

PROGRAM



tillhörande detaljplan för

Del av fastigheten Kanaljorden 1:1 med närområde (Norsholms kanalområde)

inom Norsholm i Norrköping

Stadsbyggnadskontoret, planenheten

Den 27 juni 2007

SAMRÅDSHANDLING

SAMMANFATTNING

Norsholm har, med sitt läge vid Göta Kanal och sin centrala placering i den fjärde storstadsregionen, stora förutsättningar för att växa till en tätort med upp till 9 000 invånare. I samhället korsar Södra stambanan Göta Kanal och programmet för Kanaljorden 1:1, eller Norsholms kanalområde, tar historien som knutpunkt för trafiken tillvara, för att bli en grund för den framtida utvecklingen.

Den gällande detaljplanen för området medger industri och båtupplag som markanvändning. En fördjupad översiktsplan för Norsholm håller på att arbetas fram. Där finns Norsholms kanalområde med som område för turism, rekreation och boende.

Norsholms kanalområde är ingen okomplicerad plats att utveckla. Buller från Södra stambanan och väg 215, översvämningsrisk och dåliga markförhållanden skapar problem för nybyggnation. Översvämningsrisken gör området olämpligt för byggnader av betydande vikt för samhället. Däremot går det att uppföra byggnader av lägre värde och av robust konstruktion. Vid eventuellt bostadsbyggande behövs bullerdämpande åtgärder för att nå riktlinjerna för högsta tillåtna bullernivåer.

Halva programområdet ligger innanför gränsen för strandskyddet. Ett upphävt strandskydd går att motivera, anser stadsbyggnadskontoret, bland annat eftersom det i dagsläget är dålig tillgänglighet till strandkanten och ett upphävt strandskydd i det här fallet skulle säkra tillgängligheten för friluftslivet. De övriga aspekterna ska utredas mer ingående i en miljökonsekvensbeskrivning.

I programmet presenteras två alternativ med olika exploateringsgrad och markutnyttjande. I båda alternativen utvecklas Kanaljorden till en plats där det vattennära läget och möjligheten att locka förbipasserande från E4:an att stanna utnyttjas.

Det första alternativet presenteras i två versioner, där skillnaden är båtupplagets placering. Det andra alternativet tillåter även bostadsbebyggelse, som måste vara väl anpassad till områdets speciella förhållanden, på två platser. Genom att skapa en levande plats med turistaktiviteter, verksamheter och grönområden, kan Norsholms kanalområde bli motorn för hela ortens utveckling. Båda förslagen leder till att området blir en attraktiv och levande plats där människor väljer att dröja sig kvar, men med bostäder i området blir platsen dessutom levande dygnet runt, året om.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning	4
1.1	Planeringens syfte.....	4
1.2	Programområdet	4
1.3	Planarbetet	6
2	Programförslag	7
2.1	Alternativ 1.....	7
2.2	Alternativ 2.....	11
2.3	Problemdiskussion, mark- och vattenanvändning.....	12
3	Nulägesbeskrivning och programförslagens påverkan	14
3.1	Risker.....	14
3.2	Strandskydd	18
3.3	Bebyggelse	20
3.4	Trafik	21
3.5	Service	23
3.6	Kulturmiljö	24
3.7	Naturmiljö	26
3.8	Tekniska förutsättningar.....	27
4	Planeringsförutsättningar	28
4.1	Planförhållanden och tidigare ställningstaganden.....	28
4.2	Markägförhållanden	29
5	Konsekvensbeskrivning	30
5.1	Sociala konsekvenser	30
5.2	Ekonomiska konsekvenser	30
5.3	Inverkan på miljön.....	30
5.4	Konsekvenser för stadens attraktivitet	31

1 Inledning

1.1 Planeringens syfte

Syftet med programmet är att utreda och presentera förslag på hur man kan utveckla platsen norr om Göta Kanal, både för de boende i Norsholm och för besökare och friluftsliv. Programmet kommer särskilt att utreda lämpligheten för olika typer av markanvändning utifrån de speciella förhållanden som finns på platsen:

- markförhållanden
- översvämningsrisk
- buller
- farligt gods

Dessutom ligger programområdet innanför strandskyddet. Även det diskuteras i programmet.

1.2 Programområdet

Norsholm ligger centralt i den fjärde storstadsregionen, 17 kilometer från Norrköping och 25 kilometer från Linköping. Det vackra läget utmed Göta Kanal, precis i mynningen till sjön Roxen, och närheten till E4:an ger samhället stora förutsättningar att utvecklas till en hållbar och attraktiv tätort.



Orienteringskarta

Kanaljorden 1:1, eller Norsholms kanalområde, ramas in av fyra kommunikationskorridorer; i väster Södra stambanan, i öster väg 215 (gamla europaväg 4), i norr industrigatan Biskop Henriks väg och i söder

Stadsbyggnadskontoret

Göta kanal. Inom programområdet finns också Norsholmsvägen och Slussvägen samt en del mindre körvägar till och från fastigheterna.



Programområdet, inringat med en vit, punktstreckad linje.

Norsholm har en historia som viktig knutpunkt för godstrafiken. 1872 öppnade sträckan Norrköping – Linköping på Östra stambanan (numera Södra stambanan). I Norsholm mötte järnvägen Göta Kanal och platsen blev viktig för omlastning av gods mellan båt och tåg. 1964 lades järnvägsstationen ned, men än idag finns byggnader, spårrester och strukturer efter verksamheterna kvar i Norsholms kanalområde.

Idag bor omkring 500 personer i Norsholm och orten har stora möjligheter att utvecklas. Ett pågående arbete med en fördjupad översiktsplan för Norsholm beskriver hur samhället kan växa till upp emot 9 000 invånare. Den visar också hur en ny på- och avfart till E4:an och en pendeltågsstation längs Södra Stambanan åter skulle göra Norsholm till en knutpunkt där tåg-, båt- och biltrafik möts.

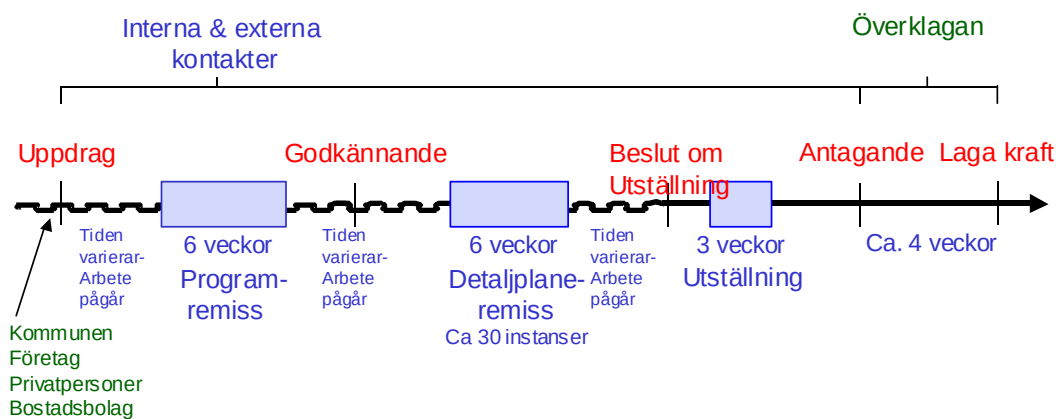
Bostadsorten Norsholm har vuxit fram på den södra sidan om Göta Kanal. På den norra sidan finns förutsättningar för att skapa ett område med blandade funktioner; verksamheter, restauranger, caféer, frilufts- och turistaktiviteter och kanske även bostäder.

I programområdet finns idag en del bostäder, några verksamheter, ett café, ett djursjukhus, lagerlokaler och en pizzeria, ett vandrarhem med restaurang samt en uppläggningsplats för båtar. Det finns en promenadväg längs kanalen, men staket och snårig växtlighet gör tillgängligheten till strandkanten dålig på delar av sträckan. I programområdets östra del går det inte att ta sig fram till kanalen överhuvudtaget och det är heller inte möjligt att promenera runt hela kanalen i Norsholm.

1.3 Planarbetet

Planprocessen börjar när Stadsbyggnadskontoret får en begäran om att göra eller ändra en detaljplan. Stadsplaneringsnämnden ger då planenheten i uppdrag att ta fram ett förslag till detaljplan. Om det saknas en fördjupad översiktsplan som omfattar detaljplaneområdet, görs först ett program. Meningen med programarbetet är att vid ett tidigt skede ge de berörda en möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta. Programmet ska ange utgångspunkter och mål för detaljplanearbetet. Efter att programmet har godkänts av Stadsplaneringsnämnden börjar arbetet med att ta fram ett förslag till detaljplan. När ett planförslag är färdigt skickas det ut på remiss och privatpersoner och organisationer är återigen välkomna att yttra sig. De synpunkter som kommer in under samrådstiden sammanställs, planförslaget bearbetas och ställs sedan ut. Efter utställningen kan planen antas av Stadsplaneringsnämnden. Tidsplanen för detaljplanearbete kan variera kraftigt i längd beroende på hur stora utredningar som behövs och hur lång tid samrådsprocessen tar, om beslut överklagas och så vidare. En detaljplan vars arbete flyter på relativt obehindrat kan förväntas ta ungefär ett år.

DETALJPLANEPROCESSEN



Medverkande tjänstemän

De tjänstemän som har medverkat i programarbetet är Jackie Leiby, Björn Sigsjö, Caroline Johansson och Linda Palo på planenheten, samt Jonas Glaumann, Ing-Marie Netzell och Mikael Åberg på mark- och exploateringsenheten.

Stadsbyggnadskontoret

Tidplan

Programmet färdigställs före sommaren 2007, för att skickas på samråd under sommaren 2007. Därefter följer etappvis arbete med de olika detaljplanerna.

2 Programförslag

Programområdet kan utformas på flera olika sätt. Här presenteras två förslag som båda har utgångspunkt i Norsholms förflutna som knutpunkt för godstrafiken till land och till sjöss. Den nya bebyggda miljön bör ta fasta på den gamla bebyggelsens utseende och strukturer, exempelvis genom att återuppbygga järnvägsspåren i området och rusta upp det gamla sågverket.



Rester av spåret och vagnar finns kvar idag. Kan det vara en framtida turistattraktion?



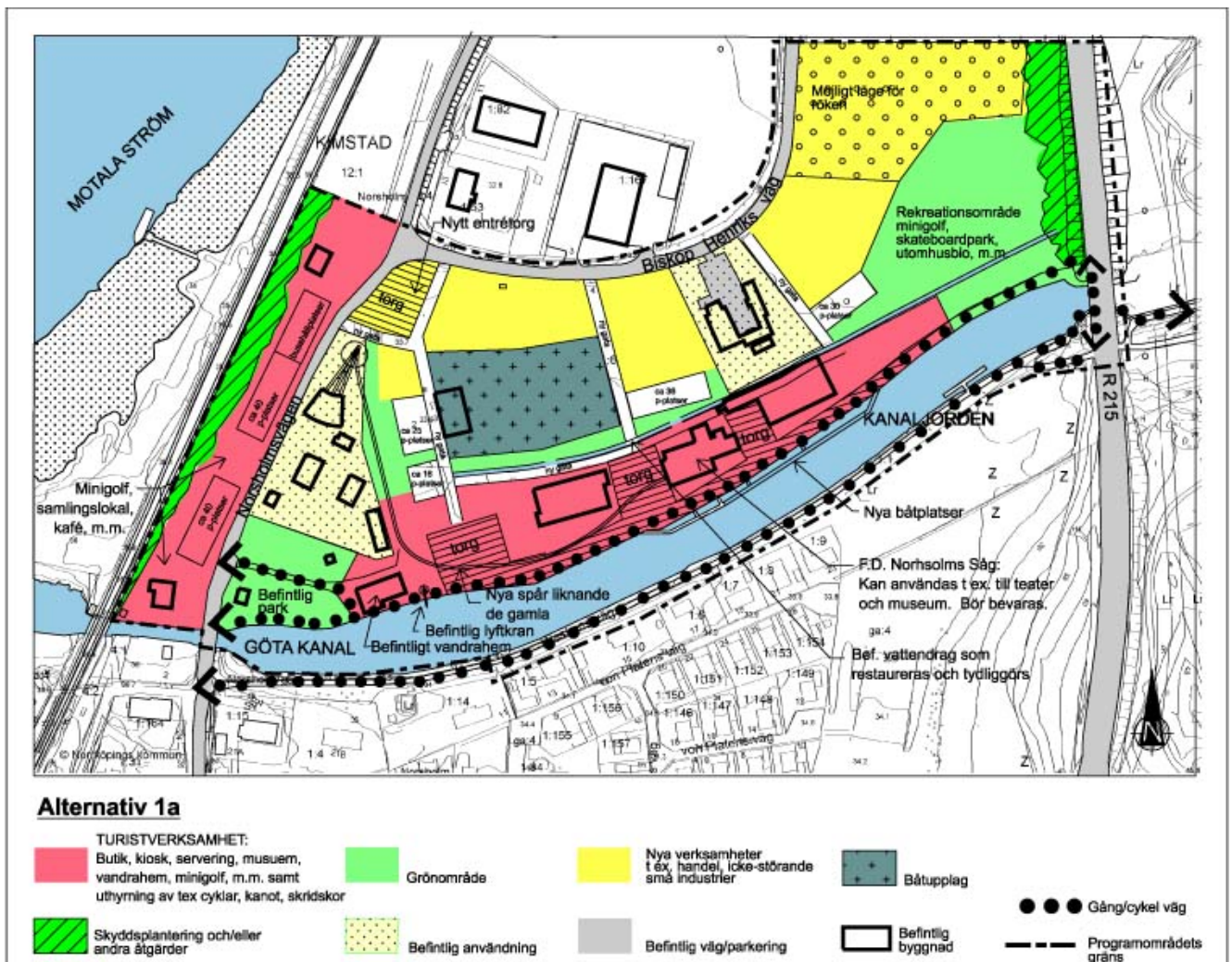
F.d. Norsholms såg kan rustas upp och användas till olika aktiviteter

Den stora skillnaden mellan de två förslagen är att förslag 2 innehåller bostäder. Förslag 1 presenteras i två varianter. Valet att behålla förslaget under samma rubrik, men ändå presentera två varianter bygger på att användningssätt och exploateringsgrad är desamma. Det som skiljer förslag 1 och 1b är båtupplagets placering.

Efter att förslagen har presenterats diskuteras de problem och konsekvenser som de olika markanvändningarna kan medföra. Vidare diskuteras andra problem som måste hanteras i den fortsatta planprocessen.

2.1 Alternativ 1

Det första alternativet tillåter verksamheter och handel inom redan detaljplanelagt område. Utöver det behövs en ansökan om upphävt strandskydd som ger möjlighet att utveckla området längs kanalkajen för turistverksamheter. Markanvändningen anpassas för befintliga bostäder och befintlig verksamhet och ändras från industri till handel, kontor, friluftsområde, parkering, kultur, hamn, idrott och bostäder.



Markanvändningen kan i stora drag delas upp i fyra områden: båtupplag, rekreation, verksamheter och turistaktiviteter. Nya bostäder tillåts inte, men marken där det redan finns bostäder får en korrekt markanvändningsbenämning.

Längs med kajen, inom strandskyddat område, utvecklas ett turiststråk, med flera offentliga rum som skapar möjligheter för möten, exempelvis torg med försäljning i sjöbodar. Här finns plats för olika typer av utomhusaktiviteter, som exempelvis bio. Den mittersta byggnaden längs kajkanten (gamla Norrholms såg) bör rustas upp och kan då användas till aktiviteter som restaurang, saluhall, uthyrning av cyklar, gästavar och kanoter samt kulturevenemang som teater, utställningar osv.



Försäljning i sjöbodar

Stadsbyggnadskontoret

Nya bryggor byggs för att ge plats till ytterligare båtplatser och längs hela kajen anläggs ett promenadstråk som sträcker sig över bron på väg 215 och fortsätter på den södra sidan Göta Kanal.

Båttupplaget ligger delvis kvar på samma plats som idag, men får något annorlunda utbredning. Området blir ungefär lika stort som det nuvarande.

Verksamheter förläggs utmed Biskop Henriks väg och bildar på det sättet en tydlig början på programområdet och en lämplig övergång mellan turiststråket och industriområdet i norr. Längst upp i det nordöstra hörnet bereds plats för Norsholms enrisrökeri. Platsen ligger mer än 200 meter från närmaste bostadshus, vilket enligt en uppskattning från miljö- och hälsokontoret i Norrköpings kommun borde vara tillräckligt.

Ett större område för rekreation förläggs i den östra delen av området, mot väg 215. Här skapas en plats med mycket grönska och möjlighet till



Ett större rekreatiomsområde kan användas till många olika ändamål, t ex. en skateboard park.

picknick, midsommarfirande, minigolf med mera. Parken vid Göta Kanal, intill Norsholmsvägen, rustas upp och Slussvägen stängs för biltrafik.

De befintliga byggnaderna och aktiviteterna i området behålls till stor del på samma plats, men marken får korrekt markanvändning. Det befintliga området med bostäder ligger kvar utan åtgärd. Billes café och vandrarhem ges möjlighet att bygga ut verksamheten.

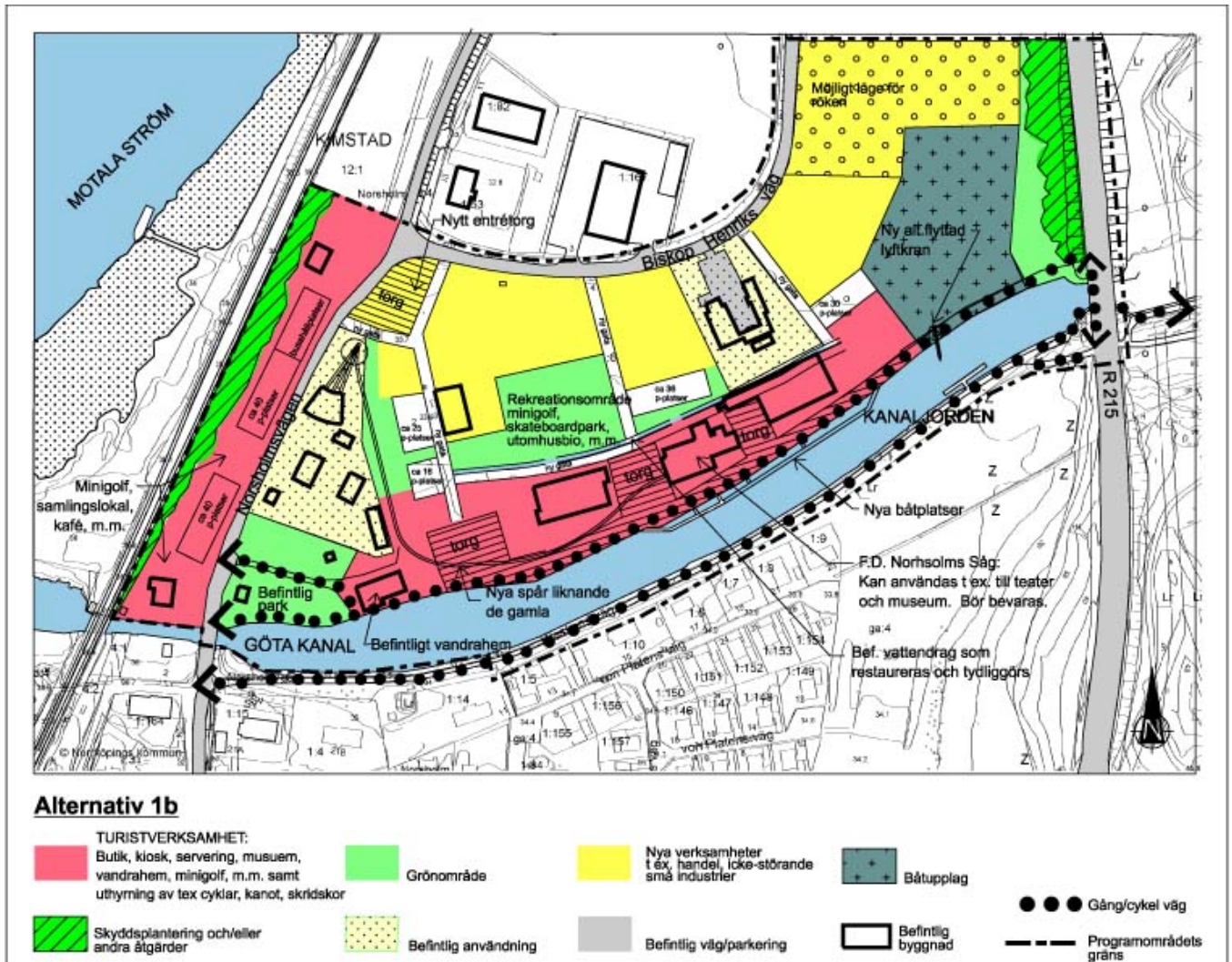
Bakom Slusscaféet finns möjlighet för att ordna en parkering och plats för turistbussar.

Alternativ 1 skapar en miljö där både turister och boende i Norsholm kan vistas och ägna sig åt främst vattennära aktiviteter. Samtidigt tas hänsyn till de problem som finns på platsen med översvämningsrisk, buller och dåliga markförhållanden genom att inte tillåta bostäder. Förslaget tar inte hänsyn till strandskyddet, utan föreslår att det upphävs. Samtidigt saknas aktiviteter och funktioner som gör området levande dygnet om, året runt, som exempelvis boende eller småbåtshamn. Därför kan området kännas övergivet på nätter och under vinterhalvåret.

Alternativ 1b

Förslag 1b följer förslag 1 i exploateringsgrad och markutnyttjande.

Skillnaden är att förslaget diskuterar en alternativ placering av båtupplaget.

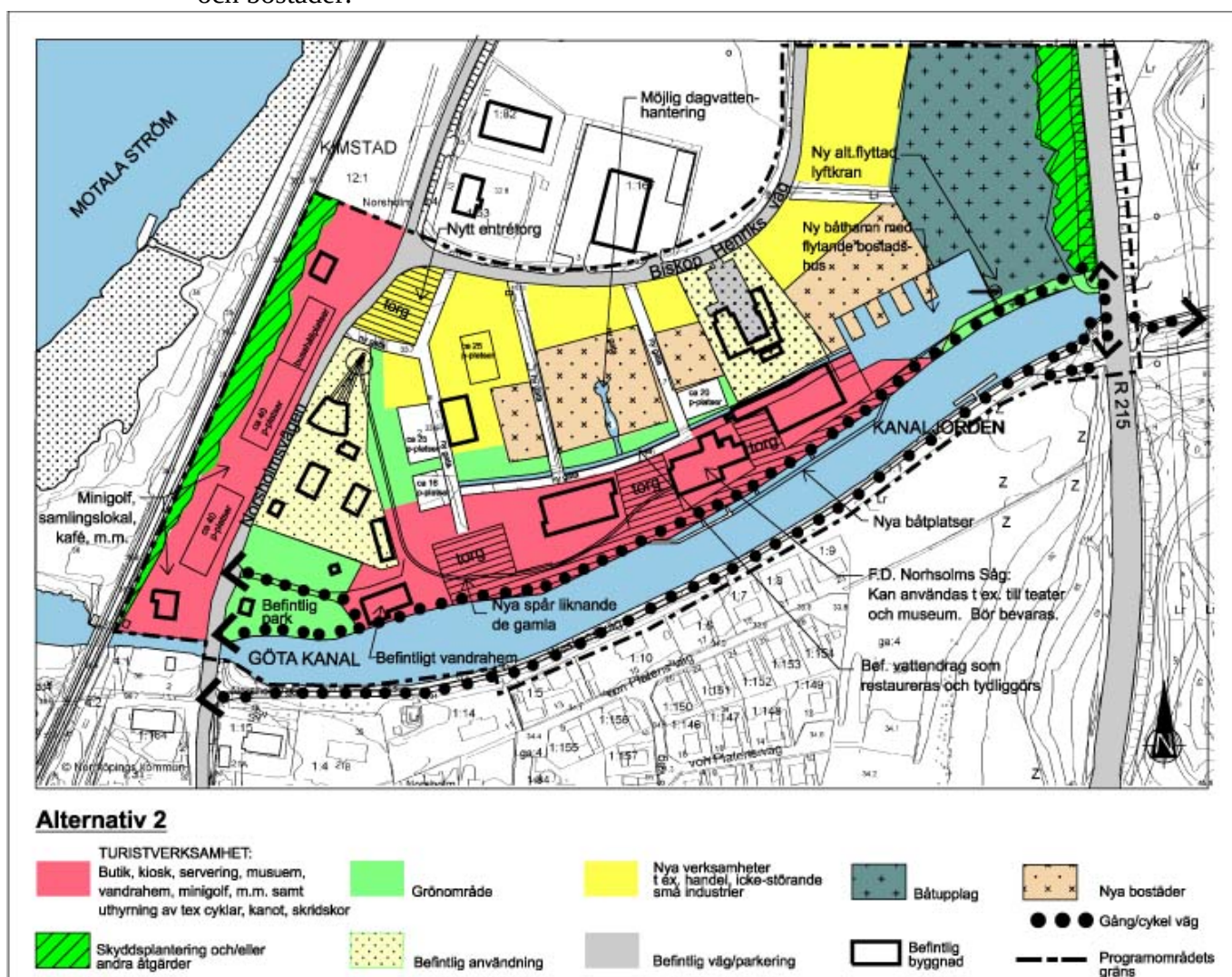


Genom att flytta båtupplaget till den östra delen av området skapas större möjligheter att utveckla infarten och den nya entrén till Norsholm till en välkomnande och attraktiv miljö. Samtidigt får båtupplaget en permanent plats i området. Förslaget kräver markberedningar på den nya platsen för att marken ska hålla för de upp till sex ton tunga båtarna. Det behövs också en ny lösning för att lägga i och ta upp båtarna. Det finns flera möjligheter till detta: marken längs kajen kan förstärkas så att den håller för att frakta båtarna till den befintliga kranen, en ny kran kan hyras eller köpas in eller så kan den befintliga kranen flyttas. Båtklubben behöver också ett nytt klubbhus och tillgång till el och vatten på den nya marken.

Område för rekreation skapas mitt i området, mellan verksamheterna vid Biskop Henriks väg och hamnområdet, i anslutning till den nya entrén. Här skapas en plats med mycket grönska och möjlighet till picknick, midsommarfirande, minigolf med mera. Området knyts ihop med den befintliga parken mellan Norsholmsvägen och Billes café och vandrarhem.

2.2 Alternativ 2

Det andra alternativet innebär att hela området görs om till ett levande samhälle med blandade funktioner. Bostäder och verksamheter blandas med caféer, turistattraktioner och området får även en småbåtshamn, vilket skapar en levande miljö året om. Markanvändningen ändras från industri till verksamheter, handel, kontor, friluftsområde, parkering, kultur, hamn, idrott och bostäder.



Alternativ 2 föreslår fem övergripande markanvändningsområden: båtupplag, rekreation, verksamheter, turistaktiviteter och bostäder.

Även här föreslås en ny, tydlig entré till Norsholm i korsningen Biskop Henriks väg – Norsholmsvägen samt ett stråk med turist- och rekreationsaktiviteter längs vattnet. Promenadvägarna runt kanalen sträcker sig på samma sätt som i alternativ 1 och de befintliga bostäderna och verksamheterna behandlas också enligt det första alternativet. Verksamheter

Stadsbyggnadskontoret

förläggs även här utmed Biskop Henriks väg för att bilda en tydlig början på programområdet och en lämplig övergång från industrimarken i norr. Billes café och vandrarhem ges möjlighet att bygga ut verksamheten.

I alternativ 2 föreslås, liksom i alternativ 1b, att båtupplaget flyttas till den östra delen av området för att skapa större möjligheter att utveckla infarten och den nya entrén till Norsholm till en välkomnande och attraktiv miljö. Alternativ 2 föreslår även att en ny småbåtshamn byggs i anknytning till båtupplaget.

Bostäder i form av radhus och parhus kan förläggas till två platser, dels till den centrala delen av området och dels i anknytning till småbåtshamnen.

Byggnaderna i den centrala delen av området ska vara lätta, de får inte ha källarvåningar och nedre botten får inte användas till bostadsändamål, utan enbart som förråd, tvättstuga och dylikt. I hamnområdet kan alternativa boendeformer med flytande konstruktioner prövas.



På grund av de planerade bostäderna finns inte plats för Norsholms enrisrökeri inom programområdet. Det måste

vara minst 200 meter mellan rökeriet och bostäderna, enligt miljö- och hälsokontoret på Norrköpings kommun. Istället placeras rökeriet strax utanför programområdets gräns, i industriområdet norr om Biskop Henriks väg. På det sättet bereds ändå plats för rökeriet, som är en viktig del av Norsholms identitet.

Ny bostadsbebyggelse i programområdet kan ge möjlighet att pröva nya boendeformer.

Områden för rekreation skapas genom att rusta upp parken mellan Norsholmsvägen och Billes café och vandrarhem till ett sammanhängande område. Ytterligare ett område för rekreation skapas i områdets centrala del, i anslutning till ett av bostadsområdena. Här skapas möjligheter till minigolf, picknick, lekar med mera.

2.3 Problemdiskussion, mark- och vattenanvändning

Markanvändningen, som ska vara småindustri, är i dagsläget varierad. Viss småindustri finns i området, men där finns även bostäder och en del service, ett djursjukhus, en båtklubb och diverse lagerlokaler. Mellan verksamheterna finns grönytor, grusplaner och körvägar.

Båtupplaget har idag en central placering i området och när båtarna ligger i vattnet lämnas en stor yta tom och oanvänd. Platsen blir ett slags oanvänt mellanrum, som kan upplevas som skräpigt, eftersom båthus och båtvagnar står kvar på grusplanen året runt. Det försämrar möjligheterna att skapa en

Stadsbyggnadskontoret

ny, tydlig och välkomnande entré till Norsholm. En flytt av båtupplaget frigör yta som då kan användas till något fler har nytta av, exempelvis rekreation eller verksamheter. Att använda platsen till en aktivitet som drar till sig människor gör också att den upplevs som mer levande. Därigenom undviker man att skapa ett oanvänt "mellanrum", som kan upplevas störande, mitt i kanalområdet.

Samtidigt ligger båtupplaget idag nära lyftkranen där båtarna läggs i och tas upp. Marken, som har dålig bärighet i hela området, är här beredd och tillräckligt stabil för att klara de tyngsta båtarna, som väger omkring 6 ton. En flytt är dessutom förenad med stora kostnader och det är oklart vem som kan finansiera en flytt. Dessutom finns problematiken kring båtarnas i- och upptagning ur vattnet. Det finns därför starka skäl både till att behålla båtupplaget på den plats där det ligger i dag och till att flytta det.

En ny småbåtshamn, som föreslås i alternativ 2, skulle ge plats för ytterligare gäster i området. Samtidigt skulle det innebära ett ingrepp i riksintresset Göta Kanal och det skulle även behövas en lösning för att dra gång- och cykelvägen hela sträckan runt kanalen, exempelvis med en hissbro över inloppet till småbåtshamnen. Det är också i dagsläget oklart hur markförhållandena ser ut och om det är möjligt att gräva ut kanalen för att lämna plats åt en hamn.

En mer försiktig exploatering av området, där bostäder lämnas utanför, tar större hänsyn till strandskyddet och till de risker som finns med markens bärighet, översvämning och buller. Samtidigt förlorar man delvis möjligheten att använda Norsholms kanalområde som ett nav i ortens utveckling.

Full exploatering av planområdet ger ett samhälle som kan vara levande dygnet runt, året om. Genom att även placera boende i området knyts norra sidan av Göta kanal bättre samman med den södra. Platsens lokalisering, vattennära och i söderläge, gör den mycket attraktiv för bostadsbebyggelse. Bostäder skulle även höja kraven på att minska bullernivåerna, vilket hela området skulle dra nytta av.

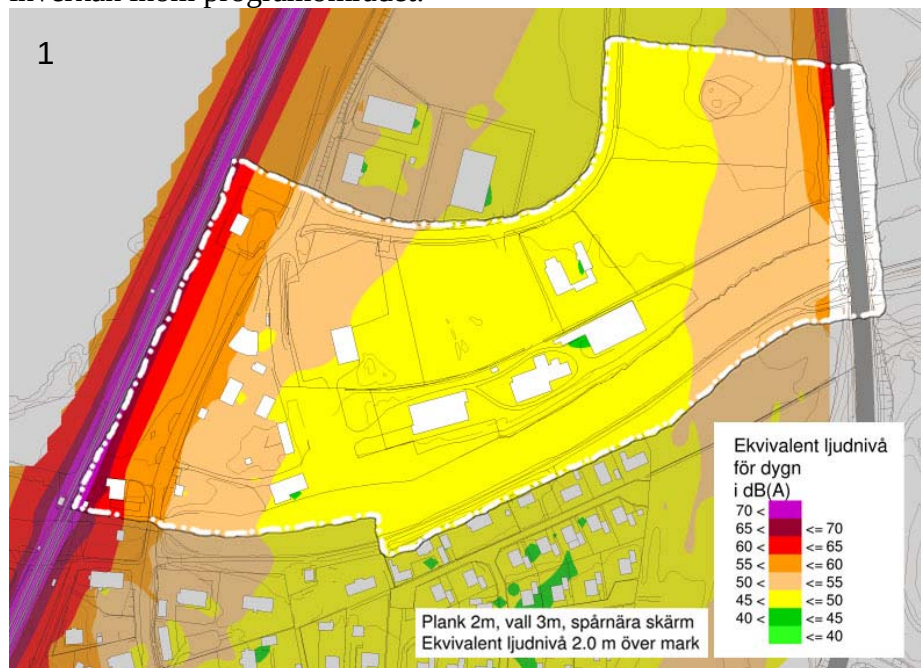
3 Nulägesbeskrivning och programförslagets påverkan

3.1 Risker

I Norsholm finns flera miljömässiga problem att ta hänsyn till i fortsatt planarbete. Särskilt behöver fyra områden utredas mer ingående: bullernivåerna, översvämningsrisken, markförhållandena och risker i samband med farligt gods som transporteras på Södra stambanan och väg 215.

Buller

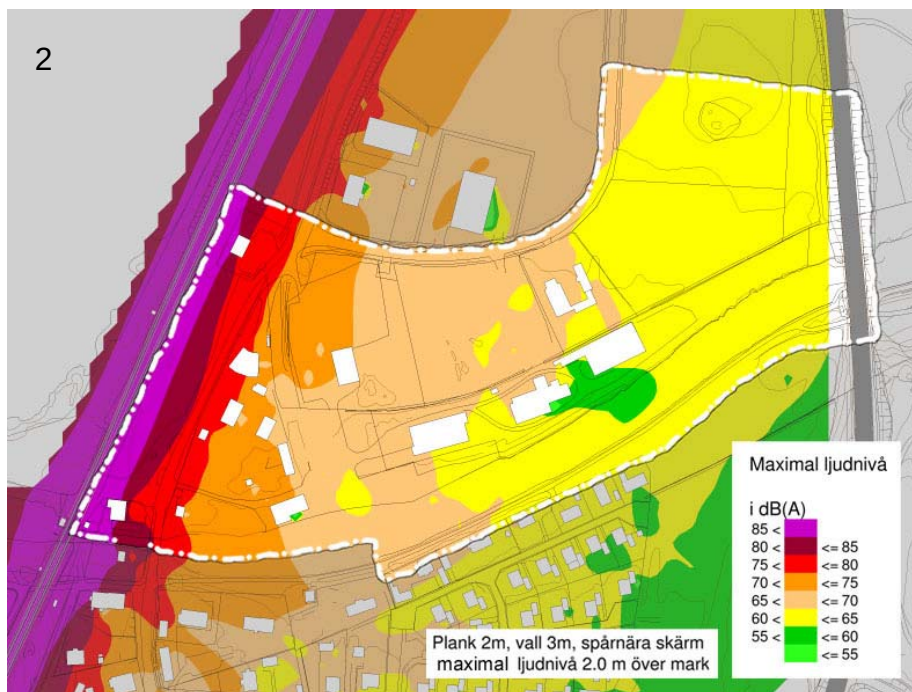
I juni 2006 gjordes en preliminär bullerutredning i samband arbetet med Fördjupning av översiktsplan Norsholm. Kartorna visar på bullerspridningen från södra stambanan med ett två meter högt plank¹, vall eller skärm som bullerskydd och bullerspridningen från väg 215. Karta ett visar på ekvivalentnivån² som vid nybyggande inte bör överstiga 55 dB (A) på uteplats eller fasad för bostäder. Karta två visar på maximalnivå, som inte bör överstiga 70 dB (A) vid uteplats. Maximal bullernivå har störst inverkan inom programområdet.



Ekvivalentnivå

¹ Finns ej idag

² Ekvivalentnivån är den genomsnittliga nivån



Maximalnivå

Bullernivåerna i Norsholm är alltså relativt höga. De främsta bullerkällorna är Södra stambanan och väg 215. Bullerstörningarna ska hanteras genom bullerskydd i form av plank, vallar och skyddsområden. Bostäder kan även skyddas från buller genom att bullertåliga byggsätt används. En stor del av bullret från järnvägen kommer från järnvägsbron över Göta Kanal, som behöver åtgärdas. I fortsatt detaljplanearbete ska det finnas detaljerade förslag på lämpliga bullerskyddande åtgärder.³

Översvämning

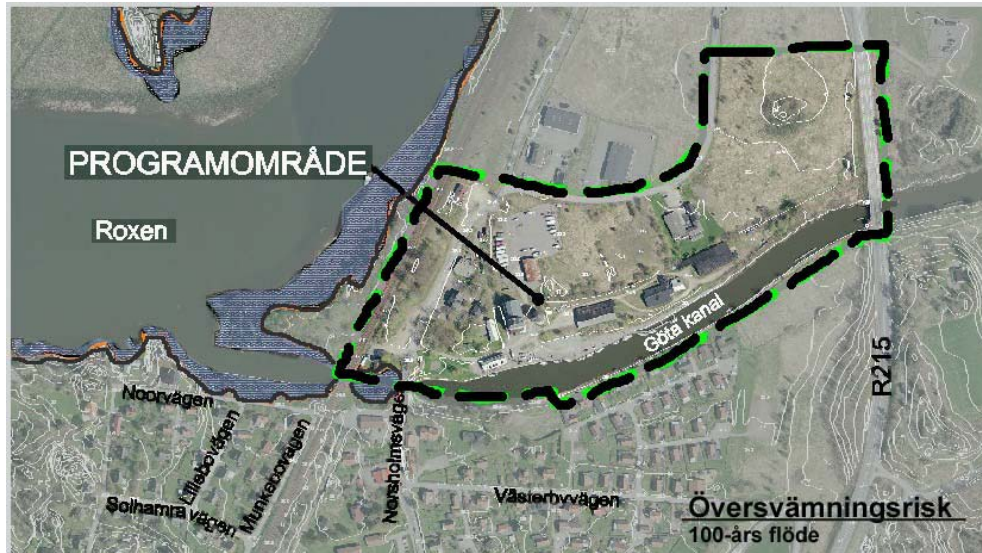
Programområdet ligger i riskzonen för översvämning.

Översvämningskarteringar brukar utgå från två tänkta scenarier, 100 årsflöde och högsta dimensionerade flöde. 100 årsflödet är ett vattenflöde som återkommer var hundra år. Det är 40% risk att 100 årsflödet inträffar under en 50-årsperiod och 63% eller högre risk att det inträffar under en 100 årsperiod. Högsta dimensionerade flöde är det högsta möjliga flödet som kan inträffa. Beräkningarna bygger på en kombination av alla kritiska faktorer (regn, snösmältning, hög markfuktighet, högt vattenstånd i sjöar, samt magasininfyllning i reglerade vattendrag). Det finns ingen beräknad återkomsttid för högsta flöde, men uppskattningsvis återkommer högsta flöde var 10 000:e år. Sannolikheten att det ska inträffa under en 100-årsperiod bedöms vara 1%.

³ särskilt ska detta undersökas om bostäder blir aktuellt i programområdet

Stadsbyggnadskontoret

En liten del av programområdet berörs av 100 årsflöde, det är framförallt området intill och väster om slussen som hamnar under vatten om det inträffar.



Drabbade områden vid 100 årsflöde är skrafferade

Högsta dimensionerade flöde ligger i programområdet på 36,2 meter, vilket, om det inträffade, skulle sätta hela programområdet under vatten.



Drabbade områden vid högsta dimensionerade flöde är skrafferade

Enligt Länsstyrelsens rekommendationer bör endast enklare byggnader uppföras i områden som hotas av 100-årsflöden. I områden som kan drabbas av högsta dimensionerade flöde kan byggnader av lämplig robust konstruktion uppföras. Däremot bör infrastruktur av stor betydelse och sammanhängande bostadsbebyggelse lokaliseras i riskfria områden.

Om Länsstyrelsens rekommendationer frångås ska en riskanalys genomföras för att bedöma vilka åtgärder som behövs för att begränsa konsekvenserna av högsta flöde. För att minska riskerna vid en eventuell översvämning kan rekommendationer om lägsta golvnivå och lämpliga grundläggningssätt för nya byggnader göras, liksom förslag om permanenta invallningar och

Stadsbyggnadskontoret

förstärkningar i mark och nivåhöjningar. Trots att en byggnad etableras ovanför nivån för högsta beräknat flöde kan marken vara olämplig ur stabilitetssynpunkt vid en översvämning.

Bland den infrastruktur som redan finns i området ligger exempelvis järnvägsbanken överlag högt, men som lägst ligger den på 35,5 meter, alltså strax under högsta flödet. Även riksintresset Södra stambanan kommer alltså svämmas över vid extrema vattenflöden. Åtgärder behöver vidtas, exempelvis med invallning.

De omkringliggande vattendragen, sjön Roxen och korvsjön Braskens grav (norr om programområdet), tappas båda. Under 2006 låg vattennivån i Roxen mellan 32,8 och 33,84 m. Den största tappningen var 152 kvm/s. Vid högsta flöde skulle tappningen vara 422 kvm/s. Cirka 3 km nedströms finns slussen Brådtom, med en slushöjd på 32,48 meter. Braskens grav tappas genom att vatten pumpas över till kärret i öster. Pumpstationen där fungerar dåligt. Vid högsta flöde skulle även Braskens grav bli översvämmad.

I det fortsatta planarbetet ska översvämningsrisken beaktas noga. Det kan behövas mer detaljerade beräkningar av vattenståndet och en mer noggrann beskrivning av topografin i området. För att reglera vattennivån ytterligare och få en större bild över problematiken kring över översvämningsrisken bör slussportens höjd och Banverkets planer på att förhindra att Södra stambanan översvämmas studeras närmare. Pumpstationen i Braskens grav bör ställas i ordning och sättas i bruk igen.

Markförhållanden

Marken i Norsholm domineras av lerjordar med inslag av större och mindre partier morän och berg. Kanalbankarna består till största delen av lera.

En mindre studie av de geotekniska förhållandena gjordes när djursjukhuset på fastigheten Norsholms Gårdsområde 1:168 projekterades. Det undersökta området består av 10 meter lerjord på fast friktionsjord bestående av lera, silt, sand, och morän. Djupet till berggrund uppskattas till cirka 20 meter.

En geoteknisk undersökning som gjordes i samband med att ett förslag till områdesplan för Norsholm utarbetades 1985 slår fast att Kanaljorden 1:1 ligger i en sedimentfylld dalgång där jordgrunden består av finsediment med gytjig lera och glacial lera med varierande djup till 20 meter. Torrskopan är i regel svagt utbildad (ca 1 meter tjock). Markförhållandena innebär att det vid byggnation krävs en lätt och flexibel huskonstruktion med lastkompensationsgrundläggning. Uppfyllnader får inte göras under eller kring byggnader.

En geologisk undersökning genomförs under sommaren 2007. Undersökningen kommer närmare visa vilka åtgärder som behövs för att genomföra förslagen till bebyggelse och utveckling av Norsholms kanalområde. Den kommer sedan att följa programmet i beslutsskedet och de olika detaljplanerna genom hela planprocessen.

Farligt gods

E4, väg 215 och Södra stambanan är rekommenderade vägar för farligt gods. I den fördjupade översiktsplanen för Norsholm som håller på att utarbetas nämns ett skyddsavstånd på 50 meter mellan järnväg/väg och bebyggelse. I samband med att en miljökonsekvensbeskrivning görs för området kommer även en riskanalys att utreda frågan närmare. Särskilt angeläget är det att analysera riskerna vid bostadsbyggande i Norsholms kanalområde.

Övriga risker**Markföroreningar**

Det kan finnas markföroreningar i och kring Norsholms sågs gamla byggnader och kring det gamla lokstallet. Marken undersöks översiktligt i samband med den geotekniska undersökningen. Enligt länsstyrelsens inventeringar finns även föroreningar vid småbåtshamnen. Där ska marken undersökas närmare vid eventuell exploatering.

Markradon

Norrköpings kommuntäckande markradonundersökning, dnr 2-351/89, datum 1990-01-16 visar att Norsholm domineras av områden som har låg och normal risk för markradon. Om byggnader ska uppföras i normalriskområden behövs radonskyddande åtgärder.

Hästverksamhet.

Norsholms djursjukhus bedriver vård och rehabilitering av smådjur. Hästar får ögonlysning på djursjukhuset, men tas då inte ur transporterna. Risken för spridning av allergener är därför minimala. Djursjukhuset har byggt ut i tre etapper och har i dagsläget inget intresse av att utvidga ytterligare.

Luftkvalitet

Samtliga programförslag kan komma att påverka luftkvaliteten i Norsholms kanalområde eftersom de innebär ökad trafik. Å andra sidan kommer trafikflödena och därmed luftkvaliteten i området förändras oberoende av vad som händer med kanaljorden 1:1. Den planerade utvecklingen av hela samhället Norsholm kommer troligen att innebära både ökad trafik lokalt i området och minskad bilpendling från orten i och med den nya pendeltågsstationen.

3.2 Strandskydd

En stor del av programområdet ligger inom strandskyddat område. Strandskyddszonen för Göta kanal och Roxen är 150 m. Det får i dagsläget endast användas för kanaltrafik och samhörigt ändamål.



Strandskyddat område i programområdet

Trots strandskyddet är delar av området närmast Göta Kanal avspärrat med staket. Det gör området svårtillgängligt och oanvändbart för allmänheten.



Inghägnat område innanför strandskyddet

I den östra delen av programområdet tar promenadstigen slut och vass och snår gör strandkanten helt otillgänglig.

Förslagen som läggs fram i programmet kräver en ansökan om upphävt strandskydd. Strandskyddets syfte är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Det är alltså ett viktigt medel för att säkra allmänhetens tillgång till strandkanten och för att skydda djur och natur. Ett upphävt strandskydd förbättrar i det här fallet tillgången till stranden, eftersom det strandskyddade området idag är avskuret med staket.

Ett upphävt strandskydd är en förutsättning för att lyckas med den genomgripande förändring av Norsholms kanalområde som beskrivs i den kommande Fördjupade översiktsplanen, med en satsning på turism,

Stadsbyggnadskontoret

rekreation och eventuellt också boende. Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att en önskan att exploatera ett område inte är skäl nog att upphäva strandskyddet, men i det här fallet finns inga grönområden som påverkas av ett upphävt strandskydd. Inte heller är djurlivet utbrett i det aktuella området. Marken i programområdet är redan ianspråktagen, bebyggd, och delvis hårdgjord. Ett upphävt strandskydd skulle därmed inte hota naturen i området, utan tvärtom förbättra tillgängligheten till stranden och genom det säkerställa strandskyddets syfte.

I det fortsatta planarbetet ska allmänhetens tillträde till stranden garanteras.

3.3 Bebyggelse

I planområdet finns i dagsläget flera olika typer av bebyggelse. Trots att markanvändningen är industri, finns flera bostadshus. Det finns också några hus som är av sådan karaktär att de anses värda att bevara (se kapitel om kulturmiljö). De befintliga byggnadernas utseende varierar, från slussvaktarbostadens gula träpanel och vita snickarglädje, till de gamla vagnstallarnas tegelfasad och byggnaderna i hamnen med sina röda, låga träkonstruktioner. Ny bebyggelse i området ska utformas så att den passar in i miljön. I hamnområdet ska ny bebyggelse likna befintliga hus, med enkla sadeltak och lätta träkonstruktioner.



Exempel på hur radhus i programområdet kan utformas.

Frågan om man ska bygga bostäder eller inte i ett område som hotas av översvämning är viktig att beakta. Enligt Länsstyrelsens rekommendationer bör det inte förekomma någon bebyggelse alls i områden som hotas av 100-årsflödet, om man inte vidtar särskilda åtgärder. I områden som hotas av högsta dimensionerade flöde får enstaka villor och fritidshus byggas.

Om Länsstyrelsens rekommendationer frångås behöver en riskanalys göras. Det behöver också ställas krav gällande bostadshusens utformning och konstruktionssätt. Exempelvis kan

källarvåning och boendetrymmen i nedre botten förbjudas. Husens höjd avgränsas därmed till minst två våningar. Särskilda material och metoder, som säkerställer bostädernas kvalitet med hänsyn till de geologiska förutsättningarna, bullernivåerna och översvämningsrisken kan också användas.

All bebyggelse i området bör formas för att bilda gårdar av varierande storlek, gärna med en intim karaktär. För att skärma av bullret och skapa en tyst sida i de eventuella bostadshusen bör långsidorna placeras parallellt med det omkringliggande vägnätets sträckning. Ny bostadsbebyggelse får utseendemässigt avvika från befintlig bebyggelse för att möjliggöra bostäder som är anpassade till översvämningsrisken. Om bostadshus byggs enligt

Stadsbyggnadskontoret

alternativ 2 finns möjligheter att intill småbåtshamnen undersöka och prova boendeformer med flytande konstruktioner och bostadshus som står på pålar i vattnet. Dessa översvämningsanpassade utformningar bör utredas närmare i detaljplaneskedet. Bostadsbebyggelse i mitten av området bör begränsas till radhus, kedjehus, parhus och mindre flerbostadshus som är högst tre våningar på grund av de geotekniska förhållandena.

3.4 Trafik

Biltrafik

Programområdet ringas in av tre vägar; i väster går Norsholmsvägen, en smal väg med hastighetsbegränsningen 50 km/h. I öster går gamla E4:an, Riksväg 215, som har hastighetsbegränsningen 70 km/h. I norr går Biskop Henriks väg, en bred industrigata med utbyggd gatubelysning.

Vägverket är väghållare för riksväg 215 och Norsholmsvägen medan Norsholms vägförening ansvarar för Biskop Henriks väg.

Från Norsholmsvägen leder ett flertal infarter till enskilda fastigheter på programområdet. Från Norsholmsvägen går det också att köra in till Billes café och vandrarhus. Sikten från infarterna och vägarna ut på Norsholmsvägen är dålig.

Enligt programförslagen ska biltrafiken ledas till programområdet från E4:an via väg 215 och Biskop Henriks väg. Inne i området möjliggör lokalgaator transporter till och från verksamheterna, båtplatsen, bostäderna med mera. Vägarnas slutgiltiga läge avgörs i detaljplanen.

I båda programförslagen anordnas även en större parkering längs med järnvägen, norr om Slusscaféet, där det också görs plats för turist- och långfärdsbussar. Parkeringsmöjligheter ska också finnas i anslutning till verksamheterna och de eventuella bostäderna. Insprängt i området och vid entrén finns utrymmen för mindre parkeringsytor.

Kollektivtrafik

Från Norsholm går bussar till Norrköping 19 gånger per dag på vardagar och 7 respektive 8 gånger på lördagar och söndagar. Bussen till Linköping går 11 gånger per dag på vardagar och 5 respektive 4 gånger per dag på lördagar och söndagar. Det finns även en direktbuss till Finspång.

Om en pendeltågsstation öppnas i Kimstad kommer bussar att matas från Norsholm. En utbyggnad av Norsholms samhälle till 2 500 invånare eller fler skapar underlag för en pendeltågsstation i Norsholm. Då kommer turtätheten nästan att fördubblas.

Gång- och cykelvägar

I programområdet finns gång- och cykelvägar endast på den södra sidan av Göta Kanal. Vid väg 215 måste gång- och cykeltrafikanter korsa vägen för att ta sig vidare till gång- och cykelvägen på andra sidan. På den norra sidan går det att ta sig till fots längs kanalen från Norsholmsvägen ungefär två tredjedelar in i programområdet, fram till den östra byggnaden. I övrigt saknas gång- och cykelvägar i programområdet.

Enligt både programförslagen byggs trottoarer och cykelbanor längs Biskop Henriks väg och Norsholmsvägen. En gång- och cykelväg anläggs runt hela kanalområdet i Norsholm. Den bör även ledas under väg 215 för att bättre ansluta till promenadvägen öster om programområdet. Gång- och cykelvägarna ska vara väl upplysta.

Trafiklösningar utanför programområdet

Vägnätet runt och i programområdet behöver omorganiseras för att klara den trafikökning som en utveckling av Norsholms kanalområde skulle innebära. I dagsläget får trafikanter som ska till Norsholm köra omvägar, både eftersom det saknas en avfart på E4:an vid Norsholm och för att vägnätet kring orten är krokigt. Om Norsholm får en ny påfart till E4:an måste det vara möjligt att enkelt och smidigt ta sig till programområdet, där turistnäringen och Göta kanal ska synliggöras.



Gatunätet idag

I programmet föreslås följande lösning för trafiken runt programområdet:



Förslag på nya trafiklösningar utanför programområdet

Anslutningen mellan väg 215 och Norsholmsvägen rätas ut, men befintliga korsningar används på både Norsholmsvägen och väg 215. Väg 215 får ett fält för högersvängande trafik i södergående riktning. En ny T-korsning byggs mellan den uträtade gatan och Biskops Henriks väg. Biskop Henriks väg görs smalare så att den kan fungera som en lokalgata för det planerade området. Krokiga vägsträckor bland annat till Kimstad rätas upp. Hur och om vägarna runt programområdet byggs om får diskuteras i ett senare skede.

Ett sydligare alternativ har studerats, men eftersom avfarten då skulle hamna för nära bron över Göta Kanal och Vägverket motsätter sig nedsatt hastighet på väg 215 har förslaget avfärdats.

3.5 Service

I programområdet finns Billes café och vandrarhem med turistcenter och restaurang, Slusscaféet med lättare servering samt en pizzeria. Det finns även en boulebana och en minigolfbana.

Utanför programområdet finns större tillgång till service. På andra sidan bron över Göta Kanal finns en mataffär och den kommunala servicen i

Stadsbyggnadskontoret

Norsholm erbjuder förskola, familjedaghem, skolbarnomsorg och öppen förskola samt servicelägenheter. Grundskola åk 1-6 finns i Kimstad och åk 7-9 i Skärblacka.

All service som finns i området idag ligger enligt programförslagen kvar, även om det kan bli aktuellt att flytta på vissa aktiviteter, som exempelvis minigolfbanan. Utöver det skulle servicen öka, framförallt skulle friluftslivet gynnas av en utveckling av området. Förslagen ger även möjlighet att placera Norsholms enrökeri i eller i närheten av programområdet. Rökeriet är en viktig del av Norsholms identitet och ligger i dag i en villa i södra delen av samhället. Eftersom det är olämpligt att förlägga ett rökeri för nära bostadsbebyggelse föreslår alternativ 1 att rökeriet placeras inom programområdet medan alternativ 2 föreslår en placering strax utanför, men fortfarande med anknytning till, programområdet.

3.6 Kulturmiljö

Hela programområdet utgör riksintresse för kulturminnesvården. Anledningen är Göta Kanal, med sin teknikhistoriska betydelse och sitt dominerande läge i det omgivande landskapet. I skyddet ingår, utöver själva kanalen, även miljöerna, landskapet och bebyggelsen runt omkring. Göta kanal med omgivning ska skyddas från åtgärder som påtagligt kan skada dessa värden.

Kring slussen vid Göta Kanal finns flera kulturhistoriskt viktiga byggnader. Bland annat bedöms den gamla slussvaktarbostaden, som idag används som café, och det tidigare järnvägshotellet, som numera är privatbostad, ha ett kulturhistoriskt värde.



F.d. järnvägshotellet



F.d. slussvaktarbostaden

Enligt bedömningar av stadsantikvarie Ann-Charlott Hertz och länsantikvarie Bengt Häger är en av byggnaderna längs kanalen värd att bevara, mittenbyggnaden, tidigare Norsholms såg.



Inringade byggnader värda att bevara

Idag används mittenbyggnaden som bland annat lagerlokal och området runt omkring är inhägnat. I framtiden bör byggnaden få ett användningsområde som är av större allmänintresse. De övriga två byggnaderna är i dåligt skick. Om de rivs är det viktigt att strukturen av byggnadernas placering och rälsen som tidigare låg omkring dem bevaras.



Flygfoto över Norsholms kanalområde 1930-tal

I en äldre inventering, som Länsstyrelsen Östergötland gjorde 1975, finns en beskrivning av hur hamnens betydelse som omlastningsplats har påverkat den fysiska miljön:

”kanalmiljön är präglad av dessa verksamheter med siloanläggning, magasin och sågverksbyggnader inom kanaljorden [...] Ur transporthistorisk synpunkt är därför miljön intressant, men området kan annars inte sägas vara särskilt känsligt för förändringar.”

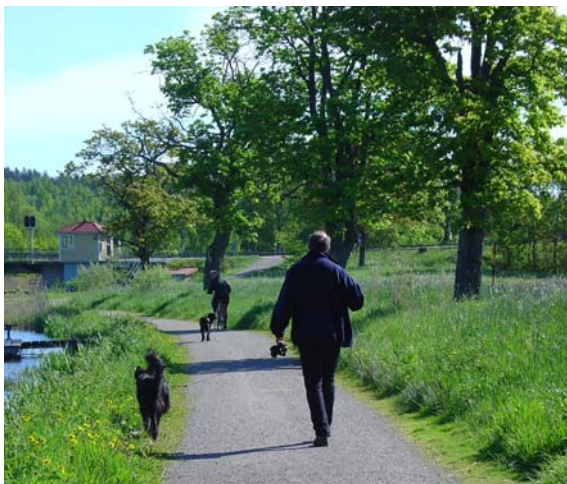
Siloanläggningen som nämns i citatet byggdes på 1930-talet och revs 2006. Anläggningen hade då stora sättningsskador.



Siloanläggning som revs 2006.

Det finns inga fornlämningar registrerade inom programområdet, men trakten är annars rik på fornlämningar. I *Förslag till områdesplan Norsholm* från 1985 står hela området utmärkt som kulturhistoriskt intressant. Om fornfynd påträffas ska det rapporteras enligt Kulturminneslagen 2 kap. 5 § till Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen, Länsmuseet eller Polismyndigheten.

3.7 Naturmiljö



Ädellövträd växer längs Göta kanals södra kant i Norsholm

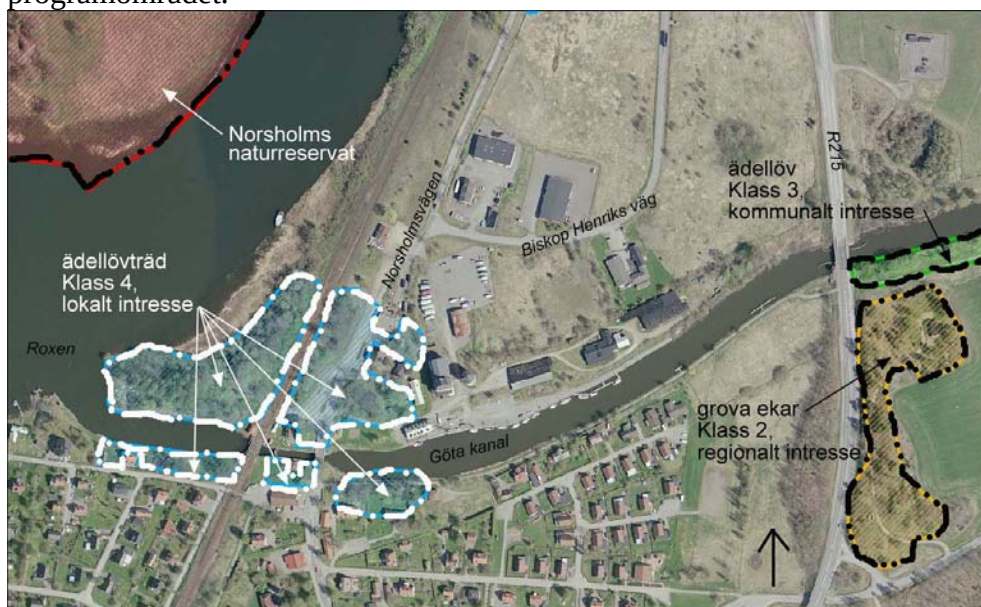
Området ligger låglänt, förutom väg 215 och upphöjningen i den nordöstra delen. Den östra delen ligger lägre än den västra delen, med växtlighet av vass och andra vattenkrävande växter. På den västra sidan finns lövträd och gräsbevuxna marker.

Norrköpings kommuns naturvårdsprogram visar att det finns grönområden i och omkring planområdet som är värda att bevara.

Stadsbyggnadskontoret

Kring Norsholms sluss finns ett område med ädellövträd. Lönn och alm dominerar och grova träd av ek, lind och hästkastanj förekommer. För att bevara de gamla träden bör grenar kapas istället för hela träd som kompromiss mellan människor och insekter. Området är av lokalt intresse, den lägsta klassificeringen och ligger delvis inom programområdet. I det fortsatta detaljplanarbetet ska hänsyn tas till områdets karaktär och särart. Ett område av regionalt intresse finns i närheten av programområdet, en dunge grova ekar öster om väg 215.

Öster om Norsholm, längs Göta kanal mellan väg 215 och E4, finns en ädellövträddridå. Området är av kommunalt intresse och gränsar till programområdet.



3.8 Tekniska förutsättningar

I dagsläget finns inte fjärrvärme i Norsholm, men enligt Eon kan det bli aktuellt att bygga ut fjärrvärmenätet om samhället växer enligt planerna i den fördjupade översiktsplanen.

Enligt *Dagvattenprogram för Norrköpings kommun 2000-2004*, antagen den 20 april 1999, ska dagvattnet omhändertas lokalt och om möjligt ekologiskt. En utbyggnad av hamnområdet kan innebära fler hårdgjorda ytor och större behov av dagvattenanordningar. En ny damm för dagvattenhantering kan placeras i mitten av programområdet, samtidigt som vattendraget som redan går genom området restaureras. Hur dagvattenhanteringen ska gå till studeras närmare i samband med miljökonsekvensbeskrivningen.

Vatten- och spillvattenledningar finns inom området. Anslutning ska ske till befintliga ledningar. När det står klart vilken inriktning utvecklingen i kanalområdet får kan frågan studeras närmare.

Hanteringen av hushållsavfall samt logistiken kring avfallshantering ska beaktas i det fortsatta detaljplanarbetet. Svenska

Stadsbyggnadskontoret

renhållningsverksföreningens rapport, *Hushållsavfall –råd och anvisningar för Dimensionering Förvaring Transport* ska följas när det gäller krav på utrymme och vägbredd etc.

Det finns en ledningsrätt inom programområdet.

4 Planeringsförutsättningar

4.1 Planförhållanden och tidigare ställningstaganden

Översiktsplaner

I den aktuella Översiktsplanen från 1990 är planområdet utsatt som ”pågående markanvändning”. Planen antogs av kommunfullmäktige 1990-06-20. I Översiktsplanen finns också planer på att bygga en stor regionalflygplats mellan Norrköping och Linköping, i närheten av Norsholm, men det är inte längre aktuellt.

Det pågår ett arbete med en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Norsholm. Programmet för Norsholms kanalområde har stöd i FÖP:en, med markanvändning för bebyggelse och turistaktiviteter. FÖP:en ger förutsättningar för att bygga ut Norsholm till en ort med mellan 2 500 och 9 000 invånare. Det skapar möjligheter att placera en pendeltågsstation i Norsholm. När Ostlänken är utbyggd kan tågbanan genom Norsholm användas till snabbare pendling inom den fjärde storstadsregionen. Norsholms kanalområde pekas i FÖP:en ut som ett potentiellt nav till utvecklingen av orten, med plats för gästhamn, gästboende, restauranger, butiker och 150 bostäder.

En tidigare FÖP antogs för Norsholm 1985. Den gav möjlighet till att utveckla en regional stormarknad samt konferens- och hotellanläggning i Norsholm, men planerna genomfördes aldrig.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

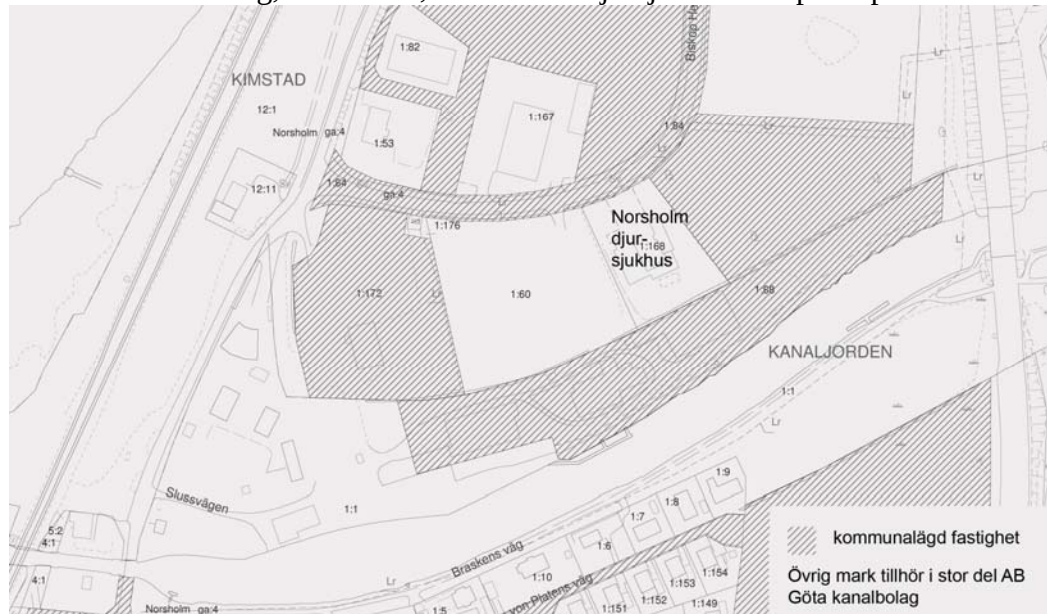
- 0581-P88/6. I gällande detaljplan för området är en stor del av programområdet utsatt som småindustriområde. För en mindre del av fastigheten är markanvisningen båtupplag. På den södra kanalbanken är markanvisningen kanaltrafik och mark eller del av vattenområde tillgänglig för allmän gatutrafik.
-

Riksintresse

Hela programområdet ingår i riksintresset Göta Kanal.

4.2 Markägoförhållanden

Den större delen av programområdet är kommunalägd. Övrig mark tillhör AB Göta kanalbolag, Banverket, Norsholms djursjukhus och privatpersoner.



Kommunalt fastighetsinnehav på Kanaljorden 1:1

5 Konsekvensbeskrivning

5.1 Sociala konsekvenser

Norsholms kanalområde skulle med programförslagen i olika hög grad utvecklas till ett mer levande område. De gamla traditionerna som omlastningsplats mellan båt- och tågtransporter plockas upp igen och Göta Kanal används för att ge Norsholm en lokal identitet. Båda förslagen förbättrar för rekreations- och friluftsmöjligheterna genom att öka tillgängligheten till stranden och skapa ytor för lek och nöje.

En utveckling av Norsholms kanalområde till ett turiststråk som lockar förbipasserande att stanna, dröja sig kvar och övernatta skapar en plattform som hela orten kan dra nytta av. Även för de boende kommer området att bli en plats för lata sommark dagar och fritidsaktiviteter. I förslag 1 stannar utvecklingen där, medan förslag 2 går ett steg längre och skapar en plats för möten som är tillgänglig och lockande dygnet runt, året om. Med bostäder i området hålls det vid liv även vintertid och det går också att satsa mer på vinteraktiviteter, som exempelvis skridskoåkning.

5.2 Ekonomiska konsekvenser

Genom att öka turismen i Norsholm och locka fler förbipasserande från både E4 och Göta Kanal, att stanna till på orten, ökar möjligheterna för Norsholm att utvecklas ekonomiskt. Restauranger, caféer och fritidsaktiviteter ökar omsättningen och skapar arbetstillfällen för de boende i Norsholm.

En utveckling av platsen är också förbundet med en del kostnader. Exempelvis behöver kostnadsfrågan för att flytta på båtupplaget diskuteras vidare. Det behöver också diskuteras vem som ska betala för markberedningar och liknande.

Exploatering av området ska ske genom samverkan mellan fastighetsägare inom området. Avtal ska tecknas för att reglera samverkan kring utbyggnaden. Mark- och exploateringsenheten på Stadsbyggnadskontoret, Norrköpings kommun genomför beräkningar för exploateringskostnader med mera.

5.3 Inverkan på miljön

En behovsbedömning visar att det behöver göras en miljökonsekvensbeskrivning för Norsholms kanalområde. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att genomföras under hösten 2007. Den kommer bland annat att utreda frågor om markförhållandena, översvämningsrisken och bullerproblematiken ytterligare. Miljökonsekvensbeskrivningen görs för hela programområdet och kommer sedan att följa de enskilda detaljplanerna.

Stadsbyggnadskontoret

5.4 Konsekvenser för stadens attraktivitet

Förhoppningen med en utveckling av Norsholms kanalområde är att öka stadens attraktivitet som turistort. Fler besökare till orten, både från E4:an och från kanalen, skulle ge Norsholm ett underlag för en växande turist- och besöksnäring. Det skulle i sin tur kunna bli en motor för utvecklingen av hela Norsholm till en ort för mellan 2 500 och 9 000 boende. Utvecklingen är betydande för planerna i den kommande fördjupade översiktsplanen för Norsholm, där samhället förses med en pendeltågsstation och blir en central plats i den fjärde storstadsregionen.

Norrköping den 27 juni 2007

Linda Apelgren
Tf Planchef

Linda Palo
Stadsplanerare

Stadsbyggnadskontoret

REFERENSER

Byggnadsplan för småindustri för Norsholms gårdsområde 1:165 med flera i Norrköping (1987). Antagandehandling 1987-05-21, Norrköpings kommun
Dagvatten- Program för Norrköpings kommun 2000-2004.(1999).
Antagandehandling 1999-04-20, Norrköpings kommun
Förslag till ändring av bebyggelseplan för område söder om Göta kanal i Norsholm, Norrköpings kommun (1976). Antagandehandling §233 1976-09-30, Norrköpings kommun
Projektrapport: Norsholm, Norrköping, Buller från Järnväg, 2006-06-30 (2006). Ingemansson Technology AB, Jönköping
Naturvårdsprogram 2002-2006, 2003-03-27, Norrköpings kommun
Göta kanal- inventering 1975, Östergötlands län, Objekt /miljö nr A25 Norsholm, 1975-07-22, Länsstyrelsen i Östergötland
Riksintrasse för naturvård och friluftsliv (Miljöbalken 2 kap 6§), Tema Fakta Hushållning med värdefull natur, juni 2006, Naturvårdsverket
<http://www.naturvardsverket.se/>
Fördjupning av översiktsplanen Norsholm (2006), samrådshandling. Norrköpings kommun.
Översvämningsrisker i fysisk planering. Rekommendationer för markanvändning vid nybebyggelse (2006). Länsstyrelserna
En promemoria om strandskydd i Östergötland. Länsstyrelsen Östergötland.