



Synpunkter om stationsalternativen

Medborgardialog 16 juni - 15 oktober 2020

Inledning

Staten har beslutat att bygga Ostlänken, en ny höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping. Infrastruktursatsningen blir den absolut största i Sverige någonsin.

Nu står Norrköping inför ett avgörande beslut som handlar om hur Ostlänken och den nya stationen ska placeras i centrala Norrköping.

Inför beslutet har tre olika alternativ tagits fram.

A. i upphöjt läge på en bro där spårvagnar, bussar, bilar, cyklar och fotgängare kan passera under spåren och där ytorna under järnvägsspåren kan användas för bland annat parkering och resenärsservice

B. i markförlagt läge där spårvagnar, bussar, bilar, cyklar och fotgängare kan passera över spåren och där ytor ovan spåren kan användas för resenärsservice.

C. i markförlagt läge där bilar, cyklar och fotgängare kan passera över spåren och där ytor intill spåren används för parkering och resenärsservice. Kollektivtrafik kommer inte att kunna passera stationen i en gen nordsydlig sträckning.

I december 2020 ska kommunfullmäktige i Norrköping fatta beslut om vilket av de tre alternativen som kommunen ska arbeta vidare med tillsammans med Trafikverket. Det är ett viktigt beslut för Norrköpings fortsatta utveckling och för att tågen ska börja rulla enligt tidplanen senast år 2035.

Från den 16 juni till den 15 oktober har allmänheten haft möjlighet att lämna synpunkter på förslagen. I det här dokumentet har vi sammanställt och sammanfattat de synpunkter som kommit in till kommunen.



Visionsbild alternativ A år 2050-2080.

Så har dialogen genomförts

Dialogen inleddes den 16 juni efter kommunstyrelsens beslut om att godkänna de tre olika alternativen. Möjligheten att tycka till via webben öppnades upp och information publicerades på kommunens webbsida och i sociala medier.

Den 15 september började dialogturnén med första stopp på resecentrum och stadsbiblioteket. Sedan dess har vi gjort besök på Mirum galleria, Lindens köpcentrum och på två gymnasieskolor.

Under hela perioden har vi kommunicerat i sociala medier, vid sju olika tillfällen har vi haft inlägg på Facebook och Instagram, både via kommunens övergripande konto och på Next:Norrköping.

Filmen som med hjälp av visualisering beskriver de olika stationsalternativen har fått stor spridning på Facebook. Det vanliga inlägget har nått 53 942 personer och genererat 2557 interaktioner. Samma film spreds dessutom via annonsering på Facebook för att nå en bredare målgrupp.

Den 7 oktober arrangerade kommunen ett webbsänt seminarium där allmänheten kunde skicka in frågor inför och under sändningen. 98 personer tittade på sändningen live och 68 personer har sett sändningen i efterhand (fram till den 16 oktober). Ett femtontal frågor kom in till detta tillfälle.

Utöver dessa aktiviteter har vi bland annat skickat ut ett nyhetsbrev via mail till näringslivet i Norrköping och deltagit på East Sweden Infracusters nätverksträff.

Stort engagemang

Det har varit ett stort engagemang bland de norrköpingsbor som har valt att delta i dialogen. Vi har fått många initierade frågor och det har märkts att många har satt sig in i informationsmaterialet.

Omkring 500 personer har på ett eller annat sätt tyckt till eller ställt frågor under dialogen. De flesta synpunkterna kring stationsalternativen har kommit in via webbformuläret (241 stycken), men några har också valt att tycka till via sociala medier (14 stycken) eller berättat sin åsikt muntligt när vi varit ute på stan och i skolor. En person har också valt att skriva en insändare och skicka sina synpunkter via mail till samhällsbyggnadskontoret.

Bland de frågor som kommit in under dialogen har flera varit av teknisk karaktär. ”Klarar tågen den lutning som blir från ett upphöjt läge till tunneln under Stockholmsvägen?” ”Hur påverkas bullernivåerna i de olika förslagen?” Andra har månat om nuvarande stationshus och undrat vad som kommer hända med det. Flera andra frågor har inte varit direkt kopplade till stationsalternativen utan handlat om Ostlänken i stort eller hur stadsutvecklingen påverkar företagare i Butängen.

Sammanställning av synpunkter

Här följer en regogörelse för de synpunkter som kommit in till kommunen under dialogen. Broschyren tar främst upp de skriftliga synpunkterna som kommit in via webbformuläret och mail och men beskriver övergripande synpunkter som lämnats muntligt och via sociala medier. Längst bak finns en sammanställning av samtliga skriftliga synpunkter som kommit in.

Alternativ A

Upphöjd järnväg på bro

En klar majoritet av dem som lämnat synpunkter under dialogen förordar alternativ A. Av de synpunkter som lämnats via webbformläret väljer 86 % alternativ A. Bland skoleleverna vi träffat tyckte samtliga som valde att berätta om sin inställning att alternativ A var bäst. Även ute på ”stan” och i sociala medier har alternativ A varit vanligast.

Vanliga argument som framförs är att det är det alternativet som skapar bäst förutsättningar för Norrköpings utveckling och att norra och södra sidan av järnvägen blir mest integrerade. Många som förordar alternativ A menar att det här är en långsiktig satsning och att man inte ska vara rädd för att satsa de extra pengar som kommer att krävas.



Vy från söder mot järnvägen. Spårvagnen fortsätter i Drottninggatans förlängning in under järnvägen och vidare norr ut.

”Alternativ A skapar bättre förutsättningar för positiv utveckling av innerstaden eftersom järnvägen är en effektiv barriär. Dessutom är en upphöjd station häftigt och ovanligt i Sverige. Satsa på framtiden!”

”Alternativ A! Vi bygger för framtidens stad och för framtidens invånare. Med upphöjd järnvägsstation växer innerstaden obehindrat till Butängen och vidare norrut. Bygg inte en ny barriär! Norrköping behöver inte alltid snåla. Det blir lätt ett mantra, att man aldrig har råd. Titta hur bra det blev i Helsingborg när man grävde ner spåren. Kom igen Norrköping! Fatta modiga beslut.”

”Röstas för alternativ A. Tror en upphöjd längsgående stationsbyggnad kan göras snyggare än en stationsbyggnad formad som en bro över järnvägen och som dessutom ska ha plats för spårvagnar. Vägnätet blir enklare och tydligare, samt att passage till andra sidan järnvägen blir otroligt mycket lättare för gång- och cykeltrafikanter.”

”Önskar definitivt se ett genomförande av alternativ A, under förutsättning att detta inte medför minskade resurser för skola, vård och omsorg.”

Alternativ B

Markförlagd järnväg med många passager

Frya procent av dem som lämnat synpunkter via webbformuläret förordar alternativ B. Några har framfört argumentet att alternativ A blir för dyrt och därför föreslagit alternativ B, trots att beräkningarna i underlaget visar att alternativ B blir dyrare för kommunen på sikt.

Förespråkarna för alternativ B har lyft fram att ytorna under järnvägen i alternativ A kan upplevas otrygga, speciellt under dygnets mörka timmar. Några framhäver alternativ B som det snyggaste.



Vy från söder mot järnvägen. Till höger syns entré till stationen med bussterminal och spårvagnspassage på en bro över järnvägen.

”Utan tvekan alternativ B. Vi kan inte lägga så mycket av kommunens pengar på ett upphöjt läge med allt vad det innebär av anpassningar av järnvägen i anslutning till stationen. Alternativ B visar att järnvägen i samma plan som omgivande stadsmiljö är en viktig och prioriterad del av Norrköpings innerstad, tillgänglig och synlig.”

”Jag tycker det är viktigt att miljöerna runt stationen och de passager som planeras upplevs som trygga för alla invånare, oavsett tid på dygnet. Därför skulle jag föredra alternativ B. Jag är rädd att alternativ A ger en otrygg miljö under spåren. Alternativ C tycker jag är uteslutet då det ger för dålig koppling mellan stadsdelarna.”

”Tycker att B är bäst om man tänker långsiktigt då staden växer. Man får en centralstation med mycket utrymme och en fantastisk välkomnande känsla av en storstad.”

”Jag hade gärna sett alternativ B men med bussangöring likt alternativ C. Den lösning som presenteras i alternativ B bör kunna bantas ner vid själva resecentrumet med en bro enbart för spårvagn, gång och cykel. Detta både ur gestaltungs-synpunkt samt ur ett kostnadsperspektiv. Vidare saknar jag klimatpåverkan och en jämförelse ur denna aspekt mellan de tre alternativen. Den aspekten skulle behöva vägas in och utgöra en viktig del i bedömningen. Alternativ A ser visuellt mer tilltalande ut men jag känner en oro över all yta under broarna och att dessa ytor ska bli otrygga platser i staden. Broarna ser ut att bli väldigt långa och sträcker sig långt bortom själva resecentrumet varför det är väldigt stora ytor det gäller.”

Alternativ C

Markförlagd järnväg med färre passager

Två procent av dem som lämnat synpunkter via webbformuläret förordar alternativ C. Utöver dem som lämnat synpunkter via formuläret har några enstaka förordat alternativ C.

Argumenten för att alternativ C är bäst skiljer sig mellan synpunktslämnarna men den gemensamma nämnaren är att välja alternativ C utifrån ett kostnadsperspektiv. Någon oroar sig för att det i de andra alternativen blir fler förflyttningar i trappor.



Vy från söder mot järnvägen. Entré till stationen till vänster. Buss och spårvagnshållplatser framför järnvägen.

”Ostlänken är en väldigt viktig positiv utveckling för Norrköpings kommun. Ostlänken är och förblir regionförstoringsprojekt. Visionen är att kunna bo i Norrköping och arbeta i Stockholm på ett bra och smidigt sätt. Det är väldigt viktig att Norrköpings kommuns tjänstemän och politiker har det i åtanke när man i samverkan med Trafikverket ska förverkliga Sveriges Nya stambana. Det är inte en enskild stadspassage som är det viktigaste utan att Ostlänken förverkligas i sig och så fort som möjligt. Därför kan man inte som politiker eller tjänsteman måla in sig i ett prestigefullt hörn som man inte kan backa ur.

Som skattebetalare i Norrköping är jag väldigt mån om en väl fungerande välfärd med bra skolor och sjukvård. Norrköping är inte känt för att vara en rik stad, utan snarare en stad med stora klyftor och en

utmanande framtid som gör allt för att få fler skattebetalare. Därför vädjar jag till politiker och tjänstemän, välj alternativ C. Ta ett steg tillbaka, låt staten finansiera stationslösningen. Använd skattemedlen till att anställa lärare, sjuksköterskor och rusta utsatta områden. Ta ett djupt andetag, allt är inte en perfekt utformat stadsbild runt den nya stationslösningen. Mätta magen efter matsäcken. Norrköping är redan en fin stad som har växt fram runt Motala ström.

Ett annat råd för stationsplaneringen är att alla i Norrköpings kommun inte kan ta sig till den nya stationen med kollektivtrafik eller cykel. Möjliggör så att det går att ta sig till stationen med bil även i framtiden. Annars kommer visionen med Ostlänken som regionförstoringsprojekt att falla.”

”Jag tycker att alternativ C är bäst, då det är lättare för äldre att ta sig, och hitta. Alternativ C tycker jag är bättre på alla sätt.”

Andra synpunkter och förslag

18 synpunktslämnare har valt att inte ta ställning för något av de föreslagna alternativen. Vissa har resonerat kring för- och nackdelar i de olika förslagen medans andra har föreslagit egna alternativ så som nedgrävd station eller station i externt läge.

Bland personer som kommenterat på facebook framförde tre personer att stationen borde grävas ner under mark och två personer tyckte inte att man skulle satsa på Ostlänken alls eller prioritera vård, skola och omsorg i första hand.

”Jag tycker det är väldigt viktigt att försöka bevara så mycket grönområden och gamla byggnader som möjligt. Jag röstar på det alternativ som inte ger en känsla av trafikplats utan som en mysig stadsdel.”

”Gräv ner spåren och delar av stationen i marken och bygg bostäder och kontor ovanför. De nuvarande alternativen blir, på grund av spårens bredd, en barriär som delar Norrköpings norra och södra delar. Den nya järnvägssträckningen kommer påverka Norrköping i århundraden framåt, varför det bör vara väl investerade pengar att göra det ordentligt från början.”

”Butängen ligger lågt. Havshöjningar lät komma och troligen blir de större än vad som spås nu då väldigt få länder/människor är villiga att minska på sina utsläpp. Jag bedömer det som knasigt att bygga i detta området, lika så att försvara det med att vi sätter vattenportar ute i Bråviken - till vilket pris? Var det en befintlig Unesco stadskärna så kan en sån lösning va möjlig men planera en sån lösning för något som inte finns är katastrofalt. Jag önskar riktig stadsplanering, finns andra möjligheter/platser. Kanske överdimensionerade Riksvägen (mellan Marielund/Haga vidare i Himmelstalund). Rätt riktning så att onödig sväng görs i stan. Redan nu planerar stora städer bort bilar som Paris, Hamburg - Norrköping borde kunna göra det samma!”

”År 1866 låg dagens station utanför stan. Samma sak borde göras nu t ex vid Fiskeby.

Fördelar:

1. Stora ytor för allmänna kommunikationer och parkering.
2. Har man satt sig på spårvagnen är ytterligare 5min ingen märkbar tidsförlust.
3. Inget oljud från tåg t ex godståg eller höghastighetståg som måste minska farten men inte skall stanna.
4. Minskat avstånd och energibehov, om än litet, mellan Linköping och Stockholm när Hästskon försvinner och tågen inte behöver bromsa.
5. Troligen enklare fastighets- mark- och byggförhållanden”

Summering

Av de totalt 243 synpunkter som lämnats skriftligen till kommunen önskar 86 procent att järnvägen byggs enligt alternativ A, upphöjt på en bro. Även bland de synpunkter som lämnats muntligt under dialogen har en övervägande majoritet förordat alternativ A.

Det finns även många starka argument för de andra alternativen. Flera har också förordat andra alternativ.

I december ska kommunfullmäktige fatta beslut om vilket av de tre alternativen som kommunen ska arbeta vidare med tillsammans med Trafikverket.



Visionsbild alternativ B år 2050-2080.



Visionsbild alternativ C år 2050-2080.

Alternativ A

1. Helt klart upphöjt läge. Alternativ A. Det blir ingen barriär. Dessutom blir stadskärnan större och mer metropolitisk.

2. Min åsikt är att en upphöjd station och spår skulle vara mycket bättre. Jag tror det blir enklare för människor att ta sig fram och man riskerar inget spring på spåren. Under spåren kan man ha butiker, serveringar eller nåt annat som är till för människor i allmänhet.

3. Helt klart upphöjt läge. Alternativ A. Det blir ingen barriär. Dessutom blir stadskärnan större och mer metropolitisk.

4. Jag tycker att alternativ A är självklart!

5. Det måste göras plats för ordentlig kapacitet och ett flöde som gör att stationen inte "delar av" området i två delar. Man kan tycka vad man vill om Norrköping som småstad men för att denna jätteinvestering ska bli värdefull måste alla möjligheter till maximal kapacitet och pendling med tåg göras till sin yttersta gräns. Kanske lite trist tankesätt men vi bör se till att vi blir en ny förtort till Stockholm. Det kommer vi tjäna på i längden!

6. Upphöjd järnväg ger bäst möjlighet till både övrig kollektivtrafik och att bygga bostäder etc på Butängen. Blir snygg entré till stan med spårvagn/buss under tåget! Övertäckta spår/perronger som i förslaget är både bekvämt vid dåligt väder och ger storstadskänsla.

Med ostlänken blir nkgp på dagspendlingsavstånd till Stockholm och rimligen kommer resandet öka om vi gör det smidigt och bekvämt att ta sig till och från stationen. Det är hyfsat läge på stationen men det behövs bättre kollektivtrafik till och från för att det ska bli riktigt intressant och alternativet med få broar ger inte tillräckligt bra förutsättningar för det.

Alternativet med få broar är det sämsta, blir ungefär som idag.

7. A

8. Alternativ A skapar bättre förutsättningar för positiv utveckling av innerstaden eftersom järnvägen är en effektiv barriär. Dessutom är en upphöjd station häftigt och ovanligt i Sverige. Satsa på framtiden!

9. Alternativ 1 är det bästa

10. Alternativ A låter som det bästa alternativet.

11. Alternativ A låter som det bästa alternativet.

12. Efter de alternativ som finns så tycker jag alternativ A känns mest intressant. Det kommer också ge den här storstadskänslan som Norrköping lite tappat.

Jag har en fråga ang. De gamla järnvägsspåren där tågen går idag som ni gärna får förtydliga på hemsidan. Vad händer med de gamla spåren? När jag tittar på bilderna så ser det ut som de är borta?

13. Jag tycker att förslag A är bäst, med högbro för tåget. Detta eftersom det inte blir en sammanhållen stad om en järnväg skär av staden.

14. Alternativ A är det enda framåtsträvande och vettiga alternativet. Personligen förespråkar jag att Ostlänken borde byggas för magnetåg på upphöjd räls, så detta alternativ är också det som ligger närmast det jag

tror är mest hållbart och resurseffektivt för framtiden. Att knyta ihop stadsdelarna är viktigt, speciellt när man får ett sådant tillfälle som sällan ges i och med de förändringar som Ostlänken innebär.

Alternativ A är det snyggaste och renaste alternativet och tror jag kommer bidra mest till en mer levande stadskärna. Dessutom störs heller inte tågen av "spårspring" eller andra irriterande moment/förseningar som kan uppstå när rälsen ligger i markplan - vilket är viktigt i och med syftet med Ostlänken, dvs att förkorta restider och förenkla tillgången till Skavsta + Stockholm. Jag tycker också det är viktigt att den nya centralstationen designas med funktion och stil, så att arkitekturpriserna samlas på hög och att Norrköping får ännu en vacker byggnad att visa upp.

15. Alternativ A. Stort bygge blir det i alla 3 alternativen men A ger mest flexibel och hållbar lösning, staden får fler möjligheter att dra nytta av ny järnväg.

Detta alternativ är inte det dyraste heller och jag tycker det är viktigt att Butängen utvecklas till en stadsmiljö, som hör ihop med resten av staden. Idag ser det mest ut som tämligen gamla och slitna industriområden, inte en trivsam stadsmiljö. Alt. A passar även bäst i sammanhanget med den planerade inre hamnen. Alt B med en stor bro/överbyggnad ovanför spåren ser både klumpigt och fult ut, ger inga fördelar jfr A. Alt. C är närmast som idag, funktionellt dålig för alla och med begränsade framtida utvecklingsmöjligheter. Visserligen billigast, men, snålheten bedrar visheten, allt som oftast.

16. Hej förslag 1 måste va det bästa men blir det genom fart på Fredrikdalsgatan kommer trafiken i Lagerlunda villasamhälle att öka så det tycker jag ni ska ta bort .ingen vill väl ha upp trafiken upp på Stockholmsvägen från Butängen då blir det ett problemställe till

17. Upphöjt läge är helt klart att föredra, dock med en banvall och inte bara tak över delar av perrongerna. Berlin Hbf utgör ett bra exempel, om än i betydligt större skala än vad som blir aktuellt här. Kombinera gärna med storskalig utbyggnad av spårvägen - i princip samtliga innerstadsbussar borde kunna göras om till spårväg.

18. Alternativ A är utan diskussion det bästa alternativet. Att den nya stationen och järnvägen förläggs på en bro över marknivå är bäst ur både säkerhets- och tidssynpunkt. Genom att höja spåren kommer även staden inte bli uppdelad i två delar, där den sociala aspekten kommer in. Det finns alltid en risk att ett spår mitt i staden "spårar av" den andra delen vilket gör att man drar sig för att ta sig till andra sidan. Så den upphöjda järnvägen är den bästa vägen att gå. Då kommer staden att kunna fortsätta utvecklas bra!

19. Kämpa för en upphöjd ostlänk genom stan!

20. Självklart ska stationen/spåren gå i luften för att inte "störa" stadens vanliga rörelser. Utvecklade städer som har ett bra fungerande tågssystem går tågen ofta i luften i innerstaden. Måste finnas en grund för varför man valt göra så. Titta på andra länder med växande

städer och kopiera framgångar men viktigt att också titta på förutsättningar. Det är något även TrV borde utreda för vissa passager ex. istället för tunnel.

21. Bro verkar vara ett snällt alternativ. Då kan staden växa.

22. Alternativ A är det enda vettiga förslag av de 3 som tagits fram. Satsa på det trots den högre kostnaden.

23. Jag föredrar Alternativet A, upphöjd järnväg på en bro. Båda andra alternativ innebär en allt för stor barriär i stadsmiljön och kommer negativt påverka staden på lång sikt.

Det finns exempel av städer i Sverige som exempelvis Sundsvall där järnvägen passerar i marknivå och man försöker få bort. Bygg rätt från början!

24. Alternativ A, för stadsutvecklingens skull!

25. Alternativ A är det enda vettiga. På så sätt får vi ihop stan. Inte som nu när station delar stan i två delar.

26. Alternativet med upphöjd station är klart att föredra. Ger klart mindre barriäreffekter, integrerar Butängen med innerstaden och bidrar till en högre grad av stadsutveckling än de andra alternativen.

27. Det enda vettiga alternativet är A. Då kan spårvägen fortsätta norr ut mot Ingelsta. Allt annat är att bygga bort möjligheterna.

28. Läge: A

29. Röstar för alternativ A. Tror en upphöjd långsgående stationsbyggnad kan göras snyggare än en stationsbyggnad formad som en bro över järnvägen och som dessutom ska ha plats för spårvagnar. Vagnätet blir enklare och tydligare, samt att passage till andra sidan järnvägen blir otroligt mycket lättare för gång- och cykeltrafikanter.

30. Jag tycker alternativ A bör väljas, upphöjd bro. / Boende i Lagerlunda

31. Prio ett i detta arbete måste vara att knyta ihop Norrköping. Idag fungerar järnvägen som en effektiv barriär mitt i innerstaden och det enda alternativ som tar bort den barriären är spår i upphöjt läge. Det öppnar också upp för ett helt annat flöde och att den nya stadsdelen bakom stationen blir en naturlig del av staden

32. Er presentation av de olika alternativen i "Val av läge för ostlänken" beskriver så väl varför alternativ A är det självklara valet. Alternativ A andas den framtidstro och vision som finns för Norrköping, och kommer under lång tid framöver ha en mycket positiv påverkan på Norrköping utifrån hur resten av Sverige och även Europa ser på staden!

Go Norrköping!!

33. Alternativ A - upphöjt läge är absolut det bästa förslaget. Den extra kostnaden slås ut över många år och förslaget ger ökade möjligheter till högre exploatering vilket på sikt bidrar till kommunens ekonomi och attraktivitet. De andra alternativen ger inte alls samma möjligheter för framgångsrik stadsutveckling och området norr om spåren blir lika isolerat som idag.

34. En upphöjd genomfart och station för järnvägen, alltså alt A, måste vara det bästa så att man slipper

dagens situation där järnvägen i stort delar stan i två delar. Kolla gärna på många andra städer utomlands där järnvägen till största delen passerar genom städer på broar. Det måste vara en s.k. no-brainer :))

35. För att staden ska bli tillgänglig så anser jag att alternativ A är det bästa.

36. Jag tycker alternativ A är att föredra för. Ha resecentrum.

37. Jag föredrar en upphöjd järnväg för minskad barriäreffekt.

38. De nya spåren borde absolut vara i upphöjt läge! Järnvägen är en barriär i Norrköping redan idag, och det skulle vara väldigt negativt ur många aspekter om de nya spåren innebär fortsatt eller värre barriäreffekt.

39. Jag röstar för alternativ A med upphöjd järnväg på bro. Efter att ha läst alternativjämförelsen, underlagsrapporten och kvalitetssäkringen för kostnadsuppskattning anser jag att alt. A är det finaste och funktionellaste. /Norrköpingsbo, teknisk fysiker och stadsbyggnadsentusiast

40. Alternativ A helt klart.

Det ger ett bättre flöde av folk och trafik utan hinder och estetiskt mest tilltalande. Norrköping skulle stå ut mer jämfört med andra städer.

41. Norrköping behöver helt klart en ny mötesplats för både in- och utpendlande invånare men också för besökande gäster.

Jag har vänt och vridit på resonemangen i samtliga alternativ men kommit fram till att A skulle vara mest intressant. Ur ekonomiskt hänseende är det naturligtvis fördelaktigt att få intäkter genom att hyra ut kontorsyta till företag, handel och annan lämplig verksamhet.

Jag bedömer också alternativ A vara det som har bäst utvecklingspotential när staden växer och man i framtiden behöver komplettera med nya spårvagns- och busslinjer samt tågspår (kanske till en större regional flygplats i framtiden).

Ett resecentrum ska vara en levande och attraktiv plats som ger möjlighet att marknadsföra Norrköping både för turister och för företag som vill/ämna etablera verksamhet här.

Av de alternativ som presenteras här så ser jag att alternativ A har bäst förutsättningar för detta.

42. Alternativ A verkar ha störst potential i längden.

43. A

44. Självklart alternativ 1/A. Mer yta för bostäder, mer yta för gång och motortrafik. I den här staden behöver ni öppna upp trafiken så att det blir enklare att ta sig runt, inte stoppa upp som ni gjort med bara östra promenaden eller Kungsgatan för att komma runt staden. Helt sjuk trafik när alla ska till/från jobb. Skapa fler genomfarter!

45. Alternativ A är det långsiktigt mest hållbara alternativet

46. Hej! Jag tycker förslag A verkar vara det snyggaste och det bästa förslaget för Norrköping då man kan

satsa på spårvagns linje ut mot Ingelsta området och ev vidare mot Åby.

47. Jag röstar för A, upphöjd.

48. Alternativ A. Oavsett kostnad kommer järnvägen påverka stadens utformning stadens utveckling i 100tals år framöver. Ta kostnaden nu. För många städer lider av en järnväg som skärmar av stor potential.

49. Jag förordar absolut alternativ A. Tror att den upphöjda stationen med omgivningar kan göras vacker och bli ett nytt blickfång i Norrköping samtidigt som tillgängligheten blir god. Glöm inte att planera för bilparkering!

50. Förslag A! I längden mest miljövänligt också eftersom cykelvägar knyter samman staden, fler kan välja buss eftersom det är nära och enkelt (man blir inte beroende av att ngn hämtar) samt som ni skriver ingen påverkan av ex regn, översvämningar mm. Man kan alltid ta tåget!

51. Tycker att alternativ A är det bästa scenariot. Jag tycker att det är viktigt att binda ihop staden mer och inte begränsa framtida utveckling. Jag har dock ett förbehåll, passagera under järnvägen måste vara luftiga och väl upplysta. Det för att förhindra känslan av otrygghet som kan uppstå vid passage i gångtunnlar.

52. Jag skulle gärna se alternativ A i Norrköping.

53. Dels för att det ger enklare åtkomst till Butängen jämfört med idag, men även för att ha all kollektivtrafik samlad på ett ställe. Så mycket enklare med allt på bättre avstånd.

Dessutom såg det riktigt trevligt ut på bilden :-)

54. Alternativ A! Vi bygger för framtidens stad och för framtidens invånare. Med upphöjd järnvägsstation växer innerstaden obehindrat till Butängen och vidare norrut. Bygg inte en ny barriär! Norrköping behöver inte alltid snåla. Det blir lätt ett mantra, att man aldrig har råd. Titta hur bra det blev i Helsingborg när man grävde ner spåren. Kom igen Norrköping! Fatta modiga beslut.

55. Förslag A är bäst. Tycker att Norrköping ska satsa på spårvagnsförbindelse till Ingelsta!

56. Tror att alternativet A blir bäst för alla

57. Alternativ A!!

58. Alternativ A

De övriga B och C känns som att all planering kommunen gjort blir som bortkastad. Få en flyt genom området är viktigt.

59. Jag gillar alternativ A, med upphöjda spår. För smidiga passager och att gatunätet kan fortsätta under spåren, samt att spårvägen kan fortsätta till Butängen och vidare till Ingelsta. Det är helt klart många olika aspekter att ta hänsyn till och alla alternativ låter bra. Ska bli spännande att få se framtida beslut!

60. Jag förordar läge A.

Men ska jag vara ärlig tycker jag så här!

Låt Järnvägen från söder följa E4 utan tunnel. Bygg en ny station på Ingelsta!! Staden kan då expandera mot dom norra förorterna. Läget blir modernt och nytän-

kande. Stationen hamnar då närmare Siemens i Finspång vilket är Norrköpings viktigaste fabrik. För pendeltåg behåller man Centralstationen som den är.

Jag är inte helt säker på att vi kommer åka tåg i stor utsträckning efter pandemin.

Laholm har sin station mellan Mellbystrand och Laholm. Södertälje har också tänkt praktiskt och har ju din station där det passade järnvägen bäst. Vidare blir det kortare sträcka till Skavsta.

61. Bygg inte en barriär! Alternativ A är bäst.

Som medborgare hade det också, utöver alla dessa kostnadsberäkningar, varit intressant att ta del av andra städers exempel. Det har ju gjorts studiebesök ute i Europa. Ex. i stad där man byggt upphöjt till stor merkostnad; vad tycker de i efterhand? Var det värt den stora merkostnaden? Ångrar de sig? Skulle de tagit ett annat beslut idag?

Samma frågor till städer som byggt nytt med markförlagd järnväg.

62. Alternativ A är det enda alternativet. Det integrerar stationen med övrig trafik och har framtida expansion av staden i åtanke. Att ha spår i marknivå är fult och tar för mycket yta i anspråk. Bygg Norrköping för framtiden, inte för kortsiktigt sparande.

63. Alternativ A.

Detta känns som det mest utvecklingsbara alternativet. Visserligen kommer man betala mer, och möjligheten till fler tågspår i framtiden är liten, men det ger mer utrymme att utveckla övrig trafik såsom bussar och våra älskade spårvagnar.

Att bygga broar för cyklar och fotgängare skulle skapa större bekymmer för cyklister som måste ta sig upp och ner.

Ur säkerhetssynpunkt så är min känsla att det också är bättre. Risk att folk hoppar framför tåg finns redan, men att undvika broar över är bra.

64. Plan A

65. Alternativ a

66. Bra förslag på en viktig fråga. Då detta kommer påverka oss positivt med jobb, utveckling, och en växande region menar jag att man ska tänka vad som är praktiskt helhetsmässigt i första hand. Därav röstar jag för Alternativ A.

67. Önskar definitivt se ett genomförande av alternativ A, under förutsättning att detta inte medför minskade resurser för skola, vård och omsorg.

68. Alternativ A ser jag som det bästa för stadens utveckling på lång sikt.

69. Placeringen av den nya centralstation kommer ha stor betydelse för Norrköping i 100-tals år framöver och därför är det viktigt att den placeras på ett sätt som gynnar staden inte bara imorgon utan även om 150 år. Att då bygga den nya centralstationen identisk till dagens fast med entré från både norr och söder hade varit ett stort misstag. Då tar vi bara dagens design från 1860-talet

och flyttar den några hundra meter norrut och tar mer alla begränsningar som dagens station har. Det är svårt att passera järnvägen vilket medför att de passager som finns kommer snabbt bli underdimensionerade. Det kommer också vara få som vill bo, arbeta, studera och leva i Butängen då det är besvärligt att nå centrala Norrköping. Om man i senare skede vill dra spårvagn till Butängen och vidare till Ingelsta kommer det också bli både besvärligt och dyrt då man måste gå över järnvägen. Jag anser därför att alternativ C endast är ett alternativ som håller i högst 20 år innan man måste bygga om centralstationen igen då för en betydligt större prislapp.

Alternativ B är ett mer attraktivt alternativ än vad alternativ C är då det finns fler passager för gående, cyklister och kollektivtrafik där kollektivtrafiken även har utrymme att expandera norrut. Alternativet gynnas också av högre markpriser och att Butängen blir mer tillgänglig till övriga staden men främst södra Norrköping. Nackdelanran med alternativ B är att centralstationen blir fysisk större än alternativ C men även alternativ A. Det blir mycket högre driftkostnader för alla broar som måste passera järnvägen samt kollektivtrafikanläggningen som måste ligga över spåren. Detta gör att alternativ B blir det dyraste alternativet för Norrköping samtidigt som det inte ger det bästa resultatet för staden på sikt och därför bör nya centralstationen se ut som alternativ B.

Alternativ A är det alternativ som skapar bäst förutsättningar för Norrköping på sikt. Den upphöjda järnvägen går så att gående, cyklister, kollektivtrafik, tjänster och varor kan röra sig fritt utan påverkan av järnvägen, vilket gör att Norrköping kan växa med nya bostäder, kontor och skolor. Detta kommer att gynna hela Norrköpings-ekonomi för både kommunen och företagen genom högre exploateringsintäkter vid markförsäljning och skatteintäkter för kommunen och för företagen som verkar i en attraktiv ny stadsdel som ligger mindre än en timme från Stockholm. Alternativ A är också inte dyr jämfört vad man får ut av pengarna. Om alternativ A väljs investeras 5,3 miljarder kronor under 100 år på en väl fungerande centralstation som gynnar Norrköping och ens befolkning i många år framöver. Jämför detta med alternativ B där 7,9 miljarden kronor inverteras under 100 år på en centralstation som är dyr i driftkostnad och som kommer börja begränsa staden fortare än alternativ A. Eller jämför alternativ A med alternativ C som begränsar staden redan innan den byggs och trots sin prislapp på bara 4,3 miljarder kronor under 100 år kommer den kosta Norrköping betydligt mer då den gör staden mindre attraktiv för företag och privatpersoner att investera och bosätta sig i Norrköping.

Min slutsats är därför att om vi väljer alternativ C så skjuter vi oss själva i foten. Om vi väljer alternativ B så kastar vi pengar i sjön. Men om vi väljer alternativ A så

väljer vi ett alternativ som kommer att lyfta Norrköping i många år framöver.

Med vänlig hälsning En student på teknikprogrammet på Ebersteinska i Norrköping. Ha en fortsatt trevlig dag!

70. Jag förordar alternativ A

71. Jag hoppas på en upphöjd järnväg. Det skulle minska barriäreffekten och knyta ihop staden på båda sidor om rälsen.

72. Känns uppenbart att alternativ A är det framtidsäkra alternativet med minst störningseffekter för eventuell framtida utveckling samt att kostnaderna inte bara skjuts över på kommande generationer.

Att det dessutom är mest användarvänligt för kommunens invånare samt turister och affärsmän gör alternativ A mest intressant. Kostnadsskillnaden mot billigaste alternativet, C, övervägs av de solklara fördelarna, Alternativ B ser jag inte som ett vettigt alternativ varken ur miljösynpunkt eller praktiskt, ej heller ekonomiskt.

Alternativ A har mitt & min familjs fulla stöd.

MVH/Tommy med familj med 105 års erfarenhet av arbete hos Statens Järnvägar samt SJ AB i bagaget.

73. För att tänka långsiktigt och vad som blir mest attraktivt i förlängningen, tycker jag att alternativet att bygga nya stationen på en bro skulle vara bäst. Det ser ut att bli både mest tillgängligt och bättre för alla trafikanter.

74. Alternativ A är mest framtidssäkert.

75. Tågspåren ska vara upphöjda så att staden kan växa och utvecklas åt alla håll. Blir väldigt snyggt och estetiskt tilltalande också

76. Jag tycker att alternativ A är mest intressant för framtiden

77. Alternativ A verkar vara det bästa alternativet, då det tar minst markyta i anspråk, vilket gör att fler bostadshus får plats. Att inte behöva cykla upp för en bro är förstås också en bonus.

78. Röstar på förslag A, (upphöjd lösning)

79. Alternativ c låter inte som ett klokt val. Det blir svårt för människor att ta sig över.

80. Alternativ a låter som det bästa alternativet, där människor kan ha en vardag och enkelt ta sig förbi järnvägen

81. Jag skulle föredra alternativ A, med järnvägen på bro. Det är enda alternativet då cykling fungerar. Kombinerade gång/cykelbroar låter som en mardröm.

82. A. upphöjd järnväg på en bro - det allra bästa alternativet.

83. Alternativ A. Mycket viktigt med bra, billig och nära parkering och bussar och spårvagnar åt olika håll för att så många som möjligt ska välja att åka kollektivt.

84. A klart bäst

85. Alternativ A verkar ju bäst om man kikar på värdet på marken kring spåren.

86. Alternativ A är bäst för Norrköpings utveckling

87. Jag tycker att alternativ A, upphöjd järnväg är det bästa både för resenärerna och stadsutvecklingen. Att spårvagnen enkelt kan fortsätta mot Ingelsta behövs för

en växande stad. Även viktigt att få bort den fysiska barriär som järnvägen nu ger.

88. A

89. Jag tycker alternativ A är bäst. Känns som flödet för alla trafikslag blir smidigare

90. Jag tycker att alternativ A är bäst för Norrköping framtida utveckling

91. Jag gillar alternativ A, då folk inte vill gå över saker utan helst ha så lite hinder som möjligt samt att de knyter samman staden med spårvagn som kan gå till nya områden. Dock är det viktigt att det är öppet med mycket naturligt ljus som i tunnelbana i Örestad (Köpenhamn) annars riskerar det att bli snuskigt som det tenderar att bli under broar där folk gärna kissar under helgerna och de blir en otrevlig plats.

Alternativ B känns för dyrt, vem vill gå över en bro, de kommer inte skapa sammanhållning i staden utan butängen förblir ett avsides område. Folk är bekväma och lata ingen gillar backar.

Alternativ C är bara fel av många av samma som alternativ B.

Saknar ett alternativ D. Jag föreställer mig att man sänker ner spåren 4-5 meter under marken, inte tunnel utan de ska vara öppna, som en grop. Föreställ er hur det ser ut kring huvudbangården i köpen hamn eller hylliestation i Malmö.

Fördelen med detta är att broarna kommer i markhöjd, stationen syns inte, de blir en öppen yta som bjuder in butängen till att bli en naturlig del av nya Norrköping.

Vid frågor om alternativ D så är ni mer än välkomna att höra av er haha även om jag inte tror de kommer ske. Mitt namn är ganska unik så ni hittar mig om ni vill.

Så om de inte blir mitt alternativ D så röstar jag på alternativ A.

92. Jag är övertygad om att allt A är det bästa. Det är de förslag som tar upp minst yta. Vilket är bra i en tid med bostadsbrist. Det är också ett alt som är långsiktigt eftersom det blir lätt att korsa järnvägen med ex framtida spårvagnsspår och cykelvägar.

93. Jag tycker att förslag A låter bäst för staden och dom den mest långsiktiga lösningen

94. Jag tycker att förslag A verkar bäst för Norrköping.

95. Upphöjt läge. Allt annat är snålheten bedrar visheten. Stadsmiljön är viktigast.

96. Jag tycker att alternativ "A. upphöjd järnväg på en bro" verkar ha mer potential för utveckling i framtiden med att spårvagnar kunde ta sig över lättare som inte gick i alternativ C. Sen inte lika kostsamt som alternativ B, vilket också kommer göra de svårare (Men inte mycket) för gående o cyklister att ta sig över. I slutändan

tycker jag att alternativ A är den som va mer intressanta alternativ ,och som jag personligen tyckte skulle vara snyggast.

Jag röstar då på alternativ "A. upphöjd järnväg på en bro" .

97. Jag tycker alternativ a ser coolest ut. Sen kan jag tänka mig att de kan bli mindre idioter som försöker springa över spåren om de är upphöjda än om de är på marken.

98. Jag röstar för förslag A. Även om det inte är det billigaste så är det förslaget som jag tror är bäst för norrköping. För att kunna växa och bli en mer attraktiv och levande stad. Och jag tror att det är mycket klokt att satsa på spårvägen mot butängen

99. Jag tycker att första förslaget (A) låter som det bästa och smidigaste förslaget. Att få kollektivtrafiken att fungera bra även långsiktigt och att den ska fungera snabbare och smidigare än idag. Jag reser kollektivt varje dag, många gånger känner man frustration att spåren går långsamt och onödigt långa vägar. Mest positiva skulle med det vara att göra det nya smidigt snabbt och enkelt.

100. Förslag var helt klart det förslag som lät mest lockande. Förutom en jämvikt med pris kontra det man får, var det även det förslag som lät bäst i längden, för att kunna fortsätta att anpassa och verka runt omkring spåren i framtiden.

101. Jag tycker att Alternativ A är bäst.

102. Jag tycker alternativ A då det känns som att det finns mindre risk för obehöriga att ta sig dit och beträda spåren på ett farligt sätt.

103. Alternativ 1

104. Jag tycker att alternativ A är det bästa alternativet. Redan idag känns det som att spåren i marknivå med få övergångar delar av staden vilket gör det krångligare för fotgängare och cyklister att navigera mellan områden på olika sidor av spåret. Att kunna ta sig till båda sidorna av spåren vid resecentrum vore bra för att knyta samman staden och öka rörligheten inom stadskärnan. Spåren bör helt klart vara över marknivå!

105. Bygg för framtiden dvs alternativ A. De andra alternativen innebär i praktiken att man delar staden i två delar. Håll ihop staden och underlätta rörligheten för människorna i staden. Alternativ A!

106. Alternativ A, tycker jag känns bäst

107. Låt Norrköping bli en framtidens stad. Med en upphöjd plattform skulle trafiken mellan söder och norr flyta på bättre, byten skulle gå smidigt och inte minst skulle stationen helt klart se mer estetiskt tilltalande. Vi behöver gå över till mer hållbar energi och att bygga ut spårvägen norrut är ett bättre alternativ än busstrafik .

108. Definitivt alternativ A! Det vore tråkigt med en järnväg som skär av en stadsdel och gör den mycket mindre tillgänglig. Med långa ramper blir det också betydligt jobbigare att ta sig över spåren vilket hämmar framförallt cykel- och gångtrafik vilket vi borde prioritera först i den här typen av beslut i stadskärnan så länge kostnaden kan motiveras. Att spårvagnen kan passera är också en

stor fördel jämfört med alternativ C, och alternativ A är billigare än alternativ B som jag ser som det näst bästa lösningen.

109. Jag röstar på förslag A som jag tycker ger ett bättre flöde för övrig trafik och kollektivtrafik.

110. Alternativ A är en solklar vinnare för att Norrköping ska bli en stad med goda förutsättningar. Tillgängligheten och tillfredsställelsen kommer gå hand i hand här. Låt Norrköping satsa, visa vad vi kan och åstadkomma. Vi behöver något vi verkligen kan vara stolta över med en sådan satsning skulle också det ge utdelning för detta och så mycket mer.

111. Förslag A verkar det mest rimliga. Det är viktigt att säkra området för framtida möjligheter och problem. Att kunna dra spårvagn norrut är viktigt, och att ha frihet att etablera infrastruktur och röra sig fritt med. Att skapa flaskhalsar genom broar känns som att det innebär risker, plus att det kan bidra till högra skadebenägenhet om olyckor sker på och från broarna. Det kan även skapa en plats för självmordsförsök. Att behålla stadstrafiken på marknivå bör vara prioritet och vi bör inte dela av staden genom sämre framkomlighet.

112. Alt A helt klart. Bättre att ha spåren på en bro så att övriga trafikanter inte beträder spåren. Samt att lokaltrafiken oxå får plats. Mer storstadskänsla.

113. Föredrar förslag A. Med broar över spår kommer de bli lättare för självmordsbenägna att hoppa. Bra utvecklingsmöjligheter i förslag A.

114. Jag förespråkar alt A med upphöjd järnväg på bro. Det ger oss många möjligheter till ökat resande i framtiden och är ett hållbart alternativ. Dessutom kommer staden att kunna knytas samman på ett trevligt sätt och ge ökade möjligheter till tillgänglighet mellan stadsdelar och områden. Jag har inte sett kalkylerna för förslaget. Men tänker att om flexibiliteten i det vinnande förslaget är hög så blir det även mer långsiktigt fördelaktigt för staden.

115. Jag tycker alternativ A låter mest rimligt över lag. Det tyckte jag även för 10 år sedan när jag gjorde ett arbete i gymnasiet om detta projekt. Lite sjukt att det inte kommit längre under alla dessa år men men.

116. Alternativ A!!!! Jag anser att alternativet med ett upphöjt spårläge (A) är det absolut bästa. Det är viktigt att butängen binds ihop med befintligt city på ett sömlöst sätt. Med markläge och massa broar tas väldigt mycket yta i anspråk och det blir inte lika lätt/naturligt att röra sig. Jag har bott i Jönköping där det går en tågräls mellan Vätterstranden och city. Passagen mellan dessa är begränsad till ett fåtal undergångar. Ett stort minus då rälsen blev som en barriär mot vattnet som gjorde stranden svåråtkomlig!

Upphöjt spårläge inbjuder också till fin utsikt för tågresenärerna, vilket inte ska underskattas för att sätta staden på kartan.

Önskar även väl sörjd yta för cyklar (och elsparkcyklar?) där de kan parkeras säkert en längre tid. Finns lite olika lösningar för detta i andra städer.

117. Av de tre alternativen verkar A vara bäst. Dock som är av största vikt att ta hänsyn till att det blir bra, är dagliga pendlare med bl.a. Östgötapendeln, som i dag får stå tillbaka för regionalståg. Här är viktigt att närhet till spårvagn/pendel/buss tillgodoses. I dag är läget perfekt i Norrköping med allt på samma nivå och pendeln precis utanför stationshus, vilket gör möjligt att hinna med korta byttider. Jag reser till Mjölby dagligen vilket inte har en bra lösning. Pendeltågen stannar långt från stationshus/bussar och man får springa ner och upp i trappor/tunnlar för att hinna till /från buss och inte anpassade för lite äldre. Vi har aldrig förstått varför de skall stanna längst bort på spårområdena. Speciellt olämpligt på vinter med hala perronger. Denna lärdom MÅSTE Norrköpings stad ta med sig när nu Centralen byggs om!!!

118. Alternativ A låter bäst och känns mest nutid och modern för en växande stad som Norrköping

119. För att göra det så lätt som möjligt för allmänheten att ta sig förbi stationen tycker jag alternativ A är det mest gynnsamma. Det man behöver ta med i den är att vintertid när/om snö, slask och grus finns sköta en bra städning av rullband, rulltrappor och evt. hissar för att individer med olika funktionsvariationer också ska kunna utnyttja tågförbindelsen. Dessutom ger jag förslaget att jämna ut så att markplan för gående är i samma höjd som att gå på spårtrafik och busstrafik. Alltså att sänka ner dessa och lägga varmvattensledningarna under för att evt. snö ska kunna smälta bort.

120. Vore ju dumt att göra som Norrköping ofta gör, dvs inte ta höjd för att tiden går. Satsa på upphöjt läge nu, för det har ju knappast hänt något med järnvägen på hundra år och det lär ju bli normerande för de kommande hundra! En järnväg ÄR en barriär, både mentalt och fysiskt, så det är viktigt att vi får något som är lite visionärt och inte så typiskt fejt som att aldrig göra något fullt ut. Det är ju så Norrköping ofta gör, nämligen nöjer sig med en halvdan lösning och det blir liksom aldrig bra. Nu borde vi verkligen satsa, trots pandemi och ekonomi, på något som har mycket längre räckvidd än den här ekonomicykeln. Våga lite nu! Våga satsa och göra det största. Fega inte ur nu! Det kommer gynna flöden och rörelse och knyta samman staden!

121. Jag tycker Alternativ A Är en självklarhet i Norrköping då det redan idag är svårt att ta sig till den sidan av staden på andra sidan järnvägen och det lär inte bli bättre ned åren!

122. Förslag nr 1 är det alternativ som är det absolut bästa. Tack för ordet.

123. A

124. Jag tycker alternativ A är ett jättebra val då det är mer modernt och norrköping behöver det lyftet. Samt tänk på alla de som har handikapp, det blir enklare för de att ta sig förbi järnvägen på marknivå och sedan ta en hiss upp till järnvägen.

125. Jag tycker att alternativ A verkar vara smidigast för alla. Det verkar smidigast för resenärerna som ska åka/

byta tåg och de som ska byta från buss till tåg och tvärt om.

Det verkar även smidigare för övrig trafik och fotgängare med mera som bara ska förbi stationen. Alternativ A tror jag att jag och andra Norrköpingsbor kommer att bli mest nöjd med. I det långa loppet tror jag att den blir bäst för alla inblandade.

126. Jag tycker alternativ A. Det ger en mer modern känsla med mer möjligheter för utbyggnad av både spårvagn och bostadsområde. Att ha rälsen upphöjd gör det även säkrare att inte behöva korsa rälsen för att byta spår då jag antar att trappor och hiss kommer finnas placerat så man kommer till rätt spår direkt.

127. Jag tycker helt klart Alternativ A, med spåret upphöjt på en bro. Dels för att stan blir mer en enhet, och inte uppdelad på två olika sidor av ett tågspår. Och dels för att när folk färdas med tåg får de en chans att se ut över staden, och då Norrköping är en av Sveriges vackraste städer, kommer det vara en superbild för staden, människor från hela Sverige kommer få en positivt förändrad bild av Norrköping då de faktiskt får blicka ut över staden, istället för att känna att man åker in i någon gammal bruksort, (som ju känslan är lite i dag). Så jag tycker helt klart, kör på alternativ A!

128. Alternativ A är det bästa alternativet.

129. Alternativ A anser jag vara det bästa för alla då man, oavsett transportmedel, kan ta sig fram obehindrat. Alla människor kan inte ta sig fram i uppför- och nedförsbackar och Norrköping city ska vara en plats för alla. Därför röstar jag ned alternativ B.

Alternativ C kommer innebära att människor som inte orkar gå bort till bron, kommer gena över bangården och utsätta sig själva för livsfara. Detta iom att broarna över spåren är glest satta. De, broarna, hämmar även flödet i trafiken.

130. Alternativ A tycker jag är bäst. Reser med tåg dagligen.

131. Jag tycker att alternativ A är bäst då det inte på något sätt hindrar framkomlighet av fordon och gångtrafikanter i framtiden. Jag tycker att det kostnadsmissigt är värt att bygga hela stationen på en bro av just anledningen att järnvägen då inte påverkar andra transportalternativ negativt. Dessutom tror jag att den byggnad som skapas blir ett nytt landmärke för Norrköping och det är därför viktigt att den är så anpassad som möjligt för att den ska bli omtyckt. De andra alternativen känns alldeles för begränsade.

132. Jag röstar på alt A! :-)

133. Alternativ A med järnvägen upphöjd verkar bäst.

134. Alternativ A för fortsatt utveckling av staden med möjligheter till spårväg mot ingelsta etc.

135. I vårt hushåll röstar vi för förslag A.

136. Det första alternativet anser jag är bäst då det möjliggör spårvagnen att dras ut till Ingelsta (vilket behövs!), minskar olyckor då det är mindre passager över järnvägar och kan få fler att gå eller cykla till jobbet då det inte är långa uppför eller nedförsbackar som man

skall ta sig över. Jag tror kommunen kommer kunna vinna långsiktigt om de väljer att lägga lite pengar på denna ombyggnad så den blir smidig och funkar långsiktigt.

137. Alternativ A för centralstationen verkar helt klart det mest logiska för ökat trafikflöde. Alternativ C är helt otänkbart.

138. Alternativ 1 blir bäst!

139. A

140. Överlägset A

141. Jag tänker att alternativ A är det bästa om syftet är att skapa ett attraktivt centrum vid den nya stationen krävs det även att vägen dit ska vara anpassad för framtiden och alla människor. Genom att ha järnvägen på en bro kan människor med funktionshinder ta sig enklare och snabbare till den nya stationen än att som i alternativ C behöva gå/åka lite längre för att ta sig över lämplig gång/cykel bro. Framtiden kommer vi förmodligen se mer av elsparkcyklar och andra häftiga lösningar på att ta sig fram vilket underlättar alla som bor här att ta sig fram. Det är en högre kostnad med alternativ A, förhoppningsvis lönar det sig på sikt än att spärra av och göra det svårare gå/cykla/elsparkcyklar/självdrivande kollektiva bilar (framtiden). Hem leverans av mat m.m. Att låta spårvagnen gå över till det nya centrumet vore helt fantastiskt i den mån att man kan ta sig fram vis flera kollektiva möjligheter.

Det känns mer fräscht och hippt med alternativ A, Norrköping "framtidens stadskärna,"

Ta tillvara på att få över spårvagnen, räkna med att kunna åka med den, gör det lättare för turister att ta sig fram och kunna åka en sväng på de sällsynta spårvagnarna. Att komma som ny i en stad, som turist känns det som att komma in med tåget kommer vara en upplevelse i sig, där alternativ A speglar av sig av den kulturella stad som Norrköping är.

Broar över får det att kännas som ett litet uppfräschat flemmingsberg.

142. Alternativ A är bäst för miljö.

143. Jag tycker absolut förslag A. Detta för att binda samman Butängen med övriga city istället för att där ha en blockad. Samt att detta möjliggör att skapa ett mindre centrum under denna. /Företagare Norrköping

144. alternativ A. Man bygger bara detta en gång, måste kunna flyta med gång, cykel, bilar, bussar & spårvagn. Enkelt att parkera, köpa biljett etc. gå rakt upp till tågen. /VD stort bolag i Norrköping

145. Alternativ A är enligt mina synpunkter det bästa alternativet. Ytan "används 2 gånger" i 2 plan och det är säkrast att folket och trafiken kunna komma att röra sig fritt under bron och anknytningen med andra (kommunala) trafiksystem stängs inte in. Annars riskera stationen blir en återvändsgränd och den norra delen kommer bli avskild från centrumet. Även om det finns broar som alternativ B, men det är för kostsamt med vinterkostnader och blir det inte lika lätt att kunna röra sig fritt. I alternativ A kan resecentrumet blir en knutpunkt

för hela stan och det kommer kännas väldigt modernt. Detta verka även ur handikapp synpunkt vara den bästa alternativet då man slipper långa uppförsbackar respektive massor broar. Alternativ A!!

146. Absolut alternativ A eftersom vi som rör oss med cykel / gång / bil genom staden kommer behöva anpassas minst. Det ger i mina ögon den mest "smärtfria" utbyggnaden sett till stadens övriga pulsådror.

147. Bedömer att alternativ A ger absolut bäst möjligheter att fortsätta utveckla staden.

148. Alternativ A är ju absolut det bästa.

149. Förslag A helt klart

150. Tveklöst upphöjt läge med hänsyn till närhet genom staden och utvecklingsmöjlighet med nyproduktion på lämpligt sätt. Kommunen kan på ett helt annat sätt ta del av framtida markvärden genom att utveckla under bron istället för att döda attraktiv mark.

151. Naturligtvis en högbro. Det är det enda rimliga förslaget om man har en uns av långsiktighet!

152. Jag anser att alternativ A känns mest rimligt och ett mer modernt sätt att tänka. På detta vis kan även butiker och caféer ligga i närhet till tågstationen och man bildar ett eget litet område även under tågrälsen. Snyggt och storstadstänkande!

153. Föreslår Alternativ A med mindre broar och passager

154. Med alternativ A utvecklar man staden på bästa sätt

155. Jag tycker att investeringen bör kosta - investeringen görs för framtida generationer så spara inte (höj skatten tom så vi snabbare kan få uppleva ett klart bygge) Alternativ A verkar det mest rimliga både ur hållbarhet (gång/cykel/kollektivtrafik) Framtiden kommer ha andra förutsättningar än idag - staden ska växa - det gör den bäst med närhet till Stockholm. Folk måste kunna få bo och arbeta som de önskar - städer måste bindas ihop för att få bättre sammanhållning i vårt avlånga land.

Jag bor i Söderköping me ör norrköpings - valt att bo "kvar" me ändå en fot i Stockholm med anledning av arbete - Gör Norrköping lite smartare så vi kommer tillbaka till 4:e platen - Norrköping har allt att ge och det märks att det finns smarta människor som ligger bakom de sista 20 åren av lyft fortsatt så. Spara inte på krutet - Bygg och låt det få kosta!!!

156. Viktigt är att gå ifrån en delad stad som vi har idag. Alternativ A bidrar bäst till detta. Även vad gäller tillgänglighet och effektivt nyttjande av mark. Detta är en investering som på påverkar stadsbilden i lång tid framöver. Här kan man inte vara dumsnål. Alternativt låt järnvägen gå igenom en tunnel under hela staden.

157. Alternativ A tycker jag är det bästa alternativet för framtiden. Men man måste se till att bron klarar av en utveckling/uppgradering av spåren om man byta till snabbare tåg och magnet etc.

158. Förslag A kommer vara bäst i längden och delar inte staden lika hårt.

159. Jag har läst igenom förslagen och tycker att alternativ A verkar vara det bästa för stadens framtida utveckling.

160. Jag känner att jag måste förmedla min synpunkt i detta, för annars kan jag inte gnälla sen när det inte blir som jag vill.

161.

162. Alternativ A Upphöjt på bro

163. Det är det enda alternativet som är acceptabelt för mig. Jag rör mig mycket runt om i Norrköping både till fots, buss, bil och tåg ibland. Någon av de andra alternativen skulle påverka mig och hur jag tar mig fram. Många är rädda för att passera tågspår, jag kommer då aldrig att göra det. Vilket betyder att jag då måste flytta. Men kan man då som alternativ A, gå under och slipper passera över spåren så påverkas man inte på samma sätt. Och att ostlänken byggs ovanför oss gör nog inte så mycket men när ni bokstavligt talat kör över våra gator och hus med ett tåg så kommer ilska att växa fram så klart förändras det mycket ändå men vi slipper se det hela tiden och passera det. Och jag slipper flytta. Många liv kanske slipper spillas för att man inte tänker sig för när man passerar. Blir det inte alternativ A (som också är snyggast) så vet jag inte vart jag ska ta vägen.

164. A

165. A: bro, då detta sparar mer plats för annat

166. Alternativt A som ger möjlighet för spårvagnstrafiken att nå Ingelstad vilket hade inneburit smidigare transporter för alla människor som jobbar i ingelsta

167. Alternativ A. Även om kostnaden blir högre så behöver vi börja nyttja höjd och djup för att behålla närheten till allt som Norrköping erbjuder (dvs utan att öka stadens fotarea). Radien till allt kan behållas kort och öka densiteten. Exempel $X \cdot Y \cdot Z$ jämfört med $X \cdot Y$. $2 \times 2 \times 2 = 8$, och $3 \times 3 = 9$. Med att bygga på höjden kan vi få ett mindre fotavtryck utan att förlora mycket i densitet.

168. Jag tycker att stationen borde byggas enligt alternativ A. Känns helt klart som både det snyggaste och smidigaste sättet.

169. Alternativ A känns helt självklart för mig. Bygga barriärer som de andra alternativen innebär känns väldigt korkat. Med alternativ A kan man få två entréer till stationen och det ger stora möjligheter att utveckla området på ett fint och bra sätt genom att skapa bostäder, service och arbetsplatser i närheten av stationen.

170. Alternativ A är mitt svar pga den enkla anledningen att Norrköping på sikt kommer gå upp i folkmängd och all trafik och gång behöver i mitt tycke gå främst då vi som bor i Norrköping ska ha de lite bekvämare med ett stort bygge som detta. Jag ser det som en bra investering för folket, staden och kommun. Vi är en framtids och modern stad som i och med bygget kommer få en snabbare tillväxt då pendel tider gör de möjligt att bo här och jobba t.ex i Stockholm. Tack.

171. Jag tycker alternativ 1 är det bästa. Att minska möjligheterna att komma över spåren kommer göra trafiksituationer på andra platser mer påfrestade. Som

gångare och cyklister vill men dessutom gärna ha en så smidig väg som möjligt så att behöva åka hiss/gå i trappor känns som ett onödigt ont. Att vägar/spårvägar och annat skulle gå under spåren har funkat bra på andra platser. Exempelvis i Stockholm men också i storstäder utomlands.

172. Jag tycker alternativ A blir bäst – då det skapar bäst möjligheter att bygga ut emot industriområdet och gör det lätt att ta sig runt. Sedan vore det bra om det görs som det tidigare pratats om: att bygga ett nytt stadscentrum med shopping galleria och ett stort torg med restauranger, barer och cafeer och fri parkering. Likt hur det är i Linköping och Eskilstuna, så att vi också har en stor mötesplats i våran stad. Vilket verkligen behövs, då många väljer att hålla sig borta ifrån vårat centrum pga oro för missbrukare och kriminella och att parkeringen kostar där, och istället handlar på Ingelstad eller över nätet, vilket kommer bli mer och mer. Så det är mycket viktigt att vi har bra öppen plats att träffa varandra, ta nåt och äta och kan utträta våra ärenden. Likt hur det är på stora torget i Linköping med alla uteserveringar och stor öppen yta, och det blir nära till strömmen och restaurangerna med uteserveringar i vattnet som jag har läst om, som skulle byggas på hamngatan och Fleminggatan, och till nya området inre hamnen, som nog kommer bli ett av Norrköpings populäraste platser.

Norrköping kan ju bli ett väldigt populärt turistmål, då också, med inre hamnen, vårat industrilandskap och ett nytt centrum vid tågstationen – vilket genererar mer pengar till oss och gör att det mer en ännu trevligare stad att leva i.

173. Alternativ A förespråkar jag. Lite kostsammare men ur utvecklingssynpunkt det bästa alternativet! Lite förslag ifrån en som bött här större delen av mitt liv, trivs bra och bor på Slottsgatan nära Hugos och Puls.

174. Det jag verkligen har uppskattat med Norrköping som stad de gånger jag har varit där, är det fantastiska folklivet på gator och torg, från Skvallertorget ner till Knäppingen via Strömparken och nu senast på Nya torget. Att färdas den vägen ger känslan av att staden aldrig tar slut. Vid alternativ A tror jag den känslan kan fortsätta in i nya stadsdelar och bibehålla känslan av den lilla storstaden. De andra alternativet med spår i marknivå skulle sända motsatta signaler och försvåra kontakten mellan gammalt och nytt. Hoppas Norrköpingsborna ser alternativ A som en investering för en ljus framtid!

175. Bland dom tre förslagen är alternativ A det bästa.

176. Jag förordar alternativ A. Det erbjuder den klart bästa möjligheten för passage av alla trafikslag och verkar mest prisvärt.

177. A är det bästa alternativet. Det ger mest möjligheter för utveckling av hela området i framtiden.

178. Hej, förslag A är att föredra eftersom det håller ihop staden! Dessutom smart använt utrymme att placera

busstationen under tågbron. Bästa förslaget för både medborgare och företag, dessutom säkrare.

179. Upphöjt alternativ! Satsa på hög bebyggelse i stadskvarter runt omkring.

180. Alternativ A låter bäst då den inte delar staden på samma sätt.

181. Röstar för alternativ A när ny centralstation ska byggas, upphöjd järnväg på bro.

182. Jämfört med liknande befintlig problematik i europeiska städer så kan bara alternativ A vara aktuell. I städer med naturliga barriärer (floder och liknande) strävar man alltid efter att minska antalet artificiella barriärer. Om inte Norrköping ska falla i samma fälla som andra städer som vuxit bortom sin ursprungliga stadsplan så måste alla kommunikationsflöden mellan stadens olika delar kunna flyta så smidigt som möjligt. Det är oerhört naivt att tro på en framtid utan personliga fordon (speciellt inte med en tyngdpunkt för handel utanför stadscentrum). Med en ökad fjärrtrafik via järnväg kommer därtill ett ökat behov av matning via biltrafik som måste hanteras och där är alternativ A bäst. Poängen med snabbjärnväg för individen är tidsvinst och om matartrafiken in tar för lång tid så kommer folk att fortsätta välja motorväg. Det är emellertid högst troligt att ostlänken kommer att öka arbetsinpendlingen TILL Norrköping och då är kollektivtrafiklösningen som alternativ A medför den bästa. Ur ett trygghetsperspektiv är långa broar för gång- och cykeltrafik över slamriga bangårdar inget någon rekommenderar. Klimatförändringar kan medföra extrema vädersituationer och ska effektiv snöröjning i stor skala utföras medför alla alternativen utmaningar, dock antagligen något mindre med alternativ A. Sist men inte minst ger broalternativet en långt mer urban känsla. Bangårdar i marknivå hör hemma på landsbygden och på 1900-talet.

183. Alternativ A

184. Jag tycker att alternativ A är bra.

185. Alternativ a!

186. Jag röstar på alt A. Jag tror att det är det som ger bäst utvecklingsmöjligheter för staden.

187. Jag tycker förslag A. Då kan övrig trafik samt gående fortsatt ha ett trafikflöde

188. Om Butängen skall förvandlas till en Naturlig del av centrala Norrköping är en upphöjd station att föredra. Naturliga gångvägar kopplar samman de centrala delarna av staden och stationen blir ett nav i den nya stadsbilden. Med ett 100 årigt perspektiv blir nuvarande trafikbild underordnad behovet av att skapa en enhet i centrum och undvika att järnvägen delar staden. Dock måste yta finnas för framtida luftburna system. I det korta perspektivet måste pendlarparkering finnas nära.

189. Jag tror att alternativ A, upphöjt spår vore det bästa. Jag tror att barriären skulle bli för stor mellan norra och södra sidan av spåren annars.

Det är det bästa alternativet på lång sikt och det är så vi måste tänka!

Eftersom det enligt era utredningar dessutom är bättre ur ekonomisk synvinkel är valet enkelt. Kollektivtrafikstråket g'är obrutet till Butängen, det kommer bli oerhört viktigt för den stadsdelens utveckling.

Spårområdet:

Jag tycker det är viktigt att området under spåret blir en trygg, inbjudande och dynamisk del av spåren, snarare än bara en transport-hub. Centrum-verksamhet, handel, service, restauranger, event? Något som gör att området lever längre än till 17.00! Något att ta med sig i framtida planeringen!

190. Alternativt A. Upphöjt läge. Passage av kollektivtrafik och annan trafik möjliggörs. Viktigt på lång sikt. Det billigaste av A och B. Flera plan är vackert och effektivt samtidigt. Kolla in Berlin.

191. Spännande, hoppas verkligen ni väljer alternativ A. Det verkar enligt det som visats vara det mest estetiska, ekonomiskt fördelaktiga och i längden mest försvarbart miljömässigt. Heja Norrköping, välj alternativ A!

192. Hej, röstar för alternativ A.

193. Det är inte läge att vara dumsnål och använda alternativ C. Det här är något som ska fungera för Norrköping och dess invånare lång tid. Alternativ B borde vara mest effektivt sett till framtida underhåll av järnvägen och även bullerminskning samt ger övriga trafikslag alternativ. Alternativ medger också acceptabel påverkan vid underhåll på någon bro något som i C skulle ge oacceptabel påverkan på övriga trafikslag. A känns dyrt och med föga egentlig vinning.

194. Alternativ A med bro har fler fördelar än övriga alternativ och tåget stör stadsbilden mindre. Det går inte att bygga en tunnel?

195. Upphöjd alternativ (järnvägsstationen på en bro) bör vara det bästa alternativet för kommunen. På så vis kan man få trafiken i området att flytta bättre.

196. A. upphöjd järnväg på en bro. Det alternativet är i förlängningen det som är bäst för Norrköpings utveckling. Bariären som järnvägen utgör idag blir mycket mindre med förslag A. vilket är gynnsamt för framtida utveckling av staden. Det kostnaden till trots.

197. Jag förordar förslag A. upphöjd järnväg på en bro! Jag känner mig helt övertygad om att det ger den bästa stadsutvecklingen för Norrköping som stad framöver, och därmed en mer funktionell och trevlig stad för oss invånare. Drottninggatan, stans centralnerv, kan då fortsätta rakt fram i sin förlängning norrut under stationen, vilket håller ihop centrala staden.

Man kan skapa ett mer samlat resecentrum för tåg, spårvagn, buss och taxi, vilket ger en mer funktionell smidig service. Gående och cyklister slipper ansträngande höjdpassager över spåren vid transport mellan norra och södra sidan av järnvägsområdet. Spårvägstrafiken blir bättre ihopkopplad med tågtrafiken. Det ger plats till olika resandeservice under järnvägsstationen samt även P-plats för bil och cykel. Även om det kortsiktigt blir något dyrare är det min övertygelse att det blir billigare i

längden, speciellt om man räknar in alla mervärden den lösningen ger för vår stad.

198. Alternativ A verkar vara bäst ur kommunikationssynpunkt, genom att Butängen blir bättre tillgängligt och möjligheterna att utveckla Butängen. Merkostnaden som Norrköpings kommun får betala är dock oroande. Kanske går det att få ned den genom att bland annat kommunikationerna blir kortare och därigenom mindre utsläpp.

199. Vi förespråkar Alternativ A som ger bra förutsättningarna för stadsomvandling och tillväxt. Den upphöjda järnvägen gör att byten mellan trafikslagen blir snabba och smidiga. Detta innebär kortare restider och större arbetsmarknad. Butängen blir attraktivt och tillgängligt med spårvagn, cykel osv.

200. Jag lägger min röst för en upphöjd järnvägsbro som den i förslag A. Men en upphöjd järnvägsbron med bullerskydd och andra anläggningsdelar kommer det att bli ett tydligt inslag i stadsbilden. Jag tror att det då blir viktigt, eller högst väsentligt, att bron utformas på ett mycket arkitektoniskt tilltalande vis. Det kommer aldrig gå att dölja ett sådant stort ingrepp, så varför inte då lyfta upp det hela i dubbel bemärkelse?

Med det sagt, undvik en alltför enkel konstruktion som skulle kunna föra tankarna till betongbroar för motorvägar eller liknande. De boende och arbetande (och såklart alla övriga invånare) längsmed bron förtjänar något som förhöjer stadsbilden och gör ingreppet till ett mervärde för stadsdelen och staden. Att arbeta med belysning, gröna väggar och andra intressanta material skulle kunna vara en lösning som både skulle kunna bli estetiskt tilltalande och samtidigt påverka tryggheten positivt.

För den upplevda tryggheten kan komma bli ett problem med en upphöjd bro där svärdefinierade utrymmen under bron kan skapas och instängda miljöer riskerar folklivet och tryggheten.

Som blivande landskapsarkitekt ser jag också förslagen utifrån grönstruktur och vad den kan tillföra eller vad som riskeras. Norrköping har en av få historiska järnvägsparker bevarad i nästan befintligt skick i form av Karl Johans park. När järnvägen anlades på 1800-talet ville SJ att man skulle ankomma städerna och se dessa prunkande, gröna oaser. När järnvägen nu flyttas norrut, som i förslag A, försvinner stationshuset betydelse som station och Karl Johans park symboliska och historiska värde; den syns inte längre när man ankommer Norrköping med tåg. Dock kommer den behålla sitt värde som rekreativ plats och ha antagligen samma (eller tom större) flöde av besökare igenom den påväg upp mot stadens centrum.

Därför tycker jag det borde anläggas någon typ av ny järnvägspark som man ser när man ankommer stationen och staden. Mark finns i förslaget angett som torgyta

precis vid järnvägen bakom gamla stationen. Låt det inte bli ett hårdgjort och alltför storskaligt torg, utan istället en grön park eller ett parktorg och namnge det med ett stolt namn som anknyter till staden.

Till sist: i Butängen och stora delar av staden har almsjukan slagit hårt och de flesta alléer och träd har dött. När nu en ny stadsdel kommer att anläggas och nya alléer och gatuträd planteras, återinför almen som är ett viktigt träd inte bara ekologiskt utan också kulturhistoriskt. Det finns nya kloner av almen som är resistenta mot almsjukan och dessutom tål torka extremt bra och lämpar sig egentligen bättre än något annat träd som gatuträd och parkträd. Ulmus Resista 'New Horizon' och Ulmus Resista 'Rebona' är två stycken sorter som funkar i Sverige och med tiden kommer det att komma fler. Detta bör Ni tänka över åtminstone i ett senare skede av processen.

201. Jag tycker Alternativ A utan tvekan. Det skulle göra staden mest attraktiv för omvärlden.

202. Även om alternativ A är ett dyrare alternativ så är det nog det bästa alternativet då det inte blir några flaskhalsar någonstans som det kan bli med ett alternativ med små broar över järnvägen.

203. alternativ 1 bygger på att man tror att det har betydelse för effekterna att skapa så bra förutsättningar som möjligt. Alternativ 2 är sämre och dyrare än 1. Alltså egentligen inget alternativ Alternativ 3 är för dem som vill lägga så lite pengar som möjligt och hoppas på positiva effekter i alla fall. Eftersom 1 inte är speciellt mycket dyrare än 3 men har potential att ge mycket större positiva effekter än vad era beräkningar visar så är ju Alternativ 1 det självklara valet. Sedan finns det ju stora utmaningar i utformning för att skapa attraktivitet och tillräckliga privata investeringar i området.

204. Brolösning skapar ett mer naturligt sammanhängande norrköping. Minskar också problem som kan uppkomma på broar för bilar, gång- och cykelstråk. Har också bött utanför Chicago och gillar lösningar med tåg på broar då de blir ett läckert inslag och skapar liv i stadsbilden och levande. Istället för att få ett snitt genom stan värre än idag. En brolösning ger också möjligheter till att fortsätta med bra spårvagnslösningar. Ett signum för stan som därför bör finnas i alla stadsdelar.

205. Vill helst ha alternativ A

206. A-alternativet är det bästa på kort och lång sikt. Det ger en öppen stad där man kan röra sig mellan norr och söder. Jättebra!

207. Jag anser att alternativ A ska bli realitet utifrån att stadsdelarna då integreras med varandra samt att spårvägen då kan dras ut mot Ingelsta o kanske på sikt Jursla/Åby.

208. Jag tycker att förslag A är bäst. Fria passager för gångare och trafik och att spårvagn lätt kan passera under järnvägen.

209. Jag vill helst se en bro så man kan gå, cykla och köra bil under bron till den nya stadsdelen

Alternativ B

1. Alternativ B.

Passar man på att skapa en lite större central som i t.ex. Göteborg. Där vissa butiker kan slå upp? Då Ostlänken passerar oss och vi då kommer vara närmare Stockholm i tid, så tror jag att de butiker i centrala stationen kommer frodas! Tror starkt på alternativ B.

2. Utan tvekan alternativ B. Vi kan inte lägga så mycket av kommunens pengar på ett upphöjt läge med allt vad det innebär av anpassningar av järnvägen i anslutning till stationen. Alternativ B visar att järnvägen i samma plan som omgivande stadsmiljö är en viktig och prioriterad del av Norrköpings innerstad, tillgänglig och synlig.

3. Alternativ B! Snyggt, öppnar upp området och låter järnvägen och tågen bli en synlig del i miljön i nuvarande gatuplan. Visst, alternativ A är också snyggt men ni vet ju att Trafikverket inte kommer att stå för de MÅNGA miljoner kronor extra det skulle kosta i anpassning av järnvägen norr och söder om Norrköping att bygga stationen i upphöjt läge.

4. Förslag 2 anser jag låter som det bästa alternativet. Förslag 1 kan kännas som det bästa förslaget ur ett visuellt perspektiv då det antagligen kommer se mest estetiskt tilltalande ut. Men det finns en risk att dessa gångar /tunnlar under spåren kan komma att upplevas osäkra på kväll och natt-tid. Således känns alternativ 2 med broar säkrare samt mer fördelaktiga då det inte kostar lika mycket. Alternativ 3 med färre broar kan komma att resultera i att järnvägen blir mer av en barriär genom staden än vad utformningen i förslag 1 och 2 innebär. Att lägga mindre pengar men skapa en tydlig barriär känns som ett förslag som istället för att vara det mest kostnadseffektiva blir ett misstag som istället kan anses dyrt.

5. Tycker att B är bäst om man tänker långsiktigt då staden växer. Man får en centralstation med mycket utrymme och en fantastisk välkomnande känsla av en storstad.

6. Jag röstar för alternativ B, det här är vad Norrköping behöver, dels estetiskt, men också för att göra det kollektiva resandet underlättat och mer uppskattat. Området bakom nuvarande resecentrum är inte särskilt vackert för ögat. Dessutom är resecentrum ett mycket utspjutt område, det saknas en bindande länk både estetiskt och rent praktiskt.

7. Jag tycker det är viktigt att miljöerna runt stationen och de passager som planeras upplevs som trygga för alla invånare, oavsett tid på dygnet. Därför skulle jag föredra alternativ B. Jag är rädd att alternativ A ger en otrygg miljö under spåren. Alternativ C tycker jag är uteslutet då det ger för dålig koppling mellan stadsdelarna.

8. Jag tror inte på alternativ C det inte ger tillräckligt bra koppling mellan norra och södra sidan. Nu finns chansen att bygga något fint som ska vara en av de viktigaste byggnaderna för intrycket av staden.

Jag gillar sättet alternativ A binder ihop de olika sidorna och att spårvagnen kan glida rakt igenom samt siktlinjen

som skapas, en farhåga är hur tryggheten säkras för de som går och cyklar under järnvägen.

Alternativ B kan rätt använd innebära ett stort och läckert stationhus/överbyggnad som blir en knutpunkt.

Jag förordar trots kostnaden alternativ B, men om säkerheten/tryggheten kan lösas fullgott på alternativ A så är detta också ett bra alternativ.

9. Jag hade gärna sett alternativ B men med bus-sangöring likt alternativ C. Den lösning som presenteras i alternativ B bör kunna bantas ner vid själva resecentrumet med en bro enbart för spårvagn, gång och cykel. Detta både ur gestaltningssynpunkt samt ur ett kostnadsperspektiv. Vidare saknar jag klimatpåverkan och en jämförelse ur denna aspekt mellan de tre alternativen. Den aspekten skulle behöva vägas in och utgöra en viktig del i bedömningen. Alternativ A ser visuellt mer tilltalande ut men jag känner en oro över all yta under broarna och att dessa ytor ska bli otrygga platser i staden. Broarna ser ut att bli väldigt långa och sträcker sig långt bortom själva resecentrumet varför det är väldigt stora ytor det gäller.

Alternativ C

1. Hej, äntligen får vi som bor på Butängen tycka till. Det tackar vi för.

Vi förordar alternativ C.

Tanken att ett upphöjt läge skulle minska den ”barriär” som en del upplever med järnvägen tycker jag är felaktig. Tvärtom lyfter man upp denna ”barriär” och gör den mer synlig och mer hörbar. De långa ramperna kommer att förstärka inhägnaden av Butängen och utöka ”bullermattan”. Butängen skulle hamna mitt i en ”järnvägsron-dell”. Knappast bli mer attraktivt område. Man behöver komma ihåg att det även kommer att rulla godståg på stambanan.

Det är tveksamt om det är klokt att investera så mycket pengar för att göra området norr om Butängen mer stadsnära. Man bör ha i åtanke att i det riktigt långa perspektivet så kanske flygplatsområdet blir tillgängligt för exploatering. Utredningen nyligen om flygplatsens existens visar på nya infallsvinklar.

Att låta en utbyggnad av spårvagnsspår mot Ingelsta vara styrande är också tveksamt. Visserligen är energiöverföring via kontaktledning det som gäller idag men inom det området går utvecklingen fort. De första batteribus-sarna har börjat komma och teknik för snabbbladdning och induktiv överföring testas. Vem vet om spårvagnsspåret kommer att byggas när den dagen kommer.

När resecentrumet går att nå från båda sidor om spåret så försvinner en stor del av dagens ”barriär”. Närområdet går att nå till fots eller cykel och vilken väg kollektivtrafiken norrifrån tar den sista kilometern blir irrelevant.

Antal och typ av övergångar går säkert att utreda ytterligare om alternativ C ges mer intresse. Det tillkommer ju ändå många möjligheter och jag är inte säker på att möjligheten att passera på fler ställen ger så mycket mer värde. Dessutom tror jag att man kommer att uppleva passagerna under spåren som ”tunnlar”. Det blir många spår mycket mörka utrymmen.

Den ekonomiska kalkylen där man försöker göra en avskrivning på 100 år, eller om man ska kalla det livs cykel beräkning är tveksam. Det är bara att jämföra med stora investeringar som gjorts för 50 år sedan (bergrum som inte används längre). Förutsättningarna kan förändras totalt. Vad klimatförändringarna medför har vi bara en vag uppfattning om. Min uppfattning är att kalkylen bör nöja sig med att försöka beräkna halva tiden och låta nästa generation reinvestera därefter. Precis som vi nu gör med dagens järnväg.

Med en ekonomisk kalkyl som inte svävar ut för långt så faller andra alternativ till marken.

2. Jag tycker att alternativ C är bäst, då det är lättare för äldre att ta sig, och hitta. Alternativ C tycker jag är bättre på alla sätt.

3. Jag tycker det skulle vara allra mest bekvämt med en station i marknivå då jag har mycket smärta att tampas med och jag skulle då slippa ev. trappor om man i vissa fall också har bråttom att hinna med tåg eller andra förbindelser i kollektivtrafiken. Jag vill inte gärna ha en station som påminner om exempelvis Stockholms station då jag också tycker det är bökigt där att hitta rätt spår när man i vissa fall också har korta byten. Tror också att alternativ C skulle gynna pensionärer och äldre människor men också vi yngre som har smärta att tampas med. Stress, lite mer bökiga byten och smärta går inte ihop sig utan straffar sig väldigt fort.

Visst kan det göra att plattformen för alla spår tar väldigt mycket plats men av ren bekvämlighet och ur en ekonomisk synpunkt så känns det ändå bäst med en station med spår i marknivå.

Jag hoppas dock inte det blir problematiskt med flera bommar som faller ned när man ska hinna med tåg pga inkommande andra tåg när man ska passera de olika spåren. Men förhoppningsvis anpassas detta bra och smidigt efter avgångarna.

4. Ostlänken är en väldigt viktig positiv utveckling för Norrköpings kommun. Ostlänken är och förblir regionförstoringsprojekt. Visionen är att kunna bo i Norrköping och arbeta i Stockholm på ett bra och smidigt sätt. Det är väldigt viktig att Norrköpings kommuns tjänstemän och politiker har det i åtanke när man i samverkan med Trafikverket ska förverkliga Sveriges Nya stambana. Det är inte en enskild stadspassage som är det viktigaste utan att Ostlänken förverkligas i sig och så fort som möjligt. Därför kan man inte som politiker eller tjänsteman måla in sig i ett prestigefullt hörn som man inte kan backa ur.

Som skattebetalare i Norrköping är jag väldigt mån om en väl fungerande välfärd med bra skolor och sjukvård. Norrköping är inte känt för att vara en rik stad, utan snarare en stad med stora klyftor och en utmanande framtid som gör allt för att få fler skattebetalare. Därför vädjar jag till politiker och tjänstemän, välj alternativ C. Ta ett steg tillbaka, låt staten finansiera stationslösningen. Använd skattemedlen till att anställa lärare, sjuksköterskor och rusta utsatta områden. Ta ett djupt andetag, allt är inte en perfekt utformat stadsbild runt den nya stationslösningen. Mätta magen efter matsäcken. Norrköping är redan en fin stad som har växt fram runt Motala ström.

Ett annat råd för stationsplaneringen är att alla i Norrköpings kommun inte kan ta sig till den nya stationen med kollektivtrafik eller cykel. Möjliggör så att det går att ta sig till stationen med bil även i framtiden. Annars kommer visionen med Ostlänken som regionförstoringsprojekt att falla.

En skattebetalare

5. Jag förordar alt 3

6. Synpunkter på nya centralstationen i Norrköping.

Norrköpings kommun har bett om synpunkter på förslagen om ny centralstation. Här är mina.

På en övergripande nivå delar jag helt kommunens bedömning att det centrala stationsläget är av mycket stor betydelse för Norrköpings framtida utveckling. Och även det bästa för att få resenärerna att välja tåget.

Alternativen:

Alternativ A har nya stationen på hög höjd. På idéstadiet fanns en stor och lysande fördel: Bra kontakt mellan nuvarande stadskärnan och Butängen. Där skulle byggas en helt ny stadsdel. Tyvärr ser det färdiga stationsförslaget inte alls bra ut. Det bör enligt min mening väljas bort.

1. Konstruktionen blir otroligt nog nittio (90) meter bred! En serie internationella fotbollsplaner skulle få plats på tvären. Grova betongpelare ska bära upp det hela. Därunder behövs artificiellt ljus dygnet runt för att skingra dunklet lite grann. Det blir inte bra. Snarare en dystopi. Grekiska för "dålig plats".

Kommunen hoppas på restauranger mm. Tyvärr inte. Under broar tillåts inte verksamheter med stadigvarande vistelse. Väntrum med servering godtas. Däremot får inte affärslokaler, restauranger, kontor och annat utan koppling till själva reseändamålet anordnas. Teknisk säkerhet, inspektion och underhåll av bron har företräde.

Det blir p-platser, bussterminal och i bästa fall spårvagn under betongflaket. Jag tror att de flesta som har valmöjlighet undviker att vistas där eller ens passera. Klartext, detta har alla förutsättningar att bli en direkt hotfull plats. Inte bra i sig och sätter hela konceptet med nya Butängen som en attraktiv del av centrala Norrköping i gungning.

2. Uppe på höghöjdsperrongen blir det blåsigt, blött och kallt att vänta på tågen. Mer klarspråk: en pärs att stå där i allt blötare kläder och vänta på tåget. Erfarenheten från t ex Södertälje visar att sådana här projekt drar så mycket över budget att det i slutänden inte finns pengar till en varm och skyddad miljö.

3. I förslaget står att spårvagnen ska gå till Butängen i Drottninggatans förlängning. Men där ligger nuvarande stationsbyggnadens östra flygel. Ett byggnadsminne ska man inte hantera så.

4. Vid Stockholmsvägen behövs exakta längdsektioner för att se om projektet går att bygga som det presenterats. Jag har frågat efter sådana ritningar i flera år och fått svävande svar, att Trafikverket tittat på detta och att det går att behålla Stockholmsvägens funktion, vad nu det kan betyda. Har Trafikverket och kommunen verkligen kollat infrastrukturen under vägbanan? Källarvåningen i husen bredvid? Husens grundläggning? Realismen behöver granskas.

5. Kommunen ska betala merkostnaden för höghöjdsalternativet till staten. Det är fråga om flera miljarder kronor. En del av merkostnaden ska betalas genom markaffärer då Butängen rivs och byggs nytt. Om affärerna lyckas så belastar kostnaderna de Norrköpingsbor och Norrköpingsföretag som etablerar sig i det nya Butängen. Om de misslyckas, ingen vill betala, kan kommunen råka i riktiga ekonomiska svårigheter.

Alternativ B, nya stationen i markläge med många broar över spåren: Alternativet ser ut att bli rätt jobbigt att leva med. Många broar över spåren, och sådana broar blir aldrig trivsamma. Spårvägsspåren skulle säkert klara tillåten maximal lutning. Men de skulle bli brantare än något som finns i Norrköping nu. Hela upplägget känns tveksamt med tanke på trivsel, komfort, driftssäkerhet och driftskostnader.

Alternativ C, markförlagd station med färre broar: Bästa alternativet av de som presenterats. Jag tror att Norrköping klarar sig väldigt länge med Inre Hamnen som utbyggnadsområde. I och med stationsflytten tillkommer ju också byggmöjligheter på nuvarande spårområdet. Det kommer att ta decennier att bygga detta klart.

Det finns fördelar med att tills vidare ha kvarvarande delar av Butängen kvar som en resurs. Dynamiska städer behöver billiga lokaler. Steve Jobs och Ingvar Kamprad började extremt enkelt. Nu finns deras företag över hela världen. Spotify och Klarna började i sunkiga källarlokal. Nu har de råd med glassiga kontor.

Även i alternativ C illustreras att delar av den befintliga byggnadsminnesmärkta stationen ska rivas. En onödig klåfingrighet.

Jag saknar ett alternativ D, som C men med en gång- och cykelpassage under spåren från vilken man når perrongerna. Kommunen och/eller dåvarande Banverket valde från början bort att undersöka den möjligheten. Det kanske var för att höghöjdsalternativet då såg så lockande ut. Och att man såg en påtaglig risk för översvämning pga grundvatten och häftiga regn.

Det är helt rätt att ta risken för översvämningar på allvar. Men det borde väl inte vara svårare att klara en GC-förbindelse på låg nivå än själva tågtunneln. Den kommer ju att gå under Strömmen. Ett glastak skulle kanske räcka för att skydda ramperna mot regn.

Att bygga en sån GC-förbindelse skulle vara besvärligt med spåren i trafik. I och med att spåren får ett nytt läge borde det bli ett överblickbart projekt. Troligen dyrare än en bro, men i samma härad kostnadsmässigt. Med lite framförhållning kanske man t o m kan få ner en del dagsljus, som i Katrineholm.

Jag har kollat med Katrineholm. Där har man haft en tämligen bred GC-förbindelse under spåren i 24 år. Den sista bron, byggd 1983, hade visserligen hissar, men då dessa ofta vandaliserades och användes som toaletter var det få som ville använda dem. Den nya förbindelsen har fungerat utan problem, förbättrat kontakten mellan stadsdelarna och gett bra tillgång till perrongerna.

I Norrköping skulle upplägget kunna öppna för att Butängen på längre sikt och mer pö om pö omvandlas för att möta framtida behov.

Sammanfattning:

Enligt min uppfattning kan alternativ A bli förödande dyrt. Miljön under det jättebreda betongflaket ser ut att bli skrämmande. En dålig plats. Trafikantmiljön uppe på höghöjdsperongen blir hårt utsatt för väder och vind.

Alternativ B känns tveksamt med tanke på trivsel, komfort, driftssäkerhet och driftskostnader.

Alternativ C skulle bli bäst för Norrköping. Stan slipper en massiv betongstruktur med obehaglig miljö. Delar av Butängen blir tills vidare kvar som hemvist för företag med olika betalningsförmåga. Nuvarande stationsbyggnaden kan stå kvar intakt.

Alternativ C har lägst totalkostnad. Kostnaden för kommunen är utan jämförelse lägst om man ser till vad alternativ A kostar i sig, innan eventuella inkomster från markaffärer räknats in. Kommunen slipper en stor finansiell risk.

Jag tror också att det vore idé att titta närmare på en GC-förbindelse under spåren, byggd så att man når perrongerna från den förbindelsen.

Andra alternativ eller svar där inget eller flera alternativ förordas

1. Gräv ner spåren och delar av stationen i marken och bygg bostäder och kontor ovanför. De nuvarande alternativen blir, på grund av spårens bredd, en barriär som delar Norrköpings norra och södra delar. Den nya järnvägssträckningen kommer påverka Norrköping i århundraden framåt, varför det bör vara väl investerade pengar att göra det ordentligt från början.

2. Jag tycker det är väldigt viktigt att försöka bevara så mycket grönområden och gamla byggnader som möjligt. Jag röstar på det alternativ som inte ger en känsla av trafikplats utan som en mysig stadsdel.

3. Butängen ligger lågt. Havshöjningar låt komma och troligen blir de större än vad som spås nu då väldigt få länder/människor är villiga att minska på sina utsläpp. Jag bedömer det som knasigt att bygga i detta området, lika så att försvara det med att vi sätter vattenportar ute i Bråviken - till vilket pris? Var det en befintlig Unesco stadskärna så kan en sån lösning va möjlig men planera en sån lösning för något som inte finns är katastrofalt.

Jag önskar riktig stadsplanering, finns andra möjligheter/platser. Kanske överdimensionerade Riksvägen (mellan Marielund/Haga vidare i Himmelstalund). Rätt riktning så att onödig sväng görs i stan.

Redan nu planerar stora städer bort bilar som Paris, Hamburg - Norrköping borde kunna göra det samma!

4. Detta är ju framtida stadskvarter som kan byggas modernt men tittar man på biltrafiknät kartor så saknas verkligen framtida tänk. Har ni hört talas om bilfria stadskärnor? Jag förstår att staden vill bygga upphöjt men lite känns det som det bara medför ännu mer biltrafik. Att få bort biltrafiken borde va prioriterat och framförallt i projekt som är så långt framåt i tiden!

Sen saknar jag analys/bilder som visar hur långt bort en upphöjd station kommer synas. Det kommer bli en gigantisk "korf" som kommer synas väl från biblioteket, kanske från Sandbyhov?

5. Jag tycker Norrköpings kommun gör helt rätt att satsa hållbara transporter istället för bilen. En detalj jag skulle tycka vore intressant var om det skulle gå att gräva neråt och skapa en våning till för t.ex. cykelgarage och liknande. Är det något kommunen funderat på?

6. Det viktiga tror jag när det kommer till den nya centralstationens utformning är att göra den unik och Norrköpingsk. Det finns ingen stad som staden med promenaderna, med strömmen som delar staden i två med det helt unika industrilandskapet osv. Se till att verkligen tänka på detaljer när ni utformar den nya centralstationen. Precis som när någon ser en på bild på vårt vackra strykjärn i industrilandskapet vet de flesta att det är Norrköping kan den nya centralstationen sticka ut på ett liknande sätt. I varje stor eller mellanstor stad är centralstationen hjärtat i staden som karaktäriserar staden. Norrköping är unik och låt oss göra centralstationen helt unik med ingen liknande i hela världen. Ett landmärke likt strykjärnet för hundratals år framåt.

7. År 1866 låg dagens station utanför stan. Samma sak borde göras nu t ex vid Fiskeby.

Fördelar:

1. Stora ytor för allmänna kommunikationer och parkering.

2. Har man satt sig på spårvagnen är ytterligare 5min ingen märkbar tidsförlust.

3. Inget oljud från tåg t ex godståg eller höghastighetståg som måste minska farten men inte skall stanna.

4. Minskat avstånd och energibehov, om än litet, mellan Linköping och Stockholm när Hästskon försvinner och tågen inte behöver bromsa.

5. Troligen enklare fastighets- mark- och byggförhållanden.

8. Marknivå med gradvis förhöjd marknivå runt spåren på vissa ställen för att ge effekten av ett nedsänkt spår till lägre kostnad. Spåren kan då lätt överbyggnads vid fler överfarter och dylikt i framtiden.

9. Alternativ A eller B

10. Att bygga Ostlänken på en bro (Alt A) blockerar mycket mark för lång tid framåt. Det är bara ca 400 m under själva stationen som det blir full höjd under. Resterande sträcka på 1200-1600 m blir ramper som det inte går att bedriva verksamhet under. Själva brobanan med trafikutrymmet ovanpå blir 8-10 meter hög vilket i sig förfular stadsmiljön.

Bästa alternativet är Alt B med flera passager, men inte i marknivå. Ostlänken måste helt eller delvis sänkas ned i ett tråg för att möjliggöra framtida överdäckning. Med försäljning av byggrätter i framtiden så kan delar av en ostlänkentunnel under Butängen finansieras. Det alternativet skrotades redan i förstudien pga att konsulterna inte kunde kalkylera värdet av dessa framtida intäkter. Den studien behöver göras om innan det tas beslut på felaktiga underlag.

Det är även tekniskt genomförbart med att sänka ner en järnvägsstation har det visat sig i Malmö, Helsingborg och nu i Göteborg. Tidigare argument om problem med befintliga ledningar och dagvatten håller inte då det ändå krävs pumpning för att leda dagvattnet till den tänkta reningen vid Johannesborgs slottsruin.

11. Jag är lite orolig för att alla tre alternativen orsakar en dödlig stadsmiljö av lite olika skäl. Järnvägen är helt enkelt ivägen, och det är den som borde grävas ner. Tycker att det är superviktigt att pendlare, bilister, gångtrafikanter får vara på markplan. Jag vill kunna sitta med glass i solen när jag väntar på tåget och se trevlig, öppen och välkomnande omgivning. Som dagens fina stationsbyggnad med Karl Johans-parken. Jag bor på gångavstånd, och är orolig för att det skulle bli kallt, mörkt och instängt med allt nedgrävt. Den som kommer med tåget är inte så beroende av fin utsikt och ljus, vilket däremot vi som ska ta oss fram i trafiken dagligdags är. Viktigt att miljön är inbjudande och vacker.

12. Hej, har förstått att en upphöjd järnväg kommer bidra till att ljudet rör sig ohejdat över stora avstånd

vilket förmodligen kommer medföra att både närområdet och områden längre ifrån påverkas negativt av en upphöjd järnväg (buller, oljud etc). Ser gärna en annan lösning och förväntar mig att ni tar med den typen av (miljö-) kompetens i arbetet.

Det är ett stort ansvar att bygga en så pass stor anläggning som vi invånare (och våra efterkommande) kommer att få leva med lång tid framåt. Ta det ansvaret på allvar och skapa inte en lösning för kortsiktig vinst, tänk hållbart för människa och miljö.

13. Jag Anser att det börs bygga under marken med en stor barriär över! Likt Stockholm. Detta plus inre hamnen kommer bli magiskt!

14. Modern enplansdesign på markplan med undergångar under spår från huvudbyggnaden med modern teknik och miljötänk gällande beställningar av biljetter ,park och gång miljö runt omkring enkla anslutningar för buss taxi och parkeringsmöjligheter i anslutning ex modell Linköping men som sakt inriktning miljötänk / modernt ! Depå för el cyklar i området

15. Alternativ A ger självklart mest utvecklingsmöjligheter och enklare fordonstrafik emellan Butängen och Centrum, både privat och kollektivt. Dock måste jag påpeka att detta alternativ verkar allra mest sårbart vid ett möjligt samarbetat terrorattentat. Vid ett sådant scenario skulle möjligen hela stationen radera och stoppar all tågtrafik emellan Linköping och Åby. För att inte tala om alla liv som skulle tas under den raserade bron.

Alternativ B Verkar mindre påtagligt på att förstöra hela stationen ifall den upphöjda bron skulle sprängas. Men många liv skulle ändå riskeras och kostnaderna för att röja undan detta skulle ändå vara stora.

Alternativ C i denna upplysning verkar som det allra _säkraste_ alternativet, och ger ohämmad tillgång till perrongerna genom den upphöjda gångbanan. Vilket påminner om Västerås och Borlänges centralstationer.

Cykelstationer med tak och väggar skulle vara önskvärda i planeringen.

16. Inget av dessa förslag om det är en snabbjärnväg som skall byggas. Istället ska stationen ligga i Fiskeby, det är bara att kolla på en karta. Snabbspårvagn och pendeltåg från nuvarande resecentrum. Enklare, billigare och framför allt snabbare förbindelser.

17. Om förslag A byggs hur kommer det då vara att bo i närheten av stationsområdet med tanke på ljud (buller) från höghastighetståg, som passerar stationen.

18. Jag lyssnade förra veckan på Norrköpingskommun seminarium om ostlänken och den planerade centralstationen. Förutom att kostnaderna för de olika förslagen blir mycket stora så tycker jag att man missar förutsättningarna för ostlänken syfte att förbättra kommunikationerna Stockholm-Malmö och Stockholm- Göteborg. När man reser med snabbtåg i Tyskland så har man lagt de nya stationerna i städernas utkanter med goda förbindelser inom städerna till de nya stationerna Exempelvis Kassel i Hessen.

I fallet Norrköping finns goda förutsättningar att lägga snabbtåget eller höghastighetståget ute vid Bråvalla-Klingaområdet. Då skulle man lämna det nuvarande stationsområdet för den östgötska lokaltrafiken vilket skulle reducera kostnaderna högst avsevärt, samtidigt som snabbtåget skulle bli mer tillgängligt för Norrköping grannkommuner exempelvis Finspong, söderköping, valdemarsvik. Man får en känsla av att de politiska församlingarna vill vara störst, bäst och vackrast till priset att man intecknar kommande generationers ekonomiska utrymme.

Motsvarande synpunkter har även framförts till trafikverket.

19. Varför inte flytta stationen några hundra meter norrut? Då behöver vi inte bygga några dyra broar och man kan räta ut spåret, lite mindre restid. Blir bättre för miljön och skattebetalarna.

Vision 2035

FRAMTIDSTRO I ETT FÄRGSTARKT NORRKÖPING

År 2035 är Norrköping en av landets främsta miljökommuner med 175 000 invånare. Här har alla barn och ungdomar framtidstro. I en innovativ miljö stimuleras entreprenörskap och näringsliv som med bredd och spets attraherar talanger och studenter. Helt enkelt ett näringsliv och universitet i toppklass.

Här skapar vi livskvalitet genom upplevelser och stolta miljöer. Vi är en ledande kulturstad och Sveriges musikhuvudstad.

Med respekt för stadens själ och med mod och kreativitet skapar vi vårt färgstarka Norrköping tillsammans.

Samhällsbyggnadskontoret

601 81 Norrköping
Besöksadress: Förvaltningshuset Rosen, Trädgårdsgatan 21
Tel: 011-15 00 00
E-post: samhallsbyggnadskontoret@norrkoping.se
www.norrkoping.se

