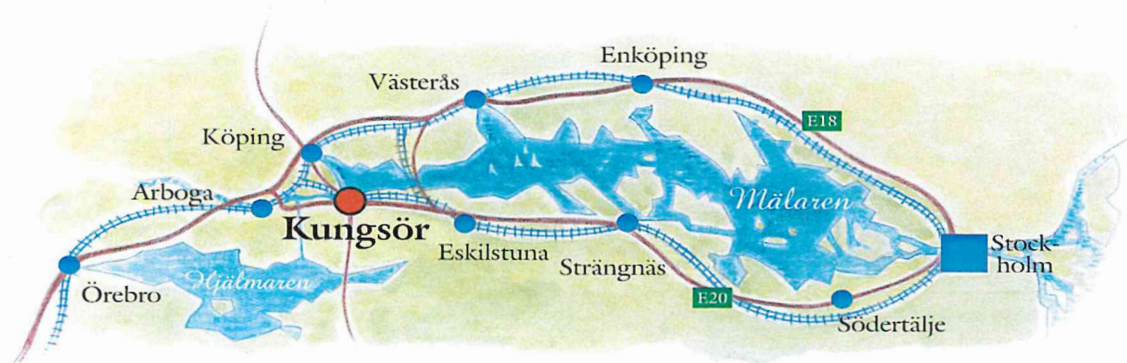


Körvägsanalys - Kungsörs tätort

Kollektivtrafikmyndigheten Västmanland



Jakob Klasander
Trafikplanerare

 LANDSTINGET
VÄSTMANLAND

Bakgrund

- Denna analys utgör en del av Kollektivtrafikmyndighetens arbete med att utveckla länets stomlinjer. Analysen ingår även som del i Kungsör kommuns centrumutvecklingsprojekt. Ett projekt som innefattar att se över busstrafiken i Kungsörs centrum, busstation (Stortorget) och längs med Drottninggatan.
- Ingående underlag för denna analys är de tidigare analyserna över linjesträckning i Kungsörs tätort. Det senast framtagna förslaget innebar trafikering Thor Modéens gata. Detta förslag har dock inte kunnat drivas vidare på grund av markförhållandena (kyrkogård) på platsen där den nya centrumhållplatsen skulle ligga.
- De körvägsalternativ som nedan analyserats har tagits fram i samråd mellan Kollektivtrafikmyndigheten (KTM) och Kungsörs kommun. Målet är en långsiktig lösning. Denna analys avses bli ett underlag för Kungsörs fortsatta centrumutredning samt som underlag för Trafikverkets arbete med infrastrukturen i tätorten.

Stomlinjetrafik och Kungsörs tätort

En analys av körvägar för en av länets stomlinjer, vilka KTM helt finansierar, utgår alltid ifrån KTM:s fem övergripande mål för kollektivtrafiken i länet och planeringsprinciper. Målen för länets kollektivtrafik är:

- *Tillgänglighet för en väl fungerande arbetsmarknad*
- *Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*
- *Långsiktigt hållbart resande*
- *Säker resa*
- *Enkel och attraktiv resa*

För att uppnå dessa mål har KTM utarbetat ett antal planeringsprinciper för att förbättra stomlinjetrafikens måluppfyllnad samt för att säkerställa kvalitet och likställighet i trafiken över hela länet:

- *Linjen ska gå mellan kommunhuvudorter utan byten*
 - *Linjen skall passera minst en kommun- eller länsgräns*
- *Linjen ska gå den kortaste vägen/snabb trafik*
 - *En restidskvot på 1,30 eftersträvas*
- *Linjen ska vara anpassad till arbetstider, tåg- och regionbussanslutningar*
- *Linjen ska erbjuda regelbunden och tät trafik*
 - *Minst timmesutbud i högtrafik, med ett mål om 30-minuterstrafik*
- *Linjen ska erbjuda ett visst utbud dagtid för serviceresor*
 - *Minst varannan timme dagtid, med ett mål om 30–60-minuterstrafik*
- *Linjen ska erbjuda minst en förbindelse efter klockan 21:00 anpassad till arbetspendling*
- *Linjen ska erbjuda en del av vardagsutbudet under helger*
 - *Beakta att ett utbud för arbets- och serviceresor finns även på helger*
- *Linjen ska erbjuda en del av vinterutbudet under sommaren*
 - *Beakta att arbetspendlarna inte har ledigt hela sommarens semesterperioder*

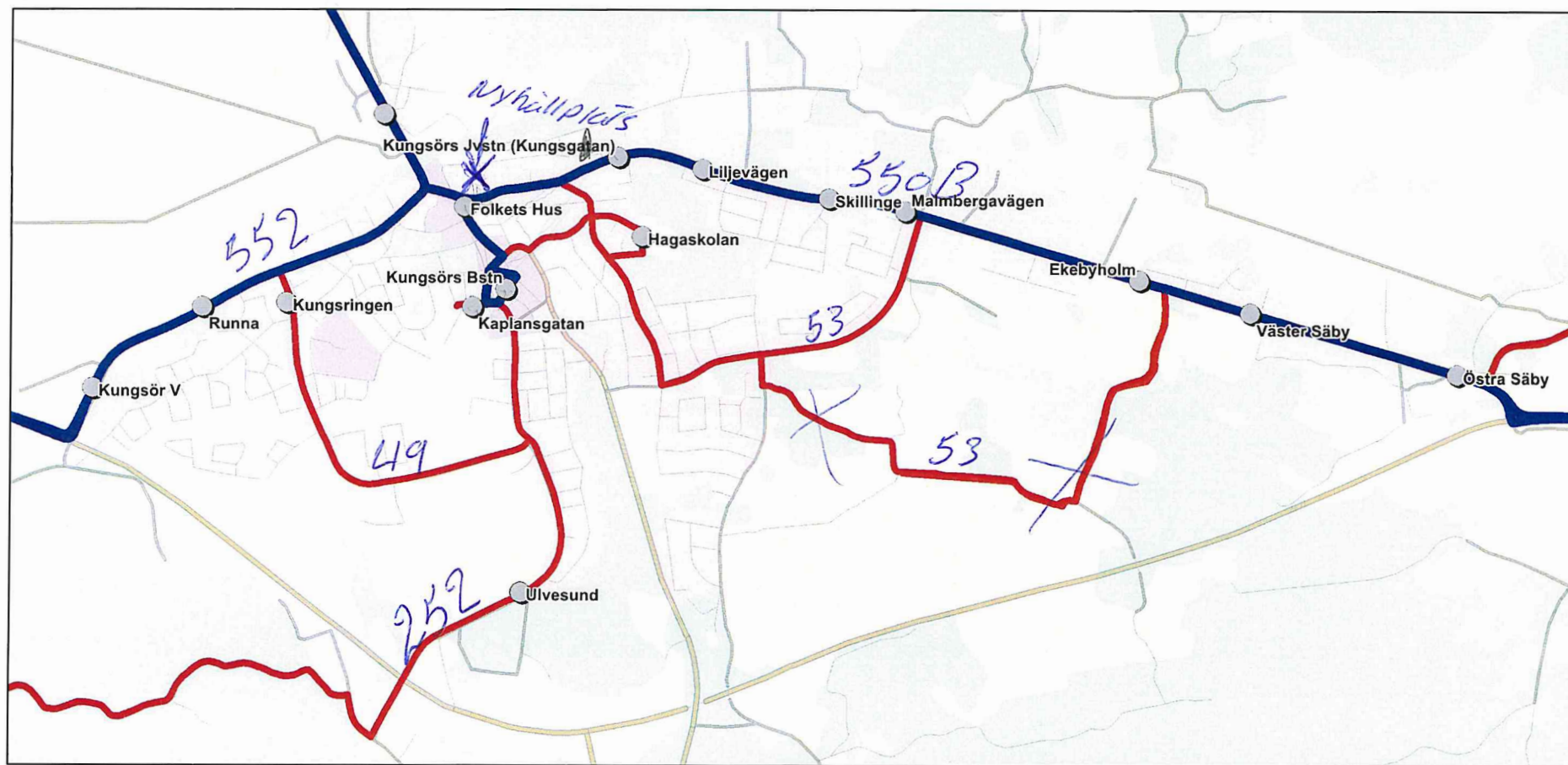
Stomlinjetrafik och Kungsörs tätort

- Kungsörs tätort en central målpunkt för kollektivtrafiksystemet i Västra Mälardalen. Utbytet mellan de tre kommunerna Kungsör, Arboga och Köping är stort. Relationen till Eskilstuna utvecklas kontinuerligt.
- Idag trafikeras Kungsörs tätort av stomlinjerna 552 (Götlunda-Arboga-Kungsör) och 550 (Skinnskatteberg-Köping-Kungsör-Eskilstuna).
- Linje 552 har idag Stortorget i Kungsör som start- och sluthållplats
- Linje 550 åker genomgående, via Stortorget, till Eskilstuna. Turer som börjar och slutar i Kungsör har Stortorget som start- och sluthållplats.

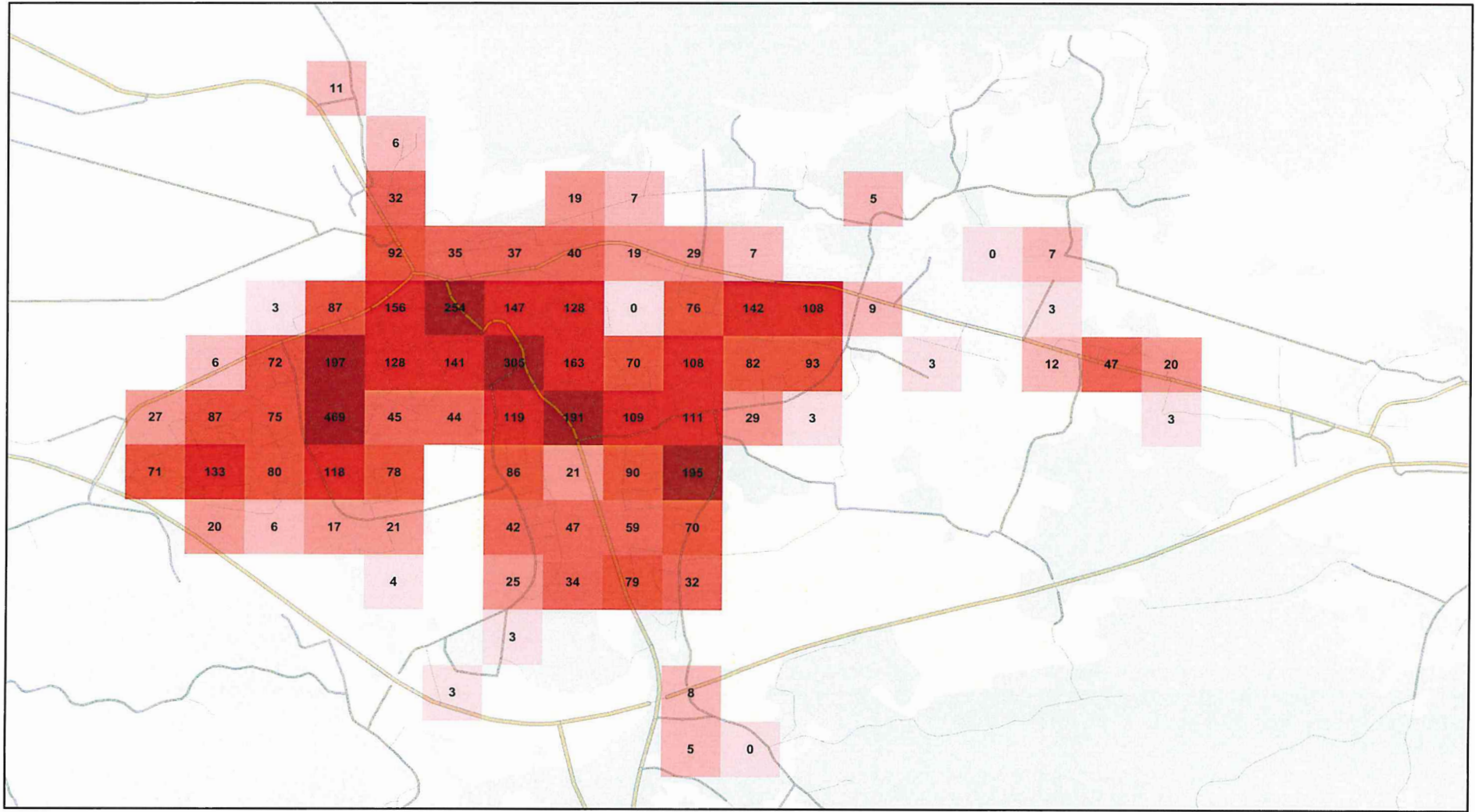


Stomlinjetrafik och Kungsörs tätort år 2015

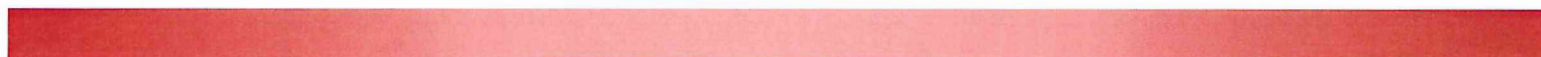
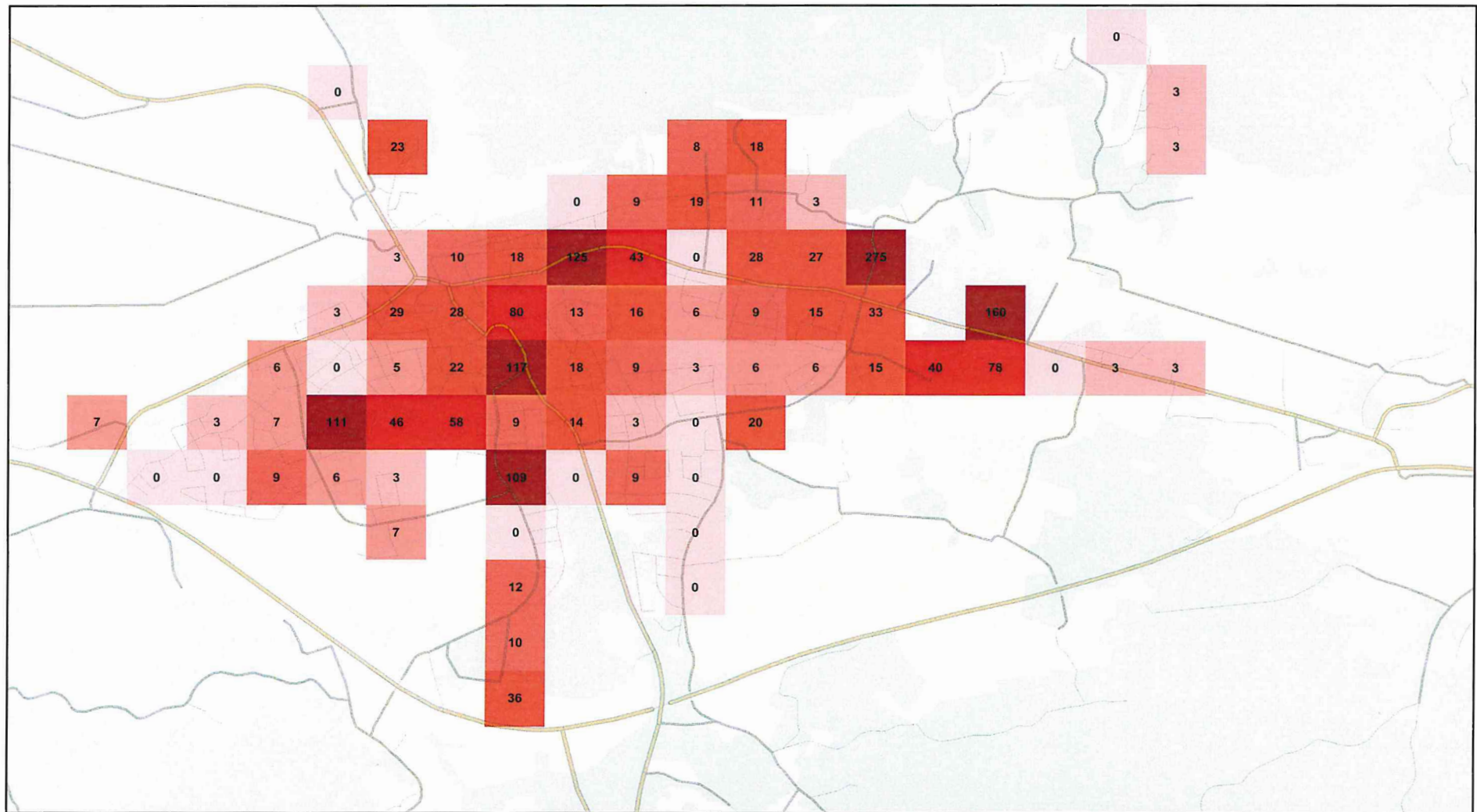
Stomlinjerna visas i tjocka blå linjer medan de röda är lokala landsbygdslinjer. Hållplatserna som visas är de som trafikeras inom Kungsörs tätort.



Befolkning i Kungörs tätort



Arbetsplatser i Kungsörs tätort



Förutsättningar

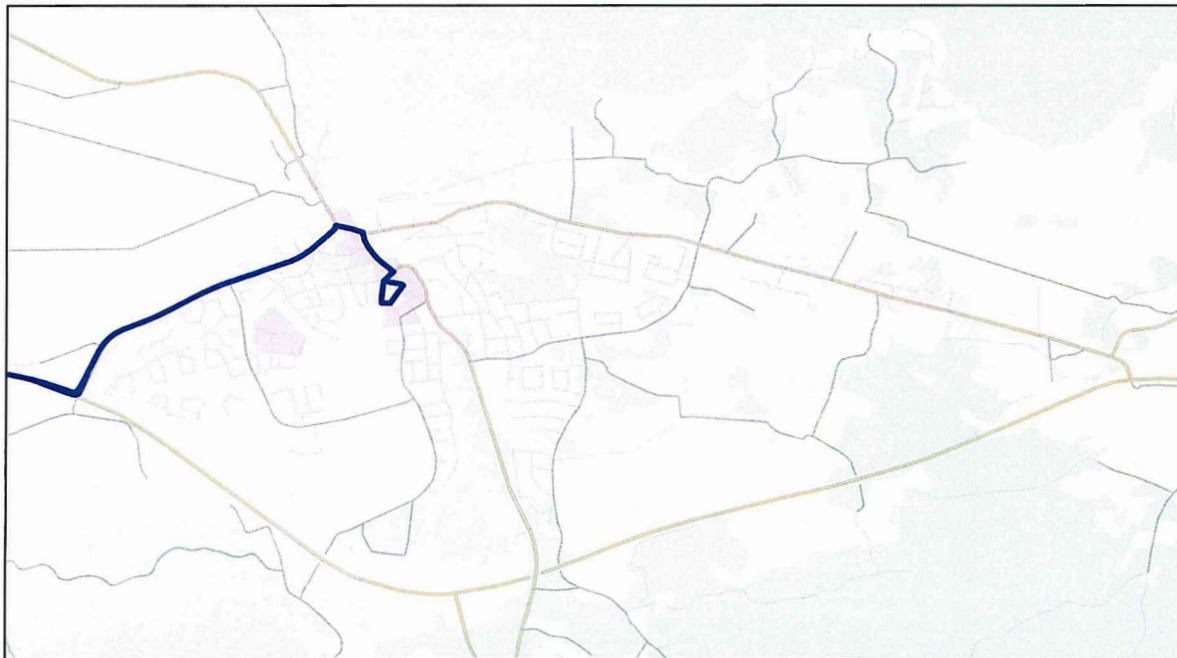
- Fokus är på de för tätorten aktuella stomlinjerna 552 och 550. De lokala landsbygdslinjerna antas kunna anpassas till nya förutsättningar
- Körvägen har i samtliga fall mätts mellan hållplats Borgvik och hållplats Östra Säby
- Samtliga förslag har ställts mot dagens körväg och dess körtid och nyttjade infrastruktur.
- Endast körvägen visas på kartorna. Hållplatserna visas i en egen bild, då hållplatserna följer av linjesträckningen, och inte tvärtom.
- Förändringar i körtid har räknats om i förändringar i trafikekonomi.
- Både befintlig infrastruktur och möjligheten till utveckling av nya hållplatser har i största möjligaste mån tagits i beaktande.
- Beaktande har tagits för vilka vägar som trafikerats och bedömts utifrån deras möjlighet hantera stora mängder busstrafik.
- Ett mål i Kungsörs centrumutvecklingsprojekt är att inte trafikera Drottninggatan.
- Viktiga målpunkter är själva Kungsörs centrum, järnvägsstationen samt de större bostads- och arbetsplatsområdena. Även skolorna i Kungsörs tätort har tagits i beaktande.
- En SWOT-analystabell finns framtagen för samtliga linjesträckningar, se färglagda tabell till höger.

Styrkor	Svagheter
Möjligheter	Hot

Styrkor	Svagheter
Möjligheter	Hot

Dagens 552 – länstidtabell 2015

Linjen sträcker sig idag via västra delen av Kungsgatan in via Drottninggatan till Stortorget.



• Inga körvägsvarianter • Etablerad linje • Trafikerar Stortorget • Körtiden möjliggör taktfasta avgångar	• Krånglig och långsam körväg till Stortorget • Inget tidsutrymme idag för nya trafikuppdrag • Trafikerar Drottninggatan • Trafikerar ej järnvägsstationen • När ej södra eller östra delen av tätorten
• Möjlighet finns för framtida trafikuppdrag till järnvägsstationen vid förkortad körtid • Förstärkt komplement till tågtrafiken och samtrafik vid järnvägsstationen vid förkortad körtid	• Låg kvalitet på hållplatserna på Kungsgatan • Saknas hållplats på Kungsgatan i höjd med Kungsringen • Hög restidskvot på linjen



Styrkor	Svagheter
Möjligheter	Hot

Dagens 550 – länstidtabell 2015

Linjen sträcker sig idag via väg 250 och västra delen av Kungsgatan in via Drottninggatan till Kungsörs Stortorget. Efter en säckkörning går linjen ut ur Kungsörs tätort via Kungsgatan hela vägen ut till E20.



• Inga körvägsvarianter • Etablerad linje • Samtrafik vid Stortorget • Körtiden möjliggör taktfasta avgångar • Trafikerar busstationen • Angör i närhet till järnvägsstationen • Trafikerar arbetsplatstäta östra delen av tätorten	• Krånglig och långsam körväg till Stortorget • Inget utrymme idag för nya trafikuppdrag • Trafikerar Drottninggatan • Trafikerar ej järnvägsstationens vändslinga • När ej västra eller södraste delen av tätorten
• Möjliga framtida trafikuppdrag till järnvägsstationen i Kungsör och exempelvis Eskilstuna Stortorget • Starkt komplement till tågtrafiken	• Hög restidskvot på linjen, framförallt mellan Köping-Eskilstuna • Genomgående trafik når ej vändslingan vid järnvägsstationen • Låg kvalitet på hållplatserna på Kungsgatan

Körvägsalternativ 1

Styrkor	Svagheter
Möjligheter	Hot

I detta alternativ sträcker sig linjen via väg 250 direkt till Kungsgatan och österut ut ur Kungsörs tätort via Kungsgatan hela vägen ut till E20, den rakaste möjliga körvägen genom Kungsör.



- Rakaste möjliga körväg ger restidsvinster och robusthet i trafiken
- Rak körväg är passagerarvänligt
- Inga körvägsvarianter
- Korta turer startar/slutar vid järnvägsstationens vändslinga, där även linje 552 skulle kunna börja/sluta
- Taktfasta avgångar kan behållas
- Trafikerar arbetsplatstäta östra delen av tätorten

- Innebär ny trafikering av Kungsörs centrum
- När ej västra eller södraste delen av tätorten
- Längre gångväg till linjesträckningen jämfört dagens trafikering av Stortorget

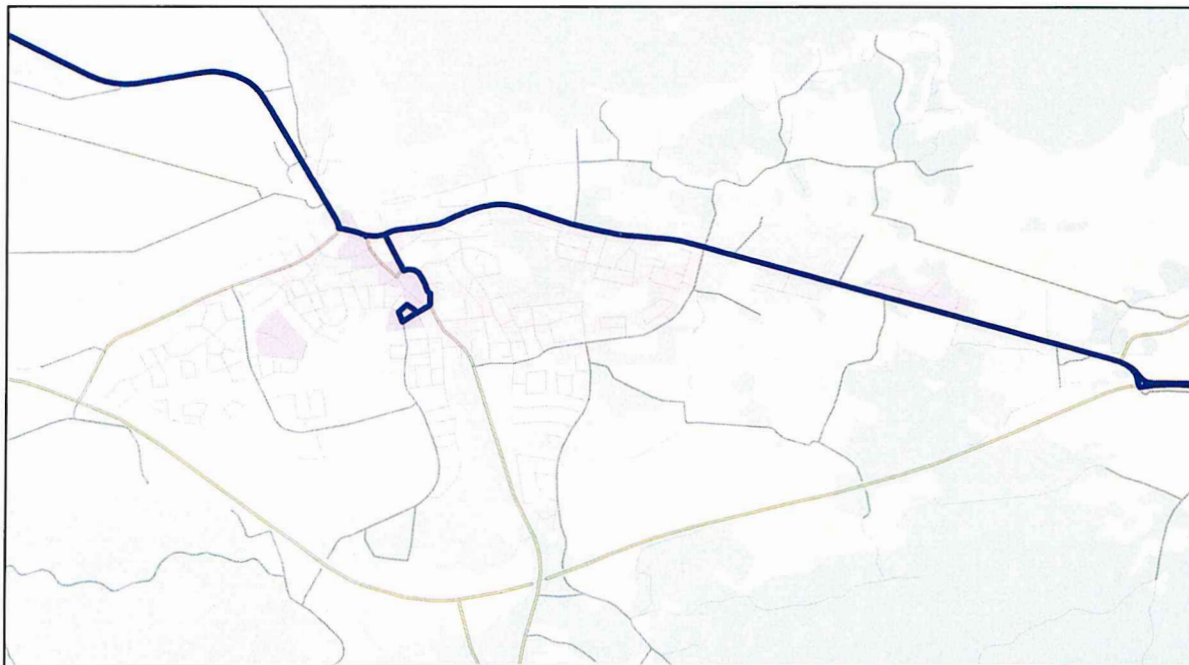
- Ny centrumhållplats ger hög standard och god tillgänglighet
- Kort körtid öppnar för trafikuppdrag till järnvägsstationen i Kungsör och (exempelvis) Eskilstuna Stortorget
- Förstärkt komplement till tågtrafiken

- Kräver ny centrumhållplats på Kungsgatan, placerad mellan Drottninggatan och Hamngatan
- Viss ökning av avstånd jämfört dagens centrumhållplats

Styrkor	Svagheter
Möjligheter	Hot

Körvägsalternativ 2

I detta alternativ sträcker sig linjen via väg 250 och Hamngatan upp på Tessingatan. Därefter körs bussen mot Stortorget via Frejgatan-Odengatan-Torsgatan i en säckkörning tillbaka mot Tessingatan-Hamngatan och sedan ut på Kungsgatan.

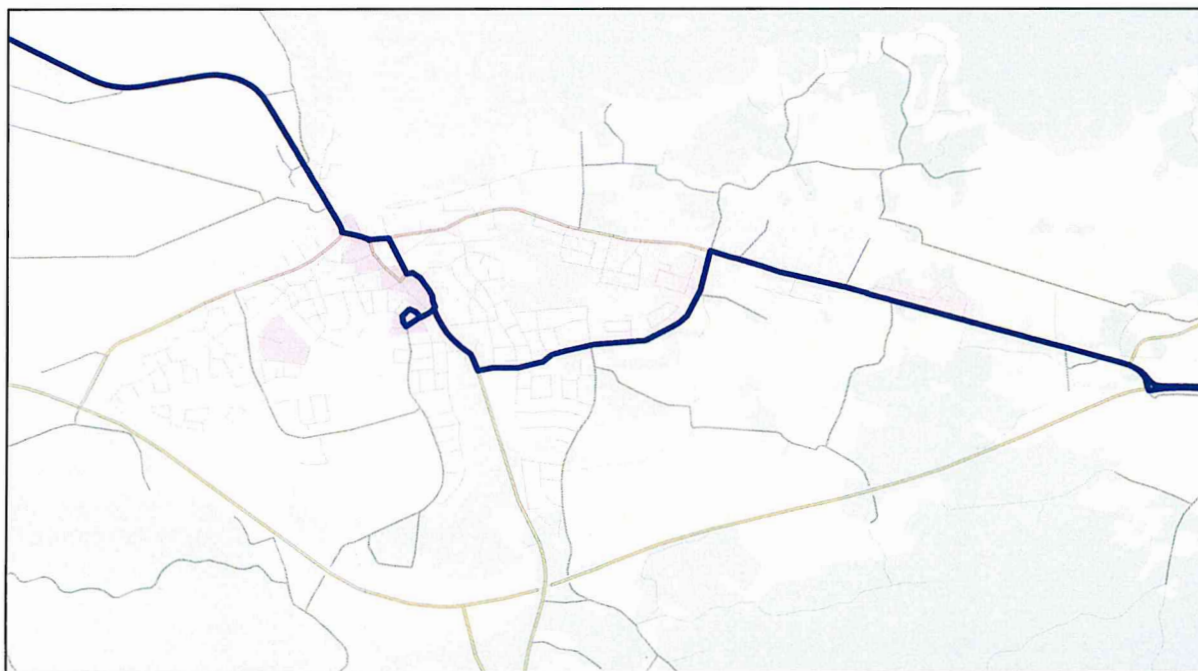


• Trafikerar Stortorget • Trafikerar i anslutning till järnvägsstationen • Trafikerar inte Drottninggatan • När arbetsplatsområdena i östra delen av tätorten	• Innebär delvis ny trafikering av Kungsörs centrum • När ej västra eller södraste delen av tätorten • Korta turer för stamlinje 550 och 552 når inte järnvägsstationen • Snäva svängar Kungsgatan-Hamngatan • Ökad körtid riskerar att förstöra de taktfasta avgångarna
• Finns möjlighet till ny centralt placerad hållplats på Tessingatan	• Ger ökad körtid och därmed försämrad restidskvot • Ej möjligt med fler trafikupdrag • Kräver ombyggnation vid Stortorget

Körvägsalternativ 3

Styrkor	Svagheter
Möjligheter	Hot

I detta alternativ sträcker sig linjen via väg 250 och Hamngatan upp på Tessingatan. Därefter körs bussen mot Stortorget via Frejgatan-Odengatan-Torsgatan i en säckkörning tillbaka Till Drottninggatan och ut mot Kungsgatan via Malmbergavägen.

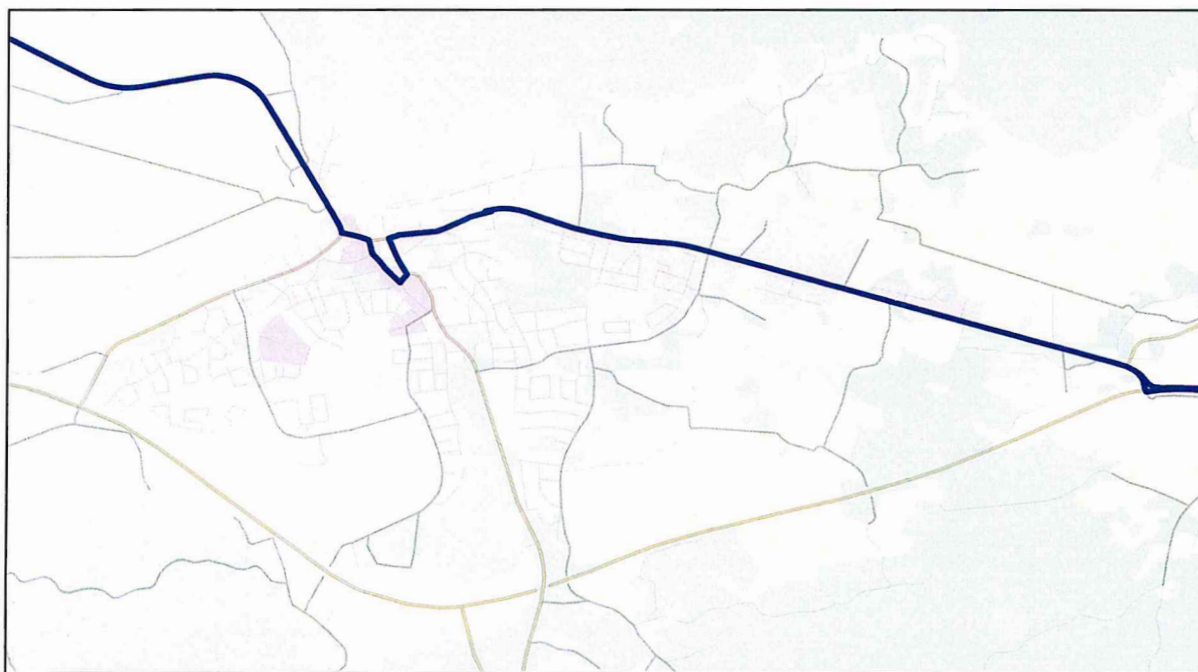


• Trafikerar Stortorget • Trafikerar inte Drottninggatan • När södra delarna av tätorten	• Innebär delvis ny trafikering av Kungsörs centrum • När ej arbetsplatsområdena längs Kungsgatan • Trafikerar ej hållplats Folkets hus • Genomgående trafik når ej järnvägsstationen • Inte heller korta turer för stomlinje 550 och 552 når järnvägsstationen • Snäva svängar Kungsgatan-Hamngatan
• Finns möjlighet till ny hållplats på Tessingatan och fler längs Malmbergavägen	• Ger ökad körtid • Kräver ombyggnation vid Stortorget • Kräver nya hållplatser på Malmbergavägen

Körvägsalternativ 4

Styrkor	Svagheter
Möjligheter	Hot

I detta alternativ sträcker sig linjen via väg 250 och Drottninggatan upp och vänder på Villagatan. Där vänder den ner via Hamngatan tillbaka till Kungsgatan.



• Relativt kort körväg • När centrala Kungsör • Trafikerar vid järnvägsstationen • Trafikerar arbetsplatsområdena längs Kungsgatan	• Trafikerar Drottninggatan • Innebär delvis ny trafikering av Kungsörs centrum • När ej västra eller södraste delen av tätorten • Snäva svängar Kungsgatan-Hamngatan och vid Villagatan
• Eventuell möjlighet till nya trafikuppdrag genom insparad körtid	• Trafikerar inte Stortorget • Kräver ny centrumhållplats

Körvägsalternativ 5

Styrkor	Svagheter
Möjligheter	Hot

I detta alternativ sträcker sig linjen via väg 250 och Hamngatan upp på Tessingatan. Därefter körs bussen vidare på södraste delen av Drottninggatan och via Malmbergavägen ut till Kungsgatan.



• När centrala och södra delarna av Kungsör • I princip samma körtid som idag	• I princip samma körtid som idag • Innebär helt ny trafikering av Kungsörs centrum • När ej järnvägsstationen • Korta turer kan ej trafikera järnvägsstationen • Trafikerar ej arbetsplatsområdena längs Kungsgatan • Snäva svängar mellan Kungsgatan-Hamngatan och Drottninggatan-Malmbergavägen
• Nya hållplatser ger hög standard och tillgänglighet	• Kräver ny centrumhållplats • Kräver nya hållplatser på Malmbergavägen

Slutsatser - I

- KTM förordar **Alternativ 1** som framtida körväg för Kungsörs tätort.
- Detta alternativ ligger bäst i linje med KTMs mål och planeringsprinciper för stomlinjetrafiken –gällande både linje 550 och 552.
- Detta alternativ är också det som ligger närmst slutförslagen i de två tidigare utredningarna för trafikering av Kungsörs tätort (då med körväg via Thor Modéens väg)
- Detta alternativ har dessutom både lägst körtid och kortast körväg, samt angör nära samtliga målpunkter, förutom södraste delen av tätorten. Kort körtid möjliggör även fler trafikuppdrag för stomlinjerna, exempelvis att trafikera Kungsörs järnvägsstation. Samtliga landsbygds- och skollinjer kan passera nya centrumhållplatsen för att möjliggöra byten mellan linjer.

Slutsatser - II

- Körtiderna i tabellen till höger visar avrundade körtider och körmeter (utan stopp) för enkel körväg utifrån linje 550s sträckning. Det vill säga att egentligen sparar/ökar tiden två gånger (åt båda hållen).
- Körtiderna via svårtrafikerade körvägar med många och snäva svängar en längre körtid än vad som står i tabellen.
- Rakare körväg gör linjen mer attraktiv för genomresande längs med hela linjesträckningen.
- Kort körtid gör att linjerna kan börja inne vid järnvägsstationen för byten mellan tåg-buss och mellan buss-buss.
- Kortare körtid och körmeter ger stora effekter på trafikekonomin där de insparade kostnaderna kan direkt återinvesteras i nya trafikuppdrag inom befintlig budget.
- Uppskattningsvis, givet att den insparade körtiden inte direkt återinvesteras i mer trafik, sparar körning för stomlinjerna enligt Alternativ 1 cirka 500 000 kronor årligen.
- Kortare körtid och körväg antas också leda till ökat resande och därmed ökade intäkter.

Körlängdsordning		Körtidsordning (faktorerat)	
Alt 1	1	Alt 1	0.6
Alt 4	2	Alt 4	0.8
Alt 5	3	Alt 5	0.9
Dagens körväg	4	Dagens körväg	1.0
Alt 3	5	Alt 3	1.1
Alt 2	6	Alt 2	1.1
Körväg i meter		Körtid i minuter	
Alt 1	4 350	Alt 1	5
Alt 4	4 800	Alt 4	7
Alt 5	5 050	Alt 5	7
Dagens körväg	5 450	Dagens körväg	8
Alt 3	5 500	Alt 3	9
Alt 2	5 800	Alt 2	9

Slutsatser - III

- Alternativ 1 kräver endast en ny centrumhållplats.
- Kvaliteten och antalet hållplatser längs med Kungsgatan bör ses över för att göra kollektivtrafiken i Kungsör och regionen mer attraktiv.
- Samtliga alternativ gör att centrumhållplatser täcker i princip hela Kungsör inom 2 kilometer, de flesta målpunkter under 500 meter.
- Ny hållplats behövs också på västra delen av Kungsgatan, i höjd med Kungsringen, för linje 552. Behovet av vändslinga vid hållplats Östra Säby för kortturer bör också utredas.
- Nästa steg blir att fortsätta arbetet i samverkan mellan KTM, Kungsörs kommun och med Trafikverket för att driva frågan vidare. Trafiklösningen är beroende av att samtliga aktörer är överens om att gå vidare.
- Ett alternativ, i väntan på att nya centrumhållplatsen byggs och om Drottninggatan inte får trafikeras, är att tillfälligt köra endast via hållplats Folkets hus ner till järnvägsstationen, via Thor Modéens gata.
- Körväg via Thor Modéens gata skulle eventuellt kunna vara aktuellt om den gjordes om till bussgata med nya hållplatser inom vägområdet.

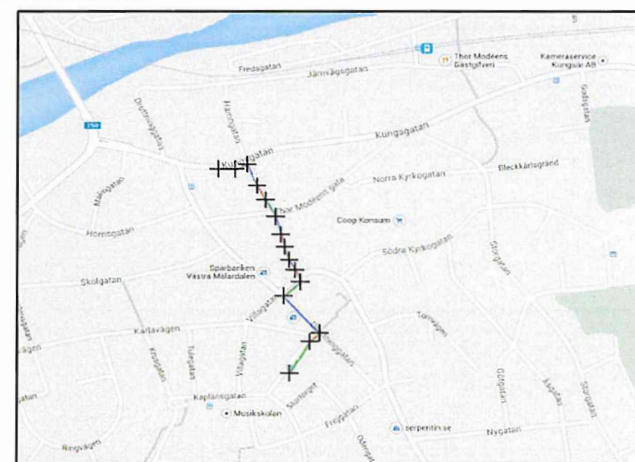
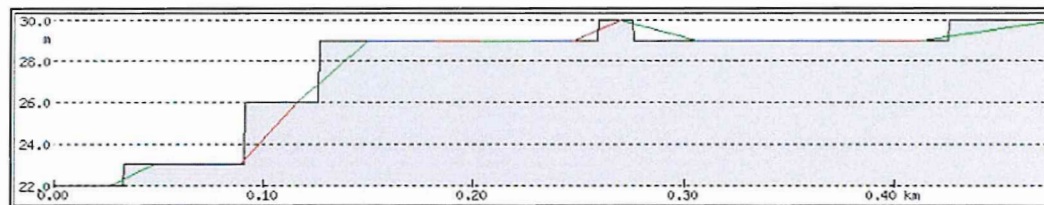


Diagram och karta över gångvägen mellan eventuell ny centrumhållplats och Stortorget.

Den övre visar höjdskillnaden i meter och gångvägens lutning, den nedre en föreslagen väg att gå. Resultatet blir cirka 10 meters höjdskillnad på 500 m gångväg.

Infrastruktur och hållplatser

- Förändring av körväg genom de centrala delarna av Kungsör kräver investeringar i infrastrukturen: en del alternativ fler och större förändringar, andra färre och mindre.
- Samtliga alternativ kräver ny- eller ombyggnation av en centrumhållplats.
 - En centrumhållplats bör vara av hög standard och bör exempelvis ha pendlarparkering, cykelparkering, realtidsskyltar, upplysta och eventuellt uppvärmda väderskydd, väldigt goda gång- och cykelanslutningar samt vara helt tillgänglighetsanpassade. Dessutom måste hållplatslägena vara välanpassade för trafikflödet på den aktuella vägen med god trafiksäkerhet för av- och påstigande samt för själva bussens framförande.
- En förändring av körväg i centrala Kungsör bör leda till att antalet hållplatser minskas men då samtidigt kraftigt höjs i standard. Detta inkluderar hela Kungsgatan, både i östlig och västlig riktning
- För samtliga (kvarvarande) hållplatser krävs att goda gång- och cykelanslutningar säkerställs.
- Vissa gator i centrala Kungsör är mindre lämpade för tät trafikering av bussar, exempelvis Drottninggatan, Hamngatan och vägarna kring Stortorget. Detta på grund av att de är för smala, tillåter för liten svängradie och har dålig sikt.

Infrastruktur och hållplatser

Föreslagna hållplatser i Kungsör enligt körvägsalternativ 1

