

RAPPORT

Precisering av riksintresse för kommunikationer

Norrköpings hamn



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Precisering av riksintresse för kommunikationer – Norrköpings hamn

Författare: Joachim Kangevall, Erik Fransson, Sweco

Dokumentdatum: 2019-08-30

Version: 1.0

Fastställt av: Einar Schuch

Kontaktperson: Peter Linnskog, Trafikverket region Öst

Publikationsnummer: 2019:137


ISBN: 978-91-7725-486-7

Förord

I detta dokument preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresset Norrköpings hamn tillsammans med de områden som ska skyddas för att tillgänglighet eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras. Riksintressepreciseringen av Norrköpings hamn visar Trafikverkets syn på riksintresset utifrån målavvägning mellan olika intressen. Den av Trafikverket beslutade preciseringen är tänkt att fungera som underlag för fortsatt dialog mellan berörda aktörer.

Riksintressepreciseringen för Norrköpings hamn är Trafikverkets underlag till Länsstyrelsen för prövning av planer som berör riksintresset. En arbetsgrupp med flera olika aktörer gör att olika synsätt kan beaktas under arbetets gång. Med hjälp av engagerade deltagare görs en heltäckande kartläggning över situationen. Arbetet med preciseringen ger en ökad förståelse för olika intressen kring anläggningen.

Tidsperspektivet i en riksintresseprecisering är trettio år. Ett riksintresse är inte statiskt och det kan finnas nya omständigheter som kräver uppdatering av preciseringen. Trafikverket region Öst förvaltar Riksintresseprecisering för Norrköpings hamn. Vart fjärde år ska Trafikverket region Öst göra en bedömning om det finns behov av att uppdatera preciseringen. Detta sker i samband med att Trafikverket gör en översyn av utpekade riksintressen. Preciseringen kan även uppdateras vid andra tidpunkter om behov finns.



Einar Schuch

Regional direktör Planering, Region Öst

Sammanfattning

Norrköpings hamn är placerad på Sveriges ostkust cirka 17 mil söder om Stockholm och är en av 50 utpekade hamnar av riksintresse i Sverige. Precisering av riksintresse beskriver hur Trafikverket ser på riksintresset för Norrköpings hamn.

Syftet med riksintressepreciseringen är att underlätta kommunens fysiska planering och länsstyrelsens handläggning för att på bästa sätt tillgodose riksintresset. Ett annat syfte är att bestämma vilka hamndelar som är av riksintresse, samt att beskriva de olika hamndelarnas funktion.

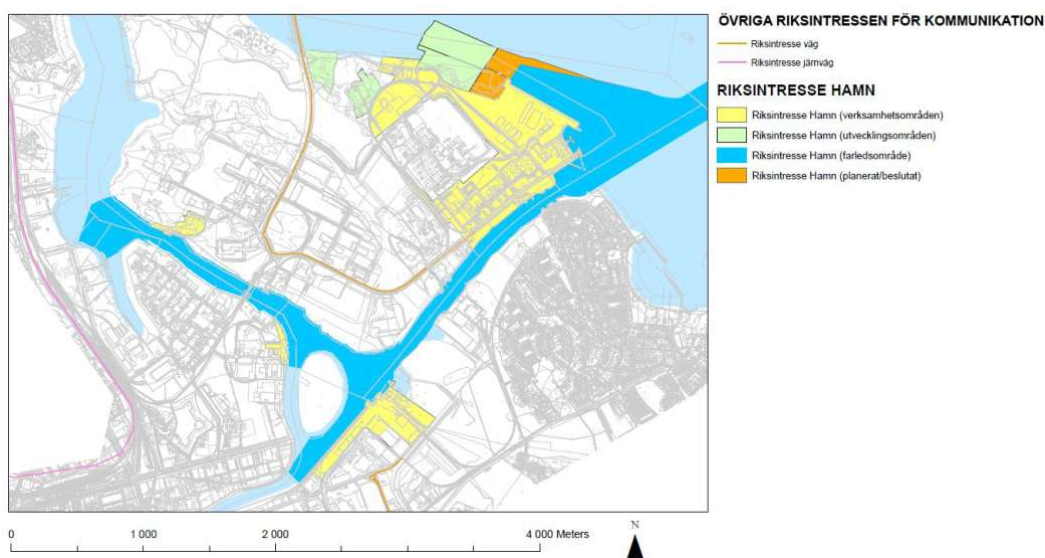
Arbetet har letts av Trafikverket och skett i samarbete med representanter från Sjöfartsverket, Länsstyrelsen i Östergötland, Norrköpings kommun, Norrköpings Hamn AB och Region Östergötland

Norrköpings hamn betraktas idag som en av landets till ytan större och modernare hamnar. I hamnen hanteras en rad olika varuslag, främst skogs-, stål-, spannmåls-, energi- och petroleumprodukter, containers samt projektlaster från svenska industrier. Hamnens containertrafik har haft en stark utveckling under senare år.

I enlighet med kriterier för utpekande och de kriterier som varit utgångspunkter för bedömning i frågan om precisering av riksintresset Norrköpings hamn (se kap. 4), har Trafikverket beslutat att befintliga hamndelarna av riksintresse är:

- Öhmansterminalen
- Kajplats 38–40
- Ramshäll
- Pampusterminalen
- Oljehamnen

Utöver befintliga hamndelar preciseras vattenområde av riksintresse samt utvecklingsområden (landområden och vattenområde).



Vid planering och tillståndsgivning tas hänsyn till hamnens påverkan på omgivande områden. Påverkan via buller, risk- och säkerhetsaspekter samt luftkvalitet redovisas.

Norrköpings Hamn AB har låtit utföra ett flertal bullerutredningar och mätningar genom åren som visar att Norrköping Hamn AB uppfyller gällande riktvärden.

Inom Norrköpings Hamns verksamhet hanteras farligt gods i form av lagring, lastning samt lossning. Hantering av farligt gods regleras av ett antal lagar och förordningar. En extern säkerhetsrådgivare finns som stöd i frågor som rör farligt gods.

Påverkansområdet för utsläppen till luft kring Norrköpings Hamns verksamhet bedöms ha ett måttligt till högt värde och effekterna bedöms som små. Konsekvenserna bedöms sammantaget som små till måttliga.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
1. INLEDNING	8
1.1 Syfte	8
1.2 Målgrupp	8
1.3 Avgränsning	8
1.4 Genomförande.....	8
1.5 Bakgrund	10
1.6 Kriterier för utpekande	10
2. RIKSINTRESSET I PLANERINGEN	14
2.1 Planer och strategier i kommunen och regionen.....	14
2.1.1 Översiktsplan.....	14
2.1.2 Fördjupad översiktsplan.....	14
2.1.3 Regional utveckling	17
2.2 Övriga riksintressen i närområdet.....	17
3. FUNKTIONSBESKRIVNING	19
3.1 Omvärldsfaktorer.....	19
3.1.1 Trafikverkets omvärldsanalys.....	19
3.1.2 Europeisk transportpolitik.....	19
3.1.3 Svensk transportpolitik	20
3.1.4 Hamnen i planeringen.....	21
3.2 Hamnens utveckling.....	21
3.2.1 Hamnen idag	21
3.2.2 Statistik.....	27
3.2.3 Framtidsutsikter	29
3.3 Kapacitet.....	29
3.4 Tillgänglighet	30
3.4.1 Transportflöden och marknad	30
4. RIKSINTRESSETS MARKANSPRÅK	33

4.1	Hamndelar av riksintresse	33
4.1.1	Verksamhetsområde – Befintlig preciserad	33
4.2	Utvecklingsområden	37
4.2.1	Verksamhetsområde – Planerad preciserad	37
4.3	Anslutande infrastruktur	39
4.4	Utveckling på lång sikt	39
5.	OMRÅDEN SOM PÅVERKAR ELLER PÅVERKAS AV HAMNEN	40
5.1	Buller	40
5.2	Risk- och säkerhetsaspekter	41
5.2.1	Farligt gods	41
5.3	Luftkvalitet.....	42
5.4	Att ta omhand riksintresset.....	44
6.	KÄLLFÖRTECKNING	46
7.	BILAGOR	47
I.	Lagar och regler	47
i.	Sjöfartsskydd	47
ii.	Hushållningsförordningen (1998:896).....	47
iii.	Plan- och bygglagen.....	48
vi.	Buller	49
v.	Miljöprövning	49
II.	Gällande miljötilstånd	50
III.	Remissammanställning.....	50

1. Inledning

1.1 Syfte

Syftet med en riksintresseprecisering är att underlätta kommunernas fysiska planering och länsstyrelsens handläggning för att på bästa sätt tillgodose riksintresset. Genom att tydliggöra ytanspråk ges bättre förutsättning för att riksintresset långsiktigt ska kunna samexistera med kommunen som utvecklas.

En riksintresseprecisering beskriver hur Trafikverket ser på riksintresset för den preciserade anläggningen. Preciseringen ska beskriva riksintressets funktion och förtydliga vad som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och vilka konsekvenser det kan få. Preciseringen ska visa på vikten av anläggningen ur ett helhetsperspektiv för transportsystemet.

Syftet med preciseringen är dessutom att bestämma vilka hamndelar som är av riksintresse, samt att beskriva de olika hamndelarnas funktion. Även berört vattenområde ska preciseras.

1.2 Målgrupp

Preciseringen av riksintresset ska tjäna som underlag för kommunens fysiska planering (plan- och bygglagen) och tillståndsprövning (miljöbalken) samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden. Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringen vid avvägning mellan olika riksintressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen.

1.3 Avgränsning

Huruvida ett område eller en funktion är av riksintresse eller inte och hur det intresset ska prioriteras mot andra allmänna intressen och riksintressen avgörs först när frågan prövas. Sådan prövning sker framförallt när beslutande myndighet tillämpar miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen eller lagen om byggande av järnväg.

Utpekandet av riksintressen har ingen koppling till ägande eller ansvar för förvaltning av respektive anläggning. Det är hamnens funktion och inte ägare som definierar riksintresset.

Hamnen kan ha eller komma att söka miljötillstånd för mer trafik och större volymer än vad Trafikverket har tagit beslut om att skydda genom riksintresset. En riksintresseprecisering ger inte en fullständig bild av hamnens framtida behov.

1.4 Genomförande

Arbetet har letts av Trafikverket och skett i samarbete med representanter från:

- Sjöfartsverket
- Länsstyrelsen i Östergötland
- Norrköpings kommun
- Norrköpings Hamn AB

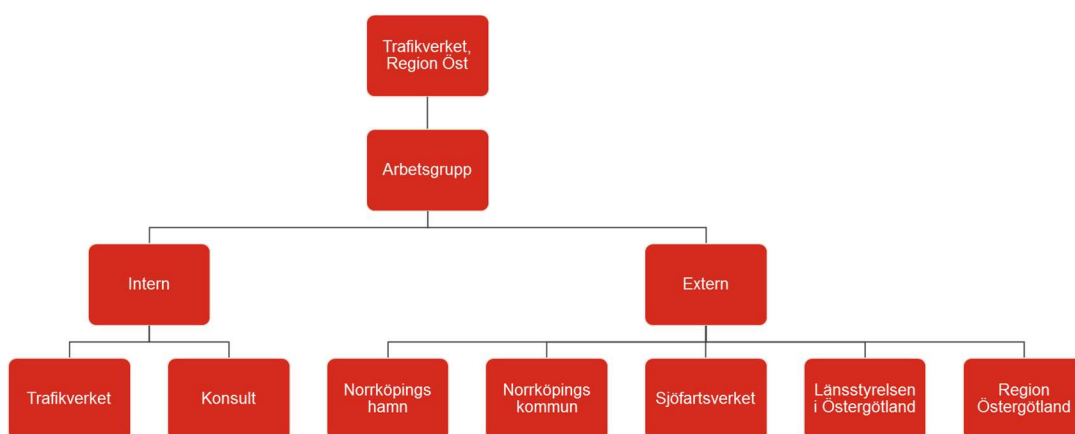
- Region Östergötland

Tillväxtverket har varit inbjudna att delta men avstått medverkan.

Arbetet har bedrivits utifrån en internt och en extern arbetsgrupp. Där den interna varit drivande i processen samt tagit fram, samlat in och värderat material från den externa arbetsgruppen. Den externa arbetsgruppen har värderat framtida utveckling och markbehov och arbetet fram förslag till område för riksintressestatus.

Intern arbetsgrupp har bestått av Peter Linnskog (Trafikverket, region Öst), Ulf Wincrantz (Trafikverket, region Öst), Joachim Kangevall (Sweco, konsult) och Erik Fransson (Sweco, konsult).

Extern arbetsgrupp har bestått av Peter Linnskog (Trafikverket), Ulf Wincrantz (Trafikverket), Ola Hjærtström (Norrköpings Hamn), Linn Almcrantz (Norrköpings Hamn), Anders Svedberg (Norrköpings kommun), Jan Persson (Länsstyrelsen Östergötland), Eleonor Mörk (Region Östergötland), Olle Lewis (Sjöfartsverket), Niklas Hammarkvist (Sjöfartsverket), Joachim Kangevall (Sweco, konsult) och Erik Fransson (Sweco, konsult). Organisationsschema visas i Figur 1.



Figur 1. Organisationsschema som illustrerar hur processen beskrivs och vilka parter som varit delaktiga.

Processen har bedrivits med stöd i två workshoppar tillsammans med extern arbetsgrupp i Norrköping.

- **Workshop.** Möte 1 (juni 2017) syftade till att belysa bakgrund och redovisa respektive parts syn på hamnen, stadens utveckling respektive riksintresset Norrköpings hamn.
- **Workshop.** Möte 2 (oktober 2017) syftade till att precisera det markanspråk som riksintresset Norrköpings hamn gör omfatta. Sammanfattningsvis var anspråket för de inre (innanför Lindökanalen) samt yttre (Pampus) hamnområdena samstämmiga i gruppen. Vid mötet framkom att kommunen, i egenskap av hamnens ägare, önskade peka ut ett större utvecklingsområde på längre sikt (bortåt 50 år) över Malmölandet.

Då den externa arbetsgruppen inte varit överens eller kunnat motivera ett utökat anspråk över Malmölandet har en utökad dialog hållits tillsammans med delar av den externa arbetsgruppen under perioden november 2017 - februari 2018. Den utökade mötesserien har omfattat representanter från intern arbetsgrupp, hamnen, kommunen och länsstyrelsen i syfte att nå ett anspråk som är motiverat utifrån riksintressets syfte och funktion.

- **Intervjuer.** Under processen har den interna arbetsgruppen hållit enskilda avstämningar inför workshoptillfälle 1 med representanter från hamnen, kommunen respektive länsstyrelsen i syfte att inhämta information samt förbereda workshoptillfälle 2. Avstämningar har senare även skett löpande under hela uppdraget.
- **Analys.** Analys av statistik och planer i området har skett inom den interna arbetsgruppen i samråd med hamnen och kommunen.

1.5 Bakgrund

Trafikverket ska enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för anläggningar för kommunikationer. Riksintressen för anläggningar för kommunikationer ska enligt bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen.

Vid utpekande av riksintresse redovisas en länk eller en nod utifrån dess funktion. För att avgöra vilken utbredning riksintresset får i den fysiska miljön görs en precisering av riksintresset. Preciseringsen ska ange vilka delar av anläggningen som ingår i riksintresset, och vilket område utanför anläggningen som påverkar eller påverkas av riksintresset. Även berört vattenområde ska preciseras. Därmed förklarar preciseringen vilka land- och vattenområden som berörs av riksintresset.

1.6 Kriterier för utpekande

Norrköpings hamn är en av 50 utpekade hamnar av riksintresse.¹ Allmän hamn utpekas efter prövning och beslut från Trafikverket som hamn av riksintresse för sjöfarten i det fall hamnen:

- Ingår i TEN-T-nätverket.

och/eller

- Omsätter en godsmängd överstigande 100 000 ton per år eller 200 000 passagerare per år över en femårsperiod.
- På annat sätt är så väsentlig för landets beredskap, försörjning, energiförsörjning eller godshantering att den inte utan olägenhet för det allmänna intresset kan ersättas med annat trafikslag eller annan hamn.

¹ Utpekandet framgår av Trafikverkets beslut TRV 2013/10669.

Norrköpings hamn är placerad på Sveriges ostkust cirka 17 mil söder om Stockholm. Hamnområdet ligger i nära anslutning till starka landinfrastrukturstråk som försörjer landet via E22 (Malmö via Kalmar), E4 (Helsingborg via Jönköping), E4 (Stockholm) samt Södra Stambanan.

Hamnen är utpekad som del i TEN-T nätet och har en godsmängd som överstiger 100 000 ton per år.

I Regeringens Hamnutredning från 2007 beskrivs Norrköpings hamn som nationellt strategiskt viktig för industri- och energiprodukter ur ett nationellt perspektiv. Norrköpings hamn är upptagen som en av tjugosex svenska hamnar i transeuropeiska transportnätverket TEN där Norrköping är klassad som Comprehensive (övergripande). Klassningen innebär bland annat rättigheter om bidrag och åtagande om investeringar för att utveckla effektiva transporter i Europa. Som en del av Norrköpings strategiska läge har också Tillväxtverket under 2017 beslutat om stödfinansiering för uppbyggnad av ett fysiskt, regionalt logistikkluster med fokus på hållbara transporter och energieffektivisering.

Verksamhet

Norrköping ligger i en expansiv kunskaps- och innovationsregion med en rad internationella företag, världsledande forskning och utbildning. Regionens näringsliv kännetecknas av en bredd, med en omfattande exportindustri inom bl.a. skog, stål och teknik, stora aktörer inom handel och logistik samt framstående tjänsteföretag inom många områden. På grund av att Norrköpings hamnområde ligger i ett av Sveriges starkaste logistiklägen, där olika godstransportstråk sammanstrålar och med närhet till stora produktions- och konsumtionsområden, har flera aktörer baserat sin distributionsverksamhet för Sverige, Norden och Östersjöområdet i Norrköping med transportupplägg via hamnen. Sammanlagt sysselsätter logistik, transport och parthandelsföretagen i regionen cirka 15 000 personer och omsätter cirka 10 miljarder kronor.

Norrköpings hamn har varit betydelsefull för utvecklingen av staden och den svenska industrin i århundraden. På 1600-talet grundades ett flertal industrier i regionen, bland annat pappersbruk, vapenfabriker, klädesfabriker och skeppsvarv. Industrialiseringen på 1800-talet innebar ytterligare uppsving för hamnen, med utskeppningar av textil och papper. Under samma epok hade Norrköping också landets största varvsindustri. Under 1900-talet inleddes en stor infrastrukturomvandling, som pågått ända in på 2000-talet, som också inneburit att hamnområdet successivt flyttat längre ut från stadskärnan. 2011 färdigställdes en breddning och fördjupning av farleden till Norrköpings yttre hamnområde på Händelö. Samtidigt invigdes en utbyggnad av Pampushamnen, med en ny containerhamn och kombiterminal. Norrköpings hamn betraktas idag som en av landets till ytan större och modernare hamnar.

I Norrköpings hamn hanteras en rad olika varuslag, främst skogs-, stål-, spannmåls-, energi- och petroleumprodukter, containers samt projektlaster från svenska industrier. Hamnens containertrafik har haft en stark utveckling under senare år, och antalet hanterade enheter har mer än fördubblats under perioden 2016–2017. Generellt har Norrköpings hamn en god balans i godsflödena, med hög fyllnadsgrad och en spridning av varuslag vilket ger en lägre sårbarhet för marknadens konjunktur.

Norrköpings hamn har en god kapacitet i den anslutande infrastrukturen. Anslutning finns till E4, E22, riksvägarna 51/55/56 och Södra stambanan. Under senare år har flera kapacitetshöjande åtgärder arbetats fram i samarbete med bland annat Trafikverket och Sjöfartsverket i syfte att stärka tillgängligheten till hamnen. 2011 färdigställdes en utbyggnad av farleden till Pampushamnen på Händelö. Med ett tillåtet fartygsdjup på 13,5 meter har hamnen en modern och säker farled med kapacitet att ta emot de allt större fartyg som anlöper Östersjön. I september 2017 påbörjade Trafikverket byggnation av en ny, elektrifierad järnvägsanslutning, den så kallade Kardonbanan, mellan Södra Stambanan och Pampushamnen, med planerat färdigställande 2021. Parallellt med detta projekt bygger Trafikverket Norrköpings nya godsbangård på Malmölandet, som får en strategisk koppling till området och Pampushamnen. Trafikverket planerar också för en ny vägsanslutning för att stärka kopplingen mellan Händelö och Pampushamnen till E22 och E4 samt riksvägarna. Vidare har gjorts löpande investeringar i hamnanläggningen, främst i Pampushamnen med en ny containerhamn och kombiterminal i direkt anslutning till den befintliga break-bulkterminalen.

Norrköpings hamnområde består dels av en allmän godshamn, dels av privata kajområden för enskilda industrier. Under 2017 uppgick godshanteringen i hela hamnområdet till cirka 4,3 miljoner ton, och hamnområdet anlöpades av cirka 1100 fartyg. Sjöfarten utgörs av linjetrafik (främst inom containersjöfarten) samt icke tidtabellstyrd trafik. Den genomsnittliga fartygsstorleken har ökat tydligt under senaste decenniet (2011–2017: +80%), och uppgick under 2017 till cirka 7000 GT (Gross Tonnage). Information och statistik kommer ifrån Norrköpings Hamn AB (NHAB) och omfattar både allmän godshamn samt privata delar av hamnen. I rapporten redovisas därför uppgifter från samtliga delar av hamnen.

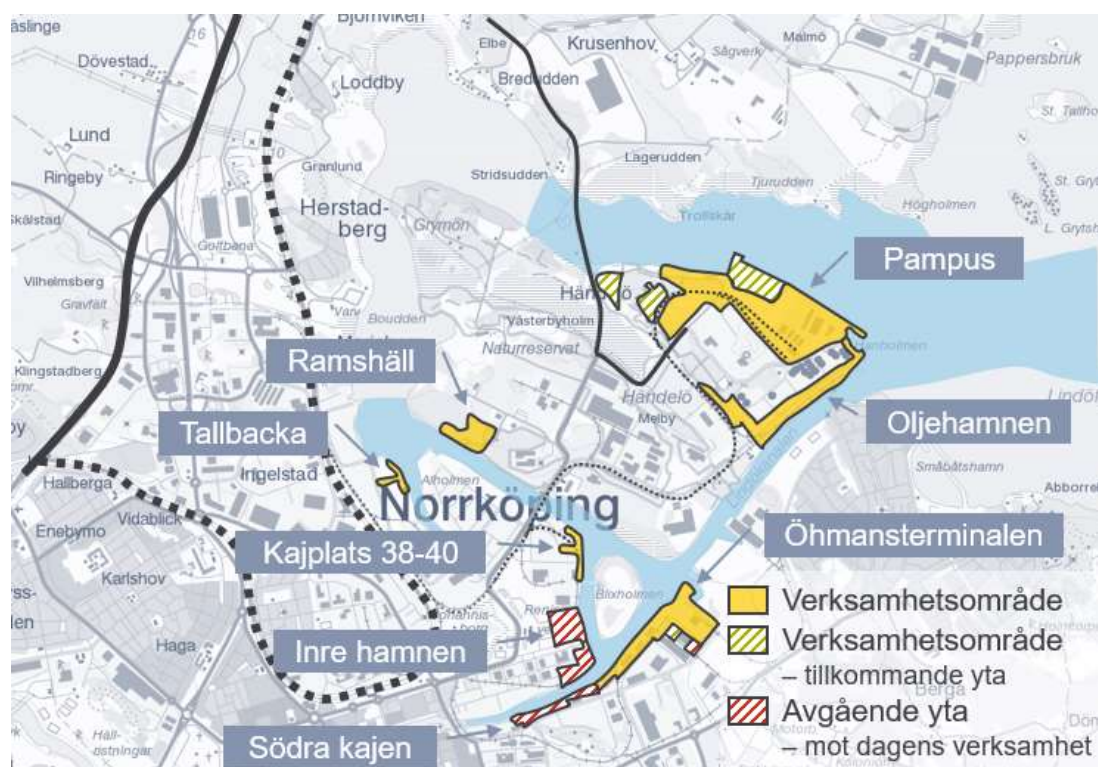
Verksamheten i den allmänna hamnen drivs av Norrköpings Hamn AB. Bolaget ägs av Norrköpings kommun via koncernbolaget Norrköping Rådhus AB. Hamnanläggningen med kajer, hamnplaner och spårbundna kranar ägs av kommunen och arrenderas av NHAB genom ett nyttjanderättsavtal till och med år 2042.

Som ett led i omvandlingen av Inre hamnen från hamn- till bostadsområde har Norrköpings kommun beslutat om en utbyggnad av Pampushamnen och en utveckling av Öhmansterminalen. Hamnutbyggnadsprojektet bedöms uppgå till totalt 1,1 miljarder kronor, med ett planerat färdigställande under 2023/2024.

Vid Pampusterminalen planeras en utbyggnad av kajen med 220–400 meter samt cirka 30 000–50 000 kvadratmeter ny terminalyta. På Öhmansterminalen planeras bland annat för nya ytor för bulkhantering, nya magasin och modernisering av befintliga hamnplaner.

I juni 2017 lämnade Norrköpings kommun in tillståndsansökan till Mark- och miljödomstolen för erhållande av miljödom (vattenverksamhet). Laga kraftvunnen dom erhöles i augusti 2018 med tillstånd att inom fem år färdigställa muddring i enlighet med ansökan. Entreprenadarbeten inleddes under 2019.

En grov beskrivning av Norrköpings Hamns verksamhetsområde visas i Figur 2.



Figur 2. Illustration över Norrköpings hamns verksamhetsområde på land inklusive landanslutningar.

2. Riksintresset i planeringen

2.1 Planer och strategier i kommunen och regionen

2.1.1 Översiktsplan

I Norrköpings kommuns Översiktsplan (antagen 2017-06-19) slås fast att godstransporterna via Norrköpings hamn är omfattande och att behovet av god tillgänglighet till transportvägar kommer att öka. Planen problematiserar konflikten mellan behovet av ökade godstransporter och ökat bostadsbyggande, i huvudsak utifrån buller och farligt gods.

Kommunens antagna strategi för godstransporter, hamn och järnväg gör gällande att hamnverksamheten ska utökas och förstärkas på Händelö och Malmölandet samt succesivt avvecklas i de inre delarna i anslutning till staden centrum.

Hamnverksamheten vid Öhmansterminalen kommer i huvudsak att fortsätta bedrivas under planperioden och en ny godsbangård ska färdigställas på Malmölandet i perioden 2021–2022. Anslutningen av godsjärnväg till Händelö ska ske norrifrån, från Malmölandet över nya Kardonbron. Figur 3 visar en grov skiss av hamnområdets möjliga utveckling samt stora delar av befintligt hamnområde så som det beskrivs i kommunens översiktsplan.



Figur 3 Norrköpings hamn (inre hamnen), Händelö och Malmölandet i Översiktsplan. Befintlig hamn (svart) respektive utbyggnad, hamnområde (röd).

2.1.2 Fördjupad översiktsplan

Norrköpings kommun antog 2006 en fördjupad översiktsplan för Händelö. Planen möjliggör en fortsatt exploatering av verksamheter för att stödja och utveckla Norrköpings näringsliv. Verksamheten föreslås vara transportintensiv vilket bedöms

påverka befintlig infrastruktur till och från bron men även trafiksituationen i de centralare delarna av staden. I FÖP görs därför bedömningen att behovet av Norrleden (röd markering i Figur 4) ökar.

Norrleden planeras i FÖP som två etapper (Herstadsbergs trafikplats – Bravikenvägen) och planen anger en korridor för byggande av Norrleden från Bravikenvägen till Boudden med anslutning till Herstadsbergs trafikplats via nybyggd bro.

Etapp två av Norrleden (Bravikenvägen – Söderleden) anger en korridor för byggande med anslutning i områdets mitt till en passage över eller under Lindökanalen i den sydöstra delen av Händelö med anslutning till Söderleden (E22).

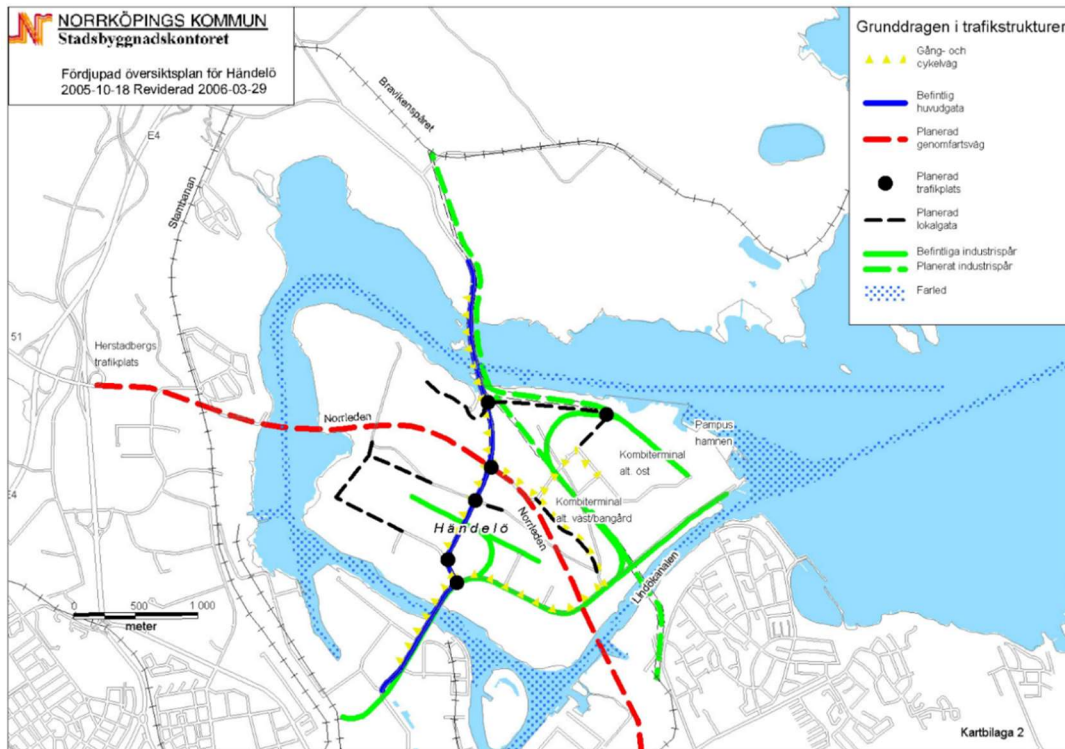
FÖP för Händelö omfattar även vägförbindelse till tyngdlyftkranen som är placerad i inre hamnen. Planen redogör för tre alternativ gällande omklassning av Händelöbron, ny öppningsbar bro respektive flytt av tunglyftsfunktionen till Pampushamnen. Samtliga med anledning att öka tillgängligheten för vägtransporter till funktionen.

Järnväg anges i planen från 2006 som en ny norrgående järnvägsförbindelse mellan Händelöspåren och den då planerade kombiterminalen och stambanan (se dagens Kardonbron). Detta för att öka tillgängligheten via järnväg och ge bättre förutsättningar för järnvägstransporter. Även en kombiterminal i olika lokaliseringar hanteras, vilken senare har etablerats.

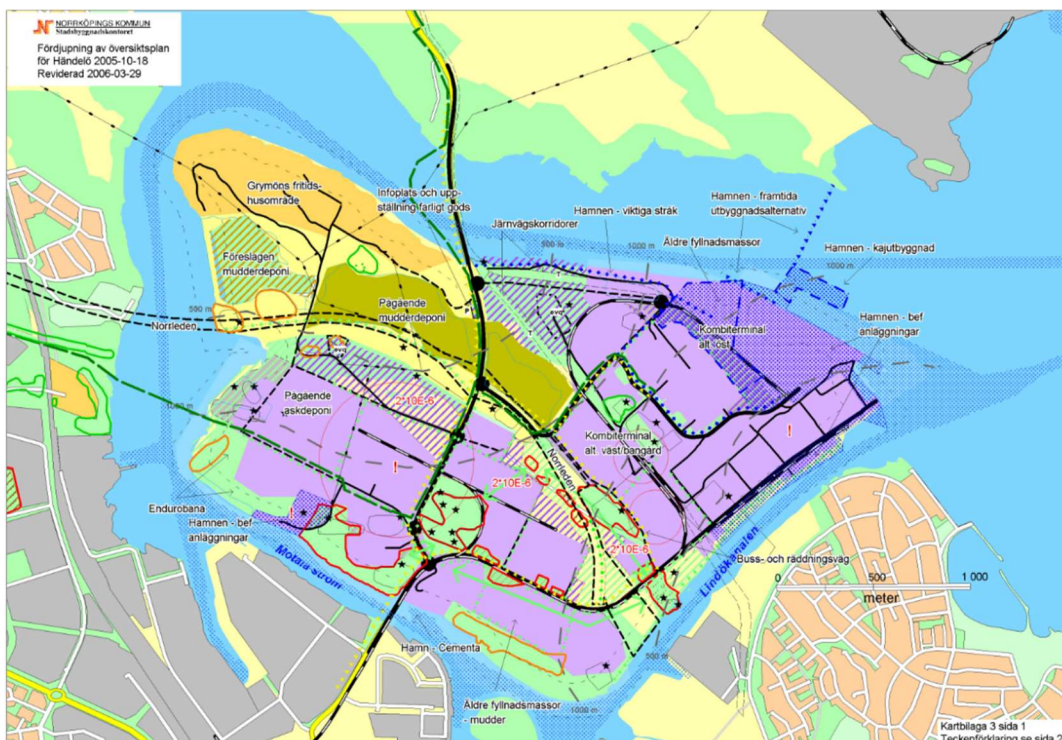
Gällande hamnverksamhet omfattar planen en kajutbyggnad av Pampushamnen för ökad hamnkapacitet och effektivare godshantering. Även en farledsutbyggnad med breddning av inseglingrännan från 60 till 105 meter och ett djup om 14,9 meter föreslås, vilket senare har realiserats.

Utöver ett antal övriga verksamheter som friluftsliv, mudderdeponering och motorsport omfattar planen ett förtydligande av skydd av naturområden. I planen bekräftas befintliga Natura 2000-områden samt vissa områden för stödplantering av ek. Planen anger också de områden som har naturvärden av nationellt intresse.

Utdrag ur Fördjupning av översiktsplanen för Händelö från 2006 visas i Figur 4 och Figur 5.



Figur 4 Utdrag ur FÖP Händelö (2006). Illustration över grunddragen i trafikstrukturen.



Figur 5 Utdrag ur FÖP Händelö (2006). Illustration över riktlinjer för mark och vattenanvändning, allmänna intressen, miljö och riskfaktorer.

2.1.3 Regional utveckling

Logistik- och transportnäringen i regionen anses idag vara ett av landets centrala nav med ett starkt kluster av aktörer såsom DB Schenker, DHL, DSV, Kuehne & Nagel och Postnord. Norrköpings hamn är en central komponent i detta och bland logistik- och transportföretagen anses hamnen vara en viktig del. Som ett resultat av detta har även partihandelslogistiken expanderat i området och större företag såsom Ö&B, Stadium, Bauhaus och Rusta har etablerat storskaliga centrallager i nära anslutning till hamnen. Samtidigt nyttjas också hamnen av flera betydande exportindustrier i regionen, bland annat BillerudKorsnäs, Fiskeby, Holmen, Siemens, Toyota Material Handling, SSAB, Agroetanol och Yara.

Sammanlagt sysselsätter logistik, transport och partihandelsföretagen i regionen cirka 15 000 personer och omsätter omkring 10 miljarder kronor.

Effektiv logistik är ett av Östergötlands utpekade styrkeområden, där Norrköping har en naturlig och viktig roll som nod för godshantering. Det geografiska läget hör till de absolut bästa i landet med mycket bra position för att nå tillväxtmarknader i Baltikum och Ryssland. Balansen i godsflödena (in- och utflöde) är god. Infrastrukturen är väl utvecklad och under ytterligare förbättring; både utbildningen och forskningen vid Linköpings universitet är mycket stark och har tydliga kopplingar till näringslivet och offentliga sektorn. Dessutom finns det en betydande innovationspotential kopplad till området; dels i form av tjänsteföretag som utvecklar nya lösningar för en växande logistiksektor, dels i form av företag med stora varuflöden, till exempel inom verkstadsindustrin, som har stora besparingar att göra genom förbättrad logistik.

Under 2017 har Tillväxtverket beslutat om stödfinansiering för uppbyggnad av ett fysiskt, regionalt logistikkluster med fokus på hållbara transporter och energieffektivisering.

2.2 Övriga riksintressen i närområdet

Inom Händelö finns riksintresseförklarade områden för väg- och järnvägskommunikationer. En del av dessa har utpekats som riksintresse på grund av att de utgör anslutning mellan hamnen och det övergripande nationella väg (E4) och järnvägsnätet (Södra stambanan) och därför upprätthåller en viktig stödande funktion till hamnändamålet. De nuvarande riksintressena för övriga transportslag behöver justeras för att överensstämja med den nya riksintressepreciseringen för Norrköpings hamn.

Tillväxtverket utreder frågan om utpekande av Händelö och Malmölandet som riksintresse för industriell produktion. Hamnen utgör en viktig utgångspunkt för ett sådant eventuellt utpekande av riksintresse. Om riksintresseförklaring för industriell produktion blir aktuell behöver frågan om samordning mellan dessa riksintressen närmare hanteras i den fortsatta översiktsplaneringen. Karta över riksintressen för kommunikation samt industriell produktion presenteras i Figur 6.

På Händelö finns Natura 2000-området Händelö ekbackar. Det föreslagna riksintresseområdet för hamnändamål innebär inte några intrång på Natura 2000-

området. Inför framtida eventuella förändringar (både inom och utanför Natura 2000-områden) kan tillståndsprövning krävas enligt 7 kap 28a§ miljöbalken.



Figur 6. Karta över riksintressen för kommunikation (sjöfart, väg- och järnväg) samt industriell produktion. Observera att riksintresse farled ej illustreras.

3. Funktionsbeskrivning

3.1 Omvärldsfaktorer

3.1.1 Trafikverkets omvärldsanalys

Trafikslaget har stor kapacitet, trots omfattande trafik är trängsel sällan ett problem i systemet. Sjöfarten har relativt låga kostnader och få godsskador. Tillförlitligheten är god, men begränsad tillgängligheten och flexibiliteten är sjöfartens nackdel. Sjöfarten är relativt långsam med låg frekvens och kräver i regel omlastning. Olyckor är ovanliga, men när de inträffar kan konsekvenserna vara betydande eller allvarliga.

Sjöfartens fördelar kommer som bäst till sin rätt för stora volymer över längre avstånd. Stordriftsfördelar är sjöfartens främsta kännetecken. Kostnaden per sänd enhet minskar betydligt. Stordriften inverkar också på bränsleförbrukningen, och gör sjöfarten till ett energieffektivt trafikslag. Trenden med större och större fartyg innebär att hamnar behöver anpassas och utvecklas.

Omvärldstrender med potentiell sjöfartspåverkan är urbanisering, mer gods i omlopp, förskjutningar i ekonomisk geografi, nya marknader och trängsel på land som ger ökat fokus på att använda vattenresurserna.

En omvärldsförändring kan leda till mer sjöfart ur ett perspektiv men mindre ur ett annat. Detta gör att den totala effekten ofta kan bli oklar. Exempelvis kan produktionen komma att förändras så att man producerar mer varor närmre slutkonsumenten. Detta kan leda till ett ökat behov av mindre feederfartyg men minskat behov av container- eller rorofartyg.

3.1.2 Europeisk transportpolitik

I Europeiska Unionens Vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, från 2011 redogörs för EU-kommissionens förslag om hur den framtida transportpolitiken i unionen ska utformas, bland annat:

”Hamnar spelar en viktig roll som logistikcentra och kräver bra anslutningsmöjligheter till inlandet. För att kunna hantera de ökade godsvolymer inom EU:s närsjöfart och sjöfarten till/från övriga världen är det nödvändigt att uppgradera hamnarna.”

På EU-nivå drivs initiativet modal shift, som Trafikverkets kapacitetsutredning² tagit fasta på. Modal shift syftar till att flytta godstransporter från väg till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart (short-sea shipping) för att minska utsläppen och avlasta landinfrastrukturen.

TEN-T

Transeuropeiska nätverket (TEN) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transporttelekommunikations- och energisektorn. I Transeuropeiska transportnätet

² Trafikverkets publikation 2012: 100 utgör underlag till Regeringens infrastrukturproposition 2012/13:25 som i sin tur ger direktiv till Trafikverkets nationella transportplan 2014–2025.

(TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas.

TEN-T består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Indelningen ska utgöra grund för prioritering i utveckling av transportnätverket. Utpekade TEN-funktioner kan uppbära EU-stöd.

Norrköpings hamn är upptagen som nod i det övergripande nätet (comprehensive network) som ligger nära anslutet till väg- och järnvägskorridoren *Scandinavian – Mediterranean* mellan Stockholm och Italien.

3.1.3 Svensk transportpolitik

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Trafikverkets trafikslagsövergripande ansvar syftar till att optimera transportsystemet som helhet med mer nytta till mindre kostnad. För att minska utsläppen från trafiken och för att avlasta landinfrastrukturen skulle godstransporter kunna flyttas från väg till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart (short-sea shipping).

Regeringen beslutade under våren 2018 om nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Planen baseras på regeringens proposition "Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling" som kom 2016. I propositionen är en utgångspunkt att alla trafikslag behövs och att det finns behov av att se på resor och transporter ur ett trafikslagsövergripande perspektiv. Nationella planen omfattar bland annat ett antal åtgärder för sjöfart, både åtgärder i farleder och investeringar i landinfrastruktur som försörjer hamnar. Denna precisering beskriver bland annat Kardonbanan och Norrköpings nya godsbangård.

Längs den svenska kusten finns drygt 50 allmänna hamnar och dessutom ett antal privat ägda industrihamnar. De flesta av de allmänna hamnarna är kommunalt ägda och där sköts godshanteringen vanligen av ett gemensamt hamn- och stuveribolag på affärsmässiga villkor. Totalt transporteras cirka 90 procent av svensk utrikeshandel med sjöfart (lastfartyg och färjor) och passerar därmed genom någon svensk hamn. Medan de utrikes transporterade godsmängderna med sjöfart vuxit stadigt under det senaste årtiondet har de inrikes sjötransporterade godsmängderna inte haft samma ökningstakt utan varit ganska konstanta. Toppåret 2007 hanterade hamnarna ungefär 165 miljoner ton utrikes gods och knappt 12 miljoner ton inrikes gods. Hamnarna har även en viktig roll för persontrafiken, med ca 26 miljoner passagerare årligen.

Hamnarnas roll för utrikeshandeln är oomtvistlig. Storleken på fartygen ökar trendmässigt, vilket ställer större krav på bland annat farleder och hamnar. De stordriftsfördelar som finns i anläggandet av en hamn och i hamnrelaterad infrastruktur (farled och anslutande landinfrastruktur) motiverar att antalet hamnar begränsas.

I regeringens proposition "Framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:35) pekas tio centrala hamnar ut: Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Norrköping, Kapellskär, Gävle, Sundsvall och Luleå samt Karlshamn i samarbete med Karlskrona.

Dessa hamnar har prioriterats vid statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur. En vidare utveckling av dessa hamnar är av avgörande betydelse för att den svenska industrin ska kunna fortsätta att vara konkurrenskraftig på en global marknad.

3.1.4 Hamnen i planeringen

Områden där människor bor och vistas behöver lokaliseras och planeras med hänsyn till hamnars och större farleders påverkan, såsom buller, damm, lukt och risk. Många städer vill utveckla attraktiva områden vid vatten. Det kan också finnas andra orsaker till varför hamnar inte kan expandera fysiskt i sitt nuvarande läge. Ett sätt att bemöta hamnens expansionsbehov är att utveckla torrhamnar i strategiska lägen.

Hamnen och sjöfarten är mycket beroende av landinfrastruktur. Godset ska tas till och från hamnen och vidare till vidare förädling/försäljning. Trenden med allt större fartyg medför också att landinfrastrukturen måste anpassas för de större fartygen, vilket kan innebära betydande kostnader. Stora fartyg medför att man får en ojämn efterfrågan på kapaciteten på land. Detta motiverar att minimera landvägen för sjötransporter.

3.2 Hamnens utveckling

3.2.1 Hamnen idag

Verksamheten i den allmänna hamnen drivs av Norrköpings Hamn AB (NHAB). Bolaget ägs av Norrköpings kommun via koncernbolaget Norrköping Rådhus AB. Antalet anställda uppgick år 2017 till 154 medarbetare. Hamnanläggningen med kajer, hamnplaner och spårbundna kranar ägs av kommunen och arrenderas av NHAB.

Hamnverksamhet är tillståndspliktig i enlighet med miljölagstiftning, och NHAB driver verksamheten med Länsstyrelsen i Östergötland som tillståndsmyndighet. Bolagets verksamhetstillstånd, med miljökrav utifrån lagar, förordningar och rekommendationer, följs upp kontinuerligt genom bolagets kontrollprogram.

Hamnområdet inom Norrköpings hamn är definierat av länsstyrelsen Östergötland, och täcker ett större område än Norrköpings Hamns verksamhetsområde. Inom det definierade hamnområdet är Norrköpings Hamn den aktör som bedriver den klart mest omfattande hamnverksamheten.

Norrköpings definierade hamnområde framgår av kartbilden i Figur 7.



Figur 7 Norrköpings hamnområde, definierat av Länsstyrelsen Östergötland.

Norrköpings Hamns verksamhetsområde omfattar ca 4 000 meter kajer och 115 hektar markområden, varav cirka 55 hektar hårdgjorda ytor och 74 000 kvadratmeter magasin. Utöver detta verksamhetsområde finns även flera privata aktörer i hamnområdet med egna industrikajer som drivs under egna tillstånd, däribland inom bland annat papper-, foder-, energi-, kemikalie- och cementindustri.

De privata kajerna ingår inte i riksintressepreciseringen då deras hamnverksamheter inte bedöms vara av riksintresse.

Inre hamnen, Södra och Norra kajen

Vid inre hamnen sker hantering av främst bulk gods till industrier i regionen, exempelvis olika typer av fasta bränslen till energisektorn samt råvaror till skogs- och stålindustrin.

Södra kajen i inre hamnen utgörs av cirka 830 meter kaj samt 42 500 kvadratmeter hamnplaner, med kajdjupgående på 6,9 meter. I anslutning till kajen finns 5 000 kvadratmeter magasin. Godshantering sker främst med mobilkranar.

Hamnverksamheten vid Norra kajen har under 2017 till största andel upphört som konsekvens av Norrköpings kommuns pågående omvandling av området till bostadsområde.

Öhmansterminalen

Öhmansterminalen är en hamnterminal för hantering av främst alla typer av bulkgoods, lösgods och projektlaster. Hela terminalområdet är järnvägsanslutet, industrispårsanslutningen väntas dock upphöra 2021 i samband med omvandling av Norrköpings resecentrum och godsbangård.

Öhmansterminalen har cirka 500 meter kaj med 2 Ro-Ro-lägen (roll-on, roll-off av trailers), och kajdjup på 8,3 meter. Maskinparken utgörs av bl.a. hydrauliska vikarmskranar, spårbundna linkranar samt mobilkranar.

Området omfattar 180 000 kvadratmeter varav 30 000 kvadratmeter magasin för lagring av bland annat pappersprodukter. Här finns också verkstad, tvätthall samt godsmottagning med kontor och personalutrymmen.

I den pågående utvecklingen och utbyggnaden av Norrköpings hamnanläggning sker vissa utvecklingssatsningar vid Öhmansterminalen. Investeringarna rymmer bland annat nya upplagsytor för bulkgoods, ny tvätthall/verkstad, förråd samt ny personal- och kontorsbyggnad.

Kajplats 38–40

En viktig resurs i verksamheten är hamnens tyngdlyftkran belägen vid kajplats 38, som är Sveriges starkaste hamnkran. En ny järnvägsanslutning till kranen har färdigställts, och investeringar har gjorts i en ny yta för uppställning av tunggoods.

Lyftkapaciteten uppgår till 350 ton och är en avgörande funktion i svensk basindustris globala export av transformatorer och turbiner.

Vid kajplats 40 hanteras kemiska produkter via rörledningar till angränsande företag som har egen depå innanför kajen. Den totala kajlängden vid kajplats 38–40 är 320 meter och hamnytan 15 400 kvadratmeter. Kajdjupet är 7,9 meter.

Tallbacken

Vid Tallbacken hanteras petrokemiska produkter via rörledningsnät till företaget angränsande industri. Kajlängd 160 meter, hamnplan 13 100 kvadratmeter och kajdjupgående 7,4 meter.

Suprakajen

Suprakajen är en privat industrikaj som främst hanterar gödningsprodukter. Kajens djup är 6,6 meter.

Ramshäll

Vid Ramshällskajen hanteras petrokemiska produkter via rörledningar till angränsande depå och närliggande kemisk industri med separata insatsvaror via separat rörledning. Kajdjupet är 7,4 meter.

Lagring av petroleumprodukter och biodrivmedel i Ramshälls bergrumsanläggning omfattas av Sevesolagen.

Cementakajen

Cementakajen är en privat industrikaj som utgör egen depå och som nyttjas av angränsande industri.

Pampushamnen

Pampushamnen är samlingsnamnet för Pampusterminalen och Oljehamnen, vilka beskrivs nedan.

Pampusterminalen

Pampusterminalen är hamnområdets största hamnterminal, med omfattande lager- och terminalverksamhet och intermodala kopplingar. Området omfattar 475 000 kvadratmeter hamnområde, varav 44 000 inomhus. Terminalen är uppdelad i en containerhamn med integrerad kombiterminal och en hamnterminal för torrlast och styckegods, bland annat sågade trävaror, papper, stål, ammoniumnitrat och projektlaster. I terminalen finns utrustning för stuffing i containers.

Fartygskajen är 610 meter lång, med ett kajdjup på 10,4–14,2 meter. Kajen har två RoRo-lägen. Kranbeståndet utgörs bl.a. av Ship-to-Shore-kranar (gantry) för containers, hydrauliska vikarmskranar samt spårbundna linkranar. Vidare finns en omfattande maskinpark för den varierade godshanteringen.

Terminalområdet är järnvägsanslutet-med sex järnvägsspår upp till 650 meter, och trafikeras frekvent av kombitåg och vagnslaster.

I anslutning till Pampusterminalen ligger verksamhetens Servicecenter med modern verkstad och tvätthall, samt NHAB:s huvudkontor.

Oljehamnen

Oljehamnen har stor kapacitet för hantering av petroleumprodukter och biodrivmedel. Anläggningen utgörs av depåer för ett tiotal olje- och lagringsbolag, som driver lagrings- och distributionsverksamhet under egna tillstånd. Från Oljehamnen distribueras petroleumprodukter och biodrivmedel till stora delar av östra Mellansverige. Vidare driver flera av depåbolagen lagringsverksamhet för trading på den internationella marknaden.

Den totala lagringskapaciteten vid Oljehamnen uppgår till ca 800 000 kubikmeter.

Till anläggningen som har en yta på 190 400 kvadratmeter hör tre oljepirar med tillhörande rörledningssystem. Kajdjup vid de tre kajerna uppgår till 8,8 meter, 10,7 meter samt 14,2 meter, NHAB ombesörjer underhåll av infrastrukturen samt samordnar lastning och lossning av fartyg i Oljehamnen. Dessutom förvaltar NHAB vissa rörledningar inom sitt verksamhetsområde.

Lagring av petroleumprodukter och biodrivmedel i Oljehamnen omfattas av Sevesolagen.

Braviken

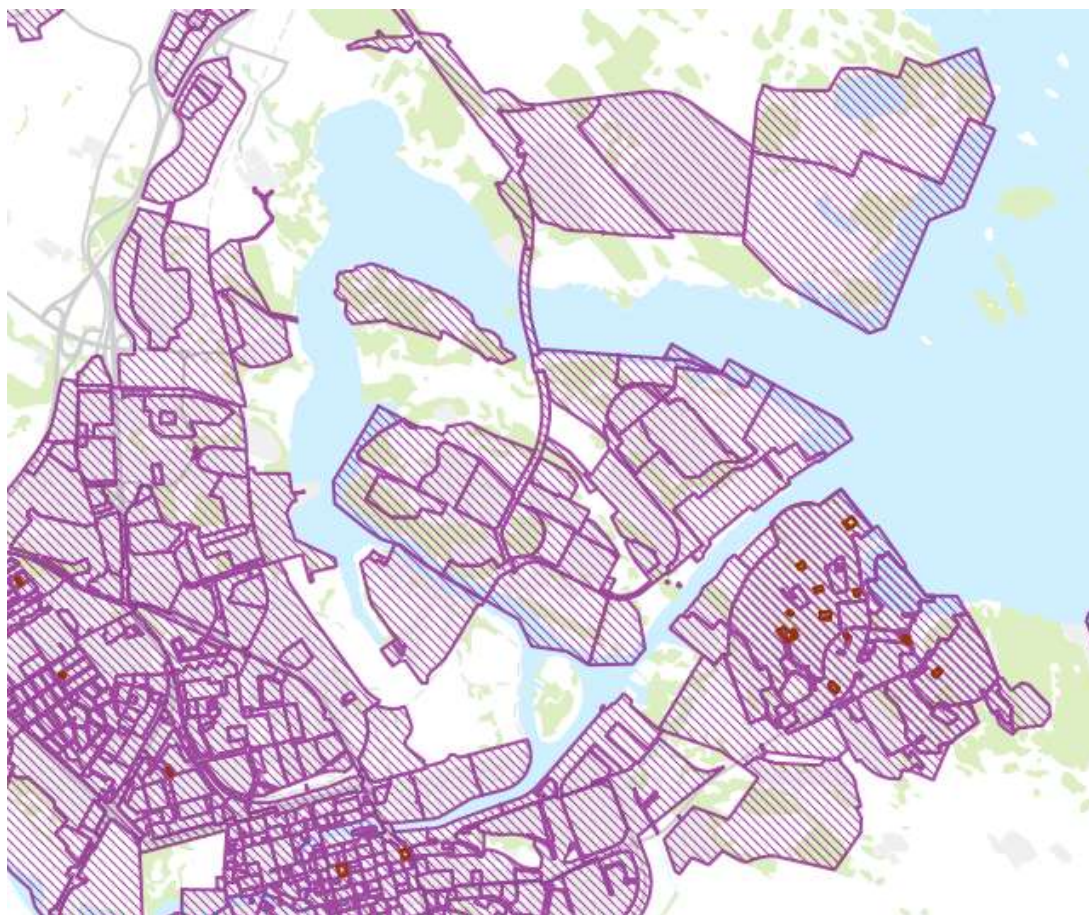
HolmenPaper äger och driver Bravikens pappersbruk, med en egen industrikaj för utlastning av pappersrullar. Kajen angörs via en egen farledssträcka.

Djurön

Djurön är en privat industrikaj för Lantmännen. Kajen ligger i anslutning till deras siloanläggning, som är en av norra Europas största, med en lagringskapacitet på cirka 270 000 ton.

Utöver ovan beskrivna verksamheter finns även andra anläggningar av nationell betydelse inom området. Dessa anläggningar kan inte beskrivas öppet med anledning av sekretess men utgör likväl en del av riksintresset.

Samtliga av hamnens verksamhetsområden inklusive angränsande industrikuster regleras av detaljplanelagd mark undantaget för område runt kajplats 38–40 (tunglyftskran). Av Figur 8 framgår detaljplanegränser i och i närheten av hamnområdet.



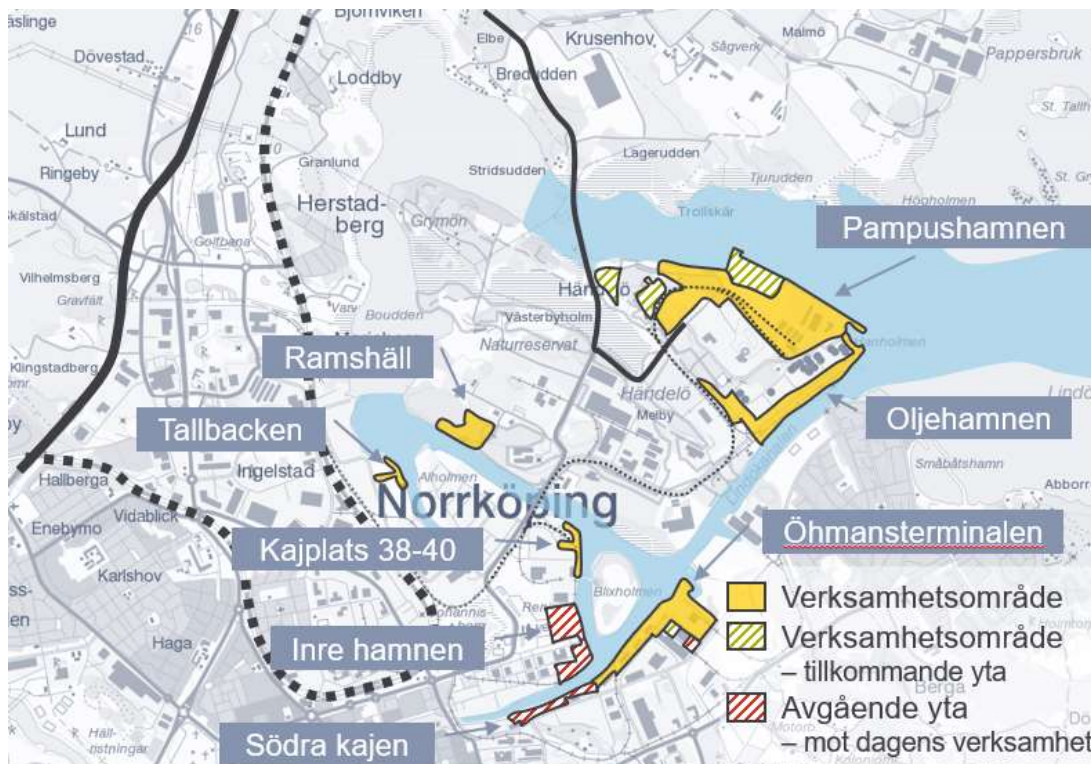
Figur 8 Gällande detaljplaner inom hamnområdet. (Norrköpingskartan, Norrköpings kommun).

Norrköpings hamnområde omfattas av regelverket ISPS, International Ship and Port facility Security Code. Regelverket omfattar skydd av fartyg och hamnanläggningar, och regleras i Sverige genom Lag (2004:487) om sjöfartsskydd³.

Reglerna innebär vissa grundläggande krav, däribland att göra skyddsutredningar och skyddsplaner för hamnanläggningar samt åtgärder för att förhindra otillbörligt tillträde. I Norrköpings hamn innebär det att allt tillträde till hamnområdet måste kontrolleras, samt att möjligheter för såväl obehöriga som obehörigt gods att ta sig in på hamnområdet enligt ISPS-koden ska elimineras.

De områden i hamnen där det föreligger begränsat tillträde i Norrköpings hamn (2018) är Öhmansterminalen inklusive del av södra kajen, kajplats 38–40, Ramshäll och Pampushamnen inklusive Oljehamnen. Hamndelarnas verksamhetsområden visas i Figur 9.

Transportstyrelsen har som tillsynsmyndighet fastställt och godkänt skyddsutredningar och skyddsplaner för Norrköpings Hamn AB i enlighet med ISPS-koden. Hamnområdena betraktas utifrån detta som skyddsområde.



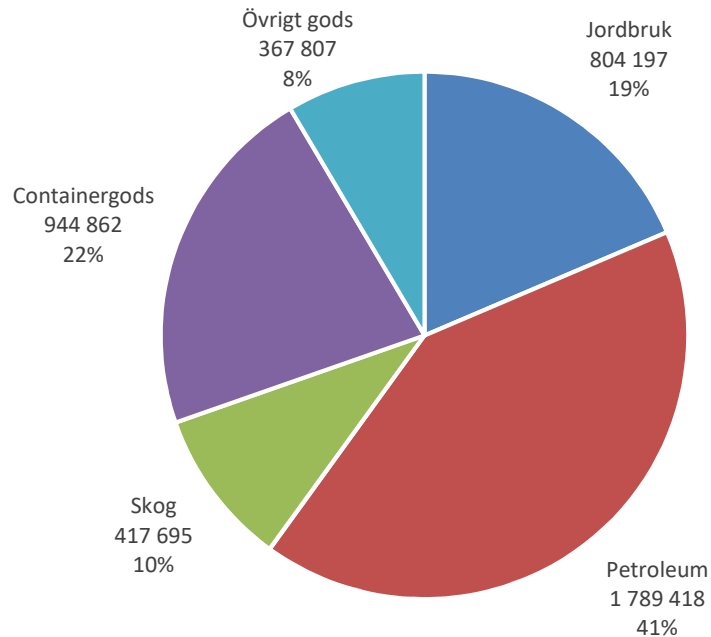
Figur 9. Hamndelar, deras funktion och väsentlig infrastruktur i hamnen.

³ Se bilaga 1, sjöfartsskydd

3.2.2 Statistik

Hamnens godshantering

Godshantering i Norrköpings hamn (inklusive de privata kajdelarna) uppgick under 2017 till cirka 4 324 000 ton. Den absoluta merparten av denna hantering avser gods över kaj, men en mindre del avser gods som enbart relaterar till landtransporter. Godsslagen fördelar sig enligt Figur 10. Information och statistik kommer ifrån Norrköpings Hamn AB och omfattar både allmän godshamn samt privata delar av hamnen. I rapporten redovisas därför uppgifter från samtliga delar av hamnen.



Figur 10 Total godshantering i Norrköpings hamn (2017).

I samband med den planerade utbyggnaden av hamnen har ledningen för Norrköpings Hamn tagit fram en prognos som sträcker sig fram till 2035. Denna är baserad dels på ledningens egna antaganden fram till 2025, dels på externa prognoser för resterande period till 2035 i form av Trafikverkets godstransportprognoser och olika ekonomiska instituts bedömningar av konjunktur och inflation. Denna långsiktiga prognos inkluderar även effekten av hamnutbyggnaden. Tillväxten beräknas till cirka 25–40% under perioden 2018–2035, dock med variation inom olika varuslag. Nedan följer en flerårssammanställning över huvudsakliga godssegment samt anlop och genomsnittlig fartygsstorlek. Notera att viss del av godshantering i hamnen utgörs av terminalverksamhet som sker via bil/järnväg, och inte över kaj.

Statistik över hamnens godsomsättning mellan åren 2013–2017 listas i Tabell 1.

Tabell 1 Statistik över hamnens godsomsättning mellan åren 2013–2017.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Jordbruk	904 216	786 748	924 240	768 515	737 952	804 197
Petroleum	1 183 812	1 208 103	1 161 924	1 684 218	1 658 784	1 789 418
Skog	824 859	661 496	604 897	548 944	430 048	417 695
Container-gods	539 973	457 746	471 647	458 047	762 228	944 862
Övrigt gods	279 941	412 042	362 402	420 517	417 935	367 807
Totalt (ton)	3 732 801	3 526 135	3 525 110	3 880 241	4 006 947	4 323 979
Varav över kaj	3 390 000	3 194 000	3 301 000	3 563 000	3 798 000	4 044 000
TEU	74 757	67 873	68 869	65 170	100 702	132 140
Varav över kaj	40 945	40 428	44 620	41 348	77 151	107 574

Anlöpande sjöfart

Sjöfarten från Norrköping utgörs av linjetrafik (huvudsakligen inom containersjöfart) och icke-tidtabellstyrd trafik. Containersjöfarten utgörs av feedertrafik som trafikerar större kontinenthamnar, främst Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen och Gdansk.

Den icke-tidtabellstyrda trafiken sker både inom Europa, och mellan Norrköping och hamnar i andra världsdelar. Exempelvis sker en frekvent export av sågade trävaror från Norrköping till nordafrikanska hamnar. Även petroleum och projektlaster är godsslag som inte sällan fraktas transocean.

En liten andel av trafiken är sjöfart mellan svenska hamnar, så kallad kustsjöfart. Detta sker främst inom tanksjöfart, mellan Norrköping och raffinaderier på västkusten. Sammanställning över flera år av anlöp till Norrköpings Hamn visas i Tabell 2.

Tabell 2. Flerårssammanställning av anlöp till Norrköpings hamn i perioden 2012–2017.

*Snitt av anlöpande fartygs bruttodräktighet (1000 ton)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Antal anlöp	1 121	1 091	974	936	1 061	1 073
Fartygs-dräktighet*	4 740	5 046	5 539	6 442	6 551	7 233

3.2.3 Framtidsutsikter

Norrköpings kommun och NHAB har en långsiktig strategi för utveckling av kommunens arbete med hantering av godstransporter, markanvändning för logistik- och industrietableringar och för hamnens utveckling.

NHAB:s affärsplan beskriver företagets uppdrag, mål och strategier för den framtida verksamheten och utvecklingen, med en strategisk bedömning fram till år 2035. Den bedömda tillväxten i affärsplanen grundar sig på bolagets bedömningar av kundernas och marknadens utveckling, och externa omvärldsbedömningar kring handelsströmmar, sjöfartens trafikutveckling i området. Vidare grundas underlagen på prognoser i form av Trafikverkets långsiktiga godstransportprognoser samt olika ekonomiska instituts bedömningar av utrikeshandel, konjunktur och inflation.

Som en konsekvens av den stadsutveckling som är planerad i centrala Norrköping har NHAB på uppdrag av Norrköpings kommun inlett planeringen av en utbyggnad av hamnverksamheten vid Pampushamnen på Händelö, samt en omdaning av Öhmansterminalen. Detta innebär att Norrköpings Hamn AB lämnar cirka 2 kilometer kaj och drygt 140 000 kvadratmeter hamnplaner i inre hamnen och istället utökar kaj och hamnplaner vid Pampusterminalen samt genomför omstruktureringar vid Öhmansterminalen. Vid Pampusterminalen planeras för 200–400 meter ny kaj med tillhörande hamnbassäng och bakomliggande hamnplan på 30 000–50 000 kvadratmeter.

Bolagets ledning och ägare anser att de förslag till utformning av befintliga och nya hamnanläggningar som tagits fram är realistiska utifrån den nuvarande verksamheten och NHAB:s strategiska affärsplan. Lösningarna bedöms tekniskt och ekonomiskt genomförbara och långsiktigt hållbara. Projektet har erhållit nödvändiga tillstånd för muddring och anläggande av kaj i Pampushamnen, och entreprenader inleds under 2019.

3.3 Kapacitet

Den statliga farleden till Norrköpings hamn tillåter en fartygsstorlek om maximalt 260 x 33 x 13,5 meter. Förbehåll görs för bl.a. aktuella sikt-, is- och vindförhållanden, vilka temporärt kan begränsa möjligheterna för lotsning. Dispenser kan under vissa förutsättningar medges för större dimensioner, vilket sker för bland annat tankfartyg med en bredd på upp till 40 meter.

Den anslutande landinfrastrukturen är av god kapacitet, med nära koppling till Europavägar (E4, E22, Riksvägar 51/55/56) samt södra stambanan.

Hamnanläggningen erbjuder kapacitet i termer av kajlängder, terminal- och lagringsytor samt en omfattande och modern kran- och maskinpark.

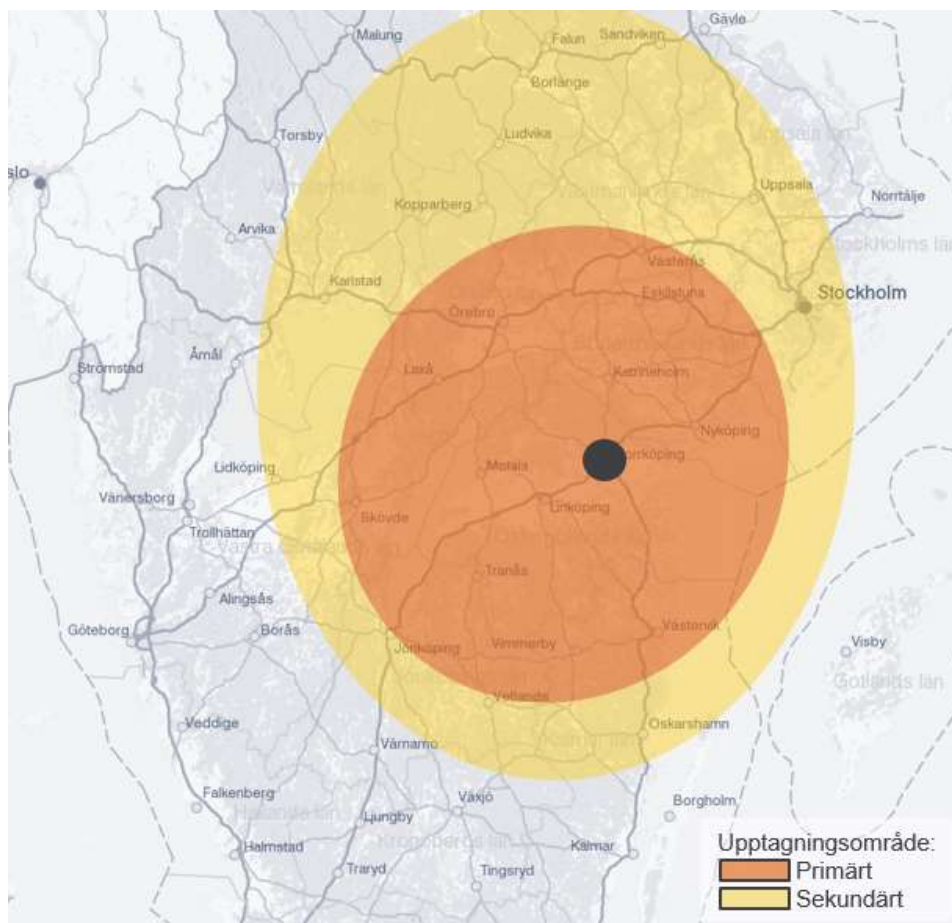
Om Sverige befinner sig i en situation med höjd beredskap spelar Norrköpings hamn en stor roll tack vare egenskaper i form av kapacitet och geografiskt läge.

3.4 Tillgänglighet

3.4.1 Transportflöden och marknad

Norrköpings hamn ligger i ett demografiskt starkt upptagningsområde, med en stor del av landets samlade befolkning, näringsliv och BNP inom 200 kilometer. Upptagningsområdet kännetecknas av en god balans i import- och exportflödena, vilket skapar balans i flödena med god fyllnadsgrad. Som följd av variationen i näringslivsstrukturen och i kundernas verksamheter i upptagningsområdet, erbjuder också hamnen en bredd i sin verksamhet, samlad i olika affärsområden.

Generellt bedöms hamnen kunna betjäna en marknad inom cirka 250 kilometer. För vissa varuslag, exempelvis sågade trävaror, papper och projektlaster, sträcker sig upptagningsområdet dock längre än så. Primärt och sekundärt upptagningsområde beskrivs i Figur 11.



Figur 11 Godsflöden och hamnen i ett större omland – Norrköpings hamns generella upptagningsområde – beroende på varuslag respektive kompletterande hamn- och landinfrastruktur.

Norrköpings hamn karaktäriseras av en god farledsinfrastruktur, direktanslutande järnväg (elektrifierad från 2021) och nära koppling till stora Europa- och Riksvägar. Tillsammans ger detta goda förutsättningar för intermodala transportupplägg.

Sjöfarten till hamnen utgörs dels av linjesjöfart, dels av icke-tidtabellsstyrd trafik. Linjesjöfarten består främst av feederlinjer inom containersjöfart med koppling till viktiga kontinenthamnar som Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen och Gdansk. Via hamnen finns också sjöfart med linjestatus för export av sågade trävaror till Storbritannien. Merparten av fartygsanlöpen är dock icke-tidtabellsstyrd trafik, huvudsakligen intraeuropeisk. Dock trafikeras även destinationer transoceaniskt. Totalt har hamnområdet cirka 100 fartygsanlöp per månad.

Senare års anlöpsstatistik visar en tydlig tendens åt ett större fartygstonnage. Under perioden 2011–2017 har genomsnittligt Gross Tonnage för fartyg till Pampushamnen (Norrköpings djuphamn) ökat med 80 procent. Även för framtiden bedöms fartygen öka i storlek, vilket beläggs av olika studier.

Flera faktorer bidrar till att Norrköpings hamn på ett bra sätt bidrar till att skapa redundans i det svenska hamn- och godstransportsystemet. Den anslutande land- och sjöinfrastrukturen har hög kapacitet, och med koppling till viktiga nationella stråk. Hamninfrastrukturen erbjuder kapacitet i termer av kajlängder, upplagsytor och lagringsutrymmen. Vidare finns kapacitet i form av kranar och hanteringsutrustning för en stor variation av gods.

Under den långvariga konfliktsituationen i Göteborgs hamn 2017 framgick tydligt att Norrköpings hamn hade kapaciteten att hantera en väsentlig del av de containervolymer som styrdes om från Göteborg till andra hamnar.

Nedan redogörs kortfattat för olika kundsegment.

Sågade trävaror

Norrköpings hamn är exporthamn för sågade trävaror från främst Mellansverige. Under senare år har volymer tillkommit genom Holmen Timbers sågverk på södra Malmölandet. Exporten sker främst till Storbritannien, Nordafrika och Mellanöstern.

Papper och massa

I hamnen hanteras omfattande mängder papper och massa, bland annat från regionala företag som Holmen Paper, BillerudKorsnäs och Fiskeby Board.

Containers

Vid Pampushamnen finns en ny containerhamn och en kombiterminal för järnväg. Containergodset utgörs av både export och import. Hamnen trafikeras veckovis av några av de världsledande containerrederierna.

Petroleumprodukter

I Norrköpings hamn tas olika petroleumprodukter in för distribution inom landet, och andra petroleumprodukter levereras ut till olika exportmarknader. Bland kunderna finns större olje- och lagringsbolag, med egna depåanläggningar i hamnen.

Fasta bränslen

Fasta bränslen till energisektorn är en väsentlig och växande verksamhet, med import av bl.a. avfallsbalar, flis, energived, kol och bibränslen. Kunder är bland annat E.ON i Norrköping och Tekniska Verken i Linköping.

Projektlaster

I hamnen hanteras högteknologiskt gods såsom turbiner och transformatorer. Hanteringen sker vid tyngdlyftkranen, som med sin lyftkapacitet på 350 ton är Sveriges starkaste hamnkran. Siemens i Finspång och ABB i Ludvika är helt beroende av denna anläggning för sina utleveranser.

Jordbruksprodukter

Jordbruksprodukter står för en relativt stor del av godsvolymererna, bland annat företagen Lantmännen Agroetanol och Forsbecks in- och utleveranser av spannmålsprodukter. Lantmännens siloanläggning vid Djurön är en storskalig anläggning för spannmål.

4. Riksintressets markanspråk

4.1 Hamndelar av riksintresse

För att bedöma vilka befintliga hamndelar som ingår i riksintresset har de prövats gentemot fyra kriterier. Nedanstående konkretisering av riksintressekriterierna är ett sätt att karaktärisera viktiga funktioner hos hamnen och därigenom få ett underlag för bedömning av vilka hamndelar som bör ingå i riksintresset. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som hamndel av riksintresse.

1. En samlad hamnfunktion som har en omfattande godshantering (årlig volym på minst 100,000 ton)
2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda lägesbundna naturresurser, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
 - Exempelvis är förutsättningen naturligt hamnläge med möjlighet till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.
3. Hamn eller hamndel som samverkar med annan anläggning av riksintresse.
 - Hamn eller hamndel som försörjer eller säkerställer funktion hos annan anläggning av riksintresse. Härigenom främjas en långsiktig hållbar transportlösning.
4. Hamn eller hamndel som hanterar eller kan komma att hantera speciella produkter och ligger väl till i förhållande till den marknad den betjänar.
 - Det är viktigt att slå vakt om förutsättningar för sådana sjötransporter som ligger väl till i förhållande till sin marknad och övrig infrastruktur.

Trafikverket anser att hamndelarna kajplats 38–40 (tunglyft), Ramshäll, del av Öhmansterminalen, Oljehamnen samt Pampushamnen ska vara av riksintresse. Bedömningen är gjord utifrån den funktion som de olika hamndelarna har för riket och regionens transportförsörjning. Nedan ges en utförligare beskrivning av respektive verksamhetsområde och dess funktionella bidrag till riksintresset Norrköpings hamn.

4.1.1 Verksamhetsområde – Befintlig preciserad

Här följer en närmare beskrivning av de hamndelar som i denna precisering anses vara av riksintresse. De olika hamndelarna beskrivs närmare i termer av funktion och kundnytta, i syfte att motivera riksintresset.

De hamndelar som inte behandlas nedan, har inte ansetts vara av sådan betydelse att de berörs av riksintressepreciseringen.

Öhmansterminalen

Vid Öhmansterminalen sker import, export och hantering av gods för en rad större företag i regionen. Exempel på gods- och kunduppdrag är lagring och utlastning av

skogs- och pappersprodukter, spannmål och import av råvaror och delar till byggindustrin och olika bränslen till energibolag.

Vidare är Öhmansterminalen viktig för lagring och utlastning av högteknologiska projektlaster, vilka koncentreras till Norrköpings hamn som konsekvens av den kapacitet som hamnens tyngdlyftkran erbjuder. Det är främst kraftanläggningar i form av storskaliga transformatorer och turbiner från svenska industrier som exporteras ut över hamnen. En sådan projektleverans består utöver tungkollin även av stora mängder mindre enheter och reservdelar, vilket kräver en omfattande lagring och hantering vid utlastning.

Öhmansterminalen erbjuder även kajlägen för RoRo-fartyg, vilket möjliggör lastning och lossning av rullande enheter, såsom trailers.

I samband med den pågående omvandlingen av inre hamnområdet, där Södra och Norra kajen successivt ska avvecklas, planeras för en alltmer omfattande verksamhet vid Öhmansterminalen, som då även ska inhysa hantering av torrbulk. För det ändamålet görs för närvarande investeringar på cirka 100 miljoner kronor för att utveckla terminalområdet, med nya ytor för bulkhantering, rivning av magasin och justering av befintliga hamnplaner. Dessutom har kontor och terminalbyggnad byggts om.

Öhmansterminalen bedöms vara av regional och nationell betydelse mot bakgrund av att:

- Terminalen är en samlad hamnfunktion med en omfattande, årlig godshantering.
- Terminalen hanterar gods för grundläggande samhällsfunktioner, bl.a. skogsindustri, byggindustri och energiförsörjning.
- Terminalen ligger väl lokaliserad i förhållande till den marknad den betjänar.

Kajplats 38–40

Kajplatserna 38–40 vid Gästgivarehagen är ett sammanhållet kajområde som fyller två väsentliga funktioner.

Vid kajplats 40 hanteras petrokemiska produkter via ett rörledningsnät till privatägda depåer inom området.

Vid kajplats 38 finns Norrköpings hamns tyngdlyftkran. Lyftkapaciteten gör den till landets sannolikt starkaste hamnkran. De huvudsakliga kunderna utgörs av ABB transformers i Ludvika och Siemens Industrial Turbomachinery i Finspång. För båda dessa industriföretag är kranen en avgörande resurs för deras globala export av transformatorer och turbiner. ABB transporterar sitt gods via specialbyggda järnvägsvagnar, där trafikverket genomfört särskilda åtgärder och anpassningar längs hela sträckan. Siemens har dispenser för vägtransporter till hamnen, där även Norrköpings kommun investerat i trafiklösningar för att möjliggöra dessa breda och höga transporter. För möjligheten att hantera tungt gods till kajplats 38 fyller Händelöbron en viktig, stödjande funktion.

Funktionen etablerades redan på 1960-talet av dåvarande ASEA, för att betjäna deras produktionsanläggningar i landet. Norrköpings hamn har således en lång tradition av hantering av projektlaster. Kapaciteten har ursprungligen uppgått till 320 ton, men efter en uppdatering och livstidsförlängning av kranen under 2016 har kapaciteten uppgraderats till 350 ton.

Under 2000-talet har en ny järnvägsanslutning till kranen färdigställts, delvis via EU-finansiering. Samtidigt har också investerats i nya ytor för uppställning av tunggods.

Kajområdet bedöms vara av nationell betydelse mot bakgrund av att;

- Kajområdet erbjuder en unik kapacitet för hantering av speciella exportprodukter från stora högteknologiska industrier, där inga motsvarande hamnalternativ finns.
- Funktionen ligger väl lokaliserad i förhållande till den marknad den betjänar.

Ramshäll

Bergrumsanläggningen Ramshäll byggdes och togs i bruk i mitten av 1950-talet. Av säkerhetsskäl är anläggningen utformad med ett fortifikatoriskt skydd i berget och det finns endast ett fåtal liknande anläggningar som konstruktions- och säkerhetsmässigt motsvarar Ramshällsanläggningen.

Under 2016–2017 har anläggningen genomgått en omfattande renovering och modernisering med bland annat säkerhetshöjande åtgärder och förbättrad arbetsmiljö. Anläggningen är idag ombyggd för att hantera olika typer av petroleumprodukter och biodrivmedel.

Ramshällsanläggningen, med kajområde, bergrumsanläggning och bilutlastning, bedöms vara av nationell betydelse mot bakgrund av att;

- Anläggningen har kapacitet och egenskaper för säker och effektiv försörjning av drivmedel, och är därför viktig för grundläggande samhällsfunktioner.
- Det finns endast ett fåtal liknande anläggningar i landet som funktionsmässigt motsvarar Ramshällsanläggningen.

Pampushamnen

Pampushamnen är samlingsnamnet för Pampusterminalen och Oljehamnen, vilka beskrivs nedan.

Pampusterminalen

Pampusterminalen består av en containerhamn med integrerad kombiterminal samt en torrlastterminal, främst för export av sågade trävaror, papper, stål, ammoniumnitrat och projektlaster. I terminalen finns utrustning för stuffning i containers.

Containerhamnen är landets fjärde största sett till hanterade enheter (2017).

Terminalområdet är järnvägsanslutet med sex järnvägsspår upp till 650 meter, och trafikerats frekvent av kombitåg och vagnslaster. En ny, elektrifierad järnvägsanslutning tas i drift 2020.

Pampusterminalen bedöms vara av regional och nationell betydelse mot bakgrund av att;

- Terminalen är en samlad hamnfunktion med en omfattande, årlig godshantering.
- Terminalen hanterar omfattande import och export för näringslivet i ett regionalt upptagningsområde, bl.a. handelsföretag, skogs- och stålindustri, teknisk industri och energiförsörjning.
- Terminalen ligger väl lokaliserad i förhållande till den marknad den betjänar, med direkt koppling till stambana, Europa- och riksvägar.
- Terminalen har en hög kapacitet och därmed möjlighet att hantera förhållandevis stora containervolymer.

Oljehamnen

Norrköpings oljehamn på Händelö består av depåer för ett tiotal olje- och lagringsbolag, som driver lagrings- och distributionsverksamhet under egna tillstånd. Från Oljehamnen distribueras petroleumprodukter och biodrivmedel till stora delar av östra Mellansverige. Vidare lagras petroleumprodukter för internationell trading och distribution. Den totala lagringskapaciteten vid Oljehamnen uppgår till cirka 800 000 kubikmeter.

Oljehamnen bedöms vara av regional och nationell betydelse mot bakgrund av att;

- Anläggningen är en samlad hamnfunktion med en omfattande, årlig godshantering.
- Anläggningen berör ett flertal depåaktörer med verksamhetstillstånd för en storskalig hantering och distribution av drivmedel, och är därför viktig för grundläggande samhällsfunktioner.
- Terminalen ligger väl lokaliserad i förhållande till den marknad den betjänar.

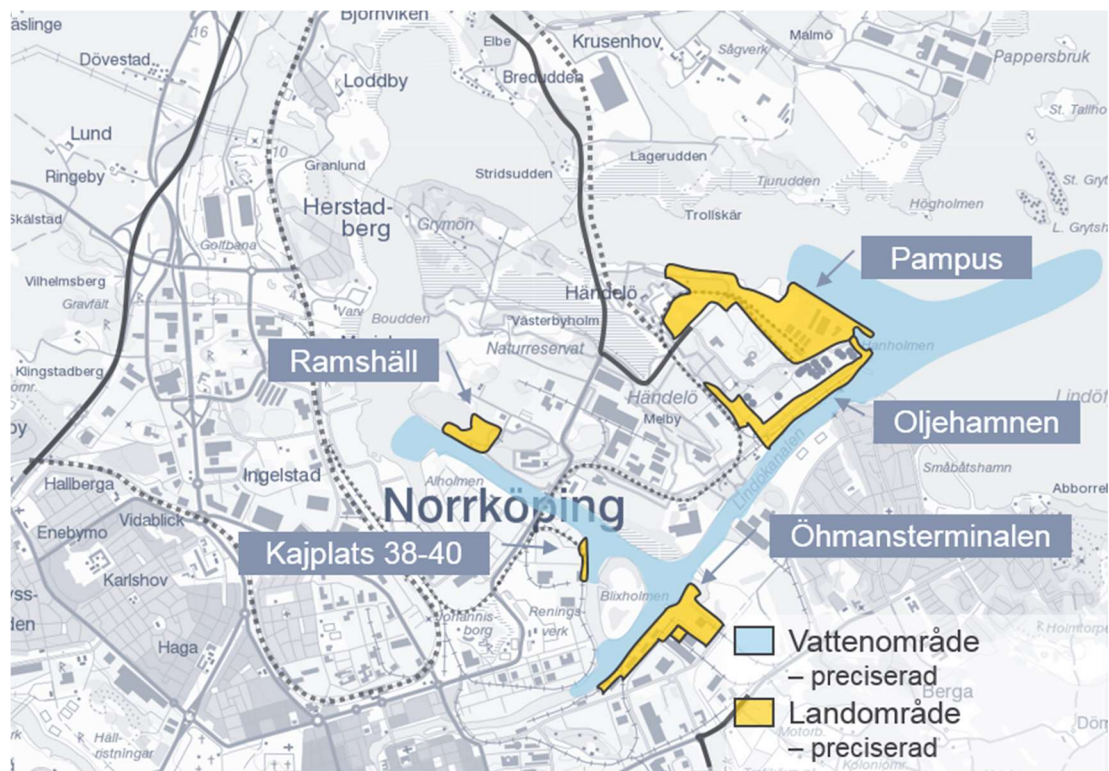
Vattenområde

Vattenområdet för hamnverksamheten utgörs av strandlinjen inom hamnens landområde och en gräns i vattenområdet baserad på kartbeskrivningen ovan i detta dokument, som visar Norrköpings definierade hamnområde.

Vattenområdet tar hänsyn till anlöpande fartygs behov för manövrering, bogserbåtshantering, vändning, förtöjning, ankring, bunkring, lasthantering och läktring av last samt utförande av rutinmässigt fartygsunderhåll.

Farleden med inseglingsrännan ingår i vattenområdet. Vidare ingår de förbindelsefarleder som fogar samman de olika hamndelarna inom hamnområdet, bl.a. Lindökanalen. Villkoren för anslutande farleder och hänsyn till nautiska förhållanden framgår av Sjöfartsverkets föreskrifter för trafikområdet.

Figur 12 visar en grov skiss över vatten- och landområden för hamnen.



Figur 12. Hamndelar av riksintresse.

4.2 Utvecklingsområden

4.2.1 Verksamhetsområde – Planerad preciserad

På uppdrag av Norrköpings kommun driver NHAB planeringen av en utbyggnad av hamnverksamheten vid Pampusterminalen, samt en omdaning av Öhmansterminalen. Detta är ett led i omvandlingen av Inre hamnen från hamn- och industriområde till bostadsområde. En konsekvens av detta är att hamnverksamheten i de inre delarna av hamnområdet kommer att upphöra.

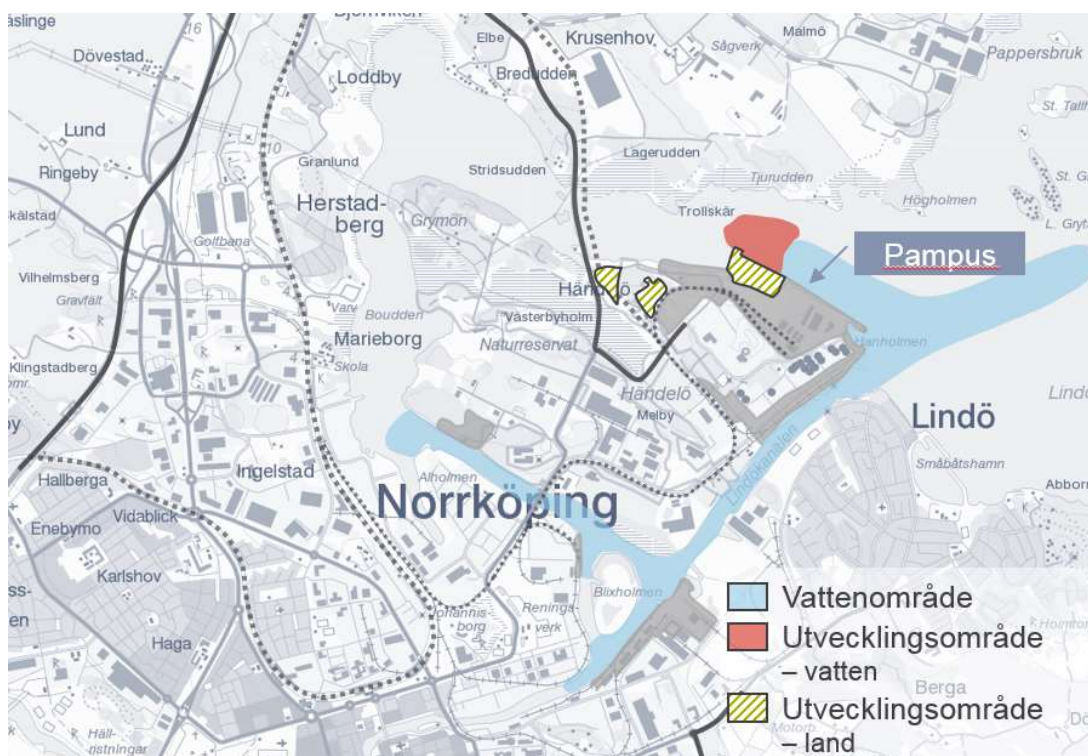
Den planerade utbyggnaden vid Pampushamnen illustreras i Figur 13 och innehåller följande delar;

- Planerad och beslutad tillkommande kajlängd 220 meter, samt i framtida etapp ytterligare upp till 420 meter. Befintlig kajlängd vid Pampusterminalen är idag 610 meter.

- Förlängd hamnbassäng 220 meter med djup 14,2 meter, vilket motsvarar samma djup som vid merparten av befintlig hamnbassäng. Framtida ytterligare etapp upp till 420 meter med djup 10,4–14,2 meter. Syftet är att kunna ta emot fartyg med 13,5 meters djupgående.
- Tillkommande hamnplan på cirka 30 000 kvadratmeter vid Pampusterterminalen. Framtida etapp ytterligare ca 50 000 kvadratmeter.

Utöver ovanstående omfattande utbyggnadsprojekt anges ytterligare tre utvecklingsområden i anslutning till Pampushamnen.

- Kv. Märket är ett landområde motsvarande cirka 8 hektar, i direkt anslutning till Pampusterterminalen. Området är strategiskt beläget för lagring och hantering av sjögods, dels utomhus och dels i magasin/cross docking.
- Markområde i anslutning till Oceangatan/Bravikenvägen, som utgörs av fast berg med bärighet för tunggods/projektlastar. Närhet till väg och järnväg (Kardonbanan).
- Markområde i anslutning till Händelö gård och Oceangatan. Här finns kulturmiljövärden i form av bebyggelsemiljöer som idag är skyddade i detaljplan. Även fornlämningar förekommer inom området. Etablering på ytan förutsätter en förändring i detaljplan.



Figur 13. Utvecklingsområden av riksintresse.

4.3 Anslutande infrastruktur

Hamnområdet ligger i nära anslutning till starka landinfrastrukturstråk som försörjer landet via E22 (Malmö via Kalmar), E4 (Helsingborg via Jönköping), E4 (Stockholm) samt Södra Stambanan. Vidare ligger hamnområdet i anslutning till farled 431 (Vinterklasen – Stora Juten). Kopplingar till stråken visas i Figur 6.

Till hamnens tyngdlyftkran belägen vid kajplats 38 är möjlig väganlutning via Finspångvägen och Norra Promenaden. En ny järnvägsanslutning till kranen har färdigställts, och investeringar har gjorts i en ny yta för uppställning av tunggods.

4.4 Utveckling på lång sikt

Enligt tidigare beskrivning har Norrköpings kommun för avsikt att hamnverksamheten på lång sikt ska utökas till delar av Malmölandet. Den nya godsbangården ska färdigställas mellan 2021–2022 vilket innebär förbättrade förutsättningar för en framtida hamn.

De södra delarna av Malmölandet förväntas i framtiden få en strategisk betydelse som samverkansområde mellan transporter av riksintresse. Dels för gods- och logistikrelaterad verksamhet för hamn, så kallad ”dry port”, för gods och godsjärnväg samt för tung vägtransport via E4.

Då riksintresseförklaring för industriell produktion på Malmölandet är aktuell behöver frågan om samordning mellan riksintressen hanteras i den fortsatta planeringen.

5. Områden som påverkar eller påverkas av hamnen

5.1 Buller

Inom Norrköpings hamnområde pågår många aktiviteter som kan medföra störningar i form av buller. Störningarna bedöms vara mest påtagliga där verksamhetsområdet ligger i anslutning till bostäder. Bullerstörningar kan uppstå både som en direkt och indirekt påverkan från Norrköpings Hamns verksamhet. Direkt påverkan avser påverkan som verksamheten orsakar i form av buller från till exempel arbetsmaskiner. Indirekt påverkan hänger samman med följdverksamhet. Vad gäller buller är det framförallt följdverksamhet av fartyg, tåg och lastbilar som avses.

Inom Norrköpings Hamns verksamhetsområde uppkommer buller vid lastning och lossning samt vid hanteringen av gods. Det alstras till exempel av kranar, arbetsmaskiner, transporter inom området och från själva godshanteringen. Det bullrar också från fartygen när de ligger vid kaj (från ramper, motorer, fläktar med mera) och från framdrivningsmaskinerna på fartygen. Från tankfartygen uppkommer buller från främst pumpar. Det kan även förekomma störningar i form av lågfrekvent buller från fartygens fläktar, hjälppaggregat med mera. Vidare kan buller uppkomma från bogserbåtar.

Lastbils- och tågtrafiken till och från de olika verksamhetsområdena ger också upphov till buller i närheten av de järnvägsspår och tillfartsvägar som leder till områdena. I takt med hamnflytten kommer transporterna och verksamhet i inre delarna av Norrköping att förflyttas till Händelö, vilket minskar risken för bullerstörning. Förändringarna sker etappvis och beräknas vara färdiga år 2023.

Närmaste bostäder till Norrköpings Hamns verksamhetsområde som riskerar bullerstörning, befinner sig på Lindö, öster om Oljehamnen. Bostäder finns även i anslutning till Inre hamnen. Övriga delar av verksamhetsområdet befinner sig långt från bostäder.

Villabebyggelsen på Lindö påverkas av ett antal bullerkällor utöver hamnens verksamhet. Exempel på andra källor är vägtrafik på Lindövägen och Bravikenvägen, flygtrafik till och från flygplatsen, motorsportbana på Kråkvilan, fritidsbåtar samt från verksamheter som Bråvikens pappersbruk och Händelöverket.

Påverkan från buller

Norrköpings Hamn AB har låtit utföra ett flertal bullerutredningar och mätningar genom åren, senast 2017, som visar att Norrköping Hamn AB uppfyller gällande riktvärden vid samtliga scenarion och i samtliga geografiska delar.

I framtiden kommer hamnverksamheten att centraliseras till Pampusterterminalen och Oljehamnen men även Öhmansterminalen kommer att ha en central roll. Verksamheten vid dessa anläggningar kommer sannolikt att bedrivas både helger och nattetid.

En positiv konsekvens av att verksamheten på sikt centraliseras på Händelö är att antalet transporter och ljudpåverkan minskar i de inre delarna av Norrköping.

Åtgärder för att begränsa bullerstörningar

För att avhjälpa begränsning av verksamheten till följd av bullerproblem är dämpning vid källan önskvärt. Det är dock generellt svårt att utföra effektiva bullerdämpande åtgärder vid hamnar beroende på att huvuddelen av verksamheten bedrivs utomhus och avskärmningar är svåra att utföra. I hamnen sker ljudutbredningen till stor del över vatten utan någon tillskotts dämpning av vegetation, avskärmningar, etcetera. Det är också svårt att ställa krav på bullret från fartygen och olika fartyg har ljudutblås på olika platser. Därför är det nödvändigt att ta hänsyn till bullersituationen när man planerar bostäder, verksamheter och friluftsområden.

Framtida områden kan inte helt baseras på nuvarande bullerkällor, eftersom tekniken utvecklas för både fartyg och hamnverksamhet, och viss bullerdämpning vid källan kan nås genom till exempel anslutning till landström. Å andra sidan går trenden mot kortare liggtider och därmed önskan om lossning och lastning kvällar, nätter och helger, vilket riktlinjerna ger särskilda restriktioner för.

Betydelsefullt i sammanhanget är att Norrköpings Hamn är i processen att erhålla ett nytt verksamhetstillstånd. Ärendet ligger nu hos Länsstyrelsen i Östergötland och beslut förväntas efter 2019. På grund av den pågående tillståndsprocessen är det svårt eller till och med omöjligt att i ovan stycke beskriva bullervillkor och riktvärden då det skiljer en del mellan befintligt tillstånd och det som ansökts för.

5.2 Risk- och säkerhetsaspekter

5.2.1 Farligt gods

Farligt gods är ämnen och produkter som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om de inte hanteras rätt under en transport. Farligt gods är sådant gods som är förbjudet att transportera eller bara är tillåtet att transportera under vissa villkor. Inom Norrköpings Hamns verksamhet hanteras farligt gods i form av lagring, lastning samt lossning.

Lagring av farligt gods sker i Oljehamnen och i Ramshälls bergrumsanläggning där petroleumprodukter lagras. Verksamheten omfattas av lag (1999:381) *om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor* samt förordningen (2015:236) *om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor* (Sevesolagen och Sevesolagstiftningen). I Pampushamnen hanteras ammoniumnitrat som förvaras i magasin. Hanteringen ses som vara under transport. Även containers innehållande farligt gods hanteras inom Pampusterminalen.

Samtlig hantering av farligt gods regleras av nedanstående lagar och förordningar. Enligt lag MSBFS 2015:9 Föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods finns extern säkerhetsrådgivare som stöd i frågor som rör farligt gods.

För transport av farligt gods till sjös gäller IMDG-koden som till viss del även reglerar hanteringen av farligt gods inom hamnverksamhet.

SFS 2006:263 Lag om transport av farligt gods

Lagen innehåller övergripande bestämmelser om transport av farligt gods. Detta gäller transporter på väg, järnväg, med fartyg och luftfartyg. Bestämmelserna gäller även lastning, lossning, förvaring och annan hantering som utgör ett led i förflyttningen.

SFS 2006:311 Förordning om transport av farligt gods

Innehåller huvudsakligen regler för myndigheternas ansvarsområden, tillsynsuppgifter och rätt att meddela föreskrifter.

MSBFS 2016:8 Föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

Reglerar hamnens verksamhet vid lastning samt lossning av farligt gods när hamnen är avsändare, för farligt gods på väg.

MSBFS 2016:9 Föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

Reglerar hamnens verksamhet vid lastning samt lossning av farligt gods på järnväg.

TSFS 2015:66 Föreskrifter om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden)

IMDG-koden gäller för transport av farligt gods till sjöss och innefattar bland annat information om hur klassificering, förpackning, märkning, etikettering, dokumentation, stuvning och separation ska ske.

MSBFS 2015:9 Föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods

Säkerhetsrådgivarens uppgifter är omfattande. Bland annat ska säkerhetsrådgivaren se till att bestämmelserna i lagen om transport av farligt gods och bestämmelser som meddelats med stöd av denna lag efterlevs, ge råd angående tillämpningen av de bestämmelserna samt upprätta en årsrapport till verksamhetsledningen.

5.3 Luftkvalitet

Förutsättningar

Den industriella verksamheten som bedrivs på de olika delarna av verksamhetsområdet ger upphov till utsläpp till luft av framförallt kväveoxider (NOX), partiklar (PM10), lättflyktiga organiska kolväten (VOC), svaveldioxid (SO₂) samt koldioxid (CO₂).

Utsläppen kommer från bland annat arbetsmaskiner, transporter inom området och lagring av petroleumprodukter i bergrum. Utsläpp till luft kan även ske genom damning, framförallt från hanteringen av olika bulkgoods. Utsläpp till luft uppkommer även från transporter till och från hamnområdet såsom fartygens motorer när fartygen ligger vid kaj, anløp och avgång av fartyg, samt från lastbils- och tågrörelser till och från Norrköpings Hamns verksamhetsområde. Transporter via fartyg, lastbilar och tåg anses vara följdverksamhet till Norrköpings Hamns verksamhet och innebär därmed en indirekt påverkan.

Utredningar

I samband med ansökan om nytt verksamhetstillstånd har utredningar gällande luftkvalitet genomförts.

Från utredningarna framkommer att Norrköpings Hamns bidrag till årsmedelvärdet av NO₂ är lågt för alla scenarier både på Lindö och i centrala Norrköping. Bidraget till den urbana bakgrundshalten skulle vara högst om verksamheten bedrevs enligt gällande tillståndsgivet scenario. För övergångs- och framtidsscenarioet ökar haltbidraget något i förhållande till nuläget, vilket blir tydligast för 98-percentiltimme, det vill säga kortvariga tillfällen med höga bidrag. Haltgränserna för miljö kvalitetsnormer avseende NO₂ är betydligt högre än de uppmätta halterna vid centrala Norrköping (Rosen), vilket innebär att det inte föreligger någon risk för att framtida eventuellt högre NOX-utsläpp leder till överskridanden av miljö kvalitetsnormer i något av bostadsområdena. Även om de mycket strängare gränserna för miljö kvalitetsmålen skulle tillämpas finns det ingen risk att framtida NOX-utsläpp leder till överskridanden av miljö kvalitetsmålsgränserna.

Baserade på de genomförda spridningsberäkningarna är den samlade bedömningen att verksamheten vid Norrköpings Hamn och de utsläpp till luft som förekommer enligt de olika scenarierna inte leder till några överskridanden av miljö kvalitetsnormer för varken NO₂, PM₁₀ eller SO₂ i centrala delar av Norrköping eller på Lindö. När verksamheten flyttas från Inre Hamnen upphör även utsläpp från den delen av Norrköpings Hamn som ligger närmast centrala Norrköping. Bedömningen är att denna åtgärd bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Sammantagen bedömning

I utredningarna gjordes slutsatsen att utsläppen från Norrköpings Hamns verksamhet generellt sett ger mycket låga haltbidrag till omgivningen. Luftkvaliteten i Norrköping betraktas som god och påverkan på miljö kvalitetsnormer bedöms som liten.

Tung trafik kan dock ha stor påverkan på närområdet genom buller och utsläpp till luft, därför är bedömningen att flytten av Inre hamnen kommer ha en positiv inverkan på närmiljön i de centrala delarna av Norrköping, när lastbilstransporter till Inre hamnen upphör. Då lastbilstransporter till Inre hamnen försvinner ökar istället antalet lastbilar till och från Pampushamnen och Öhmansterminalen, vilket innebär en större belastning på vägarna till dessa områden. Pampushamnen och Öhmansterminalen har dock närmare anslutningar till Europa- och riksvägar. Även sjötransporternas påverkan på luftkvaliteten i de centrala delarna av Norrköping kommer att minska vid en koncentration av godshanteringen vid Öhmans- och Pampusterminalen. Vidare kommer indirekta utsläpp från järnväg att minska i framtiden i och med den planerade elektrifierade Kardonbanan.

Påverkansområdet för utsläppen till luft kring Norrköpings Hamns verksamhet bedöms ha ett måttligt till högt värde och effekterna bedöms som små. Konsekvenserna bedöms sammantaget som små till måttliga.

5.4 Att ta omhand riksintresset

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

I prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser med mera vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas (sid. 167) följande:

Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark skall reserveras för anläggningarna. Markreservationerna skall även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär t.ex. att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningar för de boende.

Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressena som t.ex. hamnar redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet, erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen inklusive de ytor som behövs för att uppfylla de nya reglerna om security. Vidare bör det framgå av översiktsplanen vilka typer av störningar, som buller, luftföroreningar, risker m.m., som hamnverksamheten kan ge upphov till samt hur dessa störningar ska beaktas vid planläggning i hamnens närområde. Även transporter till och från hamnen såväl till lands som till sjöss samt de typer av störningar som kan finnas längs dessa transportvägar bör framgå av översiktsplanen.

Kommunens översiktsplan bör vidare innehålla riktlinjer för hur de restriktioner för markanvändningen som hamnen och hamnverksamheten föranleder, ska beaktas vid lämplighetsprövningen i plan- och bygglovsärenden. Med sådan redovisning blir det möjligt att avgöra om och på vilket sätt kommunen avser att tillgodose riksintresset i tillräcklig utsträckning.

I arbetet med översiktsplanen ska kommunen samråda med Länsstyrelsen som ska verka för att riksintresset tillgodoses. Om Länsstyrelsen efter samråd med Trafikverket bedömer att riksintresset inte beaktats på ett godtagbart sätt ska det framgå av Länsstyrelsens granskningsyttrande, vilket tas fram i samband med utställning av planen och som ska fogas till den antagna översiktsplanen.

Länsstyrelsen ska i sitt granskningsyttrande markera om och i vilka avseenden som Länsstyrelsen funnit att riksintresset inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Om kommunen och Länsstyrelsen har olika uppfattning i fråga om hur riksintressena ska beaktas ger översiktsplanen ingen tydlig vägledning för den fortsatta planeringen och tillståndsgivningen i denna fråga.

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplaneläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsen ska bevaka att riksintresset Norrköpings hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om Länsstyrelsen befarar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras ska Länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut om Länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att utnyttjandet av hamnen påtagligt försvåras. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av verksamheten.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för hamnverksamheten är hamnen sakägare och har rätt att föra fram sina enskilda sakintressen. Går ett kommunalt beslut emot hamnens intressen kan hamnen - likhet med andra sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda – överklaga till Länsstyrelsen.

6. Källförteckning

Regeringens infrastrukturproposition 2012/13:25.

Trafikverkets beslut TRV 2013/10669.

Trafikverkets publikation 2012: 100.

Trafikverkets nationella transportplan 2014–2025.

Hamnstrategi – Strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet, Statens offentliga utredningar, SOU 2007:58.

Fördjupning av översiktsplanen för Händelö, Norrköpings kommun, 2006.

Översiktsplan för staden, Norrköpings kommun, 2017-06-19.

Presentation och underlag, Norrköpings Hamn AB, 2017.

Bullerutredning, Norrköpings Hamn AB, 2017-10-26.

7. Bilagor

I. Lagar och regler

i. Sjöfartsskydd

Lagstiftningen gällande sjöfartsskydd berör lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer, passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg, flyttbara oljeplattformer till sjöss samt hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart samt passagerartrafik mellan Gotland och fastlandet. Sedan den 1 juli 2008 ska tonnage enligt 1969 års mätregler tillämpas för fartyg i internationell trafik.

Fartygen får efter godkännande av skyddsplaner och ombordkontroll ett internationellt sjöfartsskyddcertifikat utfärdat av Transportstyrelsen. På samma sätt får de godkända och kontrollerade hamnanläggningarna ett utlåtande om överensstämmelse utfärdat av Transportstyrelsen.

I tillägg till ovanstående har EU också beslutat ett direktiv. Europaparlamentets och Rådets Direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd. Direktivet har införts i svensk rätt genom en Lag (2006:1209) om hamnskydd, en Förordning (2006:1213) om hamnskydd samt Sjöfartsverkets föreskrifter om hamnskydd (SJÖFS 2007:1).

Transportstyrelsen godkänner hamnskyddsplanerna och bevis om fullbordad, godkänd kontroll antecknas på eller biläggs beslutet. (Transportstyrelsen, 2012)

ii. Hushållningsförordningen (1998:896)

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressena som t.ex. hamnar redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet, erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen inklusive de ytor som behövs för att uppfylla de nya reglerna om säkerhet. Vidare bör det framgå av översiktsplanen vilka typer av störningar, som buller, luftföroreningar, risker mm, som hamnverksamheten kan ge upphov till samt hur dessa störningar ska beaktas vid planläggning i hamnens närområde. Även transporter till och från hamnen såväl till lands som till sjöss samt de typer av störningar som kan finnas längs dessa transportvägar bör framgå av översiktsplanen.

Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringen vid avvägning mellan olika riksintressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen.

iii. Plan- och bygglagen

Kommunens översiktsplan bör innehålla riktlinjer för hur de restriktioner för markanvändningen som hamnen och hamnverksamheten föranleder, ska beaktas vid lämplighetsprövningen i plan- och bygglovsärenden. Med sådan redovisning blir det möjligt att avgöra om och på vilket sätt kommunen avser att tillgodose riksintresset i tillräcklig utsträckning.

I arbetet med översiktsplanen ska kommunen samråda med Länsstyrelsen som ska verka för att riksintresset tillgodoses. Om Länsstyrelsen efter samråd med Trafikverket bedömer att riksintresset inte beaktats på ett godtagbart sätt ska det framgå av Länsstyrelsens granskningsyttrande, vilket tas fram i samband med utställning av planen och som ska fogas till den antagna översiktsplanen.

Länsstyrelsen ska i sitt granskningsyttrande markera om och i vilka avseenden som Länsstyrelsen funnit att riksintresset inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Om kommunen och Länsstyrelsen har olika uppfattning i fråga om hur riksintressena ska beaktas ger översiktsplanen ingen tydlig vägledning för den fortsatta planeringen och tillståndsgivningen i denna fråga.

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplanläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsen ska bevaka att riksintresset Norrköpings hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om Länsstyrelsen befarar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras ska Länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut om Länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att utnyttjandet av hamnen påtagligt försvåras. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av verksamheten.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för hamnverksamheten är hamnen sakägare och har rätt att föra fram sina enskilda sakintressen. Går ett kommunalt beslut emot hamnens intressen kan hamnen - likhet med andra sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda – överklaga till Länsstyrelsen.

vi. Buller

För bullerstörning från hamnverksamhet tillämpas Naturverkets övergångsvägledning med riktvärden och tillämpningsanvisningar.

<i>Utomhusriktvärden för industribuller, ekvivalent ljudnivå i dBA</i>				
<i>Områdesanvändning</i>	<i>Ekvivalent ljudnivå i dBA</i>			<i>Högsta ljudnivå i dBA</i>
	<i>Dag kl 07-18</i>	<i>Kväll kl 18-22, samt lör- sön- och helgdag kl 07-18</i>	<i>Natt kl 22-07</i>	<i>Momentana ljud nattetid kl 22-07</i>
<i>Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt vårdbyggnader[1]</i>	50	45	40	55
<i>Utbildningslokaler[2]</i>	50	50	50	
<i>Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor[3]</i>	40	35	35	50
<i>[1] För vårdlokaler bör riktvärdet tillämpas då verksamhet pågår. [2] Med utbildningslokaler avses även lokaler för förskoleverksamhet och liknande inklusive skol- och förskolegårdar. Riktvärdet bör tillämpas då verksamhet pågår. [3] Avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.</i>				

v. Miljöprovning

Bestämmelser om tillstånd för miljöfarliga verksamheter finns i miljöbalken och i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Där anges att det är förbjudet att utan tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken anlägga eller driva miljöfarlig verksamhet om verksamheten har beteckningen A eller B i bilagan till förordningen. Byggnad i vatten är på motsvarande sätt tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Tillstånd behövs för sådana hamnar som kan ta emot fartyg med större bruttodräktighet än 1350 ton (volymen av samtliga slutna utrymmen).

Beslut om tillstånd till hamnverksamhet liksom annan miljöfarlig verksamhet fattas av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen. Om ansökan avser vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken görs prövningen av Miljödostolen, liksom om tillståndet omfattar verksamhet enligt både 9 kap. och 11 kap. miljöbalken.

II. Gällande miljötillstånd

Enligt 9 kap. miljöbalken ska alla större hamnar i Sverige söka tillstånd för sin nuvarande och framtida verksamhet. Denna prövning syftar till att utreda förutsättningarna för verksamheten, bedöma dess tillåtlighet samt att avgöra vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått och eventuella begränsningar av verksamheten som är nödvändiga för att begränsa olägenheter för människors hälsa och miljö.

III. Remissammanställning

Datum	Organisation	Synpunkt	Hantering
2019-04-16	Boverket	Inga invändningar	-
2019-05-28	Norrköpings kommun	Beskriv Händelöbron som stödjande funktion	Hanterat i texten, sid 34.
		Ta bort 2 mindre områden (PN1 och PN2) från preciseringen, enligt karta	Justerar karta
		Beskriv den strategiska betydelsen av Malmölandets södra del	Hanterat i texten sid 39, "dry port" m.m. Ingen justering av officiella kartan.
2019-05-10	MSB	Viktigt att belysa kringverksamhetens värde för riksintresset, exempelvis lagring av drivmedel m.m.	Beskrivs översiktligt i kap 3 och 4. Lagring av drivmedel beskrivs med försiktighet.
		Anslutningar till och från väg och järnväg av riksintresse bör också vara en del av värdet för hamnen.	Karta över riksintresse för kommunikation (befintlig och planerad) presenteras i figur 6.
		Tydligare redovisa risker förknippade transporter av farligt gods samt risker och följder av kemikalieolyckor.	Det finns en del beskrivet i 5.2. kopplat till lagring av farligt gods. Finns andra regler (Länsstyrelsen och kommunen) framtagna i andra sammanhang.

		Ändra beskrivningen av Ramshäll från skyddsrum till att den har ett fortifikatoriskt skydd.	Hanterat i texten, sid 35.
		Hamnens roll för totalförsvarets civila delar bör inkluderas i riksintresseanspråket.	Hamnens roll för totalförsvarets civila delar bör ligga utanför beskrivningarna.
2019-05-29	Transportstyrelsen	Farled nr 431 (Vinterklasen - Stora Juten) ska möjligen inkluderas i 4.3 Anslutande Infrastruktur.	Hanterat i texten, sid 38 och i figur 6, anslutande infrastruktur.
		Framhåller att det i Sverige sedan 2014 byggs och utrustas fartyg anpassade för inlandssjöfart.	Ok men påverkar inte riksintressepreciseringen.
2019-05-27	Norrköpings hamn AB	10 st synpunkter, förslag till förändringar i texten. Fakta och nya data.	Nr 1-9 Hanterat i texten. Punkt nr 10 som handlar om Kardonbanan, ej justerad. Antingen finns all planerad infrastruktur av riksintresse från trafikverkets hemsida med eller ingen. Kardonbanan är under uppförande, (ej preciserad än) alltså inte med i kartan.
2019-05-31	Försvarmakten	Inget att erinra.	-
2019-05-31	Sjöfartsverket	Förordet skiljer sig från det i rapporter från liknande preciseringar i Uddevalla, Karlshamn samt Karlskrona. Ändra så att syfte och mål blir likalydande.	Är kontrollerat mot text i mall. Det är den senaste mallen som används till skillnad mot flera av de tidigare preciseringarna.
		Syftet bör också synkroniseras så att det är likalydande på nationell nivå. Se Uddevalla som exempel.	Är kontrollerat mot text i mall. Det är den senaste mallen som används till skillnad mot flera av de tidigare preciseringarna.
		I bilaga iii, rörande plan och bygglagen omnämns Uddevalla, vilket troligen är fel.	Hanterat i texten, sid 48.

2019-05-27	Tillväxtverket	Ser positivt på info om riksintresse industriell produktion. I övrigt inga synpunkter.	-
2019-06-03	Region Östergötland	Viktigt att aktualiseringspröva preciseringen vart fjärde år. I övrigt inget att erinra mot remitterat förslag.	-
2019-06-25	Länsstyrelsen	Redovisning av hur området (både inom och utanför hamnen) påverkas av en kommande precisering är något otydlig, vad gäller t.ex. farligt verksamheter, servesoverksamheter samt transporter. Länsstyrelser förslår att frågorna hanteras i kommande planering.	Hanteras i kommande planering och inte i den här texten.
		Skillnaden mellan Norrköpings hamnområde och Norrköpings hamn kan beskrivas tydligare. Beskriv varför omfattas inte privata hamnar av riksintresse.	Det är hamnens funktion och inte ägare som definierar riksintresset. Preciseringen, och därmed bedömning av funktion, är gjord av projektgruppen med medverkan av Norrköpings hamn AB, Norrköpings kommun, Länsstyrelsen m.fl. Förtydligat i texten, sid 8.
		Kajplats 40 hanterar kemiska produkter, inte petrokemiska produkter.	Hanterat i texten, sid 23.
		Cementkajen är en privat industrikaj som utgör egen depå och som utnyttjas av angränsande industri.	Hanterat i texten, sid 24.
		Kulturvärden på Händelö gård behöver inarbetas i rapporten.	Hanterat i texten, sid 38

		<p>Förtydliga att inför framtida eventuella förändringar (både inom och utanför Natura2000-område) vill Länsstyrelsen uppmärksamma Trafikverket på att tillståndsprovning kan krävas enligt 7 kap 28a§ miljöbalken.</p>	<p>Hanterat i texten, sid 18</p>
		<p>Förtydliga att Norrköpings hamn kommer att ha en stor roll i ett läge då Sverige befinner sig i höjd beredskap.</p>	<p>Hanterat i texten, sid 29</p>



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Region Öst Besöksadress: Tullgatan 8, Eskilstuna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se