

Next:Norrköping
Framtidens resor i Norrköping

Slutrapport

Aktivitet 7 - Resecentrum



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa



Region
Östergötland

ÖstgötaTrafiken



NORRKÖPING

Framtidens resor i Norrköping är ett samarbetsprojekt mellan Norrköpings kommun, Region Östergötland och ÖstgötaTrafiken. Projektet har i korthet uppdraget att ta fram ett förslag till samlat nätverk för trafikslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik i staden med fokus på resor till och från nya resecentrum samt en plan för genomförande.

Denna rapport är framtagen av projektet Framtidens resor i Norrköping.

Rapportförfattare och aktivitetsansvarig: *Josef Erixon, Stadsbyggnadskontoret,
Julia Stenström Karlsson, Stadsbyggnadskontoret
(aktivitetsansvarig under perioden februari till september 2017)*

Övriga deltagare:

Anna Larsson, Stadsbyggnadskontoret, projektledare FriN

Kaire Ruus, Stadsbyggnadskontoret, projektledare FriN

Henrik Remmerfelt, WSP, projektledare FriN

Christer Nilsson, Stadsbyggnadskontoret

Martin Schmidt, Tekniska kontoret

Erica Andersson, Tekniska kontoret

Ingela Eriksson, Östgötatrafiken

Jakob Klasander, Östgötatrafiken

Eleonor Mörk, Region Östergötland

Stefan Dahlskog, Region Östergötland

Martin Berlin, Stadsbyggnadskontoret

Cecilia Hellqvist, Tekniska kontoret

Jannica Schelin, Kommunstyrelsens kontor

Martin Heidesjö, Stadsbyggnadskontoret

Lars Flintzberg, Östgötatrafiken

Sammanfattning

Projektet Framtidens resor i Norrköping handlar om att ta fram ett förslag till ett samlat nätverk för gång-, cykel och kollektivtrafik samt en plan för genomförande. Projektet är uppdelat i nio olika delaktiviteter med ett ansvarsområde per aktivitet. Aktivitet 7, Resecentrum, har i uppgift att ta fram en kravspecifikation för Norrköpings nya resecentrum. För att uppfylla målen för aktivitet 7 har underlag tagits fram och i denna slutrapport beskrivs förutom kravspecifikationen även arbetet och resultatet av följande 4 underlagsrapporter:

- Bytespunkter, 2016 11-30
- Norrköpings nya resecentrum – dokumentation av kunskapsseminarium om attraktiva bytespunkter den 15 december 2016, 2017-01-05
- Resandeprognoser Norrköpings resecentrum, 2018-04-16
- Optimering genom förprojektering och kostnadsuppskattning, 2018-05-22

Utöver dessa rapporter har underlag framtagna i aktiviteterna 1-5 spelat en avgörande roll vid framtagandet av kravspecifikationen, särskilt rapporterna Samlat nät och Kapacitetsanalys.

Arbetet med specifikationen började tidigt och uttrycket ”en iterativ process” passar väl in i beskrivningen på arbetssättet. Kompetensen inom arbetsgruppen kompletterades genom konsult hjälp bland annat inom fokusområdet social hållbarhet, där företaget Trivector fick i uppdrag att ge stöttning genom bland annat ett kunskapsseminarie. Under en tid var arbetet med kravspecifikationen vilande för att invänta underlag av den gemensamma förprojektering av anläggningen som genomfördes av kommunen och Trafikverket gemensamt. I takt med att de olika underlagsrapporterna blev klara kunde arbetsgruppen sätta ihop texter och bilder till specifikationen. Som ett sista led gjordes en kvalitetssäkring och arbetet gick som planerat utifrån tidsramar och budget.

Resultatet blev en kravspecifikation som på ett tydligt sätt lyfter fram de hållbara trafikslagen genom sin prioritering och specifikationen tar upp flera sociala aspekter i utformningen av resecentrum.

Målet för aktivitet 7 var att ta fram en kravspecifikation för Norrköpings resecentrum, som bidrar till kortare bytestider förbättrad tillgänglighet samt öka attraktiviteten och förkorta restiden för hållbara trafikslag.

I och med de analyser, utredningar och förslag som redovisats anses aktivitet 7 ha uppfyllt målet.

Abstract

The project *Enhanced and developed multimodal personal transports in the urban node Norrköping, Region of Östergötland* aims to develop a proposal for a comprehensive intermodal network for pedestrian, cycling and public transport as well as a sustainable urban mobility plan including long term strategy as well as a plan for phased implementation. The project is divided into nine different sub-activities with one purpose per activity. Activity 7, public transport node, is tasked with deliver a requirement specification for Norrköping's new travel center. In order to meet the objectives for activity 7, supporting reports has been provided. In this final report, in addition to the requirements specification, the process and results from the 4 supporting reports is also described

In addition to these reports, supporting reports prepared in activities 1-5 has also played a decisive role in the development of the requirement specification. Work on the specification began early and the term "iterative process" fits well with the description of the work method. The competence within the working group was supplemented by consulting services, including in the field of social sustainability, where the company Trivctor was commissioned to provide support through, among other things, a knowledge seminar. For a while, work on the specification was dormant to await the basis of the pre-design of the plant, which was carried out jointly by the municipality and the Swedish Transport Administration. As the various reports were completed, the working group could put together texts and pictures to the specification. As a last step, quality assurance was done and the work was delivered as planned based on timeframes and budget.

The result became a requirement specification that clearly highlights the sustainable traffic modes through its prioritization and the specification addresses several social aspects in the design of travel centers.

The objective of Activity 7 was to deliver a requirement specification for Norrköping's new travel center, which contributes to shorter replacement times, improved accessibility, and increase the attractiveness and shorten the travel time for sustainable traffic modes.

With the analyzes, investigations and proposals reported, activity 7 is considered to have fulfilled the goals.

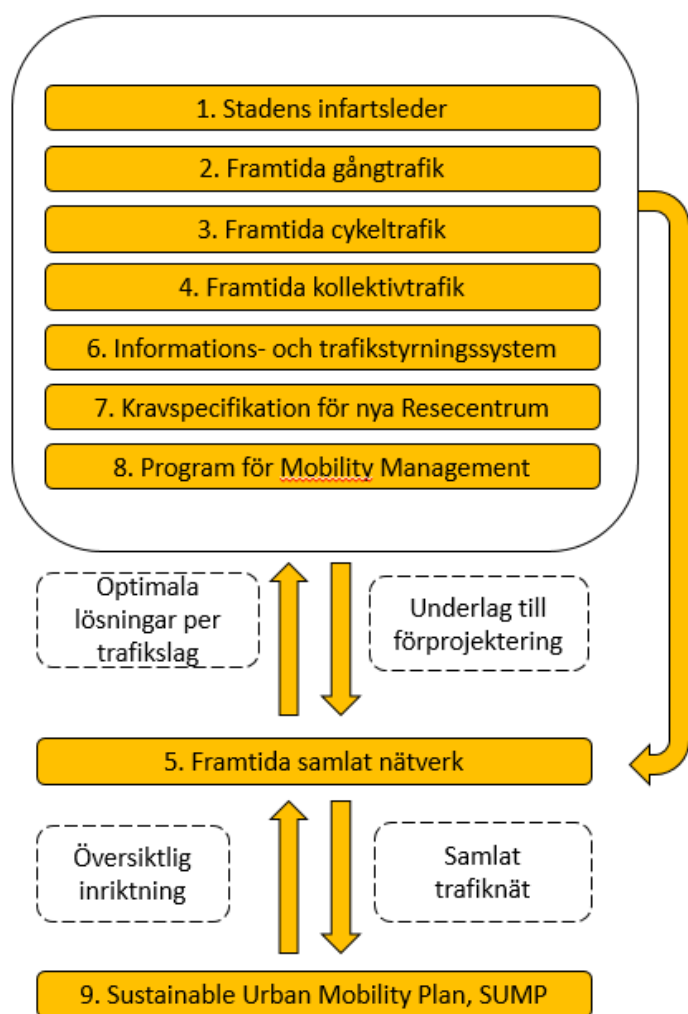
Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Abstract	4
Innehållsförteckning	5
Inledning.....	6
Syfte	8
Genomförande	8
Beskrivning av arbetssättet gällande Kravspecifikationen.....	10
Resultat.....	10
Måluppfyllelse.....	14
Mål för aktivitet 7 enligt bidragsavtalet	14
Måluppfyllelse avseende aktivitet 7	14
Måluppfyllelse enligt det globala projektet.....	14
Milstolpar	15
Avvikelser i förhållande till bidragsavtalet med EU	15
Referenser.....	16

Inledning

Projektet Framtidens resor i Norrköping syftar till att ta fram förslag till ett sammanhängande intermodalt nätverk för gång, cykel och kollektivtrafik i staden med fokus på resor till/från Resecentrum. Det framtida sammanhängande trafiknätverket ska vara tillgängligt för alla, möjliggöra god framkomlighet och ge korta restider för de hållbara transportslagen som gång, cykel och kollektivtrafik. Nätverket ska utformas så att trafikanterna upplever att miljön är jämställd, säker och känns trygg. Inom ramen för projektet ska en Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP tas fram som ska innehålla en strategi för framtida trafiklösningar samt en plan för etappvis genomförande av det sammanhängande nätverket i de delar som ska vara klara när Ostlänken tas i bruk.

Framtidens resor i Norrköping består av nio aktiviteter som tillsammans ska bidra till att projektets mål uppnås. Resultaten från aktivitet 1 till 4 samt 6 till 8 sammanställs inom aktivitet 5 där de bildar det framtida samlade nätverket för gång-, cykel- och kollektivtrafik. På samma sätt sammanställs resultaten från samtliga aktiviteter inom aktivitet 9 som ska resultera i kommunens Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP. Kopplingarna mellan delaktiviteterna illustreras i figur 1.



Figur 1. Flödesschema för de nio delaktiviteterna inom projektet Framtidens resor i Norrköping

Nedan presenteras de nio delaktiviteterna som projektet består av varav den här slutrapporten avser aktivitet 7.

1. Stadens infartsleder: inledande projektering. Preliminär utformning för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet
2. Framtida gångtrafik: inledande projektering. Genomförbarhetsanalys av framtida gångvägnät i staden.
3. Framtida cykeltrafik: inledande projektering. Genomförbarhetsanalys av framtida cykelvägnät i staden.
4. Framtida kollektivtrafik: inledande projektering. Genomförbarhetsanalys av framtida kollektivtrafiknät i staden.
5. Framtida samlat nätverk: inledande projektering. Utformning av det samlade, framtida intermodala nätet för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
6. Informations- och trafikstyrningssystem (ITS): inledande projektering. Preliminär utformning av och kravspecifikationer.
- 7. Kravspecifikation för nya Resecentrum, som grund för fortsatt projektering**
8. Program för Mobility Management (MM)
9. Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

Syfte

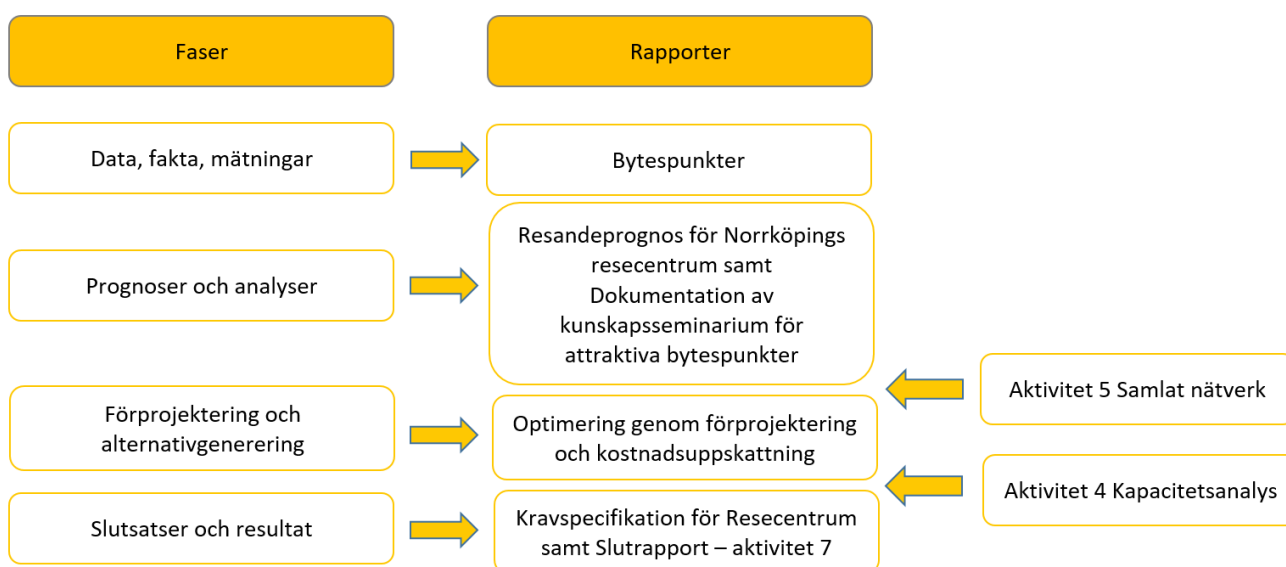
Syftet med aktivitet 7 är att ta fram en kravspecifikation för nytt resecentrum i Norrköping. Som en direkt följd av Trafikverkets planering för ny höghastighetsjärnväg, Ostlänken, med en ny sträckning genom Norrköping kommer ett nytt resecentrum att behöva byggas. Effektiviteten i bytespunkten och mötet mellan stationen och staden har varit centrala utgångspunkter för kommunens arbete. Inom ramen för Framtidens resor i Norrköping har underlag tagits fram i syfte att kunna formulera en kravspecifikation för resecentrum som ska ligga till grund för planering och utformning av anläggningen.

Genomförande

Arbetet inom aktiviteten har genomförts i fyra faser. Faserna beskrivs mer ingående i bidragsavtalet med EU och presenteras kort i punktlistan nedan.

1. Data, fakta, mätningar
I den första fasen är fokus på insamling av data som behövs för arbetet i de kommande faserna.
2. Prognoser och analyser
Analys av nuläget och framtida förutsättningar, samt omvärldsanalys för att förbättra och utveckla kraven på resecentrumanläggningen.
3. Förprojektering och alternativgenerering
Analys av lösningsförslag inklusive kostnadsuppskattning
4. Slutsatser och framtagandet av kravspecifikation
Kravspecifikationen formuleras och kvalitetssäkras och tas med för fortsatt arbete till aktivitet 9, SUMP.

Kopplingen mellan aktivitetens faser och vilket resultat som levererats illustreras i figur 2.



Figur 2. Koppling mellan aktivitetens faser och framtagna rapporter.

Arbetet inom aktivitetens faser har bestått av flera konsultuppdrag och arbetssättet för respektive uppdrag beskrivs i punktlistan nedan. Arbetet med Kravspecifikationen beskrivs under särskild rubrik efter beskrivningen av underlagsrapporterna.

- **Bytespunkter**, uppdraget var gemensamt för aktivitet 2, 3, 4 och 7 och gick ut på att utreda dagens situation avseende trafikflöden för olika resenärer vid kollektivtrafikens viktigaste knutpunkter i Norrköping. Även byten mellan olika trafikslag samt kapacitet avseende hållplatsytor behövde kartläggas. Aktivitetsansvariga för berörda aktiviteter bildade en arbetsgrupp. Det fanns en osäkerhet kring hur datan skulle tas fram och förslaget som konsulten hade var att göra manuell räkning på plats samt komplettera med att ställa frågor till resenärerna för att få en bild av byten mellan färdmedel. Avstämningar med arbetsgruppen gjordes under arbetets gång. Efter utfört uppdrag fördes resonemang om alternativa metoder som skulle kunna ha nyttjats, exempelvis genom att samla öppen data från mobila enheter hos resenärer, möjligen hade resultatet kunnat bli än mer pålitligt. Resultatet från uppdraget blev en rapport som utifrån flöden, byten mellan trafikslag och kapacitet avseende hållplatsytor beskriver nuläget för de viktigaste bytespunkterna i Norrköping. Uppdraget utfördes av konsulter från Sweco under sommaren och hösten 2016.
- **Dokumentation av kunskapsseminarium för attraktiva bytespunkter**, uppdraget syftade till att tillsammans med aktivitetsansvarig organisera ett kunskapsseminarium med tillhörande workshop på temat attraktiva bytespunkter. Ambitionen var att få till ett brett deltagande med berörda organisationer och omkring 30 personer deltog. Kunskapsseminariet innehöll bland annat en omvärldsspaning på utformningen av andra resecentrumanläggningar runt om i Europa och ett särskilt fokus riktades mot sociala hållbarhet och trygghet. Efter kunskapsseminariet hölls en workshop med syfte att komma vidare med resonemangen gällande upphöjd eller markförlagd järnvägsanläggning och hur det påverkar resecentrum ur ett resenärsperspektiv. I uppdraget ingick att dokumentera seminariet och som ett tillägg fick konsulten i uppgift att ta fram textförslag till kravspecifikation för resecentrum. Uppdraget utfördes av konsulter från Trivector under hösten 2016.
- **Resandeprognos för Norrköpings resecentrum**, uppdraget syftade till att fungera som underlag till bland annat Kravspecifikationen och gick ut på att ta fram en resandeprognos som skulle omfatta resenärflöden till, från och igenom resecentrum för år 2035 och år 2050 som är årtal med koppling till kommunens vision och mål enligt översiktsplanen. Konsulten föreslog att prognosen skulle tas fram genom två olika metoder och sedan sammanställas till ett resultat. Metoderna bestod i dels en fyrstegsmodell som utvecklats i VISUM för Norrköpings kommun och dels en mycket enklare framskrivningsmetod. Metoderna visade sig komplettera varandra där den andra hade brister. Arbetet genomfördes på ett effektivt sätt och med en bra dialog mellan konsulten och arbetsgruppen. Resultatet beskrevs bland annat med hjälp av pedagogiskt utformade figurer och sammanställdes i en rapport. Uppdraget utfördes av konsulter från Sweco under hösten 2017.
- **Optimering genom förprojektering och kostnadsuppskattning**, uppdraget syftade till att tillsammans med trafikverket ta fram förslag på en genomförbar anläggning samt göra en kostnadsuppskattning av den. En gemensamma projektgrupp sattes ihop och arbetet genomfördes i olika steg. Inledningsvis identifierades mål och krav därefter hanterades kostnads- och tidspåverkan som följdes upp av avgränsningsarbetet. Sedan genomfördes förprojekteringen och kostnadsuppskattningen och arbetet avslutades med kvalitetssäkring och redovisning av resultatet. Vid själva förprojekteringsarbetet hade anläggningen delats upp i fyra delar där trafikverket ansvarade för del 1 (järnvägsanläggning) och 2 (stationens kärnfunktion) medan kommunen tog ansvar för delarna 3 (bytespunkten) och 4 (bytespunktens omland). Den del som kopplats till projektet Framtidens resor gäller delarna 3 och 4 och är det som redovisas i den rubricerade rapporten. Uppdelningen var ett lyckat sätt att tydliggöra gränssnitten och säkerställa att alla delar kommit med. Anläggningens komplexitet och

omfattning gjorde att uppdraget var tidskrävande och utifrån de ramar som gavs genomfördes arbetet på ett mycket bra sätt och samordningen med trafikverket fungerade bra. Uppdraget utfördes av konsulter från WSP under hösten 2017 och våren 2018.

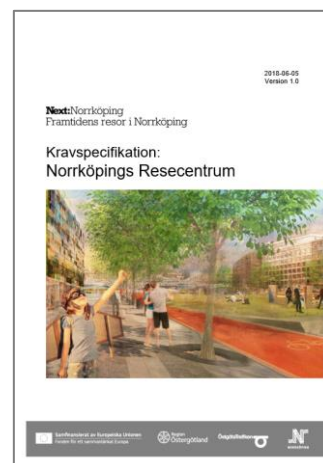
Beskrivning av arbets sättet gällande Kravspecifikationen

Som framgår av figur 2 har resultaten från aktivitet 5 genom *Samlat nätverk* och aktivitet 4 genom *Kapacitetsanalys Centrum* varit särskilt viktiga som underlag för kravspecifikationen. Arbetet med specifikationen började dock tidigt och uttrycket ”en iterativ process” passar väl in i beskrivningen på arbets sättet. En arbetsgrupp sattes ihop och påbörjade ett utkast av kravspecifikationen i tidigt skede utifrån den egna kompetensen och erfarenheterna hos deltagarna i gruppen. Efter hand skickade Östgötatrafiken AB ett förslag på kravspecifikation utifrån deras perspektiv. Meningen var att utveckla de perspektiv som saknades och redan tidigt hade fokusområdet social hållbarhet lyfts fram som viktigt och något som gruppen ville ta in särskild kompetens för att få belyst på ett bra sätt. Konsultföretaget Trivector fick i uppdrag att ge stöttning och det ovan nämnda kunskapsseminariet och dokumentationen från denna blev underlag till specifikationen. I samband med att förprojekteringsuppdraget började resultera i utkast för anläggningen startades arbetet inom arbetsgruppen för kravspecifikationen upp igen efter att ha varit vilande under en period. Gruppen fick i uppgift att ge återkoppling på utkastet och formulerade medskick som arbetades in. När resandeprognosen, kapacitetsanalysen och förprojekteringen var i princip klara intensifierades och konkretiserades arbetet med kravspecifikationen. Aktivitetsansvarige formulerade ett grovt utkast med struktur och innehåll som bollades med arbetsgruppen och deltagarna ombads fylla på och justera texter och bilder. Som ett sista led gjordes en kvalitetssäkring dels med projektgruppens deltagare men även framtida potentiella aktörer med god erfarenhet av resecentrumanläggningar gavs möjlighet att komma med förslag till förbättringar. I samband med redovisning för styrgruppen gjordes några mindre justeringar innan slutversionen blev klar och godkändes. Arbetet gick som planerat och tidsramar och budget hölls.

Resultat

Resultatet blev en Kravspecifikation för Norrköpings Resecentrum som på ett tydligt sätt lyfter fram de hållbara trafikslagen genom sin prioritering och specifikationen tar upp flera sociala aspekter i utformningen av Resecentrum. Kravspecifikationen ska utgöra en gemensam plattform för ingående parter avseende utformningen och genomförandet av Norrköpings nya Resecentrum. Norrköpings kommun planerar för en tävling, alternativt ett parallellt uppdrag, för utformningen av bytespunkten och kravspecifikationen blir en del av underlaget till det uppdraget. Den geografiska avgränsningen för kravspecifikationen utgår från tågplattformarnas läge och den accesspunkt som skapas mellan plattform och staden.

I en effektiv bytespunkt är det många funktioner som ska lokaliseras på en begränsad yta. I specifikationen listas de funktioner som ingår, dessutom beskrivs en prioritering utifrån följande rubriker: Utbyggbarhet, Korta bytestider, Prioriterade trafikslag, Attraktiva resenärsytor, Människors säkerhet och trygghet, Trafiksäkerhet, Tillgänglighet för alla, Orienterbarhet och skyltning, Kundinformation, Effektiv drift och underhåll, Identitet, Stadens entré och mötesplats.



Principlösningar har tagits fram och presenteras för att förtydliga viktiga samband i bytespunkten. Avslutningsvis listas de funktionsspecifika krav som ska gälla för respektive del i anläggningen. För att anläggningen ska vara långsiktigt hållbar fanns det även ett behov av att kravbilderna kompletterades med en framtidsspaning för att fånga upp eventuella förändringar i vårt resande. Listan på funktionsspecifika krav utgår från följande rubriker: Järnväg, Spårväg, Busstrafik – Lokal och inomregional, Busstrafik – Interregional trafik och beställningstrafik, Taxi, Särskild kollektivtrafik, Gång- och cykeltrafik, Biltrafik och Kundutrymmen.

Kravspecifikationen kopplas samman med den Sustainable urban mobility plan som tas fram genom projektet FRiN. Utöver Kravspecifikationen resulterade arbetet i 4 underlagsrapporter som kan spridas och ge nyttig information i fortsatt arbete med planering kopplat till Resecentrum. För en djupare analys av underlaget till kravspecifikationen hänvisas till dessa underlagsrapporter. Nedan följer kortfattade sammanfattningar av innehållet.

Bytespunkter, 2016 11-30

Syftet med uppdraget var att beskriva och utreda dagens situation avseende trafikflöden för kollektivtrafikens viktigaste knutpunkter i Norrköping. Byten mellan olika trafikslag samt kapacitet avseende hållplatsytor beskrivs. Dagens situation beskrevs genom räkning och frågor ställda till resenärerna och kombinationen gav en bild av hur byten mellan färdmedel ser ut.

Resultaten visar bl.a. att det är störst flöden både på morgonen och på eftermiddagen till och från tåg vid Resecentrum. Till och från spårvagn och buss är det också stora resenärflöden medan det till och från bil och taxi är mycket få resenärer.

Vid Söder tull är resenärer till och från buss och spårvagn relativt jämnt fördelade och utgör den största delen av resorna, resenärer till och från gång och cykel är förvånansvärt få.



För bytespunkterna Söder tull, Norr tull, Väster tull och Djäkneparksskolan gjordes dessutom en observationsstudie där fokus är att få en uppfattning om hur resandeflöden och byten ser ut i stora drag. Punkterna har beskrivits och problem identifierats vad gäller exempelvis cykelparkering, trafiksäkerhet och utbyggbarhet. Exempelvis identifierades problem med orientering vid Söder tull och trafiksäkerhetsproblem vid Norr tull.

Norrköpings nya resecentrum – dokumentation av kunskapsseminarium om attraktiva bytespunkter den 15 december 2016, 2017-01-05

För att få inspiration och ökad kunskap om attraktiva bytespunkter genomfördes ett kunskapsseminarium den 15 december 2016 med särskilt fokus på resenärsperspektivet för Norrköpings nya resecentrum. Syftet med seminariet var även att utvärdera och kvalitetssäkra kommunens pågående arbete med kravspecifikation och alternativjämförelse. 27 deltagare från involverade aktörer deltog, föredrag med fakta och goda exempel av PG Andersson och Hanna Wennberg från Trivector Traffic AB varvades med korta diskussionsmoment och efter det följde ett workshopmoment om kravspecifikationen där deltagarna diskuterade i mindre grupper frågor som: Hur hanteras resenärsperspektivet för respektive funktion i en kravspecifikation? Vilka aspekter är viktiga för olika resenärsgupper och hur bör dessa inkluderas i kravspecifikationen? Diskussionen strukturerades med utgångspunkt i 3H-modellen. Det som gavs högst prioritet i gruppen var: *Snabbt och enkelt byte, Koppling till omgivande staden och infrastrukturen, Angöring med olika färdstätt, Information och orienterbarhet samt Tillgänglighet*. Kunskapsseminariet dokumenterades och levererades som en rapport.



Resandeprognoser Norrköpings resecentrum, 2018-04-16

Prognosen omfattar resenärflöden till, från och igenom Resecentrum för år 2035 och år 2050. En utblick på en längre tidshorisont där Norrköpings befolkning har ökat till 250 000 invånare har också varit av intresse under uppdraget. Resultaten visar att Resecentrum kommer att bli en ännu viktigare bytespunkt i kollektivtrafiken än i dagsläget på grund av befolkningsökningen, det förändrade kollektivtrafikutbudet och andra investeringar till 2035. De största relationerna vid Resecentrum blir byten mellan:

1. spårvagn/buss och tåg,
2. gång/cykel/bil/taxi och tåg,
3. bussar/spårvagnar och andra bussar/spårvagnar och
4. gång/cykel och buss/spårvagn.



Bland alla byten mellan tåg, spårvagnar och bussar blir bytet mellan tåg och spårvagnar mot söder och väst störst. Därefter följer bytet mellan regionbussar från norr och tågen som största ström. Det är ungefär likvärdiga storlekar på övriga strömmar, men en stor del av bytena sker mellan olika bussar och spårvagnarna. I framtiden finns alltså ett behov av enkla byten mellan tåg och spårvagnar, tåg och norrgående regionbussar och regionbussar och innerstadstrafiken. Det finns ett tydligt behov av cykelparkering i bra lägen, det vill säga i direkt anslutning till tågen och kollektivtrafiken. Av alla resenärer som idag kommer till Resecentrum till fots eller med cykel är det ungefär 12 % som anländer med cykel.

Resenärströmmarna mellan tåg och tåg blir inte lika stora som bytena mellan tåg och buss, spårvagn, gång och cykel. Därför bör man i första hand fokusera på bra och snabba kopplingar mellan ”gatuplan” och tågplattformarna.

Resultaten i rapporten ger ledsagning om vilka funktioner vid Resecentrum som bör vara närliggande och man bör i ett mycket tidigt skede kunna utforma Resecentrum med hänsyn till strömmarnas storlekar. Hur resenärströmmar överlappar och hur stora de faktiskt blir i den fysiska verkligheten går inte att svara på i denna rapport i och med att det förutsätter en tydlig uppfattning om Resecentrums utformning, vilket saknades när rapporten togs fram.

Känslighetsanalysen visar att bytesströmmarna kan bli uppemot 50 % större än redovisat för 2035 om 1) det ökade tågresandet i Trafikverkets basprognos till följd av Ostlänken slås ihop med Norrköpings prognosticerade befolkningsökning och 2) kommunen uppnår måluppfyllnad med avseende på andelen resor som sker med hållbara transportmedel. Bägge punkterna behöver enligt rapporten studeras närmre. Innan tågens plattformar och lyftpaket ska dimensioneras måste skillnaden i kommunens och Trafikverkets (SCBs) befolkningsprognoser diskuteras, och man måste göra klart för sig hur andelsmålet 21 % ska uppnås för att bedöma effekten för Resecentrum.

Optimering genom förprojektering och kostnadsuppskattning, 2018-05-22

Rapporten utgör del av underlaget inför beslut om fördelning av kostnader mellan Norrköpings kommun och Trafikverket. Syftet var att beskriva hur de delar av järnvägsanläggningen som rör bytespunkten och bytespunktens omland kan utformas för att uppnå de mål som ställts samt att beskriva en uppskattning av kostnaderna för dessa delar av anläggningen. Såväl Trafikverket som kommunen kommer att behöva arbeta mycket mer med optimering och projektering av anläggningen innan ett färdigt förslag för utformningen av Norrköpings nya Resecentrum finns framme.



I rapportens inledning beskrivs målen och uppdraget samt avgränsning och underlag. Rapporten baseras på ett antal förutsättningar och krav kopplat till olika delar av anläggningen så som spårprofiler, geoteknik, omläggning av befintliga ledningar, dagvatten, kvalitetshöjande gestaltning, konstnärlig utformning, väg- och spårvägsspecifika förutsättningar samt några förutsättningar kopplat till kulturmiljö och marknivåer.

Anläggningarna som förprojekteras beskrivs i text och bild och ska ses som principlösningar. Huvudalternativet med upphöjd järnvägsanläggning har kompletteras med ett alternativ där järnvägsbron är kortare och den planerade Johannisborgsförbindelsens passage av järnvägen måste ske planskilt genom en vägbro. Utöver det upphöjda alternativet studerades även en markförlagd järnvägsanläggning som referensalternativ. Passagerna av järnvägen har i det markförlagda alternativet utformats med vägbroar.

Kostnadsuppskattningen för anläggningsdelarna Bytespunkten och Bytespunktens omland visar att huvudalternativet med en upphöjd järnvägsanläggning på lång bro resulterar i en avsevärt lägre kostnad än för den föreslagna lösningen för en markförlagd järnvägsanläggning.

Måluppfyllelsen i de framtagna förslagen är svår att bedöma kvantitativt men en kvalitativ bedömning visar att både upphöjd och markförlagd järnvägsanläggning går att utforma så att målen uppfylls. Det framgår dock i beskrivningen att upphöjd järnvägsanläggning ger en större kvalitativ måluppfyllelse utifrån bland annat korta bytestider, flexibilitet i kollektivtrafikens linjenät, och yteffektivitet för stationsnära stadsutveckling.

Måluppfyllelse

Genomförandeorganet för innovation och transportnät (INEA), är det nätverk under europeiska kommissionen som projektet Framtidens resor i Norrköping rapporterar till via trafikverket och regeringen. Projektet delfinansieras av EU vilket medför att krav ställs på resultatet. Kraven på projektet presenteras i enlighet med det bidragsavtal som tecknats med EU innan projektets start. I följande kapitel beskrivs hur aktivitet 7 förhåller sig till det uppsatta kraven.

Mål för aktivitet 7 enligt bidragsavtalet

Målet för aktivitet 7 enligt bidragsavtalet med EU är att ta fram en kravspecifikation för Norrköpings Resecentrum. Specifikationen ska grundas i en analys av aktuell information om nuvarande och möjliga framtida intermodala flöden i Resecentrum med hänsyn till genomförandet av det globala projektet med bland annat fotgängare, lokala och regionala bussar, spårvagnar, pendeltåg, interregionaltåg och höghastighetståg.

Dessutom ska en analys av de rumsliga förutsättningarna och andra krav som behövs för att säkerställa Resecentrums långsiktiga intermodala funktionalitet och potentialen för förbättrad och utvecklad kollektivtrafik som kommer till följd av det globala projektet.

Måluppfyllelse avseende aktivitet 7

Projektet Framtidens resor i Norrköping har som mål att förbättra tillgängligheten och korta ner restiderna för att göra kollektivtrafiken till och från nya Resecentrum mer attraktiv. Aktivitet 7 bidrar till att uppnå dessa mål genom att ta fram lösningar som bidrar till kortare bytestider. De framtagna lösningarna skapar även en möjlighet till ökad marknadsandel för de hållbara transportslagen då de ges en prioritet som får konkreta uttryck. Kravspecifikationens innehåll har formulerats parallellt med arbetet med förslaget till nytt samlat nät för att kunna skapa en så effektiv helhetslösning som möjligt. Sociala aspekter så som trygghet och säkerhet lyfts fram och konkretiseras på olika sätt i kravspecifikationen.

Måluppfyllelse enligt det globala projektet

Projektet Framtidens resor i Norrköping har projektet för Ostlänken som globalt projekt i och med att Norrköpings kommun ska möta behovet av en central bytespunkt när Ostlänken tas i drift. I nedan punktlista följer de mål som finns för Ostlänks-projektet.

- Ostlänken ska bidra till en bättre kapacitet för att möta en ökande efterfrågan av snabba, säkra och smidiga transporter. Med Ostlänken kan snabb persontrafik gå på egna spår vilket ska leda till en högre punktlighet och tillförlitlighet i järnvägssystemet.
- Ostlänken ska bidra till kortare restider för regional utveckling och smidigare arbetspendling.
- Ostlänken ska bidra till att kapacitet frigörs på befintliga stambanor för fler godstransporter och regional persontrafik.

Projektet Framtidens resor i Norrköping bidrar till att uppfylla målen för Ostlänken genom att öka kapaciteten, tillgängligheten och attraktiviteten för kollektivtrafiken inom kommunen. Det sker dels genom att genomföra åtgärder som leder till restidsvinster för såväl den regionala kollektivtrafiken som för stadstrafiken med nya Resecentrum som slutmål, och dels genom att förbättra bytesmöjligheterna mellan de olika typerna av kollektivtrafik, som

stadstrafik, regionaltrafik och spårbunden trafik. Den kravspecifikationen som tagits fram i aktivitet 5 visar på ett konkret sätt hur Resecentrum ska utformas för att bidra till det globala projektets mål.

Milstolpar

Alla delaktiviteterna inom projektet Framtidens resor i Norrköping har milstolpar med olika syfte, det finns totalt 17 olika milstolpar som ska nås innan projektet avslutas. Aktivitet 7 har 1 milstolpe, milstolpe 7.

Vid milstolpe 7 ska analysunderlag levereras. Slutdatum för milstolpe 7 var den 2017-09-29. I samband med milstolpen levererades en lägesrapportering av det underlag som tagits fram och en tidplan för det fortsatta arbetet fram till en färdig kravspecifikation för Resecentrum.

Avvikelser i förhållande till bidragsavtalet med EU

I bidragsavtalet presenteras målet för aktivitet 7 tillsammans med en milstolpe som ska uppnås. I rapportens avsnitt *Milstolpar* framgår att aktiviteten uppnått målet för milstolpen inom utsatt tid.

I rapportens avsnitt *Resultat* beskrivs de utredningar som aktiviteten gjort för att nå upp till det slutliga målet att leverera en kravspecifikation som bidrar till att projektets mål uppfylls. Det underlag som levererats från utförda utredningar bedöms vara av rätt karaktär och därför bedöms detta mål uppfyllt.

Aktivitet 7 har därmed följt bidragsavtalet och avviker inte på någon punkt.

Referenser

Framtagna rapporter inom projektet

- Norrköpings nya resecentrum – dokumentation av kunskapsseminarium om attraktiva bytespunkter den 15 december 2016, 2017-01-05
- Bytespunkter, 2016 11-30
- Resandeprognoiser Norrköpings resecentrum, 2018-04-16
- Optimering genom förprojektering och kostnadsuppskattning, 2018-05-22
- Kravspecifikation: Norrköpings Resecentrum, 2018-06-05

Övrig dokumentation

- Kapacitetsanalys Centrum, Sweco Society AB, 2018-03-01
- Samlat nätverk, Projektet FRiN, 2017-06-07
- Norrköpings nya resecentrum – förslag till kravspecifikationen utifrån ett resenärsperspektiv, PM 2016:100, Hanna Wennberg, Per Gunnar Andersson, Trivector, 2017-01-25
- Östgötatrafiken, Norrköpings resecentrum, Kravspecifikation Kollektivtrafik, 2017-03-07, 2017/0112