

Planenheten



Fördjupning av översiktsplanen för Händelö

i Norrköpings kommun

Stadsbyggnadskontoret, planenheten.

Upprättad den 18 oktober 2005.

Reviderad den 29 mars 2006.

Reviderad av kommunfullmäktige den 29 maj 2006.

ANTAGANDEHANDLING

Godkänd i SPN: 2006-04-20, § 89

Antagen av kommunfullmäktige: 2006-05-29, § 112

| | |
|---|-----------|
| I. SAMMANFATTNING OCH BEDÖMNINGAR | 5 |
| SAMMANFATTNING OCH STRATEGISK KONSEKVENSBESKRIVNING | 5 |
| MILJÖBEDÖMNING | 12 |
| ALLMÄNT | 12 |
| HÄNVISNINGAR | 12 |
| ALTERNATIV | 12 |
| MILJÖBEDÖMNING..... | 13 |
| ÖVERVAKNING OCH UPPFÖLJNING AV PLANENS MILJÖPÅVERKAN | 14 |
| II. BAKGRUND | 16 |
| PROJEKTET | 16 |
| HITTILLSVARANDE ARBETE | 16 |
| TIDSPLAN FÖR FORTSATT ARBETE | 16 |
| INLEDNING | 17 |
| HISTORIK..... | 17 |
| ÖVERSIKTSPLANENS SYFTE | 17 |
| INRIKTNINGSMÅL FÖR HÄNDELÖ..... | 18 |
| AVGRÄNSNING I TID OCH RUM..... | 18 |
| III. HÄNDELÖ OCH OMVÄRLDEN | 19 |
| NORRKÖPING SOM INTERNATIONELL OMLASTNINGSPUNKT | 19 |
| NORRKÖPINGSPAKETET | 19 |
| NORRKÖPING HAMN EN VIKTIG DEL AV NORRKÖPINGSPAKETET | 20 |
| FRAMTIDSBEDÖMNING FÖR HAMNENS VERKSAMHET - NORRKÖPING ALLT VIKTIGARE | |
| TRANSPORTCENTRUM | 22 |
| NATURA 2000-OMRÅDEN PÅ HÄNDELÖ EN DEL AV EUROPAS NÄTVERK FÖR VÄRDEFULL NATUR | 23 |
| VAD ÄR NATURA 2000? | 23 |
| NATURA 2000 - EKOMRÅDEN I ÖSTERGÖTLAND OCH PÅ HÄNDELÖ..... | 24 |
| BEFINTLIG BEBYGGELSESTRUKTUR | 25 |
| NUVARANDE GRÖNSTRUKTUR | 25 |
| BEFINTLIG TRAFIKSTRUKTUR | 26 |
| INDUSTRISPÅRSYSTEMET I NORRKÖPING..... | 26 |
| VÄGNÄT | 26 |
| VÄGTRAFIKRÄKNINGAR | 28 |
| UTVECKLING AV NORRKÖPINGS TRANSPORTCENTRUM OCH VÄGTRAFIKENS UTVECKLING I | |
| STADEN - PROGNOSE..... | 29 |
| VISSA ÖVRIGA FÖRUTSÄTTNINGAR | 34 |
| GEOTEKNIK | 35 |
| TEKNISKA FÖRSÖRJNINGSSYSTEM | 35 |
| MARKÄGARFÖRHÅLLANDEN | 37 |
| IV. PLANEN | 38 |
| PLANENS HUVUDDRAG | 38 |
| ALLMÄNT OM PLANENS HUVUDDRAG..... | 38 |
| VERKSAMHETSOMRÅDEN OCH BEBYGGELSE | 38 |
| GRÖNSTRUKTUR..... | 42 |
| TRAFIK | 44 |

| | |
|---|-----------|
| ALLMÄNNA INTRESSEN – FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RIKTLINJER..... | 46 |
| RIKSINTRESSEN..... | 46 |
| ÖVRIGA ALLMÄNNA INTRESSEN..... | 47 |
| MILJÖFAKTORER – FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RIKTLINJER..... | 49 |
| ANALYS AV NULÄGET - OMRÅDEN SOM KAN UTSÄTTAS FÖR STÖRNINGAR | 49 |
| DOMINERANDE UTSLÄPPSKÄLLOR | 51 |
| ANALYS AV FRAMTIDA PLANER | 53 |
| RIKTLINJER | 57 |
| RISKFAKTORER – FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RIKTLINJER | 58 |
| FÖRUTSÄTTNINGAR | 58 |
| RIKTLINJER | 61 |
| V. FÖRTECKNING AV PLANENS UNDERLAG..... | 61 |
| VI. BILAGOR | 63 |

Läsanvisning

Planens textdel är indelad i fyra huvudavsnitt: I Sammanfattning och bedömningar, II Bakgrund, III Händelö och omvärlden samt IV Planen.

Planen består också av tre kartbilagor: 1 Grunddragen i mark- och vattenanvändningen, 2 Grunddragen i trafikstrukturen samt 3 Riktlinjer mark- och vattenanvändning, allmänna intressen, miljö- och riskfaktorer.

För den läsare som snabbt vill sätta sig in i planen kan tabellsammanfattningen som finns i avsnitt I vara till god hjälp tillsammans med kartbilagorna.

När texten syftar på föreliggande fördjupad översiktsplan så benämns den oftast enbart som ”planen”.

I planen finns en mängd förslag om framtida inriktning, riktlinjer, åtgärder samt viktiga slutsatser. För att läsaren lätt ska uppmärksamma dessa avsnitt så inleds de med ett stort ! i marginalen. Utmärkningen har kanske inte blivit precis och heltäckande men de viktigaste avsnitten har markerats.

I. Sammanfattning och bedömningar

SAMMANFATTNING OCH STRATEGISK KONSEKVENSBESKRIVNING

| Planens huvuddrag | | Sammanfattning av planens konsekvenser (E = ekonomi, S = socialt, M = miljö) | |
|---|-----------------------|--|--|
| Fysiska åtgärder | Uppskattad kostnad kr | | |
| <p>Verksamheter</p> <p>Ytterligare ca 55 ha mark avsätts för etablering av verksamheter. (Detaljplaner för befintliga verksamheter upptar 257 ha. Dessa rymmer en expansion på ca 85 Ha.).</p> | | <p>E</p> <p>Större dynamik i Norrköpings näringsliv.</p> <p>Fler arbetstillfällen – större skattebas.</p> <p>Logistikföretagen ser det mycket positivt att få transportintensiv verksamhet som grannar.</p> <p>Höga kostnader för att iordningställa infrastrukturen på Händelö och i staden.</p> <p>Avsaknad av riktlinjer för lokalisering av verksamheter kan medföra att områdets förutsättningar inte utnyttjas optimalt eller att störningar uppkommer mellan verksamheter. (t ex ånga, damm).</p> <p>Konkurrenssituationer om marken kan uppstå när befintliga företag vill utöka sin verksamhet.</p> <p>Påfrestningar på stadens trafikapparat. Tillgängligheten kan försämrans i takt med att nya transportintensiva verksamheter tillkommer.</p> <p>Trycket på Händelöbron ökar. Brons status utreds. För närvarande kostar bron ca 6 miljoner/år i underhåll.</p> <p>Behovet av en Norrled ökar.</p> | |
| | | <p>S</p> <p>Arbetstillfällen nära staden tillkommer.</p> <p>I nuläget upplevs det som mycket farligt att cykla till arbetet. Situationen kommer om möjligt att försämrans när fler verksamheter etableras.</p> <p>Behov av utvärdering av tidtabell för kollektivtrafik till Händelö.</p> <p>Försämrad gatumiljö vid Norra Promenaden p.g.a. ökad trafik.</p> <p>Tillgängligheten försämrans för bilpendlare till Händelö samt för övriga Norrköpingsbor som åker till arbetet via Norra Promenaden.</p> <p>Norra Promenaden/Packhusrondellen är en av Norrköpings farligaste skolvägar. Situationen försämrans ytterligare.</p> <p>Ökad mängd farligt gods kommer att transporteras inne i Norrköping vilket innebär en ökad riskexponering.</p> | |
| | | <p>M</p> <p>Transportcentrum på Händelö kan bidra till miljöförbättringar nationellt med effektivare transportsystem jmf med "allt gods via Stockholm och Göteborg".</p> <p>Naturvärden av regionalt intresse (objekt nr 272 i Naturvårdsprogram 2002) och kulturmiljövärden försvinner.</p> <p>Lokalt och regionalt kan miljösituationen försämrans med en stor andel tung trafik som dras till Norrköping. Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet kan komma överskridas på vissa gatuavsnitt i staden. Detta genom en ökning av båttrafiken, lastbils- och personbilstrafiken till Händelö.</p> | |

| Planens huvuddrag | | Sammanfattning av planens konsekvenser (E = ekonomi, S = socialt, M = miljö) | |
|---|---|--|---|
| Fysiska åtgärder | Uppskattad kostnad kr | | |
| Verksamheter (forts) | | M | Ekarealen ökar med stödplantering, ca 20 ha. Fler hårdgjorda ytor och tak skapar dagvatten som belastar Motala ström. Kulturmiljöer vid Händelö gård och Västerbyholm hotas. |
| Vägar Norrleden (etappen Herstadbergs trafikplats - Bravikenvägen) Planen anger en korridor för byggande av en Norrled från Bravikenvägen till Boudden med anslutning till Herstadbergs trafikplats via en nybyggd bro. | 300 miljoner (markdel 100, brodel 200) | E S M | Förbättrar tillgängligheten norrifrån. Minskar avståndet till Händelös norra infart främst för trafik som kommer söderifrån på E4, från rv 51, samt från E22. Om detta medför att trafik söderifrån väljer Norrleden minskar trycket på Händelöbron och belastade gatuvägar i Norrköping. Väganslutningen till Pampushamnen är av stor betydelse för intermodaliteten i Norrköping. Den integrerade kombiterminalen i hamnområdet, som anläggs under 2006, innebär ett ökat transportbehov för godsomlastning mellan lastbil, järnväg och fartyg. Medför viss minskning av trafikbelastningen i Norra Promenaden. Ger förutsättningar för trafikregleringar i staden som kan förbättra trafikmiljön, t ex tillgänglighet, luftkvalitet och minskade transporter med farligt gods. Ger förutsättningar för trafikregleringar i staden som kan förbättra stadens luftkvalitet. Två naturområden med nationella värden finns i vägorridoren som kan utsättas för påverkan. |
| Norrleden (Etappen Bravikenvägen - Söderleden) Planen anger en korridor för byggande av en Norrled med anslutning i områdets mitt till en passage över eller under Lindökanalen i den sydöstra delen av ön med anslutning till Söderleden. | 1000 miljoner (kostnad beroende på teknisk lösning) | E S M | Medför en betydande förbättring av tillgängligheten för trafik från E22. Har stor betydelse för trafiksystem och tillgänglighet även i ett Norrköpingsperspektiv. Skapar behov av nya väglänkar och trafikplatser på Händelö. Vissa lösningar för typ av passage över Lindökanalen gör att verksamheter i inre hamnen ej nås med båt under byggtiden. Det är av yttersta betydelse att valet av lösning för typ av passage förbi Lindökanalen inte påverkar tillgängligheten till verksamheter i inre hamnområdet. Ger förutsättningar för trafikregleringar i staden som kan förbättra trafikmiljön, t ex tillgänglighet, luftkvalitet och minskade transporter med farligt gods. Ger förutsättningar för trafikregleringar i staden som kan förbättra stadens luftkvalitet. Del av Natura 2000-områden ingår i planerat vägområde. |
| Nya trafikplatser och anslutningar utöver Norrleden Trafikplats i korsningen Hanholmsvägen Bravikenvägen. Väg och trafikplats från Bravikenvägen mot hamnen samt förlängning av Oceangatan. Trafikplats Bravikenvägen Västerbyholmsvägen. | 5 miljoner 25 miljoner 3 miljoner | E S | Norrleden måste anslutas till vägnätet på Händelö. Ger bättre tillgänglighet till området. Vägnätet blir säkrare. |

| Planens huvuddrag | | Sammanfattning av planens konsekvenser (E = ekonomi, S = socialt, M = miljö) | |
|--|--|---|--|
| Fysiska åtgärder | Uppskattad kostnad kr | | |
| <p>Vägar (forts)</p> <p>Buss och räddnings väg</p> <p>Planen anger sträckning för en buss- och räddningsväg som binder ihop Hanholmsvägen och Oceanagatan.</p> | 4 miljoner | <p>E</p> <p>Bättre kollektivtrafik ökar tillgängligheten för företagens personal. Egen bil behövs inte för anställning.</p> <p>S</p> <p>Möjliggör en busslinje med rundtur istället för säckgata vilket sparar tid och ger möjlighet till fler hållplatser. Servicen för resenärerna blir bättre.</p> <p>Förbättrar tillgängligheten för brandförsvaret.</p> <p>M</p> <p>Kan bidra till att minska bilpendlingen till Häandelö och därmed minska belastningen på stadens gatumiljö.</p> | |
| <p>Vägförbindelse till tyngdlyftkranen</p> <p>Alternativ 1: Omklassning av bron (ännu ej utredd möjlighet)</p> <p>Alternativ 2: Ny Häandelöbron (öppningsbar)</p> <p>Alternativ 3: Flytt av tyngdlyftkran till Pampushamnen</p> | <p>försumbar kostnad</p> <p>100 miljoner</p> <p>150-200 miljoner</p> | <p>E</p> <p>Ökar tillgängligheten för vägtransporter till tyngdlyftkranen.</p> <p>Alternativ 3 (flytt av tyngdlyftkran till Pampushamnen) anse hamnen ej är möjligt att genomföra vid gällande utformning av Pampushamnen.</p> | |
| <p>Gång och cykelvägar</p> <p>Befintligt (och planerat) vägnät på Häandelö kompletteras med separata gång- och cykelvägar (2). För att kunna nyttja dessa krävs också en utbyggnad av cykelväg från Packhusrondellen över Häandelöbron (1), samt en anslutning från Braviken över Kardonbron (3).</p> | <p>1. 4 miljoner</p> <p>2. 5 miljoner</p> <p>3. 8 miljoner</p> | <p>E</p> <p>Bättre gång- och cykelvägar för företagens personal. Egen bil behövs inte för anställning.</p> <p>S</p> <p>Det blir säkrare att cykla.</p> <p>M</p> <p>Kan bidra till att minska bilpendlingen till Häandelö och därmed minska belastningen på stadens gatumiljö.</p> | |
| <p>Järnväg</p> <p>Planen anger en norrgående järnvägsförbindelse mellan Häandelöspåren och den planerade kombiterminalen och stambanan.</p> | Banverket utreder, ej klart. | <p>E</p> <p>Ökar tillgängligheten via järnväg i och med att man direkt och snabbare når stambanan. Ger bättre förutsättningar för järnvägstransporter till och från Häandelö, även med heltåg.</p> <p>Är nyckeln för fortsatt tillväxt av hamnverksamheten i Norrköping.</p> <p>Arbete med färdigställande av ny kombiterminal direkt integrerad i Pampushamnen pågår. Banverket har i egen utredning föreslagit Norrköping som en betydelsefull rikskombiterminal med direkt hamnanslutning.</p> <p>S</p> <p>Minskar transporter av farligt gods på industrispåret i Norrköping vilket minskar risken för olyckor nära bostadsbebyggelse.</p> <p>M</p> <p>Ökade förutsättningar för järnväg som alternativ till vägtransporter.</p> <p>Naturvärden av regionalt intresse (objekt nr 272 i Naturvårdsprogram 2002) och kulturmiljövärden försvinner.</p> | |

| Planens huvuddrag | | Sammanfattning av planens konsekvenser (E = ekonomi, S = socialt, M = miljö) | |
|--|-----------------------------------|--|--|
| Fysiska åtgärder | Uppskattad kostnad kr | | |
| <p>Hamnverksamheten</p> <p>Utbyggnad av Pampushamnen</p> <p>En plats avsätts för ytterligare kajutbyggnad vid Pampushamnen.</p> | | <p>E</p> <p>Ökad hamnkapacitet och effektivare godshantering.</p> <p>Muddring är inte aktuell för åtgärden med själva kajutbyggnaden vid Pampushamnen. Detta arbete är igångsatt och pågår under 2006.</p> <p>S</p> <p>M</p> | |
| <p>Farledsutbyggnad</p> <p>Breddning av inseglingströmmen från 60 meter till 105 meter med 15,3 meters djup.</p> | Sjöfartsverket utreder, ej klart. | <p>E</p> <p>Underlättar för trafik med större fartyg till Pampushamnen.</p> <p>Kräver muddring och eventuell etablering av ny sjödeponi för rena muddermassor.</p> <p>S</p> <p>Risk för temporär försämring av förutsättningarna för bad och fiske vid muddring. Detta kommer att behandlas i en miljökonsekvensbeskrivning som föregår en utbyggnad.</p> <p>M</p> <p>Muddermassor uppkommer och risk för miljöpåverkan, t ex grumling i samband med muddring och deponering. Detta kommer att behandlas i en miljökonsekvensbeskrivning som föregår en utbyggnad.</p> | |
| <p>Kombiterminal – alternativ "läge öst"</p> <p>Ett markområde har reserverats för byggnad av en Kombiterminal i direkt anslutning till Pampushamnen.</p> | 10 miljoner | <p>E</p> <p>Möjliggör effektiv omlastning mellan transportslag. Läget i hamnen ger närhet även till sjötransporter.</p> <p>S</p> <p>Kan på sikt komma att minska hanteringen av farligt gods på Öhmanskajen vilket minskar risker med farligt gods inne i Norrköping.</p> <p>M</p> <p>Vegetationsridå reduceras till 20 meters bredd. Värdefull naturmiljö västerut försvinner.</p> | |
| <p>Kombiterminal – alternativ "läge väst"</p> <p>Ett markområde har reserverats för byggnad av en Kombiterminal strax sydväst om Händelöverket.</p> <p>Enligt hamnen är "läge väst" inte längre aktuellt då hamnen för närvarande arbetar med att färdigställa en kombiterminal i "läge öst". Arbetet väntas bli klart 2007. Det aktuella markområdet sydväst om Händelöverket är nu i första hand reserverat för en bangård och för verksamheter som kräver processånga.</p> | 18 miljoner | <p>E</p> <p>Möjliggör effektiv omlastning mellan transportslag. Längre avstånd till hamnen ger sämre närhet till sjötransporter jämfört med läge "öst".</p> <p>Markkonflikt med t ex framtida ångkonsument, samt eventuellt behov av ytor för expansion/lagring till Händelöverket.</p> <p>En bangård möjliggör tågbildning och omlastning av gods på Händelö.</p> <p>Ett markreservat för verksamheter som kräver processånga är en styrka för kommunen att kunna erbjuda potentiella kunder.</p> <p>S</p> <p>En bangård kan på sikt komma att minska hanteringen av farligt gods på Öhmanskajen vilket minskar risken inne i Norrköping.</p> | |

| Planens huvuddrag | | Sammanfattning av planens konsekvenser (E = ekonomi, S = socialt, M = miljö) | |
|---|-----------------------|--|--|
| Befintlig markanvändning som bekräftas i planen | Uppskattad kostnad kr | | |
| <p>Grymöns fritidsområde</p> <p>Planen bekräftar gällande områdesbestämmelser som innebär att marken används för fritidshusbebyggelse.</p> | | <p>E</p> <p>Kan på sikt vara negativt för de verksamheter som i framtiden vill etablera sig på Händelö, men ej får plats.</p> | |
| | | <p>S</p> <p>Stadsnära, enkelt och billigt och därigenom tillgängligt även för människor som inte är så penningstarka.</p> | |
| <p>Områden för restprodukter</p> <p>Aska</p> <p>Planen bekräftar befintlig markanvändning för Västerbyholms askupplag som används av Sydkraft för hantering av askor. Planen medger också att området helt eller delvis kan tas i anspråk för etablering av verksamheter.</p> | | <p>E</p> <p>Platsen är miljöprövad för ändamålet och har en strategisk betydelse för hanteringen av askor från Händelöverket.</p> <p>Verksamheten dammar stark. Skyddsåtgärder som skyddar framtida grannverksamheter kan komma att krävas.</p> | |
| | | <p>S</p> <p>Boende i befintligt bostadshus påverkas av damm från upplaget (Inga bostäder föreslås i planen.).</p> | |
| | | <p>M</p> <p>Lokal påverkan på vattenmiljön. Kontroll av utsläpp sker enligt fastställt program.</p> <p>Innebär att längre transporter av aska undviks, samt att nya platser ej behövs tas i anspråk.</p> | |
| <p>Muddermassor</p> <p>Planen bekräftar befintlig markanvändning för deponering av förorenade muddermassor.</p> | | <p>E</p> <p>Området för deponering av förorenad muddermassor från de inre delarna av hamnen är mycket viktigt i ett långsiktigt perspektiv.</p> <p>Bravikenvägen som passerar över muddrupplaget behöver höjas före en ny deponering.</p> | |
| | | <p>S</p> <p>Fungerar som en vegetationsbuffert (vass) mellan verksamheterna på ön och Grymöns fritidsområde.</p> | |
| | | <p>M</p> <p>Påverkan på vattenmiljön genom utlakning av näringsämnen och eventuella andra föroreningar.</p> <p>Tippområdet är utformat så att det är möjligt att hålla kontroll på miljöpåverkan. Kontroll sker enligt fastställt program.</p> | |
| <p>Motorsport</p> <p>Planen bekräftar befintligt område i sydvästra delen för användning som endurobana.</p> | | <p>S</p> <p>Det är mycket svårt att hitta stadsnära "okänsliga" områden som är lämpliga för motorsport. Banan på Händelö är därför positiv för utövarna samt innebär att bullerstörningar undviks på andra platser i kommunen.</p> | |
| | | <p>M</p> <p>Om delar av banan exploateras med verksamheter enligt gällande plan finns det risk att körningen i stället kommer att ske på mark som är mer känslig ur naturvårdssynpunkt.</p> | |

| Planens huvuddrag | | Sammanfattning av planens konsekvenser (E = ekonomi, S = socialt, M = miljö) | |
|---|-----------------------|--|--|
| Skyddsåtgärder | Uppskattad kostnad kr | | |
| <p>Utbyggnad av dagvattensystem</p> <p>Utredning angående en övergripande strategi för dagvattenhanteringen finns. Mark behöver avsättas för ändamålet.</p> | | <p>E</p> <p>Ett fungerande dagvattensystem är viktigt för att minska störningar i form av t ex översvämningar och sättningar på anläggningar.</p> <p>S</p> <p>Med rätt utformning kan dagvattensystemet ge positiva upplevelser, pedagogiska värden, etc</p> <p>M</p> <p>Vid rätt utformning minskar åtgärden dagvattnets innehåll av föroreningar; utjämnar flödet till recipient och kan vara ett tillskott för den biologiska mångfalden</p> | |
| <p>Skydd av naturområden</p> <p>I planen bekräftas befintliga Natura 2000-områden samt vissa områden för stödplantering av ek.</p> <p>Planen anger också de områden som har naturvärden av nationellt intresse (Klass 1 – områden).</p> <p>Planen anger även att det bör utredas om ytterligare skydds-föreskrifter ska införas, t ex i form av naturreservat.</p> <p><i>Det är viktigt att de Natura 2000-områden som finns på Händelö ska skyddas som naturreservat samt att försiktighetsprincipen ska gälla, så att gränsen för ekbeståndens skyddsareal 57 ha inte underskrids.</i></p> | | <p>E</p> <p>Värdefulla naturområden upplevs som positivt för företagen i området.</p> <p>Naturområdena finns på mark som har goda egenskaper för byggnation.</p> <p>S</p> <p>Upplevelser, rekreation för anställda, men även besökande Norrköpingsbor.</p> <p>M</p> <p>Skydd av natur värdefull för den biologiska mångfalden. Natura 2000-områden ger den långsiktiga kontinuitet som behövs.</p> <p>Kulturområden/fornlämningar kan automatiskt få skydd då dessa på Händelö ofta sammanfaller med höga naturvärden.</p> | |
| <p>Stödplantering av ek</p> <p>Planen anger att vissa naturområden skall bindas samman genom stödplantering av ek. Planteringen skall ske i 50 meter breda korridorer och i utpekade områden på åkermark.</p> <p>Planterade områden och korridorer kan vid behov eventuellt komma att avsättas som naturreservat.</p> <p><i>Det är viktigt att de Natura 2000-områden som finns på Händelö ska skyddas som naturreservat samt att försiktighetsprincipen ska gälla, så att gränsen för ekbeståndens skyddsareal 57 ha inte underskrids.</i></p> | 2 miljoner | <p>E</p> <p>Förstärker dagens skönhetsvärden som skapar identiteten för Händelö som ett vackert industriområde och som i sin tur bidrar till områdets attraktivitet.</p> <p>S</p> <p>Naturupplevelser, rekreation och en trygghet i att fina naturområden kommer att finnas kvar och inte huggas ned.</p> <p>M</p> <p><i>Ger en sammanhängande yta på 49 till 50 ha, vilket är under det minimum på 57 ha som föreslås i en underlagsrapport om ekbackarnas långsiktiga överlevnad. Detta kan kompenseras genom "ekskötsel" i lämpliga naturområden på Händelö.</i></p> <p><i>Försiktighetsprincipen ska gälla, så att gränsen för ekbeståndens skyddsareal 57 ha inte underskrids.</i></p> | |
| <p>Skydd av kulturområden</p> | | <p>E</p> <p>Värdefulla kulturmiljöer upplevs som positivt för företagen i området.</p> | |

Rev KF
060529

Rev KF
060529

Rev KF
060529

| | | | |
|---|--|----------|--|
| områden Planen anger att det bör utredas om skydd behövs för kulturområden vid Händelö Gård och Västerbyholm. Kommunen har inte tagit ställning till frågan om bevarande. Detta kommer att hanteras i ett senare skede. | | | Kulturmiljöerna finns på mark som har goda egenskaper för byggnation. |
| | | S | Upplevelser, rekreation för anställda, men även besökande Norrköpingsbor. |
| | | M | Ett eventuellt skydd kanske inte blir tillräckligt, ytmässigt sätt. För att få en historisk bild kan hela miljön behöva bevaras. |

| Planens huvuddrag | | Sammanfattning av planens konsekvenser (E = ekonomi, S = socialt, M = miljö) | |
|--|-----------------------|--|--|
| Skyddsåtgärder (forts) | Uppskattad kostnad kr | | |
| Fornlämningar Planen redovisar resultat från översiktlig arkeologisk utredning (etapp 1) | | E | Befintlig kunskap om fornlämningar snabbar på utredningsprocessen vid exploatering. |
| | | S | Historisk kunskap är bra och behövs. |
| | | M | Ökar möjligheten att ta hänsyn till fornlämningar vid exploatering. |
| Risk- och skyddsområden Planen redovisar områden med förhöjd risk för vid olyckor/haverier inom verksamheter och/eller på väg. | | E | Ger riktlinjer för etablering och utformning av verksamheter. |
| | | S | Minskar risken för att människor skall drabbas om en storskalig olycka inträffar. |
| | | M | Kan förebygga skador på naturmiljön i händelse av olycka med farligt gods. |
| Planen redovisar avstånd till närmaste bostads- bebyggelse vid Grymön och Lindö Boverkets rapport "Bättre plats för arbete" används som underlag vid bedömning av lämpliga skyddsavstånd vid detaljplanering och tillståndsgivning. Bullrande verksamheter förses med restriktioner mot externt industribuller.. | | E | Tydliggör förutsättningarna och ger riktlinjer för etablering av störande verksamhet. |
| | | S | Kan minska risken för att bostadsbebyggelse påverkas av nyetablerad störande verksamhet. |

MILJÖBEDÖMNING

Allmänt

Enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken ska kommunen göra en miljöbedömning när en plan upprättas som kan antas få betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning. Se Plan- och bygglagen 4 kap. 2 a § och Miljöbalken 6 kap 11-18 och 22 §§.

Hänvisningar

Miljökonsekvensbeskrivningen består av olika delar som återfinns under avsnitten: ”Sammanfattning och strategisk konsekvensbeskrivning av planen” samt ”Miljöfaktorer”.

Alternativ

0-alternativet

0-alternativet innebär att gällande detaljplaner kan genomföras som rymmer ytterligare ca 95 ha. De ca 55 ha som tillkommer enligt denna plan exploateras inte. Men det är viktigt att vara medveten om detaljplanering pågår i dagsläget för två av de större områden som denna plan föreslår för verksamheter. Andra projekt som t ex väg- och järnvägsprojekt, gång- och cykelvägar, buss- och räddningsgata, reservatsbildning av ekområden och stödplantering av ek genomförs inte.

Miljökonsekvenserna av att inte exploatera ej detaljplanelagda delar är svårbedömda men vi kan konstatera följande skillnader:

- Den rent fysiska påverkan på naturmiljö och åkermark minskar i omfattning.
- Trafiken kommer att öka i takt med de etableringar som kan ske inom ramen för gällande och pågående detaljplaner. Ökningen kommer att vara betydande men inte nå upp till de nivåer som vi förutser med den exploatering som den här planen medger. Påverkan på gatornas luftmiljö i staden mildras något. Å andra sidan kan luftmiljön påverkas negativt av att Norrleden inte kommer till och inte kan bidra till att styra delar av trafiken, framförallt den tunga trafiken, runt staden.
- Förbättringar för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik genomförs inte. Problemet med Händelö som en bilberoende arbetsplats kvarstår.
- Stödplantering av ek i anslutning till Natura 2000-områdena kommer inte till. Ingen reservatsbildning blir av. Detta kan vara ett hot mot ekområdenas fortsatta utveckling, t ex svårigheter att behålla en kontinuitet av olika åldersklasser in i framtiden. Hotade arter knutna till ek riskerar att försvinna.
- Dessutom ger planen riktlinjer för hur vissa frågor ska hanteras vid fortsatt planering t ex miljö- och riskfrågor. Riktlinjerna får inte samma status om inte planen antas. Kan föra med sig att miljö- och risksituationen inte belyses tillräckligt.

Andra alternativ

Någon diskussion om alternativa geografiska lägen har inte förekommit eftersom Händelö sedan många år är ett verksamhetsområde för mer störande verksamheter, är platsen för Norrköpings yttre hamn – Pampushamnen och har en väl utbyggd infrastruktur med t ex vägnät, industrispår, ånga, fjärrvärme och el.

En anledning till att diskutera alternativa lägen är de störningar för närmast omgivande bostäder som verksamheter kan innebära. Det är också något som vi rekommenderar vid enskilda företagsetableringar då kunskap om befintliga störningar och planens riktlinjer bör användas när det gäller t ex avstånd mellan bostäder och olika typer av verksamheter.

Miljöbedömning

Störningar

Med de riktlinjer och åtgärder som finns i planen bedömer kommunen att störningssituationen för bostäder p g a verksamheter på Händelö inte försämrats.

Luftmiljö

Med löpande rapportering om stadens luftmiljö och de underlag som tagits fram till denna plan bedömer kommunen att miljö kvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid kan komma att överskridas på vissa gatuavsnitt i staden samt att MKN för partiklar (PM10) har överskridits på vissa gatuavsnitt i staden. Flera faktorer bidrar till detta varav utsläppskällor på Händelö och kommunens satsning på ett transportcentrum är några. Andra orsaker är den ”naturliga” trafikökning som prognostiseras och ytterligare utbyggnad av externhandelsområden i Ingelsta-Herstadberg.

Kontinuerlig uppföljning av halter längs utsatta gatuavsnitt är mycket viktigt. Kommunen har tagit fram ett åtgärdsprogram som sänker halterna av luftföroreningar.

Vattenmiljö

Kommunen bedömer att det idag inte finns några utsläpp till vatten som är så omfattande att de innebär begränsningar för planens genomförande.

Förorenad mark

På Händelö finns flera områden med förorenad mark. Dessa områden kräver stor uppmärksamhet då flera av områdena omfattas av kontrollprogram enligt Miljöbalken. Kommunen bedömer att utöver detta krävs inga åtgärder i nuläget. Först när en större förändring ska ske inom något av dessa områden utlöses behov av undersökning och eventuella åtgärder.

Naturvärden

En stor del av de naturvärden som finns på Händelö kommer att bevaras med planens riktlinjer genom att de sedan tidigare skyddas som Natura 2000-områden och som natur i fastställda detaljplaner. Ytterligare skyddsföreskrifter t ex i form av reservatsbildningar för de mest värdefulla områdena bör utredas. Stödplantering av ek kommer att göras för att stärka befintliga ekområden. Detta är ett framsteg för ekmiljöernas långsiktiga överlevnad. Men när det gäller omfattningen av plan-

teringen så är kommunen medveten om att det ur naturvårdssynpunkt kanske krävs mer ek.

Flera värdefulla områden kommer att reduceras eller försvinna helt.

Kommunen gör bedömningen att exploateringsintressena väger över i dessa områden och prioriterar i dessa fall infrastruktur- och verksamhetsområden.

Kulturmiljövärden

Med planens nuvarande utformning bedömer kommunen att påverkan på kulturmiljön framförallt kommer att ske på landskapsnivå. Parkmiljön runt Händelö gård blir starkt påverkad och kan komma att reduceras eller försvinna helt.

Kommunen gör bedömningen att exploateringsintressena väger över i detta område och prioriterar infrastruktur- och verksamhetsområden.

Landskapsbild

Med fler stora byggnader, vägar och järnvägsspår kommer landskapsbilden på Händelö att förändras starkt. Planens utformning, riktlinjer och försiktighetsåtgärder mildrar påverkan något.

Kommunen gör bedömningen att utvecklingen av Händelö som ett verksamhetsområde väger tyngst och därför prioriteras infrastruktur- och verksamheter.

Övervakning och uppföljning av planens miljöpåverkan

Genomförandet av planen kommer att innebära miljöpåverkan eller risk för miljöpåverkan på övergripande nivå på olika sätt. Denna påverkan ska övervakas och följas upp. Nedan listas vad som ska följas upp. Även genomförandet av de försiktighets- och kompensationsåtgärder som föreslagits ska följas upp. Ansvar för olika delar föreslås.

Resultatet av övervakning och uppföljning sammanställs och redovisas vid nästa aktualitetsförklaring av kommunens översiktplan år 2006.

Följande ska övervakas och följas upp:

- Följa det trafikarbete som genereras av utvecklingen på Händelö.
Ansvar: Tekniska nämnden.
- Luftmiljön längs utsatta gatuavsnitt i staden med avseende på gällande miljökvalitetsnormer. Görs inom ramen för det uppföljningsprogram för luftmiljön längs stadens gatunät som tekniska kontoret arbetar med.
Ansvar: Tekniska nämnden.
- Följa utvecklingen när det gäller utsläppen från båtarnas hjälpmaskineri när de ligger i hamn.
Ansvar: Norrköpings hamn och stuveri.
- Verksamhetsutövarna på bl a Händelö har tillsatt "luktpaneler" för att övervaka insatser mot störande lukt i staden. Resultatet av detta arbete följs upp med avseende på Händelö.
Ansvar: Stadsplaneringsnämnden.
- Kartlägga och följa utvecklingen av bullerpåverkan från Händelö.
Ansvar: Stadsplaneringsnämnden.

- Genomförande av dagvattenlösningar, sammanställning av kapacitet och kvalitet med avseende på bortledning, vattenrening, biologisk funktion och estetik.
Ansvar: Stadsplaneringsnämnden.
- Iakttagande av planens rekommenderade skyddsavstånd.
Ansvar: Stadsplaneringsnämnden.
- Anläggande av insynsskydd från söder längs Hanholmsvägen.
Ansvar: Stadsplaneringsnämnden.
- Tillståndet för hotade arter knutna till Natura 2000-områdena.
Ansvar: Länsstyrelsen.
- Stödplantering av ek mellan Natura 2000-områden och eventuellt bildande av naturreservat.
Ansvar: Tekniska nämnden.

II. BAKGRUND

PROJEKTET

Hittillsvarande arbete

Dåvarande miljö- och stadsplaneringsnämnden gav den 17/10 2000 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att inleda arbetet med en fördjupning av översiktsplanen för Händelö. Arbetet inleddes i november. Under hela perioden 2002-2004 har arbete med att ta fram de underlag som har behövts pågått. Följande möten, utöver informella, för information och diskussion om planens utformning har hållits:

- Våren 2003 presenterades ett tidigt utkast för en tjänstemannagrupp med ledande tjänstemän från näringslivskontoret, stadsbyggnadskontoret, gatu- och parkkontoret samt Norrköpings transportcentrum.
- Våren 2003 presenterades ett tidigt utkast vid kommunens återkommande samråd om planfrågor med länsstyrelsen och Vägverket.
- Våren 2004 presenterades underlag och planutkast för en tjänstemannagrupp med tjänstemän från näringslivskontoret, stadsbyggnadskontoret, gatu- och parkkontoret, miljö- och hälsoskyddskontoret, byggnadsnämndskontoret, stadsantikvarien, brandförsvaret samt Agenda 21-kontoret.
- Sommaren 2004 presenterades underlag och planutkast i stadsplaneringsnämnden.

Kaj Almqvist har varit projektledare och planförfattare. Följande tjänstemän har medverkat i olika arbetsgrupper i arbetet med att ta fram olika underlag och utformningen av planen, framförallt rörande riskanalys, trafik- och miljöfrågor samt naturvård: Björn Almgren planenheten, Torbjörn Arwidsson tekniska kontoret (f d gatu- och parkkontoret), Gunnar Engdahl mark- och exploateringsenheten, Jörgen Haslum planenheten (fram till 2003-06), Ingemar Hillerström tekniska kontoret, Ulf Lago brandförsvaret, Per Larsson miljö- och hälsoskyddskontoret, Cecilia Mårtensson planenheten, Robert Sandsveden miljö- och hälsoskyddskontoret, Eva Siljeholm tekniska kontoret, Jenny Simonsson tekniska kontoret och Jesper Skiöld tekniska kontoret. Magnus Gullstrand planenheten har inför samrådsskedet övertagit uppgiften som handläggare för planen. Erica Ekblom planenheten har arbetat med de tre kartbilagorna.

Tidsplan

Samråd: från oktober 2004 till och med januari 2005.

Godkännande inför utställning i stadsplaneringsnämnden: oktober 2005.

Utställning: november 2005 till februari 2006.

Antagande i stadsplaneringsnämnden: april 2006 för vidare behandling i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige under våren 2006.

Fortsatt detaljplanering kommer att ske parallellt med översiktsplaneprocessen.

INLEDNING

Historik

Händelö har sedan generalplanen 1960 varit ett område tänkt för hamn- och industriverksamhet. Sedan ca 15 år har kommunen haft visionen om ett transportcentrum med fokus på Händelö. År 1999 bildade kommunen Norrköpings transportcentrum som varit en viktig aktör för att utveckla denna idé. Utvecklingsarbetet och marknadsföringen har slagit väl ut och under de senaste åren har två större etableringar av verksamheter skett, nämligen Agroetanol och logistikföretaget DFDS. Under de senaste 10 åren har också hamnverksamheten ökat och Pampushamnen har byggts ut i flera etapper. Intresset för Händelö som ett transportlogistiskt centrum fortsätter att öka och i dagsläget pågår flera etableringar av just logistikföretag. Som en effekt av den stora markefterfrågan på Händelö drivs nu detaljplanering parallellt med översiktsplanarbetet. Stora delar av Händelö är redan exploaterade och omfattas av detaljplaner som ger utrymme för ytterligare exploatering.

Översiktsplanens syfte

Plan- och bygglagen ger bland annat följande ramverk:

Enligt 4:e kapitlet 1§ Plan- och bygglagen ska av översiktsplanen framgå:

1. Grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden.
2. Kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.
3. Hur kommunen avser att tillgodose riksintressen och iaktta gällande miljö kvalitetsnormer.

Enligt samma lagrum skall planläggning också: ”... med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Även en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övergripande samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten och med energi och råvaror skall främjas”.

Nedan sammanfattas de viktigaste syftena med översiktsplanen för Händelö:

- Planen ska uttrycka kommunens vilja med fortsatt utveckling av Händelö som ett transportcentrum.
- Planen ska klargöra och göra politiska avvägningar mellan de olika intressen som ska samsas i området.
- Planen ska vara ett kunskapsunderlag och en vägledning vid framtida etableringar av verksamheter, planering av väg- och järnvägsprojekt och hamnens utbyggnad och dessas förhållande till befintliga verksamheter och olika allmänna intressen som t ex skydd av de riksintresseklassade Natura 2000-områdena och kulturmiljöobjekt.
- Planen ska visa på möjligheter men också på de begränsningar som kan finnas i form av t ex miljö- och riskfaktorer. Både gentemot ön med dess verksamheter och boende men också omlandet, framförallt Norrköpings tätort.

Inriktningsmål för Händelö

- Norrköpings kommun ska vara vacker, praktisk och hållbar (ur Översiktsplan 2002 utvecklingsplan för staden).
- Händelö ska vara ett praktiskt verksamhetsområde som kan erbjuda faciliteter både för transportintensiv verksamhet och produktionsföretag.
- Händelö ska vara en del av Norrköpings transportcentrum som är en intermodal nod i den Nordiska triangeln (se nedan).
- Störningssituationen från Händelö gentemot omgivande bostadsområden ska inte försämrats.
- Natura 2000-områden och övriga naturområden med nationellt värde på Händelö bör bevaras och skyddas som naturreservat.

Avgränsning i tid och rum

Översiktsplanen innehåller strukturer som läggs fast för en lång tid t ex huvudvägar och järnvägsanslutningar, värmekraftverk och hamnanläggningar, Natura 2000-områden med tillhörande grönstruktur samt kulturmiljöer. Men också aspekter som kan vara mera kortsiktiga som t ex verksamhetsområdenas innehåll. Detta gör att översiktsplanen måste kunna möta behov från både det korta och långa tidsperspektivet där det korta kan vara 10-20 år och det långa 20-40 år.

Översiktsplanen omfattar hela Händelös landområde (ca 585 ha) med vissa vattenområden samt befintliga och planerade väg- och järnvägsanslutningar. I de väg- och järnvägskorridorer som redovisas över vattenområden och fastlandet har, för dessa delar, endast korridorens läge beskrivits. Olika konsekvenser av respektive väg- och järnvägsprojekt har inte beskrivits. Detta gäller väganslutningen av Norrleden till Herstadbergs trafikplats respektive järnvägsanslutningen norrut över Kardonbron till Bravikenspåret på Malmölandet. Detta gäller även för järnvägsanslutningen mot sydost som korsar Lindökanalen.

III. Händelö och omvärlden

NORRKÖPING SOM INTERNATIONELL OM- LASTNINGSPUNKT

Norrköpingspaketet

Norrköpingspaketet står för samlade infrastrukturinvesteringar som kan utveckla Norrköping som transportcentrum och intermodal nod. De fyra trafikverken, Banverket, Sjöfartsverket, Vägverket och Luftfartsverket, har pekat ut Norrköping, samt Stockholm, Göteborg och Malmö, som intermodala noder i den Nordiska triangeln. Nordiska triangeln är ett av EU prioriterat TEN-T projekt och syftar till att förbättra transporter via järnväg, väg, flyg och till sjöss. Utvecklingen av den intermodala noden Norrköping har således ett starkt stöd i europeiskt och nationellt planeringstänkande.

För att vidareutveckla Norrköping som en intermodal nod planeras ett flertal infrastrukturprojekt inom kommunen. De olika projekten medverkar tillsammans till att skapa ett fungerande trafiksystem där framkomlighet och transporteffektivitet främjas. Detta är väsentligt för en vidareutveckling av Norrköping som ett hållbart nationellt transportcentrum.



Figur 1. Den Nordiska triangeln med transportkorridorerna.

Syftet med Norrköpingspaketet är att tydliggöra och samordna kopplingarna mellan de internationella, nationella, regionala och kommunala anspråken. Norrköpingspaketet är ett underlag för ett långsiktigt samarbete mellan kommunala, regionala och nationella aktörer. I Norrköpingspaketet ingår planerade infrastruktur-

projekt, som tillsammans med befintlig infrastruktur, medverkar till att utveckla ett nationellt godstransportcentrum och en intermodal nod i Norrköping.

Projekten är uppdelade i tre grupper där den viktigaste utgörs av centrala projekt som direkt påverkar Norrköping som ett transportcentrum. De två övriga grupperna består av projekt som stödjer utvecklingen av transportcentrumet.

Centrala delprojekt inom Norrköpingspaketet

- Väganslutning till Norrköpings hamn – Norrleden.
- Spåranslutning till Norrköpings hamn, triangelspår i Åby, kardonbana, kombi-terminal på Händelö och ny rangerbangård/godsbangård.
- Upprustning av Rv 51 - Förbifart Svärtinge.
- Breddad inseglingsränna - Norrköpings hamn.

Norrköpings hamn en viktig del av Norrköpingspaketet

Allmänt om hamnen

Norrköpings hamn är en av landets största och modernaste fullservicehamnar, där det hanterade godsvärdet utgör en betydande del av det samlade varuvärdet av import och export över Sveriges hamnar.

Hamnen har ett av landets till ytan största hamnområden och hanterar idag de flesta typer av gods, främst hanteras skogs-, stål-, spannmåls- och petroleumprodukter samt containergods och konsumtionsvaror. Vidare finns här landets största tyngdlyftskran, med en lyftkapacitet på 320 ton. Denna nyttjas frekvent för lastning av högteknologiskt gods, såsom turbiner, transformatorer och annat tunggods från svenska industrier. Godsmängden uppgår årligen till drygt 4 miljoner ton.

Hamnen omfattar 5 500 meter kajer och har en väl utbyggd lagringskapacitet på nästan 400 000 m². Hamnområdet består av flera hamndelar men nedan beskrivs endast Pampushamnen med Norrköpings oljehamn, belägen på Händelö.

Vid sidan av Göteborgs hamn är Norrköpings hamn sannolikt den mest frekventerade hamnen i landet avseende direktanlöpande transocean linjetrafik. Ett flertal internationella rederier bedriver direktanlöpande transocean trafik med Norrköping som bashamn i Östersjön. Från Norrköping trafikeras ca 90 destinationer av transocean direktlinjer, varav ca 50 utifrån regelbundna tidtabeller.

Hamnens marknadsområde är hela Sverige, delar av Östersjöländerna samt Norge och Finland. Export och import sker till och ifrån i stort sett hela världen.

Av den totala godsmängden består trafiken i huvudsak av skogs-, petroleum-, stål- och jordbruksprodukter samt projektlaster, styckegods och annat högvärdigt gods.

Norrköpings betydelse för Ro-Ro-(lastfärja) och containertrafiken har ökat väsentligt. 2002 integrerades en kombi-terminal i hamnområdet vid Öhmansterminalen, Norrköpings containerhamn. Denna form av integrerad kombi-terminal var den första i sitt slag i landet, vilket gjort Norrköpings hamn till en viktig omlastnings-terminal för containertransporter mellan sjöfart, väg och järnväg.



Figur 2. Pampushamnen.

Inom en fyraårsperiod väntas containervolymen uppgå till 100 000 TEU (TEU = containerenhet som rymmer ca 36 m³). I samband med detta planeras också att flytta containerverksamheten till Pampushamnen på Händelö. För detta ändamål påbörjas under 2005 byggandet av en ny anläggning för kombitrafik.

Pampushamnen

Norrköpings djuphamn, belägen på Händelö är en modern kombihamn med väl tilltagna magasinutrymmen, stora upplagsytor, RoRo-lägen och resurser för hantering av trävaror, bulkvaror, containers m m. Hamnen har ett djup om 12,4 meter vid kaj. Här erbjuds den transoceana linjetrafiken rationella omlastningsmöjligheter till och från sjöbaserad feedertrafik och trafik över land med bil och järnväg. Pampushamnen serverar ett flertal rederier, som går i linjetrafik mellan Norrköpings hamn och olika destinationer i världen.

Vid Pampushamnen finns också Norrköpings oljehamn, en av landets ledande hamnar när det gäller hantering av petroleumprodukter.

Vid Pampushamnen finns även en av landets få gränskontrollstationer för import av animaliska produkter från tredje land, vilken väntas medföra ett ökat godsinföde för vidare distribution till östra Mellansverige.

I Pampusterminalen sker under 2006-2007 omfattande investeringar. I januari 2006 har arbetet påbörjats med en utbyggnad med 40 000 kvm hamnplaner samt en ny kombiterminal i Pampusterminalen, helt integrerad i hamnområdet. Denna är också föremål för Banverkets utpekande av strategiska rikskombiterminaler. Parallellt sker även en utbyggnad av kajen vid Pampushamnen med 150 meter. Kajutbyggnaden kommer också att innefatta ett nytt Ro-Ro-läge. Förutom nya kajer investeras i ny containergantrykran och tillhörande maskinell utrustning. Den nya terminalen tas i drift under 2007.

Bedömning av omvärldsfaktorer

Norrköpings Hamn och Stuveri AB har, med fakta från SIKÅ (Statens Institut för Kommunikationsanalys) och SAI (Sjöfartens Analysinstitut), gjort följande bedömningar av den framtida utvecklingen fram till 2010.

- Godsvolymen förväntas öka. Den största ökningen väntas i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö.
- Samtliga transportslag väntas öka sina volymer.
- Andelen högvärdigt gods ökar (mätt i kr/ton).
- Andelen gods med container som lastbärare väntas öka.
- Behovet av intermodala transportlösningar och effektiva kombiterminaler väntas öka.
- Handeln med länder i vårt närområde (främst Baltikum och Polen) väntas växa. I det stora hela väntas dock inte handelsmönstren påverkas så mycket fram till 2010.
- De tunga godsstråken förväntas få en ytterligare förstärkning. De största ökningarna väntas på den Nordiska triangeln mellan storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö.
- Framkomlighetsproblemen i storstäderna kommer att tillta.
- Den framtida fartygsflottan väntas bestå av allt större fartyg.
- Antalet hamnar i landet väntas minska.

Framtidsbedömning för hamnens verksamhet - Norrköping allt viktigare transportcentrum

- Antalet logistiketableringar i Norrköpingsregionen väntas öka, med koncentration kring Händelö.
- Norrköping blir ett allt viktigare transportalternativ för Stockholms- och Mälardalsområdet.

Intermodaliteten i centrum

- Norrköping får en allt större betydelse som intermodal knutpunkt inom den Nordiska triangeln. Detta kommer att medföra att alltmer gods attraheras till Norrköping.
- Containervolymen väntas öka, främst på den integrerade kombiterminalen vid Öhmansterminalen och som på sikt flyttas till Pampushamnen. Expansionen kommer också att innebära en ökad verksamhet vid Pampushamnen.
- Behovet av en vidareutvecklad infrastruktur för väg- och järnvägsanslutningarna till och från de olika hamnområdena (Öhmansterminalen och Pampushamnen) är av stor betydelse. Alltmer gods kommer att transporteras till och från hamnen via järnväg. Därav är det av yttersta betydelse att utveckla järnvägsanslutningen till Händelö via Kardonbron, samt möjligheten till en omedelbar access till stambanan via ett triangelspår vid Åby.

Pampushamnen expanderar

- Fortsatt expansion av Pampushamnen på Händelö.
- Fördjupning och breddökning av inseglingen från Djurön till Pampushamnen samt av hamnbassängen. Norrköpings Hamn och Stuveri AB driver också tillsammans med Sjöfartsverket ett projekt för en breddning och fördjupning av

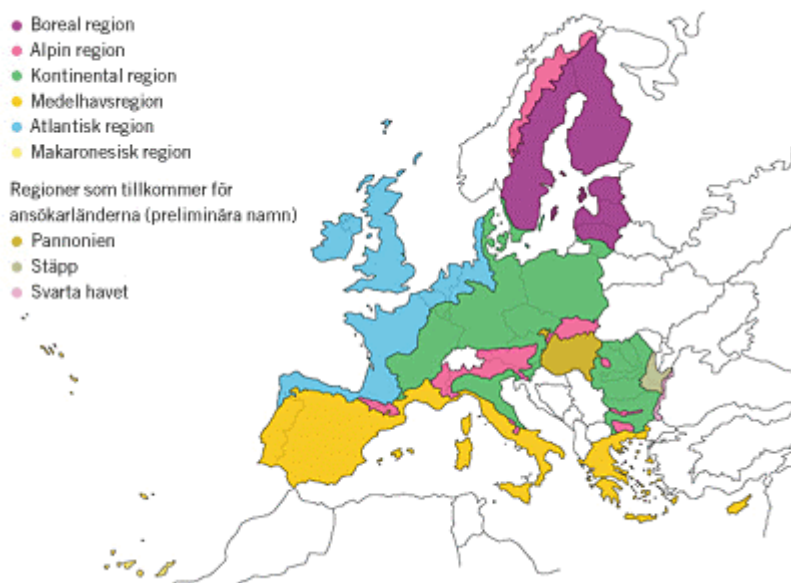
inseglingen till Norrköpings hamn. Projektet syftar till att öka säkerheten, flexibiliteten och tillgängligheten för den växande transoceaniska trafiken.

- Ökad frekvens i den direktanlöpan transoceaniska linjetrafiken till djuphamnen vid Pampus.
- Behov av en väl fungerande järnvägsförbindelse på Händelö. Satsningar görs på att utveckla blocktågsverksamheten till och från hamnen. Utöver befintlig trafik mellan Göteborg-Norrköping sker även en fokusering på Stockholms- och Mälardalsområdet samt Norge.
- Driftsättning av en ny kombiterminal för container vid Pampushamnen.
- Bibehållen/ökad volym av tunggodstransporter via Norrköpings hamn med koppling till hamnens tyngdlyftkran.
- Ökad importvolym av animaliska produkter vid den nyupprättade gränskontrollstationen för livsmedel i Pampushamnen. Detta gods transporteras huvudsakligen med containers.

NATURA 2000-OMRÅDEN PÅ HÄNDELÖ EN DEL AV EUROPAS NÄTVERK FÖR VÄRDEFULL NATUR

Vad är Natura 2000?

Natura 2000 skapades inom EU för att hejda utrotningen av djur och växter och för att förhindra att deras livsmiljöer förstörs. På senare år har t ex över sextio växter som är unika för Europa försvunnit. I medlemsländerna har mellan 60-90 % av hedar, stäpper och myrar gått förlorade.



Figur 3. EU:s Natura 2000-områden – naturgeografiska regioner.

Den vanligaste anledningen till utarmning är att arternas livsmiljö försvinner. Groddjur och fåglar behöver våtmarker och småvatten. Insekter, mossor och hackspettar behöver naturskogarnas döda och döende ved. De blommande örterna behöver skötta ängar. Dessutom behöver vi människor mångfaldens ekosystemtjänster och inte minst, naturen att njuta av.

Vad som gäller för varje enskilt område ska beskrivas i en särskild bevarandeplan. Den ska tas fram av länsstyrelsen i en process med områdets intressenter. Ekbackarna på Händelö omfattas av en sådan bevarandeplan daterad 2004-04-19.

Natura 2000 - Ekområden i Östergötland och på Händelö

I Östergötland finns några av Sveriges värdefullaste ekdominerade odlingslandskap. Det främsta området sträcker sig söder om Linköping längs Stångåns dalgång men mycket värdefulla områden med höga kvalitéer finns även i Norrköpings kommun. Områden med gamla lövträd är en bristvara ur naturvårdsynpunkt i hela Europa. Sverige har, jämfört med många andra europeiska länder, fortfarande stora arealer med gamla träd. Ekmiljöerna i Östergötland med drygt 16 000 grova ekar med hål eller enbart hålekar hör till ett av de få större ekområdena i Nordeuropa och är av internationell klass. Här finns bland annat en av Europas största populationer av läderbagge och ytterligare ca 200 arter rödlistade organismer framförallt knutna till äldre ekar.



Figur 4. En av de värdefulla ekbackarna väster om etanolfabriken.

Händelö hyser idag en population med läderbagge och ytterligare hela 25 andra nationellt rödlistade arter. Detta gör Händelö till ett av de mest exklusiva områdena i Östergötland vad gäller insektsfaunan. Av totalt 60 studerade områden i Östergötlands finaste ekmiljöer placerar sig Händelö på fjärde plats när det gäller artrikedom. Flera områden på Händelö har också klassats som så värdefulla att de ingår i det europeiska nätverket för skyddad natur, Natura 2000 vilket innebär att områdena skall ha en så kallad ”gynnsam bevarandestatus”. En gynnsam bevarandestatus betyder bland annat att arterna i områdena skall kunna överleva långsiktigt.

Den funna läderbaggen är fridlyst och listad som prioriterad art i EU:s habitatdirektivs bilaga 2 (direktiv 92/43/EEG). Orsaken till att läderbaggen blivit en prioriterad art är att den är knuten till gammal lövskog med stort inslag av innanmurkna ekar, en miljö som hyser ett stort antal andra hotade organismer. Gammal lövskog av det slaget har minskat i hela Europa och idag återstår endast en spillra av det som en gång fanns. Mest akut är bristen på riktigt gamla träd. Vid en inventering i Belgien hittades t ex inte en enda ek som var tillräckligt gammal för att dö av ålder! Sådana resultat ger perspektiv på Östergötlands och Händelös rika förekomster av grova träd.

BEFINTLIG BEBYGGELSESTRUKTUR

Bebyggelsen präglas av stora tunga industribyggnader och stora hårdgjorda ytor men ännu med bitvis ganska vidsträckta naturområden och åkrar som mellanliggande grönstruktur.

I dagsläget har bebyggelsen en klar tyngdpunkt åt öns östra halva med hamnanläggningar, värmekraftverk, logistikföretag och processindustri. Den förskjutningen kommer att bestå även med aktuell plan beroende på flera faktorer, t ex större tillgänglig areal, hamnens och Händelöverkets läge. Väster om Bravikenvägen finns idag av verksamheter endast en processindustri, en mindre hamnanläggning och ett industrihotell. En ytterligare etablering av en processindustri pågår.

På Händelös nordvästra spets som kallas för Grymön finns det ett ganska stort fritidshusområde med ca 100 små enklare hus.

Händelös bebyggelse kontrasterar mot sin omgivning: i norr finns landsbygd dominerad av odlingslandskap; i sydost på andra sidan Lindökanalen finns Lindö med tät villabebyggelse; i sydväst ligger Slottshagen dominerad av småindustri och i väster finns Ingelstad och Herstaberg med verksamheter respektive bostäder.

Mellan Grymön och övriga Händelö ligger en stor mudderdeponi, Hällaupplaget, som fortfarande används för rensuddermassor. Upplaget utgörs av ett ca 500 x 2000 meter stort vasshav som präglar landskapet i området och samtidigt fungerar som en buffert mellan fritidshusområdet Grymön och Händelös verksamhetsområde.

Bebyggelsestrukturen är ett resultat av en växelverkan mellan översiktliga planer för staden (1960, 1970, 1980, 1990), tidiga etableringar, t ex Oljehamnen 1961, DOW Sverige AB 1974, Pampushamnen 1981 och Händelöverket 1982 och den infrastruktur som byggts upp kring dessa etableringar.

Vägen till Braviken (1974) och senare vägen till E4:an (1986) har också i viss mån bidragit till dagens struktur. Den planerade Norrleden kommer att påverka den framtida bebyggelsestrukturen både direkt och indirekt via de sekundärvägar som kommer att behövas.

NUVARANDE GRÖNSTRUKTUR

Grönstrukturen på Händelö formas av skogsbeklädda bergryggar och bergknallar med anslutande morän och mellanliggande åkerlandskap på djupa leror. Mellan Händelö och Grymön breder ett vidsträckt vasshav ut sig på den fortfarande aktiva muddertippen. Delar av grönstrukturen är fastlagd i gällande detaljplaner där syftet har varit både estetik, friskvård och naturvård men också som skydd mot lukt- och stoftspridning.

Genom att Händelö, trots den begränsade ytan, hyser många olika naturtyper så finns många områden med höga naturvärden. Detta gäller i synnerhet de berg- och moränbundna mycket värdefulla ekbackarna som är Natura 2000-områden.

Även i industriområden har grönstrukturen sociala, ekologiska och stadsbyggnadsmässiga funktioner. Dels ger den möjlighet till avkoppling och rekreation under raster, den kan bidra med en vacker utsikt från arbetsfönstret eller vara en viktig entré till arbetsplatsen.

BEFINTLIG TRAFIKSTRUKTUR

Industrispårssystemet i Norrköping

I Norrköping finns ett väl utbyggt industrispårssystem. Industrispårssystemet i Norrköping ansluter till Banverkets spår på sex platser. Det ansluter också till 19 olika fastigheter, utöver Norrköpings hamns och Stuveri AB:s fastigheter. Industrispårssystemet används aktivt av ca tio företag. I genomsnitt transporteras det 753 vagnar per månad till företagen via industrispårssystemet. Green Cargo och Norrköpings Hamn och Stuveri har verksamheter på flera platser där industrispåret används. De spårområden som används i störst utsträckning är Händelöspåret och Södra Hamnspåret.

De tåg som anländer till Norrköping på stambanan växlas på godsbangården och delas upp beroende på vilket spårområde de ska till. De vagnar som ska till Händelö transporteras över Händelöbron. Bron utgör en svag länk i industrispårssystemet, om den behöver repareras och därmed vara avstängd under en längre tid så finns ingen alternativ järnvägsanslutning till Händelö.

Vägnät

Allmänt om vägnätet

Trafiken förbi Norrköping väster om staden använder förbifarten på E4. Mellan E4 och E22 hänvisas trafiken till Söderleden, som då får använda samma väg som den lokala genomfartstrafiken.

För den lokala genomfartstrafiken, som har mål utanför Promenaderna, är alternativt att antingen köra genom centrum, via delar av Promenadringen eller att utnyttja trafiklederna en bit utanför centrum t ex Söderleden och Riksvägen. Väster och söder om centrum finns alternativ men öster om centrum saknas alternativ. Såväl trafik till innerstaden som lokal och övergripande genomfartstrafik får använda Östra Promenaden och Hamnbron. Men tung trafik använder Sjö tullsgatan.

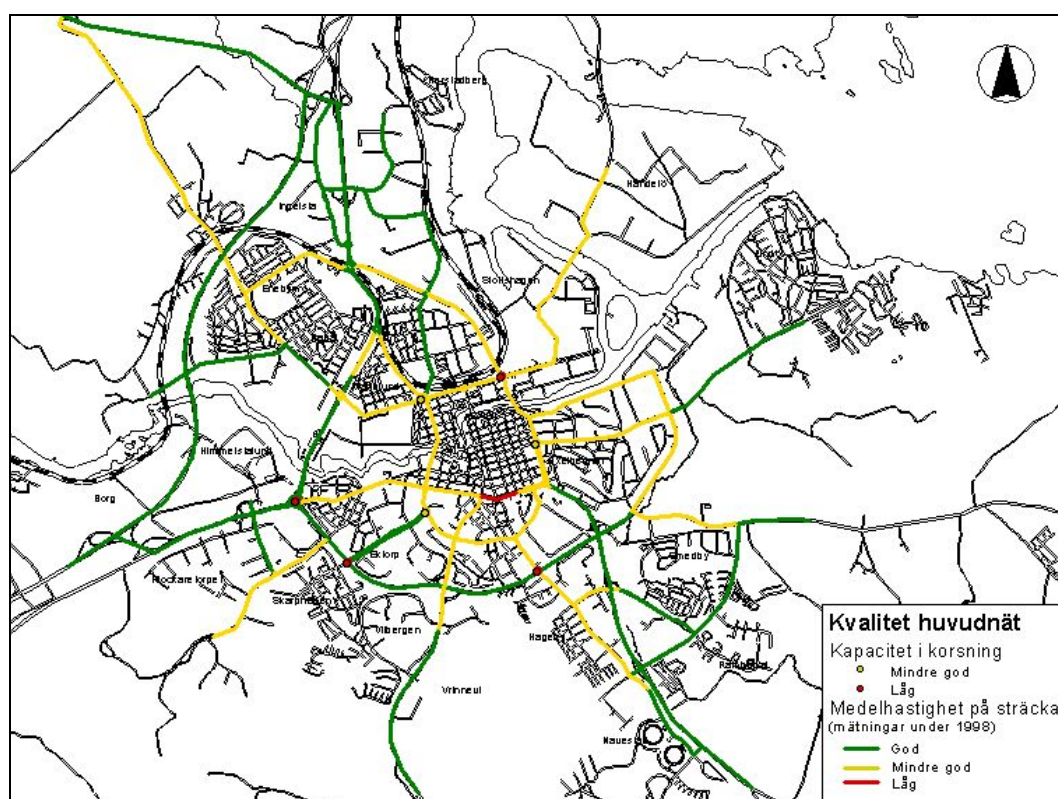
Nuvarande godscentra

Terminaler, lagercentraler och godsproducerande företag är i huvudsak koncentrerade till fem geografiska områden: Ingelsta, Slottshagen, Saltängen, Händelö och

Sylten. Gods och råvaror inkommer i huvudsak utifrån och distribueras sedan till godsmottagare såväl inom som utanför kommunen. När det gäller dagligvaru- och fackhandel så finns det i huvudsak tre koncentrationer: Ingelstaområdet, centrala staden och Hageby centrum.

Trafikflöden med förhinder

Koncentrationen av godscentra innebär även att godsflödena koncentreras till de östra delarna av stadsområdet. Östra delen av Norra Promenaden, Kommendantvägen, Sjötullsgatan, Ståthögavägen, Malmgatan och Blygatan fungerar som viktiga tillfarter till de olika godstransportområdena. Andelen tung trafik är därför högre än normalt utmed dessa avsnitt. På Hamnbron uppgår andelen tung trafik till drygt 17 %, på Norra Promenaden öster om Packhusrondellen till 15 %. Längs Söderleden varierar andelen mellan 7-10 %, vilket är mer normalt för stadsförhållanden.



Figur 5. Kvalitet med avseende på framkomlighet för biltrafiknätet i Norrköping.

Flera av de transportvägar som den tunga trafiken måste använda tillhör de mer trafikerade avsnitten inom stadsområdet. Packhusgatan och norra infarten förbi Ingelsta har de högsta trafikmängderna inom staden, mer än 30 000 bilar per dygn. Stora trafikmängder i förening med höga andelar tung trafik skapar svårigheter för både personbilar och lastbilar.

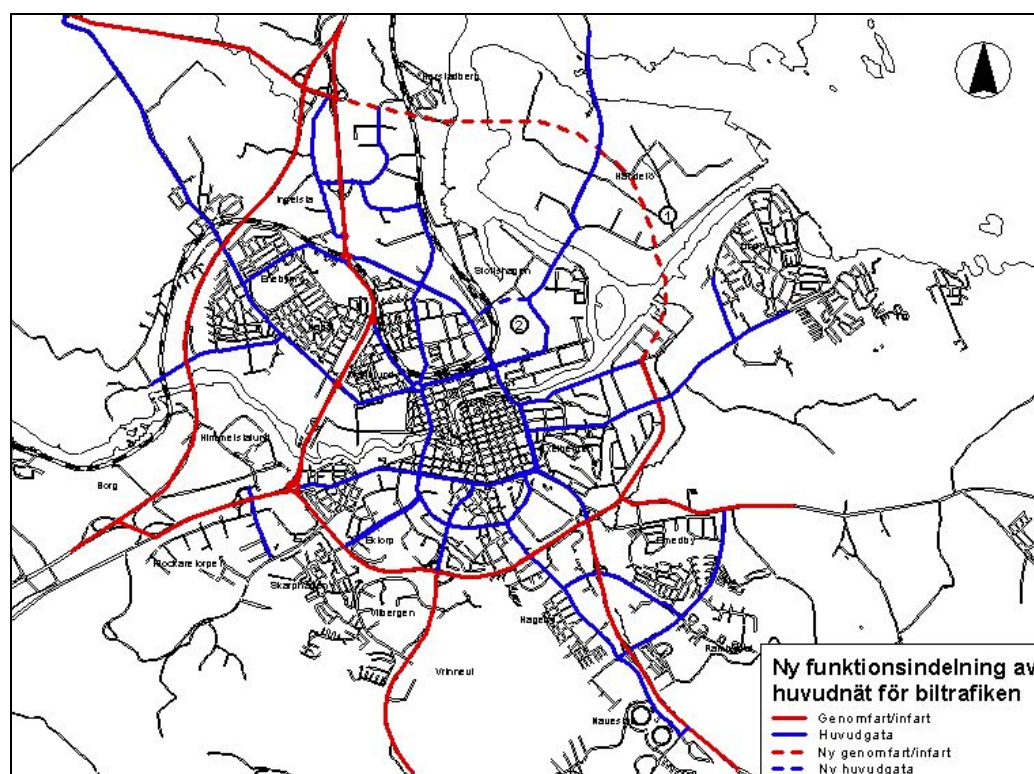
Kommunikationsprogrammet 2002 – Principer för vägnätets planerade uppbyggnad

Huvudvägnätet består av två nivåer. Den högsta, "bästa" nivån är tänkt för trafik mellan stadsdelar, utifrånkommande trafik och tung trafik. Ambitionen i kommunikationsprogrammet är att bygga upp ett yttre system av ringvägar, som kan ta hand om denna trafik. Avsikten är att kunna avlasta de centrala delarna av ga-

tunätet och att erbjuda tillgänglighet bland annat till befintliga och nya verksamhetsområden, inte minst till logistikområdena på Händelö och Ingelsta.

I öster föreslås en komplettering som diskuterats i tidigare planering. Norrleden är välkänd. Den ska kunna fungera som en framtida E22, ta hand om en stor del av det nord-sydliga trafikutbyte som nu går via Östra Promenaden och inte minst viktigt kunna fungera som tillfartsvägar för utifrån kommande tung trafik till transportcentrum på Händelö.

Mellan Ståthögaleden och Kommendantvägen föreslås en ny förbindelse som har två huvuduppgifter. Den ska förbättra kontakterna mellan Ingelsta och Händelö, vilket är viktigt med hänsyn till lokaliseringen av transportintensiva verksamheter. Den ska också erbjuda en alternativ tillfartsväg till Slottshagen och östra Saltängen. Båda uppgifterna innebär att trafikbelastningen minskar i den hårt ansträngda Packhusrondellen.



Figur 6. Funktionsindelning av huvudnät för biltrafiken i Norrköping.

Vägtrafikräkningar

- Den totala ökningen av trafiken sedan 1998 är 3,2 %. Detta ger en genomsnittlig årlig ökning på 0,8 %.
- I Norra promenaden har trafiken minskat med mellan 14 % och 22 %.
- Trafiken över Händelöbron och längs Oceangatan har ökat kraftigt sedan 1999, 40 % respektive 119 %. 2002 utgör dock ett år som präglas av stora byggnads- och anläggningsarbeten vid Händelöverket vilket bör kunna förklara en stor del av denna ökning.
- En kraftig expansion av verksamheter på Händelö kommer att, utöver själva verksamheternas trafik också på grund av byggtrafik, ge särskilt höga trafikmängder under hela etableringsskedet som kan sträcka sig under ett antal år framåt.

| Vägavsnitt | Trafikmängd (fordon/vardagsmedeldygn) |
|----------------------------------|--|
| Händelöbron | 7800 |
| Bravikenvägen norr om Oceangatan | 5200 |
| Oceangatan | 2400 |

Tabell 1. Trafikflöden längs utvalda vägsträckningar, Trafikräkning 2002.

Utveckling av Norrköpings transportcentrum och vägtrafikens utveckling i staden - prognoser

Stadsbyggnadskontorets planenhet och tekniska kontoret har gjort en uppskattning av i vilken omfattning man kan anta att trafiken ökar till följd av en satsning på logistik- respektive produktionsföretag på Händelö och vid Herstadberg. Uppskattningen baseras på de förhållanden mellan transporter, ytor och antal anställda som återfinns vid befintliga verksamheter på Händelö. Uppskattningen resulterade i de antaganden som redovisas i tabellen nedan.

| | Logistik | Produktion |
|------------------------------------|-----------------|-------------------|
| Anställda per hektar tomtyta | 18-24 | 7 |
| Fordon per dygn och hektar tomtyta | 18-24 | 5 |

Tabell 2. Antaganden för trafikstring och anställda vid olika typer av verksamheter.

Uppgifter om förhållanden vid befintliga verksamheter på Händelö har planenheten inhämtat via kontakt med de större verksamhetsutövarna. Uppgifterna redovisas i tabellen nedan.

| Företag | Anställda | Tunga fordon (fordon/dygn) |
|-------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| Colmec | 42 | 4 |
| Norcoat | 12 | 4 |
| Pricken industri hotell | 25 | 10 |
| Artinova | 30 | 16 |
| Dow | 65 | 50 |
| AgroEtanol | 33 | 50 |
| Pampusterterminalen | 25 | 100 |
| Green cargo | 30-150 (Dagtid ca 80) | 100 |
| DFDS | 125-150 (Dagtid ca 30) | 150 |
| Sydskraft ÖstVärme AB | 100 | 200 |
| Pampushamnen (olja) | 25 | 200 |

Tabell 3. Sammanställning av företagens egna uppskattningar för sin trafik till och från verksamheter på Händelö (Bygger på rundringning utförd av planenheten 2002).

Beräkning av trafikscenarier för år 2012 och 2022

Syftet har varit att beräkna framtida trafikmängder på vägnätet i Norrköping som beror på utökning av verksamheter i Herstadberg och på Händelö. Studien har två tidshorisonter vilka är 2012 och 2022. Utgångspunkten är befintliga siffror över trafikflöden för år 2001. Trafikmängdsberäkningarna har gjorts av Tyréns med hjälp av en datorbaserad beräkningsmodell.

För att bedöma trafikökningen orsakad av en vidare exploatering på Händelö och i Herstadberg har exploateringsområdenas storlek samt indata i tabellen nedan nyttjats:

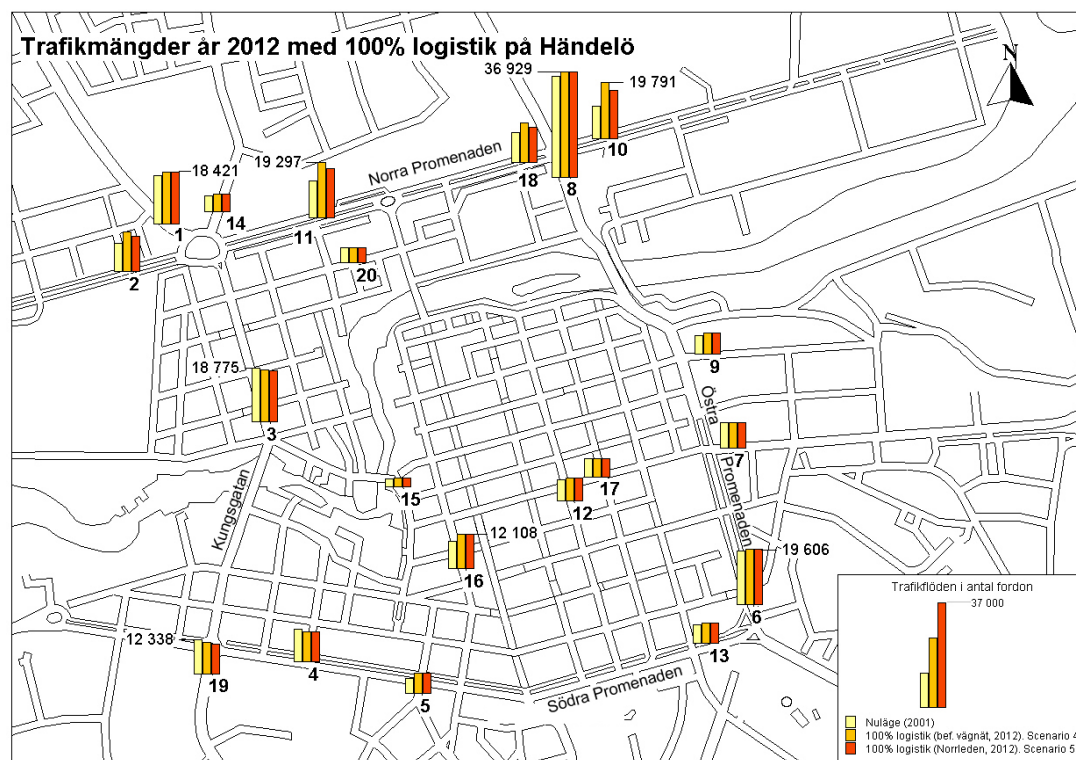
| | Logistik | Produktion |
|------------------------------|-----------------|-------------------|
| Lastbilar per hektar tomtyta | 24 | 5 |
| Anställda per hektar tomtyta | 15 | 7 |
| Personbilsresor per anställd | 4,5 | 4,5 |

Tabell 4. Antaganden avseende trafikstring från verksamheter som använts i Tyréns beräkningar 2003.

I simuleringarna har man antagit att den generella trafikökningen i Norrköping blir 1,5 % per år. Beräkningarna har omfattat 19 utvecklingsscenarier som varierar med avseende på exploateringsgrad, vägnät, årtal med mer. Resultatet av scenario 4, 5, 12 och 16 jämfört med basåret 2001 redovisas i figur 10-13.

| Scenario | Område | År | Verksamhet | Vägnät |
|-----------------|---------------------|-----------|--------------------------------|---------------|
| 4 | Händelö | 2012 | 100 % logistik | Befintligt |
| 5 | Händelö | 2012 | 100 % logistik | Norrleden |
| 12 | Herstadberg/Händelö | 2022 | 100 % logistik | Norrleden |
| 16 | Herstadberg/Händelö | 2022 | Ingen ytterligare exploatering | Norrleden |

Tabell 5. Beskrivning av scenario 4, 5, 12 och 16



Figur 7. Jämförelse mellan modellens år 2001, scenario 4 och scenario 5 i några punkter spridda i innerstaden.

Jämförelser mellan utvalda scenarier

Med eller utan Norrled

I figur 7 och 8 jämförs modellens år 2001, scenario 4 och scenario 5 i 40 punkter spridda i innerstaden och ytterområdena.

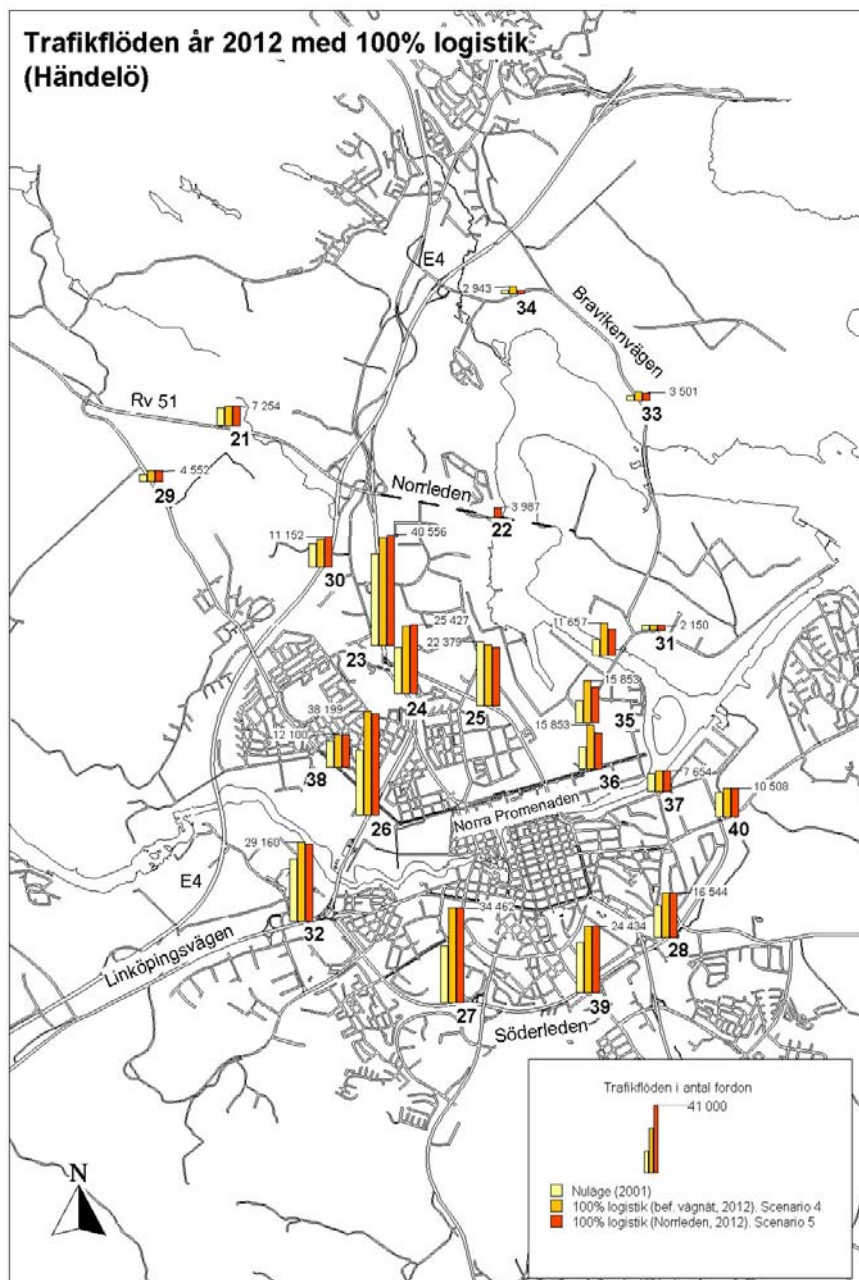
Resultatet visar att trafiken ökar kraftigt i tre av de undersökta punkterna, nämligen längs Norra Promenaden i båda scenarierna, dock något mindre i scenario 5 där Norrleden har byggts. Som mest uppgår ökningen till 68 %. Det visar att trycket på Norra Promenaden och Packhusrondellen kommer att öka på grund av den arbetspendling som det ökade antalet arbetsplatser på Händelö tillskapar. Vidare framgår det att Norrleden får en viss betydelse för trafikflödet på Norra Promenaden, kanske underskattad av modellen.

Modellens höga värden kommer troligen aldrig att kunna uppnås då det redan idag är kapacitetsproblem i både Packhusrondellen och Norrtullsrondellen. Dagens problem med köbildning kommer att öka ytterligare och en del av den förväntade trafikökningen kommer att hamna i andra delar av trafikapparaten.

I övrigt går det inte att påvisa någon säker förändring i de punkter som berör centrala Norrköping utan endast små ökningar respektive minskningar förekommer.

I stadens ytterområden visar modellen på att trafikflödet ökar kraftigast vid Riksvägen och Söderleden. Ökningen är här över 60 % i båda punkterna. En viss ökning kan också iakttas längs Stockholmsvägen och Linköpingsvägen. Norrleden förväntas inte få någon större inverkan på trafikflödet vilket tyder på att dessa ökningarna inte direkt kan knytas till exploateringen på Händelö. Ökningen beror troligen mer på en ombyggd fyrfältig Söderled (som är en förutsättning i model-

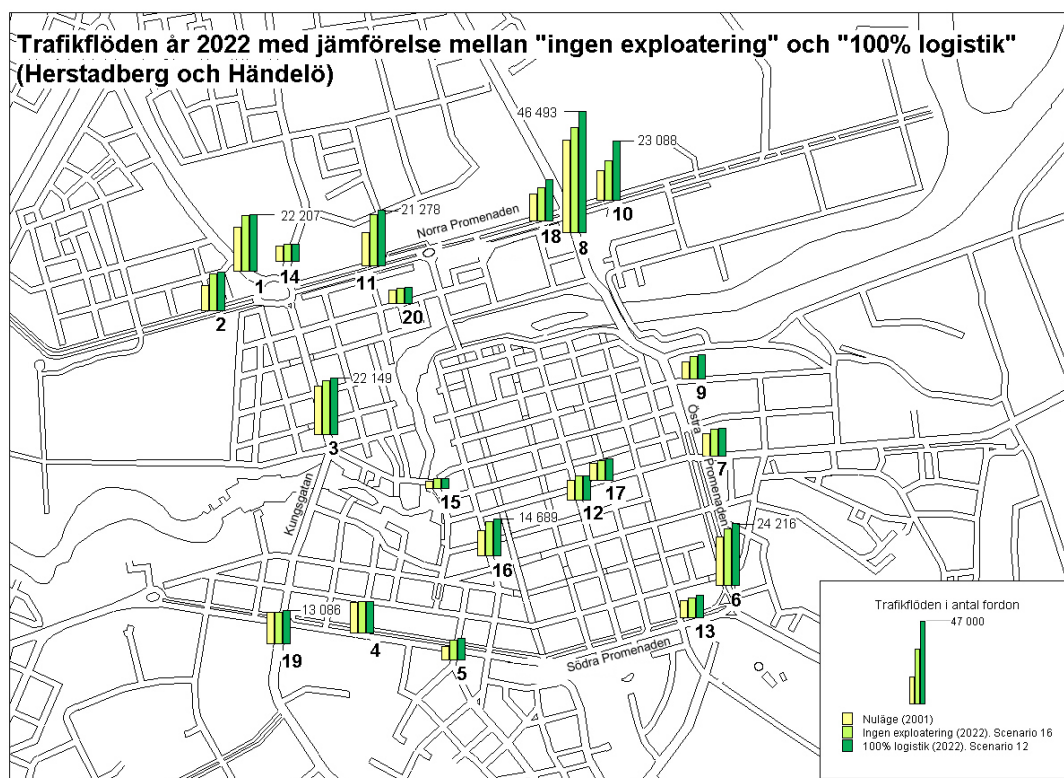
lens prognosår) som styr mer trafik till kringfartsledningarna. Kommendantvägen genom Slottshagen är ett undantag som förväntas få en minskning med närmare 20 %, beroende på att Norrleden har tagits i bruk i detta scenario.



Figur 8. Jämförelse mellan modellens år 2001, scenario 4 och scenario 5 i några punkter spridda i stadens ytterområden.

Med eller utan exploatering

I figur 9 och 10 jämförs modellens år 2001, scenario 12 och scenario 16 i 40 punkter spridda i innerstaden och ytterområdena. Vägnätet har utökats med Norrleden i båda scenarierna.



Figur 9. Jämförelse mellan modellens år 2001, scenario 12 och scenario 16 i några punkter spridda i innerstaden.

Ser man till de centrala delarna av staden visar jämförelsen att exploatering av Händelö och Herstadberg leder till ytterligare ökning av trafiken i de flesta av punkterna. Vid vissa punkter är skillnaderna mycket stora i relation till dagens nivåer. Vid 100 % exploatering kan man förvänta kraftiga ökning längs Packhusgatan och Norra promenaden, 31 respektive 61-96 %.

Vid några punkter är det även en stor skillnad mellan de två scenarierna, 100 % logistik eller ingen exploatering. Vid en punkt längs Norra promenaden kan exploateringen förväntas ge upphov till ökning som är 47 %. Längs Packhusgatan är skillnaden mellan scenarierna 15 %. Men i de flesta fall är skillnaden mellan de två alternativen betydligt mindre.

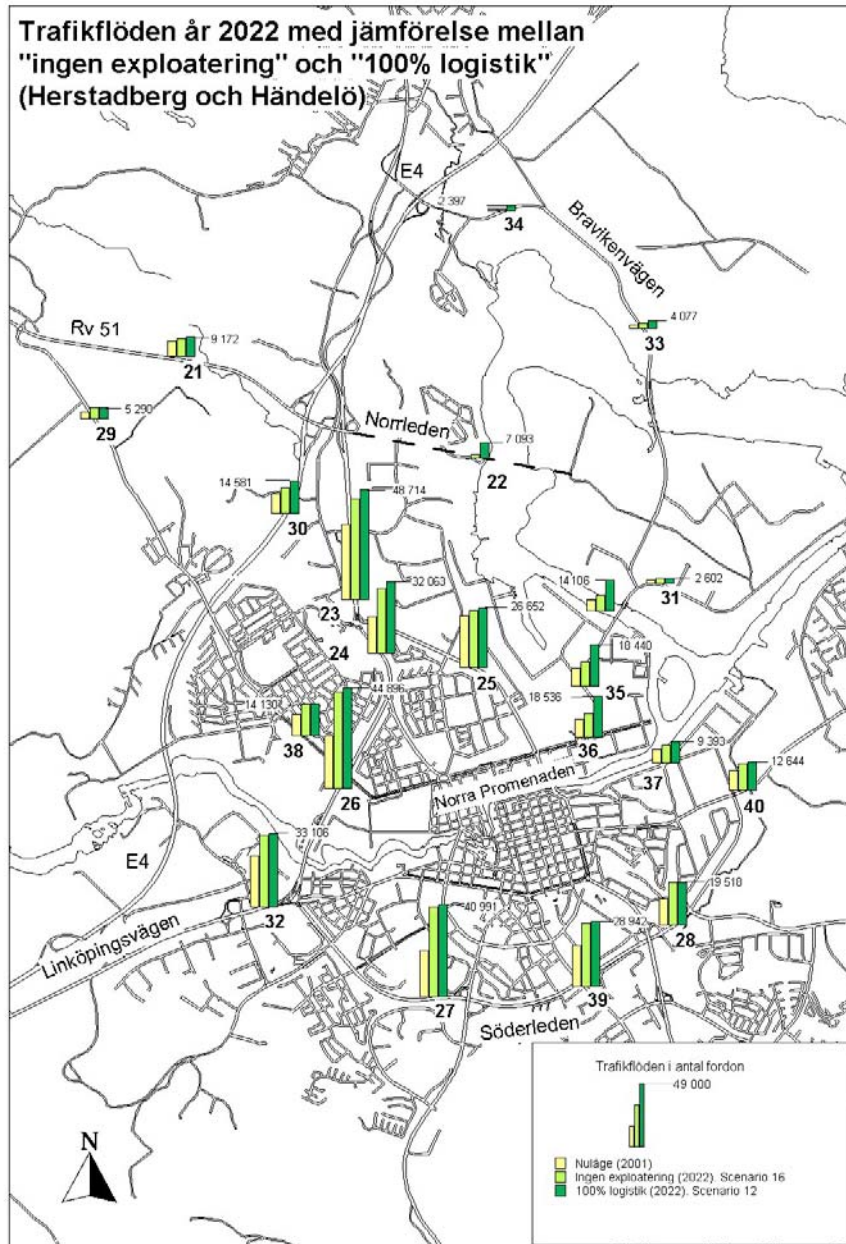
Går man utanför de centrala delarna ökar trafiken oavsett exploateringsgraden. Störst är ökningen längs Stockholmsvägen, Riksvägen och Söderleden där trafikmängden förväntas öka med 35, 81 respektive 93 %.

Man kan även slå fast att exploateringen kommer att ge upphov till ökad trafik och då främst på Kommendantvägen och Norrleden där flödena förväntas att öka med 67 %.

Sammanfattande iakttagelser

Sammanfattningsvis kan sägas att man i det kortare perspektivet, fram till 2012, kan räkna med kraftigt ökade trafikmängder längs Norra Promenaden, Riksvägen, Söderleden samt längs Stockholmsvägen oavsett om Norrleden byggs. I det längre perspektivet, fram till 2022, kan man räkna med en kraftig trafikökning oavsett om det sker någon exploatering av Händelö eller inte. Ökningen kommer dock att

vara betydligt större vid en exploatering och då främst längs Norra promenaden, Packhusgatan, Kommendantvägen och en eventuell Norrled.



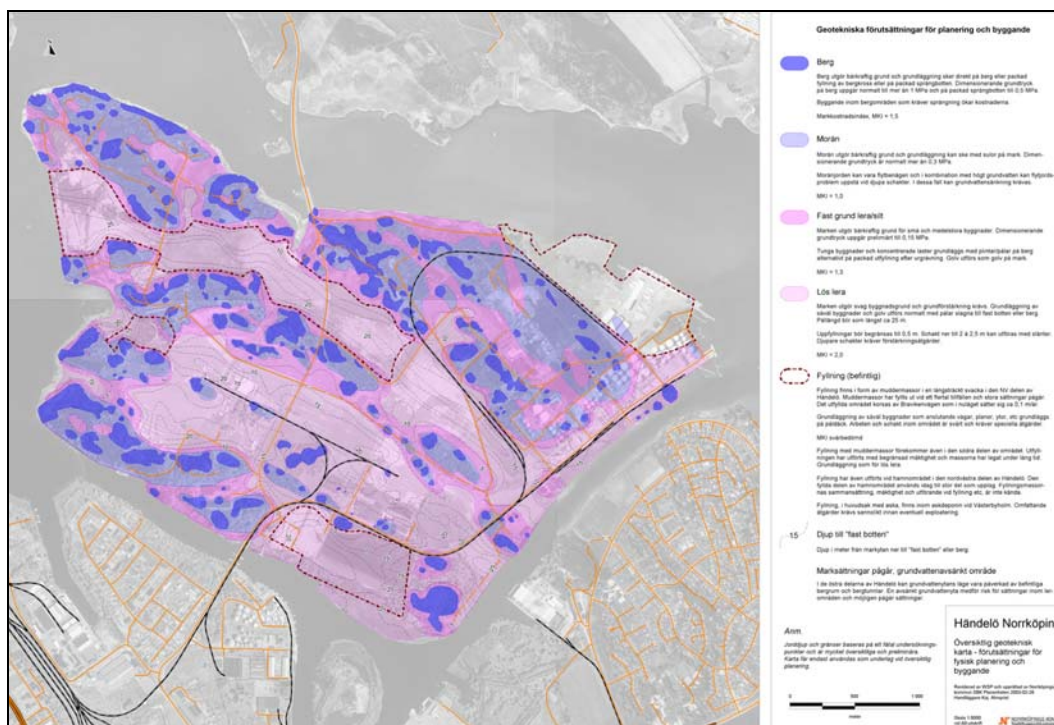
Figur 10. Jämförelse mellan modellens år 2001, scenario 12 och scenario 16 i några punkter spridda i stadens ytterområden.

VISSA ÖVRIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

Geoteknik

En översiktlig geoteknisk utredning har tagits fram. Resultatet presenteras i kartform men en sammanfattande text följer här.

De geotekniska förutsättningarna på Händelö varierar och utmärks av tre berg- och moränryggar som löper i sydost-nordvästlig riktning med anslutande leror och mellanliggande lerfyllda sänkor. Den övervägande delen av lerorna är av typen lös lera som kräver särskild uppmärksamhet vid projektering för byggnader och vägar.



Figur 11. Geoteknisk översikt.

På ön finns också flera områden som består av olika typer av fyllnadsmassor. Dels är det de aktiva deponierna och dels äldre fyllnader. I dessa områden krävs också särskild uppmärksamhet vid projektering för byggnader och vägar. Risken för förorenad mark är uppenbar och markundersökningar krävs innan markarbeten.

Tekniska försörjningssystem

El

Händelö och Händelöverket försörjs med 130 kV-ledningar från fastlandet. Elkraften som produceras med Händelöverkets mottrycksturbin matas också ut på denna ledning. Utöver detta finns ett finmaskigare nät med lägre spänning för leverans till de olika verksamhetsområdena. Transformering sker i anslutning till Händelöverket.

Tele- och datakommunikation

I dagsläget är Händelö uppkopplat mot telenätet via kopparledning. E.ON har en optofiberledning till Händelöverket med begränsad kapacitet. Men med ökande

efterfrågan kan både E.ON och andra operatörer lägga ner mer optofiber till ön och därmed ge förutsättningar för bredband med hög kapacitet.

Fjärrvärme och ånga

Händelöverket förser området med både fjärrvärme och processånga. Fortsatt utbyggnad av fjärrvärme kommer att ske i takt med att verksamhetsområdet byggs ut. Leveranser av processånga sker billigast så nära Händelöverket som möjligt. Detta kan vara skäl till att reservera näraliggande markområden för verksamheter med behov av ånga.

Vatten och avlopp

Händelö har både vatten- och avloppsförsörjning från två håll, dels via Lindö och dels via ledning vid Händelöbron. Rundmatning av vatten finns i Hanholmsvägen mellan Händelöverket och Oljehamnen. Rundmatningen av vatten är viktig för att ingen flaskhals ska uppstå som begränsar vattenkapaciteten. Det är särskilt viktigt med tanke på processvatten och vatten till brandposter. Rundmatningen är också nödvändig för att få säkrare vattenleveranser vid ledningsbrott.

Avloppsvatten går idag enbart via Lindö till reningsverket. Rundmatning av avloppsvatten är tekniskt omöjligt.

Dagvatten

För befintliga verksamhetsområden finns ett dagvattennät. I åkerlandskapet finns också täckdiken samt ett invallningsföretag med en pumpstation vid Hanholmsvägen och utlopp i via dike i Lindökanalen. Dessutom har deponiområdena (mudders- respektive askdeponi) egna diken och invallningar och kan betraktas som egna avrinningsområden som också omfattas av kontrollprogram enligt Miljöbalken.

Under planarbetets gång har planenheten låtit göra en översiktlig dagvattenutredning för Händelö. Den visar på en strategi för framtida exploateringsområden enligt följande:

! Krav på lokalt omhändertagande av dagvatten bör ställas på nya verksamhetsutövare. Befintliga stamkulvertar för jordbruksdränering och dagvatten ersätts av öppna diken, dammar, våtmarker och grönzoner. Dessa blågröna avrinningsstråk gör att flöden utjämnas och fastläggning av föroreningar sker. Dammar kommer också att kunna samla upp förorenat släckvatten vid händelse av brand i något verksamhetsområde.

Bergrum

Strax söder om Händelöverket finns ett antal bergrum som använts för oljelagring. Merparten av bergrummen disponeras idag av E.ON som använder dem till att deponera flygaska i. Resterande bergrum är inte i drift och innehåller endast mindre mängd oljerester.

I januari 2004 inträffade explosioner i ett av bergrummen där aska deponeras. Skadorna blev materiella och som konsekvens av dessa var man också tvungen att stänga Händelöverket en period. Senare utredningar har visat att vätgas bildas i askan och sedan antänts i blandning med syre och kontakt med gnista.

Problemen kommer att åtgärdas med kontinuerlig mätning av gashalt och ventilation.

Markägarförhållanden

Fastigheter med verksamhet är i privat ägo, ägs av Norrköpings kommunala fastighetsbolag eller upplåts med tomträtt av kommunen. Grymön arrenderas ut av kommunen. Övrig mark på Händelö ägs och förvaltas av kommunen.

IV. Planen

PLANENS HUVUDDRAG

Allmänt om planens huvuddrag

Händelö har under fyra decennier gradvis utvecklats till att bli Norrköpings stora hamn- och industriområde. För befintliga verksamheter finns gällande detaljplaner (257 ha med bestämmelsen J eller motsvarande) som till ganska stor del rymmer expansionsmöjligheter för befintliga verksamheter och i viss mån nya, närmare bestämt ca 85 ha. Planen föreslår ytterligare ca 55 ha som verksamhetsområde. Framförallt på mark som idag brukas som åker men även skogsbeklädd mark tas i anspråk. Dessutom föreslås att en stor del av befintlig grönstruktur bevaras och läggs fast som natur inom utbyggnadsområdena. De Natura 2000-områden som finns på Händelö bör eventuellt även skyddas som naturreservat. Till detta kommer en föreslagen stödplantering av områden och korridorer med ek för att binda ihop de värdefulla ekbackarna. Dessa kan eventuellt också komma att skyddas som naturreservat.

Planens utformning har påverkats av till stor del givna strukturer som befintliga verksamheter med dessas miljö- och riskfaktorer, väg- och järnvägsnät, hamnen, deponier, Natura 2000-områden, grönstruktur samt kulturmiljöer. Vägkorridor för den planerade Norrleden har också styrt planens utformning.

Översiktsplanen föreslår också ett utbyggt cykel- och kollektivtrafiknät på Händelö som, med det stadsnära läget, ska ge ett trafiksäkert och attraktivt alternativ till bilpendling.

Händelö är en viktig del av Norrköpings transportcentrum. Detta ställer krav på infrastrukturen för godstransporter – hamn, järnväg och väg. Planen föreslår en mängd åtgärder för att stödja ett funktionellt transportcentrum där övergripande strukturer också är i enlighet med Norrköpingspaketet.

Verksamhetsområden och bebyggelse

Verksamheter

Planerade utbyggnad för verksamheter är till stor del belägna på båda sidor av Bravikenvägen strax norr om DOW Sverige AB samt söder om Hanholmsvägen. Ett större område för logistik planeras också kring Händelö gård i norr. En stor del av utbyggnadsområdena har utan ytterligare investeringar förbindelser med både väg och järnväg. Området norr om Händelö gård ligger inom en triangel av planerade järnvägsanslutningar men kräver också investeringar för väganslutning mot Bravikenvägen. Se också under rubriken "Trafik".

På Händelö finns två äldre gårdsbildningar, Händelö gård och Västerbyholms gård. Det bör utredas om skydd behövs för dessa. Exempelvis skulle varsamhet (q) som begränsar användningssättet kunna bli aktuellt. Kommunen har inte tagit ställning till frågan om bevarande. Detta kommer att hanteras i ett senare skede. Om det beslutas att gårdsbildningarna ska skyddas bör även byggnadernas exteriör och tillhörande parktomt bevaras vilket gör att endast lättare verksamheter är möjliga i dessa miljöer. För Händelö gård skulle det även gälla för miljön närmast väster och öster om gårdstomten. Lämpliga verksamheter kan vara kontor, konfe-

rens, lokaler för friskvård matservering eller någon annan typ av närservice för Händelö.

En utredning har gjorts som studerat möjligheter och konsekvenser av en utökad exploatering på sydvästra Händelö. Utredningens förslag om en utökad exploatering i området, enligt alternativ B (se ”Sydvästra Händelö. Förstudie inför detaljplan. Norrköpings kommun”) är fullt realistisk. Därför har en del av det föreslagna grönområdet i den västra delen av kvarteret Remmaren, väster om askdeponin, minskats genom att ett planerat verksamhetsområde utökats. Att marken tas i anspråk för verksamheter förutsätter dock att åtgärder bör ske i kombination med viss kompletteringsplantering för att bättre knyta ihop området med skogspartiet vid Västerbyholm.

Kombiterminal

! Under planarbetets gång har kommunen låtit utreda lämpligt läge för en kombiterminal på Händelö. Det vill säga en omlastningspunkt för containergods mellan de olika lastbärarna tåg, bil och båt. Planförslaget visar på två lägen, ett i direkt anslutning till Pampushamnen där Hamnen för övrigt har påbörjat arbetet med att bygga en kombiterminal. Det andra läget ligger strax söder om Händelöverket som med det läget skulle kunna bli oberoende av Hamnen som operatör.

Den utredning som nämns ovan kommer till följande slutsats om val av läge: ”*Anläggnings-, marknads- och hanteringsmässiga aspekter talar för att en ny kombiterminal på Händelö bör lokaliseras till ett läge intill Pampushamnen*”.

I det västra läget för en kombiterminal kan det även bli aktuellt med en bangård för tåg bildning. Om bangården byggs bör om möjligt hänsyn tas till att korsningen mellan järnvägen och Oceangatan kan behöva byggas om till planskildhet.

Hamnen

Hamnens expansion på medellång sikt ryms inom ytor som omfattas av gällande detaljplaner med undantag av en yta som gränsar till E.ON:s kollager. I gällande detaljplan är området avsatt som skyddszone men avsätts i planförslaget för spår-område för kombiterminal. En ca 20 meter bred remsa med vegetation lämnas som skydd mot koldamm.

På medellång sikt kan det även bli aktuellt med en expansion i vattenområdet med ytterligare kajplatser i anslutning till Pampushamnen. Detta vattenområde omfattas inte av någon detaljplan. På lång sikt kan hamnen expandera antingen västerut på Händelösidan eller norrut över Loddbyviken till Malmölandet. Allt byggande i vatten kräver miljödöm och särskilt det sistnämnda alternativet kan innebära en stor påverkan på vattenmiljön. Dessutom krävs en sjödeponi för rena muddermassor som inte finns i dagsläget. Planförslaget omfattar inte hamnens mest långsiktiga planer. Därför utreds inte förutsättningar och konsekvenserna av dessa planer i planförslaget.

! Hamnens tyngdlyftskran ”Ivars” placering är en viktig strategisk fråga som är starkt kopplad till Händelös väg- och järnvägsanslutningar. Kranen kan lyfta 320 ton och är den enda tyngdlyftskranen i Sverige med möjlighet till omlastning mellan både väg- och järnväg och båt. Idag står kranen på fastlandet i Gästgivarehagens verksamhetsområde strax söder om Händelö. Väganslutningen genom staden

anses idag vara bristfällig för tungtransporter från t ex Siemens i Finspång. Den planerade Norrleden till Händelö skulle kunna vara en lösning om kranen antingen flyttas till Pampushamnen eller att den står kvar och åtgärder görs för att Händelöbron ska klara så tunga laster. Den enklaste åtgärden kan vara att klassa om bron så att dispenser kan ges till tyngre laster över bron. Den åtgärden kan ställas mot det betydligt dyrbarare alternativet att bygga en ny bro. Alternativen utreds för närvarande.



Figur 12. Pampushamnen.

Deponiområde och masshantering

Hällaupplaget för kontaminerade muddermassor är strategiskt viktigt för Hamnens nuvarande verksamhet i inre hamnen. Hamnens läge i Motala ströms ständigt uppgrundande utlopp gör att behov av rensuddring i bland annat Lindökanalen och hamnbassänger återkommer ca vart 15:e år. Deponin räcker för en rensykel år 2010 och ytterligare en 2025 om Bravikenvägen och korsande kraftledningar höjs.

Deponin som är en kommunal verksamhet omfattas inte av detaljplan men har miljötillstånd. Planförslaget avsätter området som deponi och föreslår även att kvarvarande kapacitet i en äldre deponi väster om nuvarande deponi tas tillvara.

Väster om DOW Sverige AB har E.ON en yta för mellanlagring av bottenaska från pannorna i Händelöverket med undantag av aska från pannan för hushållsavfall. Inom området sker också viss hantering av massor som betong, asfalt med mera. Askans dammar rikligt även av enbart vindpåverkan. Damningen kan skapa problem för framtida närliggande verksamheter. Skyddande vegetation behöver planteras för att minska spridningen av dammet. Närliggande bostad avvecklas i planen.

Verksamheten ryms inom gällande detaljplan och har miljötillstånd med tillhörande kontrollprogram. En utredning om utökad exploatering på sydvästra Händelö visar att hela eller delar av askupplaget kan tas i anspråk för etablering av verksamheter. Detta förutsätter dock att geotekniska förhållanden utreds samt att andra nödvändiga aspekter kartläggs. Planförslaget avsätter därför området som askupplag/planerat verksamhetsområde.

Strategiska verksamhetsområden med konkurrerande intressen

Flera områden på Händelö är av strategiskt värde för redan befintliga verksamheter. Detta gäller främst två detaljplanlagda områden som är viktiga strategiskt för både hamnen och E.ON. Det ena är ett halvmånformat område belägen mellan Oceangatan och industrispåret till hamnen. Båda parter ser ett möjligt expansionsområde i ett bra läge.

Det andra läget är ett område som i nordväst gränsar till Agroetanol. I den här planen föreslås området som ett läge för kombiterminal, alternativt väst. Men samtidigt är detta ett strategiskt läge för att kunna erbjuda plats för verksamheter som kräver processånga.

Översiktplanen föreslår att det aktuella markområdet i första hand reserveras för ett läge för en bangård och för verksamheter som kräver processånga.

Grymöns fritidshusområde

För Grymöns fritidshusområde finns gällande områdesbestämmelser med syfte att bevara områdets karaktär. Planen föreslår samma framtida inriktning – fritidshusområde.

Bylämningar och gårdsmiljöer

Både Händelö gård och Västerbyholms gård är idag värdefulla gårdsmiljöer som bör bevaras. Detta gäller både byggnader och parkmiljö. Händelö gård ligger dessutom på en mycket gammal bytomt som är ett fornminne.

Västerbyholm gränsar i öster till Melby gamla bytomt som berörs av Norrledens sträckning. Längre västerut längs Norrledens sträckning, på Boudden finns platsen för Västerbyholms andra sätesgård, den första ligger på en höjd strax väster om DOW Sverige AB.

För Händelö gård och Västerbyholms gård föreslår planen att det utreds om skydd behövs. Exempelvis skulle varsamhet (q) som begränsar användningssättet kunna bli aktuellt. Kommunen har inte tagit ställning till frågan om bevarande. Detta kommer att hanteras i ett senare skede.

Både Melby gamla bytomt och Västerbyholms sätesgård ligger inom område som föreslås som natur. Men båda tomterna berörs av Norrleden och förundersökning kommer att krävas.



Figur 13. Händelö gård.

Läget för Västerbyholms första sätesgård ligger inom område som i gällande detaljplan är verksamhetsområde. Detta bekräftas också i planförslaget.

Fornlämningsmiljöerna bör inarbetas i skötselplaner för eventuella kommande naturreservat. Arkeologiska förutsättningar måste beaktas vid skogsplantering, till exempel med ek, på tidigare öppen mark. Plantering i anslutning till lagskyddade fornlämningar kräver länsstyrelsens tillstånd enligt kulturminneslagen.

Grönstruktur

Allmänt

I Översiktsplan för staden 2002 föreslås bland annat nedanstående övergripande strategier och riktlinjer som berör utveckling och planering av grönstrukturen i Norrköpings tätort:

- Utveckla rekreationsstråk
- Utveckla befintliga och nya grönområden
- Utveckla stadens entréer och genomfarter
- Planera för framtidens grönområden
- Tillse att nya detaljplaner vid behov förses med utformningsbestämmelser för naturmark i syfte att säkra och stärka dess naturvärden.

Denna inriktning konkretiseras i planförslaget. Händelö har idag mycket grönstruktur som tas till vara i planen och utvecklas i vissa delar men i andra delar har vägsträckningar och verksamhetsytor vägt tyngre.

I ett längre perspektiv kan delar av verksamhetsområdena komma att innehålla blandade verksamheter. Därför är det viktigt att redan nu ta tillvara de värden som finns i grönstrukturen och utveckla dem för framtiden.

Natura 2000-områden

På Händelö finns ett Natura 2000-område med beteckningen Händelö SE230134 uppdelat på sju delområden ~~på 0,3-2,2 ha~~ med en totalareal på 21,8 ha med mycket grova ekar. Länsstyrelsen har tagit fram en särskild bevarandeplan för området. Ingrepp som direkt eller indirekt påverkar områdets bevarandestatus kräver tillstånd av länsstyrelsen. Översiktsplanen anger att dessa områden ~~kan komma att avsättas för bildande av naturreservat~~ ska skyddas som naturreservat samt att försiktighetsprincipen ska gälla, så att gränsen för ekbeståndens skyddsareal 57 ha inte underskrids. Planen anger också att det bör utredas om områdena för stödplantering av ek och lämpligt buskskikt i anslutning till Natura 2000-områdena ska ha ytterligare skydd i form av att de skyddas som naturreservat. Planen anger även schematiska förslag på hur ekbackarna kan förbindas med alléer och ca 50 m breda korridorer av ek.

Redaktionell
ändring
060705

Rev KF
060529

Flera av de befintliga naturområdena som planen avsetter som natur innehåller ek idag. Dessa bör skötas så att eken gynnas för att ekbeståndet på Händelö ska stärkas ytterligare.

Vid exploateringsföretag som kan medföra betydande påverkan på miljön i de särskilt skyddade Natura 2000-områdena som till exempel på grund av Norrleden samt buss- och räddningsvägen vid Agroetanol krävs särskild tillåtlighetsprövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken. Sådan prövning kan även bli aktuell inom övriga delar av planområdet. Därför är det viktigt att samråd sker med Länsstyrelsen inför bygg- eller annan exploateringsverksamhet som kan antas påverka någon av de skyddade ekmiljöerna.

Övriga värdekärnor för naturvården

På Händelö finns ytterligare 10 värdekärnor för naturvården med värden i en skala från nationellt (klass 1) till lokalt värde (klass 4). Naturområdena föreslås ingå i den framtida grönstrukturen fränsett två områden av regionalt intresse och ett område av lokalt intresse. Följande naturområden kommer att exploateras med planens nuvarande utformning:

- Ädellövmiljöer kring Västerbyholm (nr 267 klass 2) – Norrledens brofäste på Boudden, alternativt läge söder om Boudden är möjligt.
- Förvildad park vid Händelö gård (nr 272 klass 2) – Verksamhetsområde kring Händelö gård, alternativ utformning av planen med grönstråk som bevarar del av området är möjlig.
- Blandlövsök öster om Händelö gård (klass 4) – Verksamhetsområde kring Händelö gård, alternativ utformning av planen med grönstråk som bevarar del av området är möjlig.

Vegetation för landskap och skydd

Naturmiljön på Händelö är viktig för områdets trivsel och identitet. Idag präglas givetvis landskapet av verksamheterna men också av ett omväxlande natur- och kulturlandskap med öppna åkrar, slutna skogsmiljöer på höjderna samt varierande strandmiljöer. Planens inriktning är att bevara så mycket som möjligt av grönstrukturen i naturmarken. Målet är ”verksamheter i grönska”. Detta kräver att befintlig vegetation tas till vara, bevaras och sköts när så behövs. Planen föreslår också att ek med lämpligt buskskikt planteras, se under rubriken ”Natura 2000-områden”. Vissa områden med krav på mer snabbt resultat av en vegetations-skärm bör planteras med andra mer snabbväxande trädslag. Det gäller

t ex ”insynsskydd” längs oljehamnen och områden där träd- och buskvegetation är viktig som skydd mot dammande verksamheter. Se nedan.

! Vegetationen kan även fungera som skydd och skapare av ett gott lokalklimat. På Händelö finns redan flera dammande verksamheter som kan störa sina grannar där en vegetationsskärm har en positiv effekt. Det kan t ex vara utemiljön för personal eller högvärdigt gods som behöver skyddas. Planen föreslår ekkorridorer, ekalléer längs vägar och gator samt skyddsplanteringar. Läget för skyddsplanteringarna kan också behöva anpassas till framtida etableringar.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Trafikmängden på Bravikenvägen-Kommandantvägen var år 2002 ca 5000-12 000 fordon/dygn beroende på vägavsnitt. Vägar för gång- och cykeltrafik saknas helt på Händelö

Händelö är ett stort arbetsplatsområde med ca 600 anställda idag och på sikt uppskattningsvis ytterligare ca 600 anställda. Gång- och cykelvägar har efterfrågats starkt av företagen på Händelö. Till detta ska läggas genomfartstrafik av pendlande cyklister från Åby-Norrköping och Norrköping-Braviken. Med ett utbyggt gång- och cykelvägnät skulle många fler våga ta cykeln till jobbet. Dessutom kommer antalet gångtrafikanter att öka i och med att en reguljär busslinje har börjat trafikera Händelö sedan sommaren 2004.

! Planen föreslår gång- och cykelväg längs Hanholmsvägen och längs Bravikenvägen-Oceangatan som sammanbinds och fortsätter åt båda håll – Norrköping respektive Braviken. Utbyggnaden bör genomföras snarast. En ny separat gång- och cykelväg föreslås längs Norrledens vägbank. Gång- och cykelvägen bör i första hand gå strax söder om mudderdeponin och i andra hand strax söder om Norrleden. En ny gång- och cykelväg bör även utredas från Oceangatans södra punkt fram till Hanholmsvägen.

Vägtrafik

Händelö har i dagsläget landförbindelse via Kardonbron i norr och Händelöbron i söder. Planen föreslår nya förbindelse-länkar – Norrleden (etappen Herstadbergs trafikplats – Bravikenvägen) med bro över Motala ström till Herstadbergs trafikplats samt Norrleden (etappen Bravikenvägen – Söderleden) med tunnel eller bro till Söderleden på fastlandet. Dessa förbindelser kommer att avsevärt förbättra kommunikationerna till Händelö samtidigt som E22 får en bättre länk till E4:an än vad som är fallet idag. Dessutom minskar sårbarheten jämfört med dagens situation med två broförbindelser varav en är en klaffbro som är underhållskrävande. Norrleden kommer att avlasta trafiken i staden i viss mån.

Kommunen ser byggandet av Norrleden som ett projekt som ligger nära i tiden.

! Sammanfattat föreslår planen följande förbättringar för vägtrafiken:

- En korridor för Norrleden med förbindelsepunkterna Herstadbergs trafikplats och Bravikenvägen.
- En korridor för Norrleden med förbindelsepunkterna Bravikenvägen och Söderleden söder om Öhmanskajen. Passagen över Lindökanalen kan ske på fle-

ra sätt - tunnel, sänktunnel eller klaffbro. Därför föreslår planen aktuella ytor som utredningsområde för kommande vägutredning.

- En förbindelse mellan Bravikenvägen och nuvarande Oceangatan mot hamnen, Händelöverket och planerade verksamhetsområden.
- En förlängning av Oceangatan mot hamnen och verksamhetsområdet norr om Händelö gård. Denna väg blir en ytterligare anslutning till hamnen västerifrån.
- En buss- och räddningsväg som binder ihop Hanholmsvägen och Oceangatan. Denna väg bör prioriteras.
- Nya trafikplatser i korsningarna Hanholmsvägen/Bravikenvägen och Norrleden/Bravikenvägen, Bravikenvägen/Västerbyholmsvägen, Ramshällsvägen/Bravikenvägen samt Bravikenvägen/ny väg till hamnen.
- En ny väg mellan Västerbyholmsvägen och Ramshällsvägen i lämpligt läge genom kvarteret Remmaren.
- Ny väg till Grymön.



Figur 14. Bravikenvägen vid en pågående etablering – Kuhne & Nagel.

Järnvägstrafik

Händelö ansluts idag med södergående spår till godsbangården i Norrköping via Händelöbron. På norra sidan av ön är Kardonbron mellan Händelö och Malmölandet förberedd för ett järnvägsspår. Ett nytt spår över Kardonbron kan innebära att eventuell utfyllnad i vattnet kan komma att krävas.

! Planen föreslår ett nytt norrgående spår mot stambanan, förbundet med befintliga hamn- och industrispår, som ger en mycket viktig direkt anslutning till stambanan vid Åby norr om Norrköping. Denna anslutning bör vid Åby kompletteras med ett triangelspår för att få full funktionalitet. En norrgående anslutning ger ett stort mervärde för den planerade kombiterminalen på Händelö. Banverket utreder, som ett led i arbetet med förstudien, en alternativ sträckning för nytt godsspår längs Norrledens vägreservat.

Planen möjliggör att ett godsspår, inkluderande en öppningsbar bro eller tunnel, korsande Lindökanalen kan bli verklighet. Detta godsspår syftar till att skapa en spårförbindelse via Händelö för verksamheterna vid södra industrispårssystemet i närheten av Inre hamnen.

Bravikenvägens korsning av järnvägsspåret vid Dow Sverige AB har idag endast ljussignaler. År 2007 kan det eventuellt finnas ekonomiska medel för järnvägsbommar till korsningen.

Sammanfattat föreslår planen i huvudsak följande förbättringar för järnvägstrafiken:

- Kombiterminal med hamn-, väg- och järnvägsförbindelse, två alternativa lägen föreslås.
- En norrgående järnvägsförbindelse mellan stambanan och Händelöspåren och vidare mot godsbangården samt den planerade kombiterminalen.
- En södergående järnvägsförbindelse som korsar Lindökanalen för att skapa en spårförbindelse via Händelö för verksamheterna vid södra industrispårssystemet i närheten av Inre hamnen.

ALLMÄNNA INTRESSEN – FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RIKTLINJER

Riksintressen

Norrköpings hamn och anslutande farled

Norrköpings hamn beskrivs i avsnittet "Händelö och omvärlden – Norrköping som internationell omlastningspunkt".

Norrköpings hamn omfattar Inre hamnen, Pampushamnen, Oljehamnen, Bravikens hamn samt Djuröns spannmålshamn. Sjöfartsverket har pekat ut Norrköpings hamn och anslutande farled genom Bråviken som riksintresse i ett beslut daterat 2001-10-22.

Järnväg

Stambanan som passerar Norrköping är av riksintresse. Anslutande spår till Norrköpings hamn från stambanan har ännu inte klassats som riksintresse.

Kommunen ser det som logiskt att Banverket pekar ut denna bansträcka som riksintresse eftersom den förbinder två riksintressen – stambanan och Norrköpings hamn. Detta gäller även den norrgående korridor från Händelö norrut till Bravikenspåret som Banverket utreder under 2006.

Banverket arbetar med olika sträckningsalternativ för höghastighetsjärnvägen, Ostlänken. Kommunstyrelsen har 2004-04-18 beslutat att kommunen inte kommer att medverka till planläggning för Ostlänken över Händelö.

Väg

Vägverket har genom beslut daterat 1999-09-10 pekat ut vägar vars funktion bedöms vara av riksintresse. I Norrköping har samtliga Europavägar och riksvägar

pekats ut. I beslutet säger Vägverket att man har för avsikt att även pekat ut vägar till hamnar när Sjöfartsverket pekat ut riksintressen för sjöfarten.

Sjöfartsverket har under 2001 fattat sitt beslut (se ovan) och pekat ut Norrköpings hamn som riksintresse. Vägverket har 2004-11-08 beslutat att anslutande vägar till hamnen ska betraktas som riksintresse. Tillsvidare anges Bravikenvägen som riksintresse men i framtiden kan sträckningen ersättas av Norrleden.

Flygplats

Norrköpings flygplats, som är ett riksintresse, måste beaktas genom att det kan innebära begränsningar för uppförande av högre byggnader. Byggnader högre än 40 meter ska anmälas till Luftfartsverket.

Natura 2000-områden

På Händelö finns sju avgränsade ekbackar som är av riksintresse – Natura 2000 med beteckningen SE0230134. Dessa beskrivs under avsnitten ”Miljöfaktorer” och ”Händelö i världen – Natura 2000-områden på Händelö en del av Europas nätverk för värdefull natur”.

Länsstyrelsen har fastställt en bevarandeplan för området.

Kommunen är markägare och avser att säkerställa Natura 2000-områdena genom att ~~utreda om att eventuellt också bilda naturreservat av dessa områden~~ *de skyddas som naturreservat* samt att utreda om att kanske även bilda naturreservat av de sammanbindande korridorer som föreslås i planen.

Rev KF
060529

Övriga allmänna intressen

Naturvård

Se under rubriken ”Miljöfaktorer” och ”Händelö och omvärlden – Natura 2000-områden på Händelö en del av Europas nätverk för värdefull natur”.

Kulturmiljövård

Stora delar av odlingslandskapet på Händelö kommer att omdanas i och med att åkermarken exploateras. De hagmarker och åkerholmar som har ett högt naturvärde kommer att bevaras med planförslaget. Ofta sammanfaller natur- och kulturmiljövärden eftersom konstaterade forn- och kulturlämningar finns på just samma höjdlägen i terrängen.

En arkeologisk utredning etapp 1 har genomförts under våren 2003. Utredningen omfattar hela Händelö utom hamnområdet, mudderupplaget och Grymön. Här följer en sammanfattning av resultatet:

Under historisk tid har Händelö hyst tre byar: Västerby (Västerbyholm), Melby och Händelö. Samtliga tre byar har medeltida belägg. Tio fornlämningar finns registrerade inom området. Utredningen föreslår ytterligare tre som bör betraktas som fasta fornlämningar. Vidare finns 17 objekt som är kulturlämningar eller presumtiv fornlämning. I utredningsrapporten föreslås fortsatta undersökande åtgärder för vissa av objekten vid eventuell exploatering.

För Händelö gård och Västerbyholms gård föreslår planen att det bör utredas om skydd behövs. Exempelvis skulle varsamhet (q) som begränsar användningssättet

kunna bli aktuellt. Kommunen har inte tagit ställning till frågan om bevarande. Detta kommer att hanteras i ett senare skede.

Friluftsliv och friskvård

På Händelö finns fin natur med bland annat ekhagar och stränder med fiskemöjligheter och även Grymöns fritidshusområde som lockar till besök. Dessutom ligger ön på bekvämt cykelavstånd från staden. Det som gynnar friluftsliv gynnar också friskvård för arbetstagarna på Händelö, som t ex att kunna cykla säkert till jobbet och att kunna ta en lunchpromenad i fin natur.

Planens intention är att verksamheter och friluftsliv ska kunna samsas sida vid sida. En stor del av de områden som är attraktiva för friluftsliv kommer att bevaras enligt planen. Den föreslagna gång- och cykelvägen kommer att öka tillgängligheten.

Det är viktigt att öns olika verksamhetsområden vid behov skiljs tydligt från områden som ska vara allmänt tillgängliga. Detta gäller framförallt verksamheter som kan vara farliga eller behöver skyddas av säkerhetsskäl som t ex hamnens verksamhetsområden.

Strandskydd

Generellt gäller strandskydd 100 meter på Händelö, både på land- och vattensida. I gällande planer är strandskyddet utsläckt. Föreliggande plan föreslår flera grönstråk längs stränderna som ska omfattas av strandskydd även i fortsättningen. Men planen föreslår även verksamhetsområden innanför strandskyddszonen där kommunen kommer, i samband med detaljplanering, begära upphävande av strandskyddet hos länsstyrelsen.

Landskapsbild

Landskapet på Händelö präglas förstas starkt av de verksamheter som finns där. Men fortfarande finns ett odlingslandskap med gårdsmiljöer, åkrar, åkerholmar, små körvägar och höjdryggar med skog- och brynmiljöer.

I och mellan verksamhetsområdena finns skogsområden som gör att man kan kalla Händelö för ett industriområde i grönska. Planens intention är att bevara det intrycket. Men med en fortsatt exploatering av ön kommer landskapsbilden att förändras med många stora och höga byggnader.

Planen föreslår bevarande för merparten av skogsmiljöerna samt plantering av ek i korridorer och alléer längs tomtgränser och vägar med hänsyn tagen till säkerhetsavstånd.

Naturgas

E.ON Gas Sverige AB arbetar, i samråd med kommunen, med att möjliggöra en utbyggnad av ett naturgasnät i kommunen. Ett detaljerat sträckningsförslag för gasledningen är nu färdigt. Koncessionsansökningar för de två etapperna (etapp III och IV) har lämnats in till Energimyndigheten under sommaren 2005. Därefter ska ärendet till regeringen som omkring 2007 troligen kommer att fatta ett beslut i frågan liksom om naturgasledningens status, det vill säga om den ska vara ett riksintresse eller inte. Helt färdigutbyggd och klar för drifttagande kan ledningen vara cirka år 2010.

Lokaliseringen av gasledningen måste samordnas med utbyggnad av övrig infrastruktur och inpassas på ett sådant sätt så att hänsyn tas till de särskilda olycksrisker med bland annat sevesoanläggningar som finns på Händelö.

MILJÖFAKTORER – FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RIKTLINJER

Analys av nuläget - områden som kan utsättas för störningar

Lindö bostadsområde

Vad som under de senaste åren har visat sig vara den kanske mest störningskänsliga miljön på eller i anslutning till Händelö är Lindö bostadsområde på den södra sidan av Lindö kanalen. Här är närheten till öns mest miljöstörande verksamheter uppenbar då verksamheter som Agroetanols etanolfabrik, E.ON:s Händelöverket och NHS AB:s Pampushammen och Pampusterminalen (oljehammen) ligger inom några hundra meters avstånd från de närmaste bostäderna. De störningar som främst har diskuterats i relation till Lindö är buller och lukt.

Norrköpings stad

Utsläpp som sker på Händelö kan vid vissa väderleksförhållanden även påverka stadens centrala delar. Händelö ligger dock ”nedströms” staden om man ser till den förhärskande vindriktningen och den aktuella typen av störningar är därför relativt ovanliga.

Den typ av störning som hittills har noterats är förknippad med lukt. Etanolproduktionen samt hanteringen av avfall på Händelö kan under vissa omständigheter orsaka störningar i de östra delarna av den centrala staden. Vid något tillfälle har även starkt luktande petroleumprodukter, råolja, hanterats i Ramshällsanläggningen på Händelö. Detta orsakade luktstörningar i stora delar av staden med koncentration i de norra och västra delarna.

I en framtid där Händelö utvecklas till ett alltmer transportintensivt verksamhetsområde kommer det dock att medföra påverkan på de delar av staden där tillfartsvägar till Händelö är belägna. Händelös bidrag till en framtida trafikökning på dessa vägavsnitt blir mer markerad desto närmare Händelö man kommer.

Objekt i Naturvårdsprogrammet

I Norrköpings naturvårdsprogram från 2002, objektsnummer 407, beskrivs de ekbackar på Händelö som ingår i det Europeiska nätverket för skyddad natur, Natura 2000. Händelö ekbackar ligger på öns södra del. Ekbackarna är mosaikartade med hållmarker, mindre och större skogspartier samt gläntor och bryn med en bitvis fin flora. I området finns ett stort antal riktigt gamla och grova ekar. Även inslaget av yngre och medelålders ek är stort i vissa delar. I trädsnittet finns även lönn och i buskskiktet hassel. Området ingår i Norrköpings eklandskap.

Av regionalt intresse är objekt 267, en ädellövmiljö vid Västerbyholms gård samt objekt 272, en förvildad park vid Händelö gård. Dessa miljöer är också intressanta

ur ett kulturhistoriskt perspektiv. I planförslaget för Händelö ligger den förvildade parken, 272, i ett område som kommer att omfattas av exploatering.

Ett objekt av kommunalt intresse, nr 411, ligger i relativt nära anslutning till verksamhetsområdet. Objektet utgörs av en äldre solitär ek som dock inte påverkas av verksamheten. Ytterligare ett objekt av kommunalt intresse, nr 268 en ekdominerad lövskog återfinns vid Grymön. På Händelö finns även ett antal områden med lokalt intresse bl a en våtmark nordost om Västerbyholm (Hällaupplaget) samt blandlövskog öster om Händelö gård.

Ekrapporten - "Bedömning av långsiktig överlevnad för hotade arter knutna till ekar på Händelö"

Utredningens viktigaste iakttagelser och slutsatser återges nedan:

Förutsättningar

- Händelö är ett mycket värdefullt naturområde med minst 35 rödlistade arter. Huvuddelen av de rödlistade arterna är knutna till gamla grova ekar.
- Minst 160 hålekar bör finnas samlat inom ett område för att de hotade arterna skall kunna överleva på lång sikt på Händelö.
- Trots att ekmiljöerna på Händelö idag är relativt små hyser de en av Östergötlands bästa faunor. Orsaken är troligen en historik med stora arealer ekmiljöer för bara 130 år sedan enligt häradskartan från 1871.
- Målet för ekareal bör vara att ha mellan 57-280 ha sammanhängande miljöer kring Natura 2000 och klass 1-områdena. Den minsta arean baseras på resonemanget att 160 hålekar är ett minimum för långsiktig överlevnad och att det får plats ca 2,8 hålekar/ha om föryngringen skall fungera. Den högre siffran baseras på historiska data från 1871 års häradskarta och är den omgivning som den rika faunan utvecklats i.
- Steg två är att sköta övriga miljöer med värdefull ek på Händelö för att rädda faunan som nu hotas av igenväxning på flera håll. Steg tre är sedan att knyta ihop Händelös samtliga ekmiljöer.



Figur 15. Föreslagna områden för restaurering är markerade i blått. Övriga viktiga samband för ekberoende organismer är illustrerade med gula pilar. Förklaring till övrig kartinformation framgår av förklaringsrutorna på kartan.

Åtgärder

- Rekommendationen är att totalt ca 80 ha sammanhängande ekmarker skapas inklusive dagens kärnområden. Då tillämpas försiktighetsprincipen. Arealen 80 ha bör innebära att faunan överlever på lång sikt med större säkerhet än den absoluta minimiarealen 57 ha.
- Ett nyskapande av bra miljöer bör innehålla ekplantor med ursprung från Händelö, gläntor, växlande topografi, bortförsel av kväverik åkerjord för att skapa mager jord och därmed förutsättning för en rik örtflora och blommande buskar (hagtorn, nypon, slån och liknande).
- De nyskapade miljöerna bör minst vara ca 50 meter breda så att gläntor med lä kan skapas, något som är viktigt för många arter. Speciellt viktigt är att knyta ihop kontakten från de stora Natura 2000-områdena med de små områdena i öst och nordöst.
- Övriga områden på Händelö utanför det ovan nämnda kärnområdet bör skötas så att solöppet växande ek gynnas. Vissa områden hyser redan idag stora värden och andra kan bli värdefulla med rätt skötsel.

Dominerande utsläppskällor

Utsläpp till luft

I nedanstående tabell har utsläppen till luft från de inventerade sektorerna/branscherna sammanställts (*siffrorna har avrundats*).

| Parameter | MFV | Vägrafik | Sjöfart (farled) | Sjöfart (vid kaj) | Fordon (hamnen) |
|-----------|--------|----------|---------------------|----------------------|--------------------|
| CO | 140 | 25 | 1 | 15 | 7,7 |
| CO2 | 211000 | 2961 | 570 | 9000 | 1508 |
| N2O | 34 | i.u. | i.u. | i.u. | i.u. |
| NH3 | 2,3 | i.u. | i.u. | i.u. | i.u. |
| NMVOG | 43 | 3,3 | 0,6 | 3 | 2,7 |
| NOx | 300 | 20 | 13 | 200 | 28,9 |
| Stoft | 20 | 0,4 | 0,3 | 6 | 2,6 |
| S-tot | 140 | 0,016 | 1 | 16 | 1 |

Tabell 6. Sammanställning av utsläpp till luft från källor på Händelö (ton/år)

MFV = Miljöfarlig Verksamhet

i.u. = ingen uppgift

Storleksmässigt är de miljöfarliga fasta verksamheterna och då främst E.ON Värme AB:s kraftvärmeverk dominerande i fråga om utsläpp till luft. När det gäller kolväten bidrar depåerna i Pampushamnen liksom Artinova AB med de största utsläppen.

Vägrafiken på Händelö, fartygstrafiken till hamndelarna på och omkring Händelö liksom fordonsanvändningen vid godshantering i hamnen ger ett relativt blygsamt bidrag till de totala utsläppen. Väsentligt större utsläpp orsakas av fartygens hjälpmaskinerier och då särskilt när det gäller kväveoxider.

En viktig uppgift inför en bedömning av de olika sektorernas bidrag till föroreningssituationen är att sjöfartens och hamnverksamhetens utsläpp innefattar hela hamnens utsläpp medan vägrafikens utsläpp endast har beräknats för Händelö. För en helt korrekt jämförelse mellan sektorernas bidrag skulle krävas att vägrafikens utsläpp inom ett större påverkansområde beräknas.

I dag finns miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen och partiklar (PM10) i utomhusluft (SFS 2001:527).

Med den kunskap som idag finns om luftföroreningssituationen och utsläppen av föroreningar till luft på och omkring Händelö kan man med relativt god säkerhet konstatera att det inte finns någon risk att någon av ovan nämnda miljö kvalitetsnormer överskrids på Händelö.

Utsläpp till vatten

I det material som har studerats inom ramen för denna inventering är uppgifter om utsläpp till vatten knapphändiga. Utsläppen till vatten från flertalet av de tillståndspliktiga fasta miljöfarliga verksamheterna ligger under de tröskelvärden som utgör gräns för rapporteringsskyldighet i de årliga miljörapporterna. För anmälningspliktiga och icke förprövningspliktiga verksamheter finns inga tillgängliga uppgifter om utsläpp till vatten.

Av de kända utsläppen till recipient dominerar utsläppen av olja från Pampushamnen. Utsläppen till Slottshagens avloppsreningsverk domineras av organiska ämnen från Artinova och Agroetanol. Inga av dessa utsläpp är dock så omfattande att de bör innebära några begränsningar för en framtida utökad exploatering av Händelö.

Lukt och buller

Det finns ett par viktiga områden där tillräckliga kunskaper saknas för att en korrekt analys av läget skall kunna genomföras. Dessa områden, buller och lukt, har visat sig utgöra de kanske viktigaste i fråga om omgivningens engagemang och antalet synpunkter och klagomål. Det som redan idag står klart är att flera av verksamheterna på Händelö ger upphov till sådana lukt- och bullerstörningar att de orsakar eller har orsakat omfattande klagomål. Verksamhetsutövarna är dock medvetna om situationen och driver ett målmedvetet arbete i syfte att hitta lösningar på förekommande problem.

Buller

När det gäller buller har det under den senaste 10-årsperioden tidvis förekommit klagomål avseende buller dels från de båtar som lossar petroleum i Pampusham-

nen och dels från lastnings- och lossningsverksamheten i Pampusterminalen. Mätningar av bullernivån har visat att Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller tangeras eller överskrids vid nordlig vind. Under mitten på 90-talet hölls möten mellan Lindö Villaägarförening, NHS AB, miljö- och hälsoskyddskontoret samt sjöfartsverket. Vid dessa träffar diskuterades situationen, problem och olika vägar mot en förbättring. Sedan dess har både störningarna och klagomålen minskat i omfattning. Dels till följd av de fysiska åtgärder som vidtagits i hamnen men sannolikt också som en följd av att de boende är bättre införstådda i problematiken med att minska störningarna från den internationella sjöfarten.

Klagomål avseende buller har även förekommit avseende E.ON:s kraftvärmeverk. Här har det i viss mån varit svårt att fastställa orsaken till störningen men flera åtgärder har vidtagits för att om möjligt förbättra situationen.

- ! För att skapa en samlad bild över hur verksamheterna på Händelö bullermässigt påverkar sin omgivning bör en kartläggning av bullersituationen i enlighet med vad som anges i miljöprogrammet genomföras.

Lukt

Luktstörningar förekommer idag från Agroetanols anläggning samt från avfallshandlingen vid kraftvärmeverket. Även här är det de boende söder om Lindökanelen som drabbas av störningarna. Vid ogynnsamma förhållanden kan luktstörningarna nå längre in mot stadens centrala delar.

AgroEtanol AB har ända sedan starten av verksamheten arbetat seriöst med att hitta orsaken till de luktstörningar som förekommer. Detta arbete har skett i samråd med länsstyrelsen och kommunens miljö- och hälsoskyddskontor.

- ! För närvarande pågår arbete i så kallade luktpaneler för att bättre kunna kartlägga störningarnas omfattning och frekvens. Luktpanelerna består av representanter från allmänheten, verksamheterna och myndigheter. Arbetet drivs i samarbete mellan E.ON Värme AB, Agroetanol AB och FHP AB.

Arbetet i luktpanelerna har resulterat i en rapport som redovisar omfattning och frekvens av luktbesvär i Norrköping under hösten 2003. Undersökningen visar att de största luktbesvären finns i Lindö och att lukten främst härrör från Agroetanol och E.ON (Händelöverket) i den vanligaste förekommande vindriktningen mellan 260 grader och 330 grader. Luktbesvären är en funktion av vindriktningen. Arbetet i luktpanelerna fortsätter.

Analys av framtida planer

Trolig/önskad utveckling

I översiktplanen för staden från 2002 anges att Händelö är ett utvecklingsområde för verksamheter med delvis betydande omgivningspåverkan. Händelö ingår också som en mycket viktig del i planerna att utveckla Norrköping som ett centrum för logistik och transporter. Det är i ljuset av en sådan utvecklings- och exploateringspotential som kommunen har sett behov av att i en fördjupad översiktplan lägga fast de planmässiga riktlinjerna för en sådan utveckling.

I detta arbete har man från kommunens sida arbetat med ett antal scenarier där logistikverksamhet och verksamheter med produktion spelar olika stora roller.

Beroende på vilket scenario som studeras uppstår större eller mindre effekter avseende trafik-, miljö- och risksituationen.

Befintliga miljöfaktorers påverkan på områdets utveckling - begränsningar i markanvändningen och nyttjandet

Rekommenderade skyddsavstånd

I de allmänna råden "Bättre plats för arbete" diskuteras behovet av skyddsavstånd mellan miljöstörande verksamheter och bostadsbebyggelse eller annan störningskänslig verksamhet. Man kan sällan dra några generella slutsatser eller ange några absoluta tal när det gäller vad som är ett lämpligt skyddsavstånd utan denna fråga måste bedömas från fall till fall. En allmän uppfattning kan dock erhållas och från större miljöstörande verksamheter som en oljedepå, hamn, större omlastningscentral bör avståndet till bostäder inte vara mindre än ca 500 meter. Avståndet mellan avfallsförbränningsanläggningar eller större energianläggningar och bostäder bör vara ytterligare något längre. Ser man till de faktiska förhållandena som råder idag klaras inte dessa avståndsrekommendationer vid bostäder som ligger norr om Kanalgalatan och dess förlängning österut på Lindö. Framst är det då verksamheterna i oljehamnen samt lossande oljetankers som hamnar alltför nära bostäder. Detta är idag svårt att göra något åt men bör beaktas vid fortsatt planarbete och i kommande tillståndprocesser.

! Nya miljöstörande verksamheter med rekommenderade skyddsavstånd på 500 meter eller mer bör därför inte tillåtas närmare än ca 400 meter norr Lindö kanalen inom Händelös östra delar.

Förorenad mark

Det finns i dag ett antal platser/områden på Händelö som vid en närmare markundersökning sannolikt inte skulle klara Naturvårdsverkets kriterier för känslig markanvändning. Förmodligen finns det också ett mindre antal områden som inte heller klarar kriterierna för mindre känslig markanvändning. Framför allt dessa kommer att kräva ytterligare undersökningar och eventuellt sanering vid en avslutning av den befintliga verksamheten. I vissa fall är markföroreningen också så omfattande att en sanering inte är rimlig. Här får istället en kommande verksamhet vara av samma typ som den befintliga eller vara okänslig för den typ av föroreningar som förekommer.

! De områden som med säkerhet kommer att kräva efterbehandlingsåtgärder alternativt medföra kraftiga begränsningar avseende en framtida markanvändning är:

- Oljedepåer längs Hanholmsvägen
- Aktiva och avställda bergrum i Pampus och vid Ramshäll
- Askutfyllt område i anslutning till kraftvärmeverket
- Askdeponi Västerbyholm
- Hällaupplaget för förorenade muddermassor

Ansvar för efterbehandling av mark regleras i miljöbalken och eftersom det i dessa fall är fråga om kända, aktiva verksamhetsutövare är ansvarsfrågan relativt okomplicerad.

Natura 2000-områden

Händelö ekbackar klassas som ett Natura 2000-område. Dessa områden medför begränsningar i den framtida markanvändningen på Händelö. Vid etablering av tillkommande verksamheter eller då befintliga vill utvidga sin verksamhet ytmässigt måste man beakta hur ekbackarna i Natura 2000-området kan komma att påverkas. Några åtgärder som på något väsentligt sätt kan påverka de skyddsvärda miljöerna negativt bör inte tillåtas.

Miljöfaktorer som medför behov av försiktighetsmått och skyddsåtgärder

Trafiksituationen

Plan- och bygglagen föreskriver att: "Planläggning får inte medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5:e kapitlet i miljöbalken överträds". Detta innebär att kommunen som planmyndighet och väghållare måste följa upp stadens luftmiljö med avseende på halter för de ämnen som miljökvalitetsnormer gäller för. De ämnen som är aktuella är framför allt kvävedioxid, bensen och stoft.

För att uppfylla dessa krav har tekniska kontoret (f.d. gatu- och parkkontoret) ett program för fortlöpande mätningar längs utsatta gatuavsnitt i staden och sammanställer rapporter i samarbete med miljö- och hälsoskyddskontoret.

Luftmiljökonsulten OPSIS har på uppdrag av planenheten och tekniska kontoret utfört beräkningar av kväveoxidhalterna i gaturum i tätorten. Resultatet har presenterats i rapporterna "Beräkningar av emissioner och halter av Kvävedioxid (NO₂) i Norrköping" och "Beräkning av NO₂-halter i Norrköping för trafikscenario nr 5 år 2012 i den fördjupade översiktplanen för Händelö". Med dessa rapporter får vi en serie beräkningar (åren 2002, 2006 och 2012) för 30 gatuavsnitt i staden. Av rapporterna framgår att halterna av kvävedioxider med dagens belastning ligger nära att överträda normen på ett antal gatuavsnitt. Av dessa är Packhusgatan och Sjötullsgatan mest intressanta i ett Händelöperspektiv. Men rapporterna visar också tydligt en nedåtgående trend, trots ökande trafik, för kvävedioxidhalterna på samtliga gatuavsnitt beroende på att bilparken blir modernare och får en bättre avgasrening.

För stoft och bensen går det inte att göra motsvarande beräkningar. Bensen bedöms inte vara något problem hittills eftersom mätningar hittills inte visat på några höga värden på något av de mest utsatta gatuavsnitten i staden. Situationen med halterna av stoft (PM 10) oroar mer. Stoft kommer från avgaser och framförallt från (dubb)däckens slitage mot vägbanan. En modernare bilpark kan alltså inte motverka trafikökningen som i fallet med kvävedioxid. De mätningar som tekniska kontoret har låtit göra visar på höga värden av stoft på utsatta gatuavsnitt.

Konsekvenserna av ett eventuellt överskridande av en eller flera miljökvalitetsnormer innebär att kommunen som väghållare måste utarbeta ett åtgärdsprogram som sänker halterna av luftföroreningar, främst NO₂, partiklar och bensen, längs utsatta gatuavsnitt. Störst behov av alternativ finns då avseende trafiken till och från söder.

Regeringen har, efter rekommendationer från Naturvårdsverket, beslutat att ålägga kommunen att ansvara för att ett åtgärdsprogram upprättas. Syftet med åtgärdsprogrammet är att visa på hur halterna av luftföroreningar kan sänkas, bland annat vid Östra Promenaden, så att miljökvalitetsnormerna (MKN) inte överskrids. Tekniska kontoret i kommunen har tagit fram en rapport, daterad 2005-03-21,

med förslag på åtgärder för att minska de höga halterna av partiklar (PM10) på Östra Promenaden.

Åtgärdsprogrammet för att sänka halterna av partiklar (PM10) är nu ute på samråd (april 2006). Den trafikprognos som är ett underlag till åtgärdsprogrammet har tagits fram av Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA). Några av de åtgärder som föreslås på kort sikt är bättre vägunderhåll med dammbindning och bättre städning samt trafikstyrning. Några åtgärder som föreslås på lång sikt är insatser för infrastrukturen, framförallt Norrleden, samt att få folk att använda mindre dubbdäck, åka mer kollektivt samt gå och cykla oftare. Genom att de föreslagna åtgärderna genomförs kommer luftföroreningarna i form av partiklar att minska och MKN kommer därmed att klaras. I åtgärdsprogrammet finns även uppföljningen av programmet beskrivet.

I en bedömning av framtida konsekvenser av en fortsatt exploatering på Händelö måste även ”byggtrafik” som genereras i etableringsskedet beaktas. Trafikräkningen avseende 2002 visar på en kraftigt ökad trafik på Händelö till följd av de anläggningsarbeten som genomförts vid E.ON:s anläggning. Vid en exploatering i stor skala kan man troligen räkna med kraftiga trafikökningar.

Kommunen har även beräknat hur en utbyggnad på Händelö och Herstadberg påverkar trafikbullersituationen. Beräkningen som bygger på samma scenarier som trafiksimuleringen har genomförts för sex strategiskt placerade punkter längs gator i centrala staden. Resultatet av dessa beräkningar visar att effekterna avseende bullersituationen blir mycket begränsade. I flertalet punkter och scenarier kan man inte påvisa någon säker ökning av bullernivån medan man i ett par scenarier kan iaktta en marginell ökning på upp till 1 dBA i de beräknade punkterna.

Energiförsörjning i hamnen

En stor andel av utsläppen till luft, främst kväve orsakas av fartygen som ligger vid kaj och lastar och lossar. Eftersom båtarna har behov av att driva pumpar, kranar, hålla värme och driva vanliga hushållsinstallationer håller de sitt hjälpmaskineri igång. Ett sätt att minska dessa utsläpp kan vara att erbjuda el-anslutningar vid kaj med tillräcklig kapacitet att klara båtarnas behov. Denna metod har med framgång prövats i bl a Stockholms innerstadshamnar.

Bäst passar ett landbaserat elförsörjningssystem vid linje- eller färjetrafik där samma båtar återkommer under en längre period. Rent teoretiskt skulle det vara möjligt att anordna även i Norrköpings hamn. De praktiska förutsättningarna är dock mindre goda att hitta en lösning som radikalt kan minska utsläppen. Det huvudsakliga skälet till detta är att båtar från olika delar av världen har olika elsystem. Detta gör att en landbaserad elförsörjning måste vara mycket flexibel om många båtar skall kunna nyttja ett sådant system.

Sjöfartsverket har i sitt arbete för att minska utsläppen från sjöfarten lagt mer kraft på att införa avgasrening på båtarna samt att förbättra bränslekvaliteten. De har hittills intagit en relativt avvaktande attityd till landbaserad elförsörjning eftersom de menar att båtarna vid uppstart av kalla motorer ger kraftigt förhöjda utsläpp. Detta kan i stor utsträckning äta upp vinsten med att stänga av hjälpmaskineriet under lastning och lossning.

Vid en ökning av linje- och containertrafiken till och från Pampus är dock landbaserad elförsörjning något som bör övervägas.

Insynsskydd från söder

Hittills har inga försök genomförts för att minska insynen från Lindösidan. En plantering av barr eller tät löv eventuellt i kombination med ett avskärmande plank norr om Lindökanalen skulle sannolikt ha en relativt begränsad effekt avseende buller och lukt. I många fall kan dock det visuella intrycket styra eller påverka hur man uppfattar även andra intryck. Idag möts man som boende i Lindös norra delar av en utsikt över hela cisternområdet och Agroetanols högblanka industrianläggning.

! För många signalerar detta tung industri och passar kanske dåligt ihop med bilden av ett boende i det lugna villaområdet. I ett fall som detta då buller- och med något undantag även luktstörningarna ligger under eller i nivå med vad som bör tillåtas kan en så enkel åtgärd som att förändra synintrycket vara avgörande.

Framtida användning av förorenade områden

Det är idag mycket svårt att hitta lämpliga lokaliseringar för ytkrävande miljöstörande verksamheter som upplag, mellanlager, deponier. Tidigare påverkade områden som använts för samma eller liknande ändamål kan därför i många fall utgöra en viktig resurs då det oftast inte finns några starka konkurrerande intressen. Exempel på en sådan företeelse på Händelö är E.ON:s nyttjande av de avställda berggrummen för askutfyllnad. Att anlägga en ny ovanjordsdeponi för liknade avfall inom ett tidigare opåverkat område hade sannolikt varit väsentligt svårare. Detta är en mycket viktig kunskap då det gäller nyttandet av exempelvis "Hälla-upplaget" som kommunen använder för uppläggning av förorenade muddermassor. Med stor säkerhet kommer det att bli mycket svårt att hitta nya sådana områden och upplaget bör därför genom fortsatt förhöjning av vallar och vägar förberedas för en fortsatt användning under åtminstone 35 år till.

Behov av ytterligare kunskap

Frågan om hur en ökad trafik till och på Händelö påverkar luftkvaliteten längs Norra Promenaden samt i anslutning till Hamnbron och Sjötullsgatan är mycket viktiga att utreda vidare. I synnerhet som kommunen satsar på att ytterligare utveckla Ingelstads handelsområde som också skapar trafikflöden.

! En utveckling som leder till att miljökvalitetsnormerna överskrids kan vara mycket svårt att vända och kan, förutom hälsoeffekterna, motverka kommunens satsning på logistikverksamhet.

Riktlinjer

! Följande åtgärder föreslås för befintliga verksamheter på Händelö samt för att underlätta en fortsatt utveckling av ön som "utvecklingsområde för verksamheter med delvis betydande omgivningspåverkan".

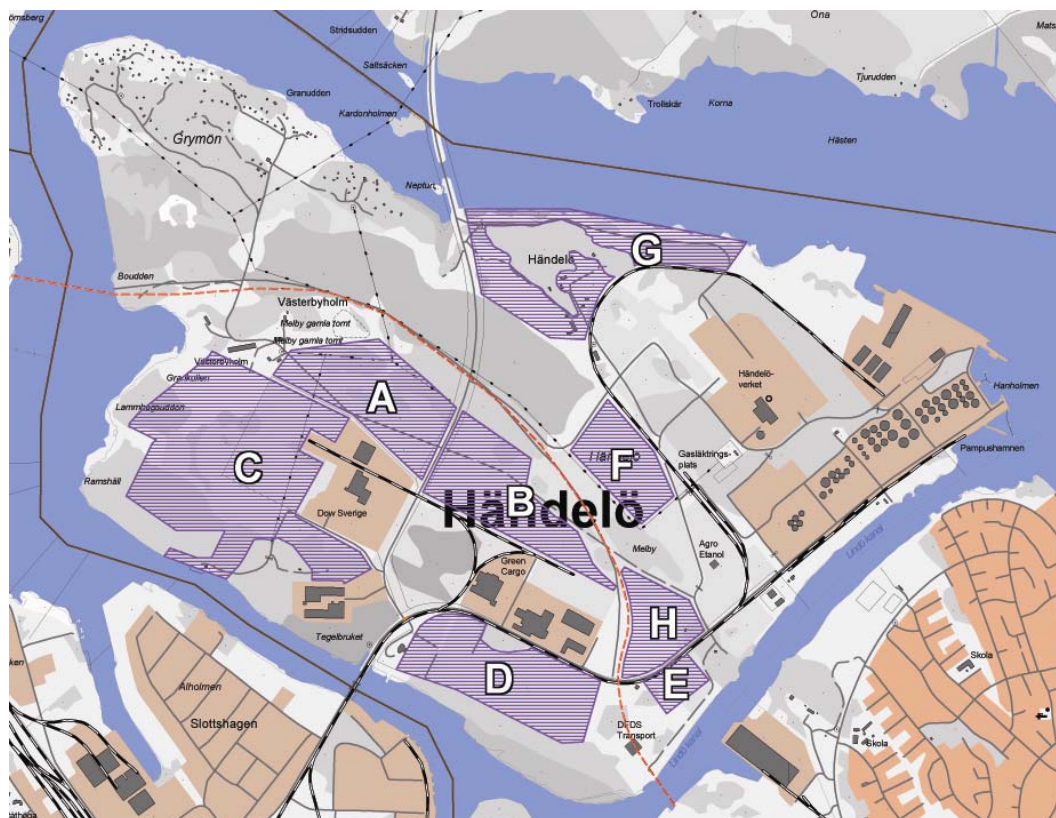
- Anlägga insynsskydd från söder längs Hanholmsvägen i syfte att minska den visuella störningen i Lindös norra delar. Ett sådant skydd kan också påverka intrycket av övriga störningar från Händelö.
- Iakttä lämpliga skyddsavstånd i förhållande till Lindö vid etablering av nya verksamheter samt vid utvidgning av befintliga verksamheter på Händelö.

- Iaktta en restriktiv hållning avseende luktande verksamheter inom södra och östra delarna av Händelö.
- Vidta åtgärder i enlighet med förslag i kommunens dagvattenprogram samt i genomförd dagvattenutredning som avser Händelö.
- Anpassa den fortsatta utvecklingen till befintliga och kommande behov hos Natura 2000-områden på Händelö. Beakta förslag till åtgärder i rapport ”*Bedömning av långsiktig överlevnad för hotade arter knutna till ekar på Händelö*”.
- Utredda risken för överskridande av miljökvalitetsnormer på belastade trafikstråk till följd av en fortsatt logistiksatsning på Händelö och i Herstadbergssområdet. Kraftsamling på effektiva avlastande trafiklösningar för transporter till och från söder. (Packhusgatan, Sjötullsgatan, Hamnbron, Norra Promenaden).
- Samhället kommer alltid att ge upphov till restprodukter som inte kan återvinnas eller återanvändas. Det kommer därför alltid att finnas ett behov av ytor och platser för uppläggning av dessa produkter. I den fortsatta planeringen av Händelö bör redan påverkade områden som Hällaupplaget och Västerbyholm reserveras som deponi och skyddas mot åtgärder som kan försvåra en fortsatt sådan användning.
- Genomföra åtgärder angivna i kommunens miljö- respektive naturvårdsprogram.

RISKFAKTORER – FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RIKTLINJER

Förutsättningar

Risken analysen jämför risknivån för åtta potentiella områden (A - H) på Händelö verksamhetsområde. Analysen baseras på fallet med en fullt utbyggd Norrled samt ökade transporter av farligt gods enligt trafikprognoser 2012 och 2022 (se under avsnittet ”Händelö i staden – trafikstruktur”).



Figur 16. Områdesindelning i riskanalysen för Händelö.

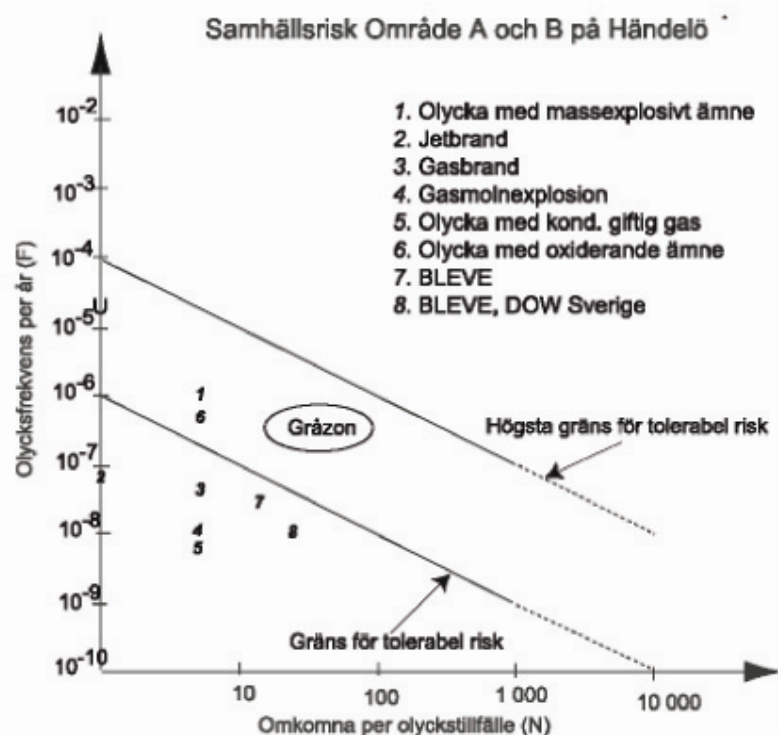
Jämförelse med Räddningsverkets förslag till riskkriterier visar att den maximala ackumulerade individrisken ligger under den övre gräns där risker under vissa förutsättningar kan tolereras, men över den övre gräns där risker anses små. De genomsnittliga maximala individrisknivåerna på samtliga områden ligger däremot under gränsen för risker som kan anses små. Befintliga risknivåer bedöms inte förhindra vidare utveckling av Händelö verksamhetsområde.

Område A, B och H är förknippade med de högsta riskerna. A och B utsätts för transporter med farligt gods, på både Bravikenvägen, Norrleden och på industrispåret. Dessutom ligger delar av tomterna innanför riskavståndet för en eventuell BLEVE (en typ av mycket sällsynt allvarlig gasmolnexplosion) på DOW Sverige AB. Område H omges av Norrleden, Hanholmsvägen och industrispåret.

De andra områdena (C - G) är förknippade med lägre risknivåer.

Transporterna av farligt gods på väg och järnväg representerar de största riskerna för tredje person. Verksamhetsriskerna utgörs främst av olyckor på DOW Sverige AB, Agroetanol och gasolläktlingsplatsen strax norr om Agroetanol. PET-återvinningscentralen bedöms som ofarlig för tredje person.

! Utan en utbyggd Norrled blir risknivåerna för område D och G högre, jämfört med fallet *med* Norrleden. Därutöver finns, vid jämförelse mellan fallen *med* respektive *utan* leden, inga märkbara skillnader i risknivåer förknippade med transporter av farligt gods, för område A-H. Område A, B och H är, precis som i fallet *med* leden, förknippade med de högsta risknivåerna



Figur 17. Samhällsrisiknivå för område A och B med DNV:s (Det Norske Veritas) förslag på riskkriterier. Nr 1-8 är olika typer av möjliga olyckor på Händelö placerade i diagrammet efter framräknad olycksfrekvens frekvens (F) och antal omkomna per olyckstillfälle (N). (BLEVE, mycket sällsynt typ av gasmolnexplosion)

I dagsläget bedöms sannolikheten för dominoeffekter som mycket låg på Händelö.

Sannolikheten för dominoeffekter bedöms generellt som små vid utnyttjande av riskavstånd.

Riskerna med en storbrand bedöms som relativt små. Värsta fallet utgörs av en storbrand i Pampushamnen där rök sprider sig till Lindö. En sådan händelse skulle kunna leda till enstaka dödsfall.

Det är viktigt att angivna riskavstånd för anläggningar med farlig verksamhet beaktas vid kommande tillämpning av planen. Vid etablering av nya verksamheter som kan antas påverka säkerhetsnivån i området måste en fördjupad riskanalys upprättas.

Länsstyrelsen arbetar för närvarande med identifieringen av anläggningar med så kallad farlig verksamhet enligt 2 kap. 4 § lagen om skydd mot olyckor. Dessa anläggningar, tillsammans med sevesoanläggningarna, måste beaktas. De berörda § 4 anläggningarna på Händelö är Agroetanol Sverige AB och troligen även Norrköpings Hamn och Stuveri AB i Pampushamnen. Beslut om den sistnämnda anläggningen har ännu inte tagits.

Ur miljösynpunkt är det av vikt att beakta strandområden i förbindelse med ytvatten samt skyddade naturområden. Dessa områden bedöms särskilt känsliga vid olyckor och bör prioriteras vid olyckor särskilt då det hanteras mycket stora

Länsstyrelsen arbetar för närvarande med identifieringen av anläggningar med så kallad farlig verksamhet enligt 2 kap. 4 § lagen om skydd mot olyckor. Dessa anläggningar, tillsammans med sevesoanläggningarna, måste beaktas. De berörda § 4 anläggningarna på Händelö är Agroetanol Sverige AB och troligen även Norrköpings Hamn och Stuveri AB i Pampushamnen. Beslut om den sistnämnda anläggningen har ännu inte tagits.

Ur miljösynpunkt är det av vikt att beakta strandområden i förbindelse med ytvatten samt skyddade naturområden. Dessa områden bedöms särskilt känsliga vid olyckor och bör prioriteras vid olyckor särskilt då det hanteras mycket stora mängder petroleumprodukter på Händelö. Sannolikheten för att ekområdena på Händelö skall avdödas på grund av kemikaliutsläpp bedöms som liten.

Riktlinjer

- Risknivån kan påverkas (minskas) genom tillräckligt stora avstånd mellan olika verksamheter och transportleder samt genom specifika tekniska lösningar på enskilda verksamheter.
- Risken för dominoeffekter går att sänka genom tillräckligt stora avstånd mellan olika verksamheter och transportleder samt genom specifika tekniska lösningar på enskilda verksamheter.
- Västerbyholm behandlingshem kan ligga inom riskavståndet för område A eller C beroende på vilken typ av verksamhet som kommer att placeras där.
- Konsekvenserna för miljön kan reduceras genom en beredningsplan för olyckor som främst förhindrar spridning av kemikalier, både på väg och till sjöss.
- För strandområden i förbindelse med ytvatten samt skyddade naturområden bör det i första hand utföras en utökad miljöriskbedömning.


Norrköping den 29 mars 2006


Gunilla Holmquist
planchef

Magnus Gullstrand
fysisk planerare

Vid antagandet av översiktsplanen den 29 maj 2006 reviderade kommunfullmäktige planen genom följande tillägg: *Att det är viktigt att de Natura 2000-områden som finns på Händelö ska skyddas som naturreservat samt att försiktighetsprincipen ska gälla, så att gränsen för ekbeståndens skyddsareal 57 ha inte underskrids.*

Norrköping den 5 juli 2006


Gunilla Holmquist
planchef


Magnus Gullstrand
fysisk planerare

- Karl-Olof Bergman 2003, *Bedömning av långsiktig överlevnad för hotade arter knutna till ekar på Händelö i Norrköpings kommun – Natur i Norrköping 3:03.*
- Länsstyrelsen i Östergötlands län 2003, *Utdrag ur MIFO-databas.*
- Länsstyrelsen i Östergötlands län 2004, *Bevarandeplan Natura 2000 Händelö (enligt 17§ Förordningen om Områdesskydd) Norrköpings kommun, Östergötlands län.*
- Miljö- och hälsoskyddskontoret Norrköpings kommun 1996, *Muddring och muddermassor i Norrköping 1960-2020.*
- Miljö- och hälsoskyddskontoret Norrköpings kommun 2001, *Luftmätning Packhusgatan Norrköping mars 2001-oktober 2001.*
- Miljö- och hälsoskyddskontoret Norrköpings kommun 2001, *Luftmätning Kungsgatan Norrköping juli 1999-maj 2000.*
- Miljöinvest AB, stadsbyggnadskontorets planenhet Norrköpings kommun 2003-11-19, *Miljöfaktorer på Händelö sammanställning och analys - Kunskapsunderlag till fördjupad översiktsplan för Händelö.*
- Miljöinvest AB, stadsbyggnadskontorets planenhet Norrköpings kommun 2004-08-30, *Strategisk konsekvensbeskrivning för fördjupad översiktsplan Händelö.*
- Miljöinvest AB, stadsbyggnadskontorets planenhet och gatu- och parkkontoret Norrköpings kommun 2004-02-17, *Trafikräkning och prognoser för trafikapparaten i Norrköping år 2002, 2006, 2012 och 2022 – Kunskapsunderlag till fördjupad översiktsplan för Händelö.*
- Naturvårdsverket, *Natura 2000 – Värdefull natur i EU.*
- Norrköpings hamn och stuveri 2003, *Sammanställning av hamnens omvärldsanalys inför framtiden i samband med översiktplanearbete för Händelö.*
- Norrköpings hamn och stuveri 2004, *Muntliga uppgifter angående kostnadsuppskattningar för vissa hamninvesteringar.*
- Norrköpings kommun gatu- och parkkontoret 2004, *Muntliga uppgifter angående kostnadsuppskattningar för vissa väginvesteringar.*
- Norrköpings kommun 2002, *Miljöprogram.*
- Norrköpings kommun 2002, *Naturvårdsprogram.*
- Norrköpings kommun 2004, *Norrköpingspaketet – Rapporten om en långsiktig och hållbar svensk transportlösning.*
- Norrköpings kommun gatu- och parkkontoret 2004, *Trafiknätsanalys för Norrköpings tätort.*
- Norrköpings kommun tekniska nämnden 2004, *Mätprogram för luftföroreningar. Plan- och bygglagen.*
- OP SIS AB 2003-06-25, *Beräkningar av emissioner och halter av kvävedioxid (NO²) i Norrköping.*
- OP SIS AB 2004-01-16, *Beräkning av NO²-halter i Norrköping för trafikscenario 5/2012 i den fördjupade översiktsplanen för Händelö.*
- Rixlex SFS 1998:808, *Miljöbalk.*
- Rixlex SFS 1987:10, *Plan- och bygglag.*
- Tyréns AB 2005-03-21, *Östra Promenaden. Förslag till åtgärder för att minska höga halter av partiklar (PM10).*
- Tyréns infrakonsult 2001-11-16, *Utredning om trafiksystemet i södra och östra delarna av Norrköping.*
- Tyréns infrakonsult 2003-01, *Trafikprognoser för Herstadberg och Händelö.*
- Vägverket Konsult 2005-09-12, *Sydvästra Händelö. Förstudie inför detaljplan. Norrköpings kommun.*
- WS Uppsala AB 2003-11-13, *Dagvattenhantering inom Händelö verksamhetsområde.*

WP Samhällsbyggnad 2004-01-12, *Utredning Norrleden-Österleden delen Händelö.*

WSP Samhällsbyggnad 2004-06-30, *Norrleden-Österleden Norrköping – PM angående tunnel under Lindökanalen.*

ÅF-Energi & Miljö AB 2003-12-05, *Luktbesvärsundersökning i Norrköping hösten 2003.*

ÅF-infrateknik AB 2004-02-16, *Rapport – Lokalisering av ny kombiterminal på Händelö.*

Östergötlands länsmuseum 2003, *Arkeologisk utredning etapp 1 Händelö – rapport 78:2003.*

VI. Bilagor

Kartbilaga 1. Grunddragen i mark- och vattenanvändningen.

Kartbilaga 2. Grunddragen i trafikstrukturen.

Kartbilaga 3. Riktlinjer mark- och vattenanvändning, allmänna intressen, miljö- och riskfaktorer.