydelse att föra med in i utredningen.

### 4.1 Kommunen

Dialogen har genomförts med kommunens trafikplanerare, tillika beställare. Under dialogen uttryckte Kommunen önskemål om att hållplatserna ska ha goda förbindelser till centrum samt att det redan ska finnas ett bra utbyggt gång-och cykelnät vid hållplatsläget. Hållplatslokaliseringen bör även placeras där cykelparkering går att inkludera, och eventuellt pendelparkering för att uppmuntra till ett mer hållbart resande.

### 4.2 Regionen

I dialogen med Regionens trafikplanerare framkom problematik kring linje 550A och 550B då de har problem med att hålla tidtabellen, är de linjer som främst används av gymnasieelever samt är de linjer som saknar alternativ tågförbindelse. Vidare framhåller Regionen vikten av att linjedragningarna ska vara relativt enkla att förstå.

#### ***Sjukhuset***

Regionen ser inte att hållplatsen vid Köpings sjukhuset måste vara kvar, vilket grundar sig i att resandeutbyte från hållplatsen är lågt. Köpings sjukhus ligger även relativt nära stationen med ett avstånd på cirka 400 meter till sjukhusentrén, och anses därmed vara ett acceptabelt avstånd.

#### ***Gymnasieelever***

Regionen framför att samtliga linjer är viktiga och belyser linje 550A och 550B som extra viktiga för att gymnasieelever i närområdet ska kunna ta sig till Köping. Det är därmed viktigt att tillgängligheten för denna resenärsgroup inte försämras.

#### ***Slingor***

Regionen anser att köra kollektivtrafiken en slinga, det vill säga köra in till Köping på ett ställe och ut på ett annat ställe bör undvikas, och är enbart en möjlig lösning om inga andra lämpliga alternativ finns.

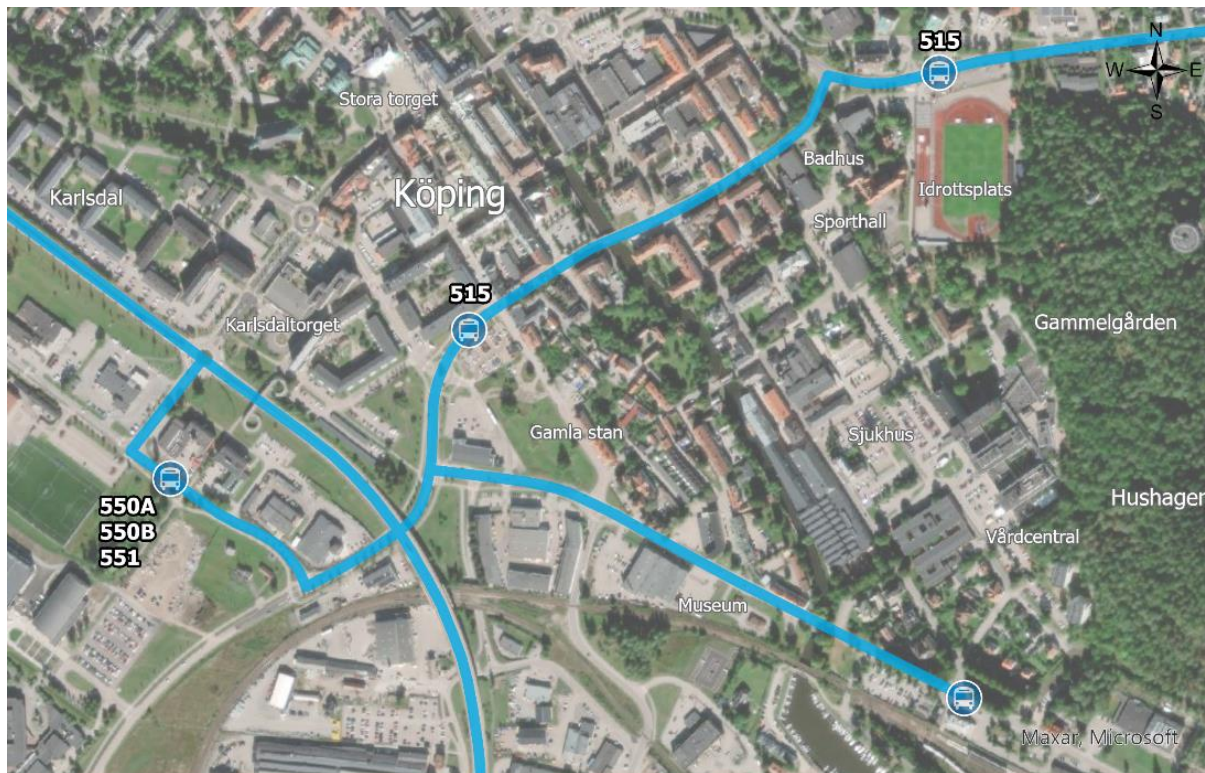
## 5 Hållplatslokalisering

Detta kapitel fokusera på vilka alternativa lokaliseringalternativ som finns inom utredningsområdet och som är lämpliga utifrån ovan nämnda medskick från Kommunen och Regionen.

Utifrån lokalisering samt för- och nackdelar har två hållplatslokaliseringarna med linjedragning utmärkt sig och därmed studerats med en närmare beskrivning av gaturummet.

## 5.1 Alternativ 1

Alternativet innebär att linjerna 550A, 550B och 551 leds in på Hultgrensvägen med hållplats i anslutning till passagen över den samma, linjerna åker sedan in via Järnvägsgatan till Köping station. Linje 515 åker via Nygatan och får ett nytt hållplatsläge norr om cirkulationen Nygatan – Sveavägen.



Alternativ 1

-  Hållplatser
-  Busslinjer



0 100 200 300 m



### För- och nackdelar

- + Relativ närhet till centrum och gymnasieskola (515)
- + Närhet till gymnasieskola (550A, 550B och 551)
- + Närhet till pendelparkering (515)
- Långt till centrum (550A, 550B och 551)
- Sjukhuset trafikeras ej
- Två nya hållplatslägen

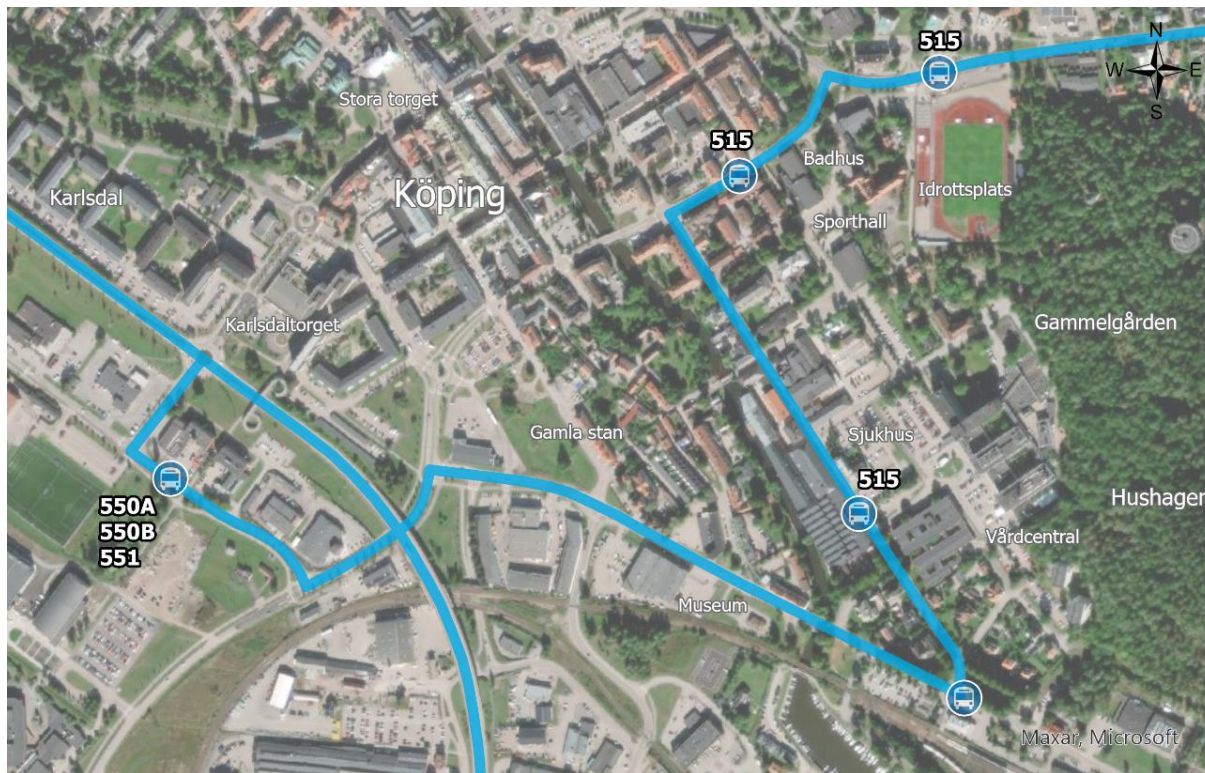
Av de föreslagna hållplatslägena är det enbart hållplatsen för linje 515 som har en relativ närhet till centrum då hållplatsläget vid Hultgrensvägen ligger en bit ifrån centrum, vilket leder till att kopplingen till centrum tappas vid denna linjedragning och hållplatslokalisering. Dock kommer gymnasieskolan, badhus samt idrotts- och ishallar vara mer tillgängliga via kollektivtrafiken, vilket underlättar för personer (främst ungdomar) bosatta utanför Köping tätort eller utan bil att besöka dessa platser.

I detta alternativ kommer inte sjukhuset att trafikeras och resenärer till sjukhuset kommer därmed hänvisas till stationen som ligger strax intill sjukhuset. Linjedragningen via Hultgrensvägen är marginellt längre än en dragning via Sveavägen, men kan med hänsyn till trafikmängden och antalet trafikrörelser på Sveavägen, dvs tidsmässigt gå snabbare eller lika snabbt som en dragning via Sveavägen.



## 5.2 Alternativ 2

För linjerna 550A, 550B och 551 är linjedragningen den samma som för alternativ 1 där de leds in på Hultgrensvägen. Linje 515 blir kvar på befintlig linjedragning men får ett nytt hållplatsläge i anslutning till korsningen Nygatan – Prästgrändsgatan.




Alternativ 2

-  Hållplatser
-  Busslinjer



0 100 200 300 m



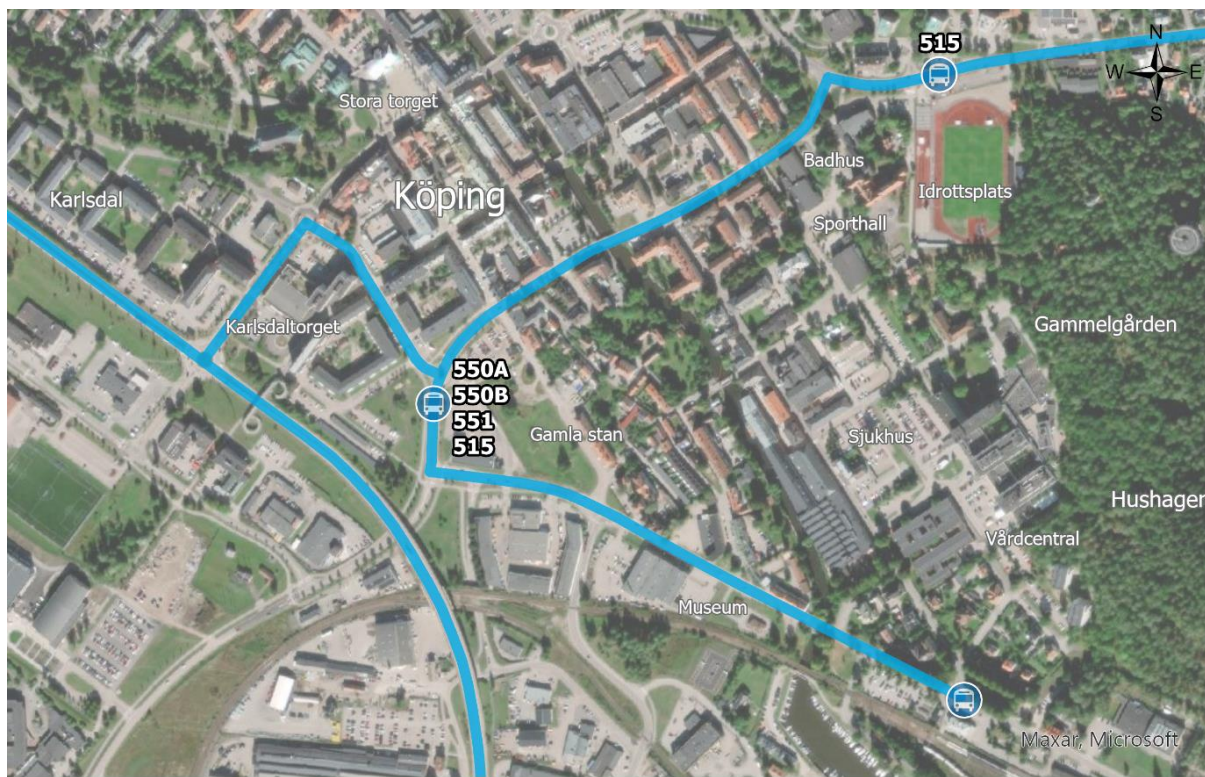
### För- och nackdelar

- + Närhet till centrum (515)
- + Närhet till gymnasieskolan (550A, 550B och 551)
- + Trafikerar sjukhuset (linje 515)
- Långt till centrum (550A, 550B och 551)
- Långt till gymnasieskolan (515)
- Två nya hållplatslägen

Alternativet innebär likt alternativ 1 att linjerna 550A, 550B och 551 tappar koppling till centrum, men har i stället närhet till gymnasieskola, badhus samt idrotts- och ishallar. För att öka tillgängligheten till centrum samt för att avståndet till gymnasieskolan ska minska får linje 515 ett nytt hållplatsläge vid korsningen Nygatan – Prästgrändsgatan, samt fortsätter trafikera sjukhuset. Nackdelen är att två nya hållplatslägen måste göras i ordning.

### 5.3 Alternativ 3

I alternativ 3 får samtliga linjer ett nytt hållplatsläge söder om cirkulationen Nygatan – Sveavägen, där linjerna 550A, 550B och 551 går via Torggatan och Sveavägen.



Alternativ 3

-  Hållplatser
-  Busslinjer



0 100 200 300 m



#### För- och nackdelar

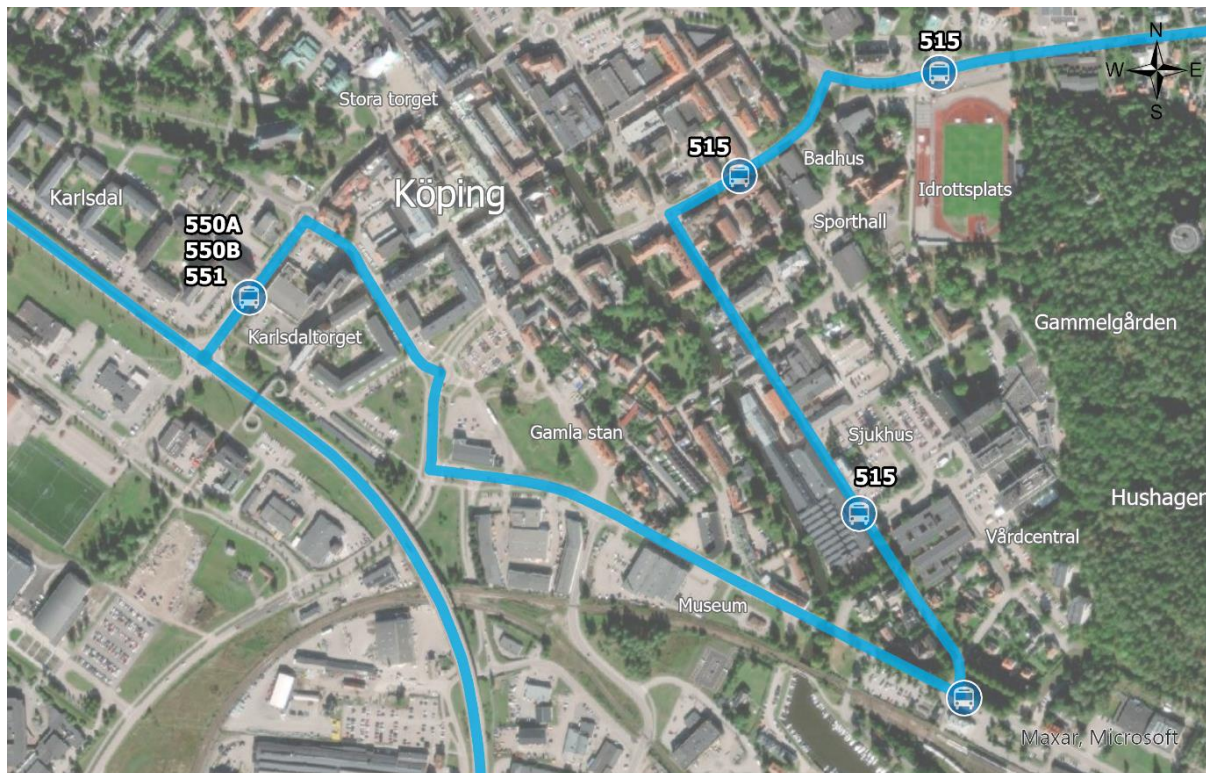
- + Relativ närhet till centrum och gymnasieskolan
- + Ett hållplatsläge för samtliga linjer
- + Enbart ett hållplatsläge
- + Närhet till pendelparkering
- Trafikerar ej sjukhuset
- Relativ närhet till centrum

Hållplatslokaliseringen gör att samtliga linjer har kvar en relativ närhet till centrum samtidigt som placeringen har en relativ närhet till gymnasieskolan. Alternativet trafikerar inte sjukhuset utan resenärer till sjukhuset hänvisas till stationen, som ligger strax intill sjukhuset. Hållplatsläget ligger med närhet till en befintlig långtidsparkering som används till pendelparkering. Alternativet skapar möjlighet för en förbättrad pendelparkering med kompletterande säker cykelparkering.



## 5.4 Alternativ 4

Alternativ 4 innebär att linjerna 550A, 550B och 551 nyttjar befintlig hållplats på Torggatan för att sedan köra via Sveavägen och Järnvägsgatan till stationen. Linje 515 är kvar på befintlig linjedragning men får ett nytt hållplatsläge i anslutning till korsningen Nygatan – Prästgrändsgatan.



Alternativ 4

-  Hållplatser
-  Busslinjer

### För- och nackdelar

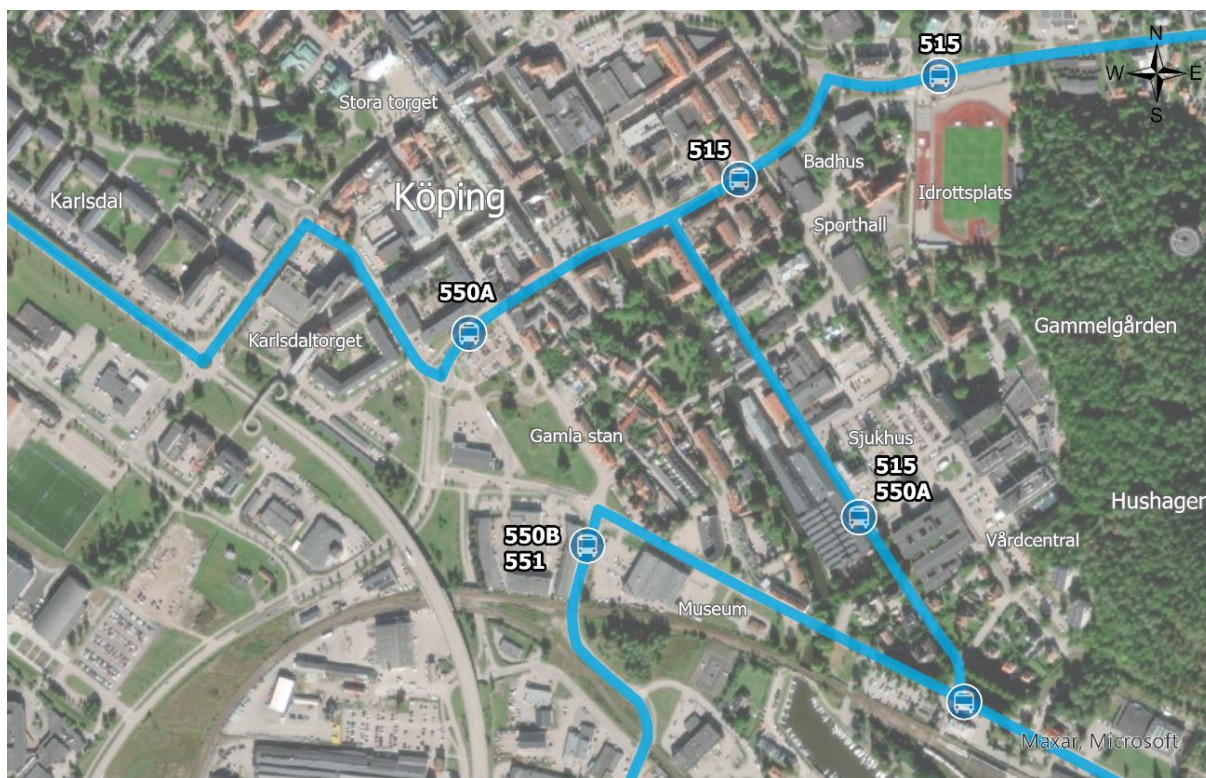
- + Relativ närhet till centrum och gymnasieskolan
- + Enbart ett nytt hållplatsläge
- + Trafikerar sjukhuset (515)
- Trafikerar ej sjukhuset. (550A, 550B och 551)
- Långt till gymnasieskolan (515)
- Relativ närhet till centrum

Hållplatslokaliseringen gör att samtliga linjer har kvar en relativ närhet till centrum, samtidigt som placeringen har en relativ närhet till gymnasieskolan. Då alternativet nyttjar befintligt hållplatsläge på Torggatan så krävs enbart ett nytt läge i för linje 515 på Nygatan.

## 5.5 Alternativ 5

I alternativ 5 förläggs linjerna 550B och 551 till Sjtöullsvägen, svänger av på Arbogavägen (väg 250) vid Nya Hamnvägen och kör mot stationen via Sjtöullsvägen. Ett hållplatsläge placeras i de norra delarna av Sjtöullsvägen.

Linje 550A får ett nytt hållplatsläge norr om cirkulationen Nygatan – Sveavägen och trafikerar sedan sjukhuset. Linje 515 är kvar på befintlig linjedragning, men får ett nytt hållplatsläge i anslutning till korsningen Nygatan – Prästgrändsgatan.



Alternativ 5

-  Hållplatser
-  Busslinjer



0 100 200 300 m



### För- och nackdelar

- + Relativ närhet till centrum (515 och 550A)
- + Relativ närhet till gymnasieskolan (550A, 550B och 551)
- + Trafikerar sjukhuset (515 och 550A)
- Långt till centrum (550B och 551)
- Flertalet nya hållplatslägen
- Spretigt linjenät

Alternativet innebär att linjenätet blir något spretigt, vilket kan försvåra för resenärerna. Linjerna 550B och 551 placeras långt ifrån centrum och tappar därmed koppling till centrum. Linje 515 och 550A trafikerar fortsatt sjukhuset, likt dagsläget, och behåller därmed en relativ närhet till centrum. Alternativet kräver dock flertalet nya hållplatslägen, vilket är en kostnad som talar emot förslaget.



## 6 Förordade alternativ och fortsatt arbete

Utifrån lokalisering samt de för- och nackdelar som beskrivits kommer gaturummet av de två hållplatslokaliseringarna med linjedragning som utmärkt sig som mest relevanta beskrivas närmre.

### 6.1 Alternativ 1

Alternativet med att dra ner ett hållplatsläge till Hultgrensgatan och tillskapa ett hållplatsläge för linje 515 norr om cirkulationen Nygatan – Sveavägen anses vara ett alternativ som är mer anpassat för att förbättra förutsättningarna för de yngre resenärsgруппerna, då de skapar närhet till gymnasieskola och idrottsanläggningar.

Hållplatsläget vid Hultgrensgatan föreslås tillskapas inför passage i vardera riktningar i form av stopphållplatser. En stopphållplats skulle skapa en säker passage då övrig motortrafik inte kommer ha möjlighet att köra om en inestående buss. Placeringen är i direkt anslutning till gång- och cykelbanan mot både centrum och ner mot gymnasieskolan och idrottsanläggningar. Om stopphållplatser är en lämplig utformning på platsen bör utredas vidare genom en trafikmätning.

Sett till att inrymma hållplatserna inom de egna fastigheterna är det inga problem på den södra sidan av Hultgrensgatan. På norra sidan så inryms dock inte hela plattformen med tillhörande gångbana, vilket innebär att en del av plattformen kommer behöva inrymmas på fastigheten BOTULF 4 som ägs av Nyfosa fastigheter.

Hållplatsläget norr om cirkulationen Nygatan – Sveavägen bedöms inrymmas helt inom den egna fastigheten på bägge sidor om Nygatan. Både norr och södergående hållplats bör vara av typen fickhållplats för att inte begränsa framkomligheten på Nygatan, vilken är en av de mer trafikerade gatorna i Köping. På östra sidan av Nygatan behöver träd flyttas för att ge utrymme till både gångbana och hållplats.

Hållplatsen ligger bra sett till dess relativa närhet till centrum, gymnasieskola och idrottsanläggningar. Det finns även en långtidsparkering i direkt anslutning till hållplatsläget som används till pendelparkering vilket innebär möjlighet för att förbättra denna och även komplettera med säker cykelparkering.

### 6.2 Alternativ 3

Alternativet med att samla samtliga linjer på hållplatsläge söder om cirkulationen Nygatan – Sveavägen är ett alternativ som är väl avvägt för samtliga resenärsgруппer såväl de yngre som de äldre som pendlar med buss.

Även här bör norr och södergående hållplats bör vara av typen fickhållplats för att inte begränsa framkomligheten på Nygatan. Hållplatsläget söder om cirkulationen Nygatan – Sveavägen bedöms inrymmas helt inom den egna fastigheten på västra sidan av Nygatan. Medan det på östra sidan av Nygatan krävs att kommunen för en dialog med COOP om att få anlägga anslutningar till gångbanor på deras fastighet.

På bägge sidor behövs träd flyttas för att kunna ge plats för hållplatserna. Vidare kommer vägmärkesplaceringar komma behövas ses över, i vissa fall även de lokala trafikföreskrifterna kopplade till dessa.

Då hållplatsläget ligger i anknytning till cirkulationen och de passager som finns där anses vara trafiksäkra detta då hastigheten in och ut ur cirkulationen bedöms vara lägre än den skyltade hastighet som är 40 km/h. Trafiksäkerhetsmässigt så anses därför platsen vara väl lämpad för att anlägga eventuella hållplatser.

Sett till framkomligheten för övrig trafik så kan framkomligheten för denna påverkas något negativt. Främst kopplat till att antalet passager med oskyddade trafikanter över Nygatan bedöms öka. Sett till hållplatsläget i sig så bedöms framkomligheten för övrig trafik enbart påverkas marginellt. Detta bör dock utredas något närmare i samband med att man gör nya trafikflödesmätningar på platsen.

En nackdel med den södergående hållplatsen är uppstår när bussen ska köra ut då den kommer behöva köra direkt över till det vänster svängfält som leder till Järnvägsgatan. Detta är dock något som inte bör vara ett problem då övrig trafik har väjningsplikt när bussen ska svänga ut från hållplatsen. Om utformningen på aktuell sektion av Nygatan ses över i samband med att hållplatsen anläggs bör detta inte utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

I närheten av hållplatserna finns även en långtidsparkering som skulle kunna utvecklas med säkert cykelparkering och laddplatser.

### 6.3 Fortsatt arbete

Bägge alternativen kommer behöva detaljstuderas för att säkerställa möjligheten att anlägga hållplatser i föreslagna lägen. Detta kräver att alternativet med tillhörande gångbanor, trädflyttar och hållplatser förprojekteras enligt gällande krav samt utvärderas vad gäller genomförbarhet. I detta skede bör även underjordiska ledningar kontrolleras för att se om dessa påverkas av de kommande hållplatslägena.

Trafikmätningar på Nygatan, Järnvägsgatan samt Hultgrensvägen behöver genomföras för att kunna göra en bedömning av framkomligheten och trafiksäkerheten på dessa gator och dess passager. Vidare kan även kapacitetsanalyser för korsningen Nygatan – Järnvägsgatan och Ullvileden – Hultgrensgatan vara nödvändig för att utsluta att tillkommande kollektivtrafik och en ökad trafikmängd i framtiden inte skapar längre köbildning än vad korsningarna klarar av, samt för att utsluta att bussen fastnar i korsningen på grund av det höga trafikflödet som hindrar bussen från att svänga vänster.

Slutligen behövs en dialog med berörda fastighetsägare genomföras, detta för att se om alternativen är framkomliga då båda kräver visst intrång på mark som kommunen inte äger.

## 7 Rekommendationer och slutsatser

Vilket av de två förordade alternativen som är mest fördelaktigt för Köping och restiden för linjerna lämnas till Kommunen och Regionen att diskutera. Båda alternativen har sina för- och nackdelar, det handlar mer om vilka resenärsgupper som ska prioriteras. Där alternativ 1 har en större prioritet på de yngre resenärsgupperna, medan alternativ 3 är mer balanserad mellan de olika resenärsgupperna. Nyttan av att dra om linjerna och flytta hållplatserna anses dock vara marginell.

Utifrån det som framgår i utredningen är det mest fördelaktigt att anlägga nya hållplatser söder om cirkulationen Nygatan – Sveavägen enligt alternativ 3. Alternativet medför en relativ närhet till centrum och tillgodoser behovet för både pendlare med närheten till pendelparkeringen samt för de yngre resenärerna med närhet till gymnasieskola och idrottsanläggningar.

Aspekten att sjukhuset i bägge de förordade alternativen inte längre trafikeras kan motiveras med att det mellan Köping station och sjukhuset är ett rimligt gångavstånd för de som arbetspendlar dit. För besökare och patienter anses inte kollektivtrafiken vara det huvudsakliga färdmedlet, då dessa reser med bil. Region Västmanland ser inte heller hållplatsen som ett prioriterat stopp då resandeutbytet från hållplatsen är lågt, samt att hållplatsläget kan flyttas till Nygatan.

I båda alternativen behöver markfrågan undersökas och dialog måste genomföras med berörda fastighetsägare angående möjligheten att anlägga hållplatsen eller gångbanor på del av fastighet, alternativt se över möjligheten att köpa marken. Då det i detta fall handlar om större fastighetsägare finns det troligtvis en vana att situationer likt denna uppstår, där kommuner önskar nyttja/köpa del av fastigheten för infrastrukturåtgärder likt denna. Därav ses detta inte som ett lika stort problem som vid Sveavägen där det är en bostadsrättsförening som äger marken.