

Norrköping

nu och i framtiden



Spårvägstrafiken till Hageby centrum invigdes den 21 oktober 2010. Den nya kombinerade spårvägs- och busshållplatsen med direkt ingång till köpcentrumet är påkostad vad gäller utformning och materialval.

Redan noteras i Norrköping viss ökning av antalet passagerare på de reserelationer som påverkas av den nya spårvägssträckan till Hageby. Sträckan vidare till Navestad byggs nu för fullt, och hos

kommunen finns gott om planer på fortsatt spårvägsutbyggnad. Spårvagnsbristen är dock ett problem, som nu under en begränsad övergångsperiod löses med begagnade vagnar från Berlin.

Av Thomas Johansson

Den 21 oktober 2010 invigdes i Norrköping formellt den nya spårvägssträckan till Trumpetaregatan i Hageby. Det var en del av spårvägsutbyggnaden till Navestad, diskuterad i decennier, som förverkligades.

Den nya spårvägsförbindelsen ersatte en stor del av tidigare busslinje 113, som dock finns kvar på sträckan Trumpetaregatan-Kvarnberget i Navestad, där nu spårvägen byggs vidare på den sista etappen.

Utbyggnaden till Navestad blir sannolikt klar till november 2011, men byggledningen vill inte lova säkert, mot bakgrund av de senaste vintrarnas bekymmer med låga temperaturer och mycket snö.

Erfarenheter

– Antalet passagerare på de delar av kollektivtrafiknätet som påverkades av invigningen till Hageby i oktober 2010 har ökat med cirka tio procent, mellan december 2009 och december 2010. Det rör sig om linjerna 2, 113, 115, 145 och 146, berättar *Martin Schmidt* som är trafikplanerare vid Tekniska kontoret vid Norrköpings kommun.

Han noterar ökningen, trots att en del av passagerarna på tidigare busslinje 113 nu måste byta mellan spårvagn och buss vid

ändhållplatsen Trumpetaregatan. I slutet av innevarande år blir det dock direktgående spårvagnar mellan Navestad och centrum och vidare.

Bytet vid Trumpetaregatan är förhållandevis bekvämt, endast rakt över samma plattform. Tanken var dessutom att buss och



Bytet mellan spårvagn och buss vid Trumpetaregatan i Hageby är förhållandevis bekvämt, endast rakt över samma plattform. Till slutet av innevarande år blir det dock direktgående spårvagnar mellan Navestad och centrum.



Spårvagnsbristen gör att det inte är någon ovanlig syn med bussar på spårvägslinjerna. Flera omlopp måste regelbundet tursättas med buss, och vid fel på spårvagn ökar bussinsatsen.



Schaktarbeten i mitten av februari på sträckan Hageby–Navestad. Till vänster ses en av de ledbussar på linje 113 som ersätts med spårvagnar hösten 2011.

spårvagn skulle vara vid hållplatsen samtidigt så att ingen skulle behöva vänta i samband med byte.

Dessvärre visade det sig att tidtabellen för spårvagnarna inte alltid kunde hållas.

Det beror på främst två omständigheter: alltför få låggolvsspårvagnar kan användas på linje 2, kombinerat med stor andel resenärer med barnvagnar. Detta ger längre körtider än ursprungligen beräknat.

Därtill finns utmed linjen några platser med dålig framkomlighet. Detta beror bland annat på viss onödig fördröjning i signalanläggningarna, vilka dock successivt trimmas in.

En busslinje har flyttats bort från spårvagnshållplatsen för linje 2 vid Söder Tull. Anledningen var att efter spårvägsförslängningen har linje 2 fått tätare trafik och fler passagerare. Bussar och spårvagnar hindrade varandra vid hållplatsen.

Förseningarna leder till krympande regleringstider, vilket är negativt för personalen.

Martin Schmidt berättar att förbättringsarbetet drivs på flera fronter. Signaltrimning är en viktig åtgärd, fler spårvagnar kommer i trafik under våren, och på längre sikt blir det även fler låggolvsspårvagnar.

Endast några få passagerare har dock haft synpunkter på att linje 2 går över Östra Promenaden, istället för via Drottninggatan, som utgör en väsentligt rakare förbindelse mellan de stora knutpunkterna Söder Tull och Resecentrum vid centralstationen.

Körtiden via Drottninggatan för spårvagnar mellan

– Passagerare på de delar av nätet som påverkades av invigningen till Hageby har ökat med cirka tio procent, trots att en del nu måste byta mellan spårvagn och buss, berättar Martin Schmidt, trafikplanerare vid Tekniska kontoret vid Norrköpings kommun.



Resecentrum och Söder Tull är i högtrafik upp till nio minuter, via öster elva minuter. Det skiljer således endast två minuter i körtid. Körtiden från Söder Tull med spårvagn över öster är dessutom kortare än körtiden via Kungsgatan där busslinje 113 tidigare gick. Därmed gör dagens spårvagnspassagerare på linje 2 faktiskt en tidsvinst med den nya färdvägen.

Bussens linjesträcka via Kungsgatan hade där relativt få på- och avstigande. Antalet på- och avstigande på sträckan över öster har ökat, jämfört med tidigare trafik för linje 2.

Den som studerar en detaljritning över den sista etapputbyggnaden till Navestad upptäcker en planerad spårvägssträcka som viker av österut strax söder om den blivande hållplatsen Atriumhusen.

TTG och säkerhetsglas

I samarbete med Veolia, SL och Tågia har TTG tagit fram ett system som aktivt minskar risken att tunnelbanevagnens frontruta faller in i förarhytten vid en eventuell kollision. Systemet har givit goda resultat vid krocktester på Statens Provningsanstalt. Läs mer på traintg.se eller ring efter vår folder om **tekniska lösningar och innovationer för spårbundet trafik.**



Detta är annons nr 2 av 6 om



Train Technology Gustavsberg AB

Grillsudde 6 139 40 Värmdö

Tel: 08-570 330 00 • Fax: 08-571 689 91

www.traintg.se





I början av mars pågick omfattande bergschakt där den nya spårvägen ska runda det sydliga ringformade huset i Navestad. Här borras i berget för kommande sprängningar.



Bankroppen tar form intill Ringdansens centrum. Mitt i bild noteras fyra slagna rörpålar som används som markfästen för blivande fundament för kontaktledningstolpe.

Det är början på en möjlig spårvägslinje till Söderköping, som således skulle få gemensam sträcka med linje 2 härifrån in till stadens centrum.

Idéstudie

Stadsbyggnadskontoret har låtit genomföra en idéstudie beträffande spårvägsutbyggnad till Söderköping, gemensamt beställd av Norrköping och Söderköping. Se även särskild artikel på sidan 12.

Avståndet mellan Atriumhusen och centrala Söderköping är ca 12 km, om man följer nuvarande bilvägens sträckning, utan sidonavvikelse ut i omgivningarna.

I detaljplanearbetet för Brännestad, och i samband med förlängningsarbetet till Ringdansen, förbereds således för avvikningsmöjligheten för banan till Söderköping.

Det finns flera varianter på hur banan skulle kunna dras mellan de båda städerna, exempelvis på den nuvarande bilvägen E22, vilket förutsätter att en ny bilväg byggs. Ett annat alternativ är att utnyttja den tidigare smalspåriga järnvägens reservat. Ytterligare ett alternativ är att dra spårvägen helt eller delvis i ny sträckning.

Med tanke på avstånden, och för att garantera tillräcklig attraktivitet, förutsätts förhållandevis hög tillåten hastighet, 120 km/h. Vagnarna måste också kunna trafikera spåren i innerstaden.

Söderköpingsprojektet aktualiserar också frågan hur man skulle

Vi har levert vann- og frostsikring i prosjekter fra Svalbard til Singapore

- WG Tunnelhvelv til veitunnlar
- WG Tunnelduk til bergrom
- WG Plastmembraner



GIERTSEN Tunnel AS

Postboks 78 Laksevåg, 5847 Bergen/Norway
Tlf.: +47 55 94 30 30 Fax.: +47 55 94 31 15
tunnel@giertsen.no

www.tunnelsealing.com



Bybanens tunnlar er vann- og frostsikret med WG Tunnelhvelv T100