

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR

SÖRÅKER-TORSBODA LOGISTIKCENTER

Timrå kommun, Västernorrlands län

PLANBESKRIVNING

SOM ÄVEN UTGÖR PROGRAM FÖR DETALJPLANER

ANTAGANDEHANDLING 2009-04-28

Antagen av Timrå kommunfullmäktige 2009-06-15, § 65

Innehåll

1. Bakgrund, syfte och uppdrag

Bakgrund	3
Logistikcenter	4
Fördjupad Översiktsplan samt detaljplaner	5
Förändringar efter samråd och utställning	5
Uppdrag	6

2. Nuvarande förhållanden

Geografiskt läge	7
Planförhållanden	11
Kommunomfattande ÖP,	11
Detaljplaner, områdesbestämmelser samt andra bestämmelser	13
Riksintressen	
Riksintresse naturvård	14
Riksintressen för friluftsliv	14
Riksintressen för yrkesfisket	15
E4	15
Ådalsbanan	15
Midlanda flygplats	15
Naturförhållanden och intresseområden för naturvård	17
Naturreservat	17
Natura 2000- område	17
Övriga intresseområden för naturvård	18
Friluftsliv	19
Befolkning och näringar	20
Kulturmiljö och kulturmiljövårdsintressen	20
Fornlämningar	20
Infrastruktur	
Vägar	21
Järnväg	21
Vatten och avlopp	23
El	23
Hälsa och säkerhet	24

3. Nytt Logistikcenter Söråker- Torsboda

Logistikcenter, visioner och målsättningar	25
Planmässig analys	26
Planförslag	30
Illustrationskarta	34

4. Konsekvensbeskrivning

Utbyggnad enligt planförslaget	35
Ingen utbyggnad (Nollalternativ)	36
Tillgodoseende av riksintressen	37

5. Användningen av mark och vatten

Mark- och vattenområden	38
Plankarta	40
Rekommendationer för detaljplanering och byggande	41

Bilagor

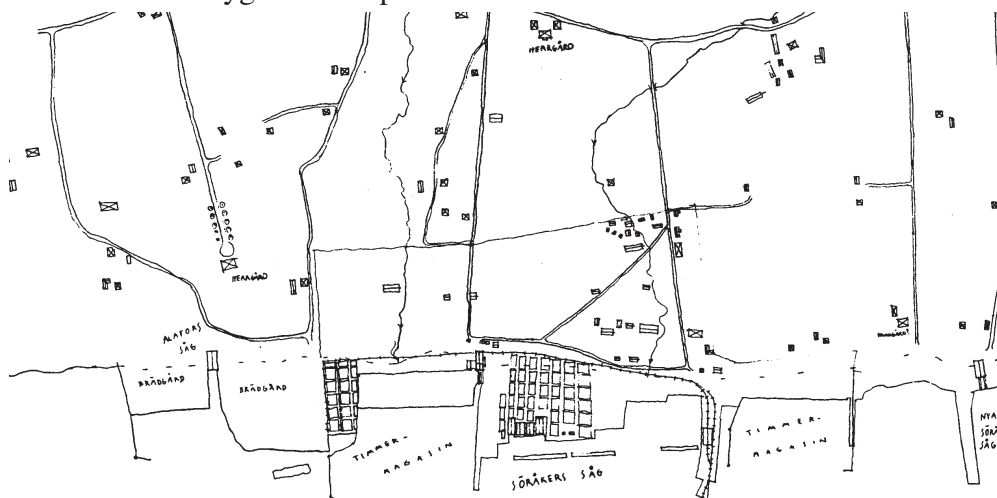
Samrådsredogörelse, Länsstyrelsens granskningsyttrande, utlåtande efter utställning

I. Bakgrund, syfte och uppdrag

Bakgrund

I Söråker har hamnverksamhet bedrivits sen sågverksepoken under senare hälften av 1800-talet. Närmast Indalsälvens delta anlades de bägge sågverken Alafors och Söråker 1866 resp 1858. Alafors såg drevs till 1924 under det att Söråkerssågen revs 1907 för att ge plats för en sulfitfabrik. Sulfitfabriken drevs till 1958. 1957 startade Gullfiber tillverkning av glasull, en verksamhet som upphörde på 1980-talet. Under hela tiden har hamnverksamhet knuten till industrierna förekommit.

Under 1990-talet har en hamnverksamhet med lagerutrymmen utvecklats. Idag driver Deltaterminal AB en expanderande hamnverksamhet med timmer, vägsalt och containers. Antalet fartyg som anlöpte hamnen var 2007 70 st. 2008 var antalet c:a 100.



Alafors och Söråkers sågar kring år 1900. Kartsnitt baserad på äldre kartor.



Söråkers sulfitfabrik troligen på 1920-talet



Söråkers hamn 2008

Logistikcenter

För att komplettera hamnverksamheten och bygga ett logistikcenter, där transporter på järnväg, lastbil och båt kan samordnas med lagerverksamhet, har samarbete sen något år tillbaka inletts mellan Delta Terminal AB och Söråker Hamnfastigheter AB som förvärvat det tidigare lagret för Gullfiber och nyligen även det kommunägda industrispåret från Torsboda. För att utveckla Torsbodabangården till en kombiterminal har ett särskilt bolag, Torsboda Kombiterminal AB, bildats. Detta bolag ägs av Söråker Hamnfastigheter AB som i sin tur ägs av Norrlands Hamninvest AB som också är ägare till är Gävle Containerterminal AB (40 procent), Fredrikskans Hamnmagasin AB och Gävle Transportservice AB. Norrlands Hamninvest AB är helägt av Gestrike Invest AB, som även förvärvat Härnösands hamn och bildat bolaget Härnösands Hamn AB som drivs av Delta Terminal AB. Gestrike Invest AB och deras dotterbolag benämns i fortsättningen exploitören.

Målet är att bygga upp ett logistikcenter i Torsboda- Söråker, med en spåranknuten terminal för containers, trailers och lösgods i anslutning till den befintliga bangården i Torsboda och en intern väg till hamnen i Söråker. På sikt kan det bli fråga om att pröva om en containerhamn kan byggas om det inte innebär bullerstörningar eller annan miljöpåverkan. Detta är dock inte aktuellt att pröva under de närmaste åren.

Ett sådant logistikcenter kan spela en viktig roll i utvecklandet av såväl hållbara transporter till och från regionen och lagring för lokal distribution, som för en öst-västlig godstransportlänk från nordvästra Ryssland via Finland och Trondheim till destinationer i Europa och Nordamerika. Det sistnämnda som en direkt utveckling av projektet NECL, North East Cargo Link, som studerat denna möjlighet till utveckling av godstrafiknätet i norra Europa.

Fördjupad Översiktsplan samt detaljplaner

För att möjliggöra utbyggnaden av detta logistikcenter behöver markanvändning och eventuell omgivningspåverkan klarläggas i grova drag genom att en fördjupad översiktsplan görs för hela området. Om den fördjupade översiktsplanen, FÖP, visar att det är lämpligt med denna förändring av markanvändningen, kommer i nästa skede detaljplaner att upprättas för utbyggnadens olika delar och etapper. Denna fördjupade översiktsplan ersätter då programskedet för detaljplanerna.

Miljökonsekvensbeskrivning

En utbyggnad av logistikcentret, främst en framtida containerhamn, bedöms kunna innebära en risk för betydande miljöpåverkan såväl på det riksintressanta Indalsälvens delta som på Söråkers tätort. Utbyggnaden kan även påverka det näraliggande Natura 2000-området i deltat.

För att klarlägga möjligheterna att genomföra utbyggnaden med hänsyn till dessa intressen har under samrådsskedet upprättats en särskild miljökonsekvensbeskrivning, MKB, enligt Miljöbalkens krav. Denna MKB har i plansamrådet även utgjort den konsekvensbeskrivning som denna fördjupade översiktsplan skall innehålla enligt Plan- och bygglagen, PBL:s, krav.

Förändringar efter samrådet

Under samrådsremissen framkom en rad krav på mer ingående studier av främst bullersituationen men även påverkan på deltaområdet vid en tänkt byggnad av containerhamn. Av de redovisade alternativa lägena vände sig ett flertal remissvar emot det sydliga läget som bedömdes beröra ett stort område av centrala Söråker med svårbemästrade bullerstörningar, främst nattetid.

Under samrådet har exploatören meddelat att de inte ser utbyggnad av en ny containerhamn som aktuell i närtid. Timrå kommun har därför beslutat att inte fördjupa studierna av miljöpåverkan av en ny containerhamn utan redovisa området som ett utredningsområde i översiktsplanen och helt stryka det sydliga alternativet.

Det innebär att denna översiktsplan inte medger en utbyggnad av ny containerhamn. Skulle frågan bli aktuell i en framtid måste denna utredning återupptas och då kommer detaljerade miljöstudier att krävas. Dessa måste då visa att det går att förena en hamnutbyggnad med buller- och andra miljökrav. Planerad utbyggnad av nuvarande Söråkers hamn som drivs av Delta Terminal AB, ligger inom dagens hamnområde i översiktsplanen och prövas som miljötillståndsärende.

Förändringar efter utställningen

Synpunkter som inkom under utställningstiden har föranlett några smärre förändringar av planförslaget, nämligen följande: (se även utlåtandet efter utställningen)

- En bredare passage har avsatts norr om transformatorstationen i norra delen av Söråkers industriområde för att underlätta för såväl vilt som gående.
- Förtydligande om att Banverket vill hävda riksintresse för järnväg i den nordligaste delen av blå korridoren har införts i planbeskrivningen sid 21.
- Förtydligande om att högspänningsledningen skall grävas ner väster om industrispåret och ej dras som luftledning intill väg 684 har införts i planbeskrivningen, sid 31 och 38
- Några preciseringar av krav på hinderfrihet kring flygplatsen har införts i planbeskrivningen sid 16.

- Förtydligande om vägval för trafik västerut från terminalområdet har införts i planbeskrivningen, sid 25.

Förändringarna är inte av den omfattningen att ny utställning krävs.

Uppdrag

Timrå kommun har givit SWEPRO uppdraget att ta fram såväl MKB som FÖP och efterföljande detaljplaner. SWEPRO har anlitat arkitekt SAR/MSA Hans Gillgren, Gillark, som planförfattare. Uppdragsgivare för Timrå kommun är planarkitekt Håkan Eriksson. Projektansvarig hos SWEPRO är Jan Olofsson och ansvarig för MKB är Mikael Pyyny.

2. Nuvarande förhållanden

Geografiskt läge

Planområdet är beläget i östra kanten av Indalsälvens delta mellan älven och väg 684 och sträcker sig från cirka 1,5 km norr om E4 till Söråkers industriområde. Planområdet är 4 km långt och har en bredd på mellan 500 och 700 meter. Planområdet har sin östra gräns i väg 684 och sin västra mitt i älvens östligaste fåra.

I ett regionalt sammanhang ligger området centralt mitt emellan Sundsvall och Härnösand, cirka 2,5 mil till vardera stadscentrum, och väl försörjt med kommunikationsmöjligheter. Midlanda flygplats ligger strax väster om området, landvägen är avståndet 4 km. E 4 korsar området och Ådalsbanan tangerar områdets norra del. Ett industrispår från Ådalsbanan löper genom området ner till Söråkers hamn. I områdets norra del finns en 700 meter lång bangård.



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖRÅKER-TORSBODA LOGISTIKCENTER

Timrå kommun, Västernorrlands län

ILLUSTRATION NULÄGE

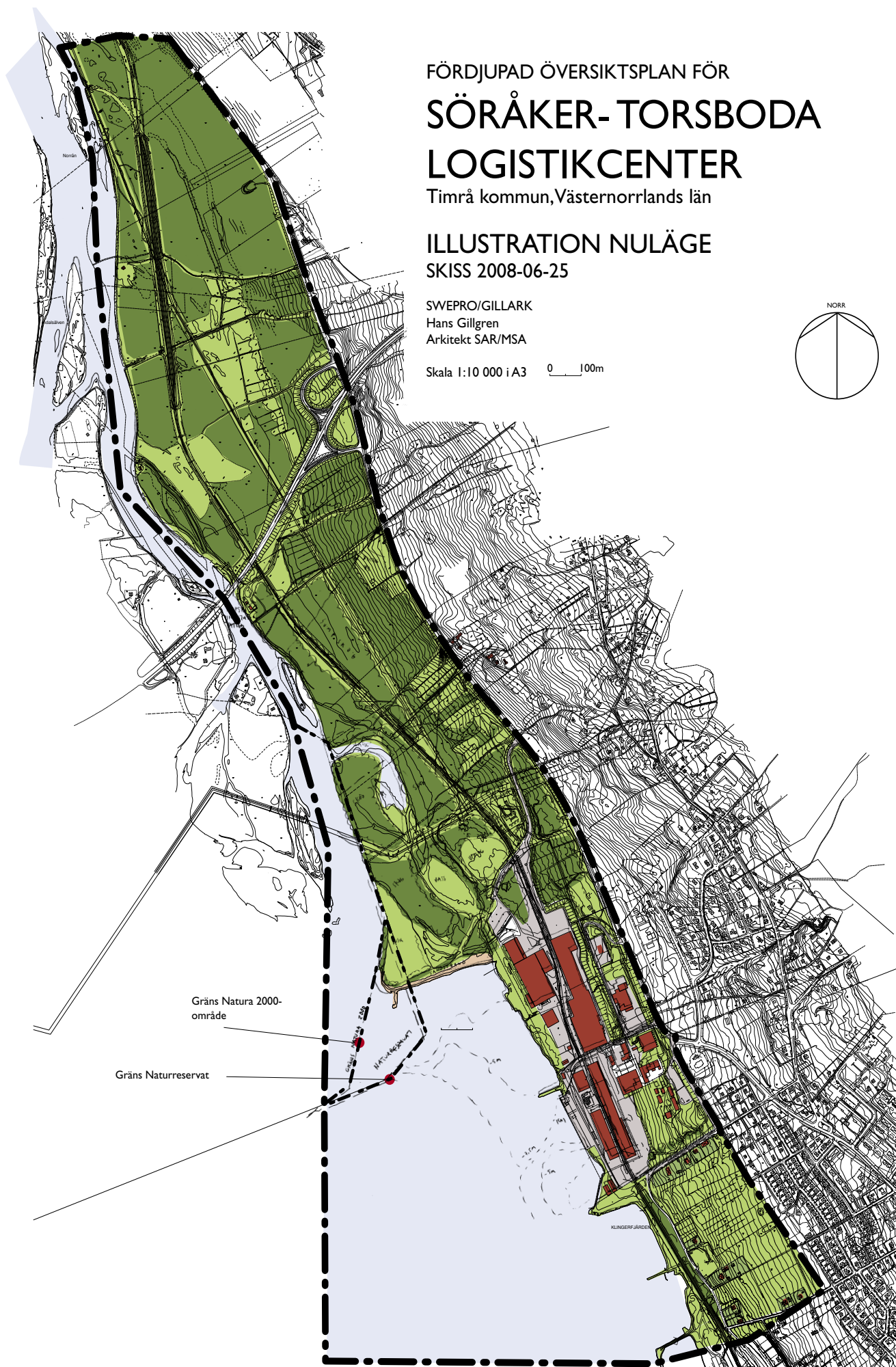
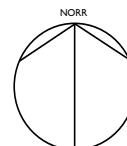
SKISS 2008-06-25

SWEPRO/GILLARK

Hans Gillgren

Arkitekt SAR/MSA

Skala 1:10 000 i A3 0 100m



Landskapet

Indalsälvens mynningsområde och delta bildar botten i ett storskaligt landskap som är den norra entrén till hela Sundsvallsdistriktet. Resenären längs E4 möter i Torsboda-backen en vid vy med Indalsälven och Klingerfjärden i förgrunden och blånande berg i bakgrunden. Där emellan syns Skönviksberget och Timrås industrier och tätortsbebyggelse, norra Alnön och Södra stadsberget i Sundsvall.

Torsboda domineras idag av ett öppet jordbrukslandskap med äldre bebyggelse längs de gamla vägarna och skogsridåer upp mot järnvägen och ner mot älven. Då flygbullersituationen omöjliggör ny bostadsbebyggelse är det naturligt att, i enlighet med tidigare översiktsplaner, bibehålla detta öppna landskap med jordbrukskaraktär.



Infarten från E4 till Söråker domineras också av det äldre jordbrukslandskapets skogsinramade inägor och gles bebyggelse i västslutningen ner mot deltat. Även här gör flygbullermattan att utveckling av bostadsbebyggelse inte är möjlig. Att bibehålla det äldre jordbrukslandskapets karaktär längs infarten och skapa en tydlig entré till en tätare stadsbebyggelse är en grundtanke i den Fördjupade Översiktsplanen för Söråker.

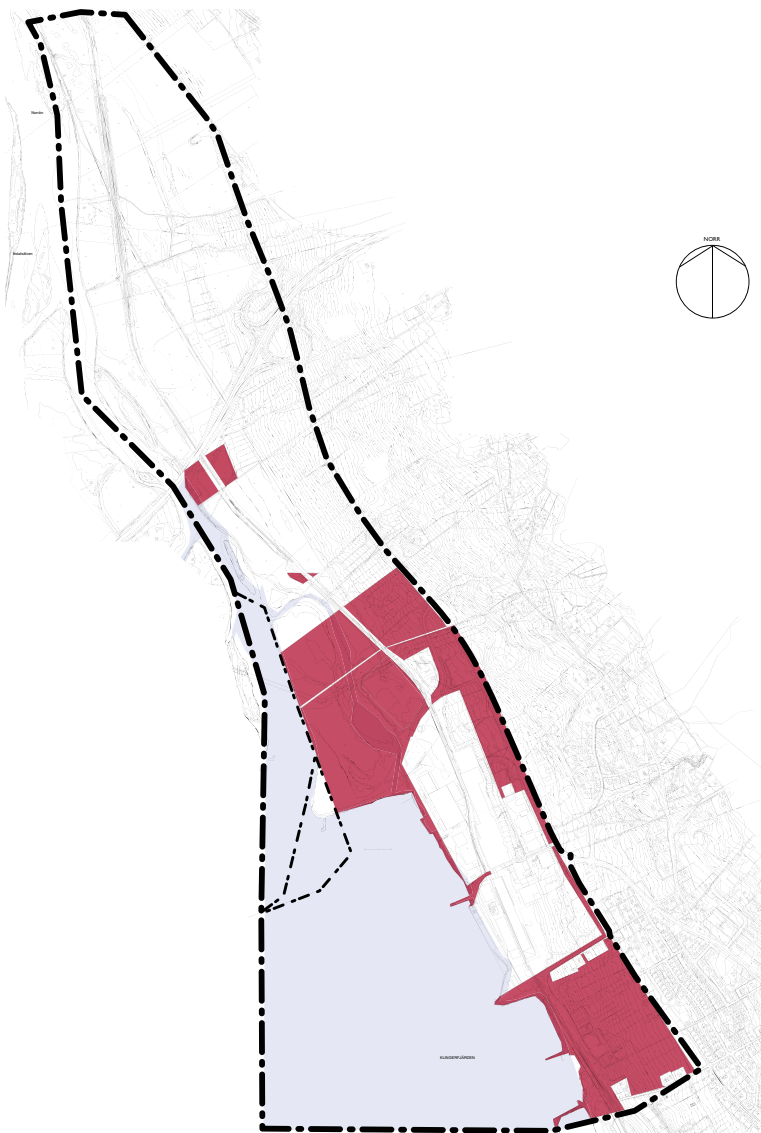


Markförhållanden

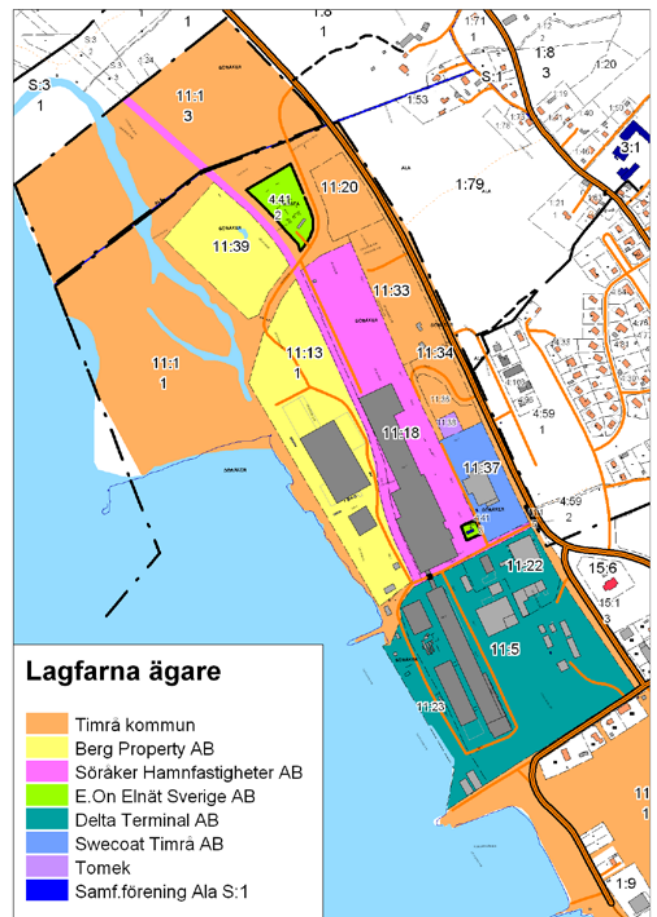
Marken inom områdets västra halva, närmast älven, är relativt plan och huvudsakligen skogbevuxen med några partier av odlad jord. Den östra halvan är sluttande mestadels skogbevuxen terräng med en medellutning på kring 10 %. Grundförhållandena bedöms, med stöd av några geotekniska undersökningar, bl.a för bangården, vara relativt goda. De plana områdena har en blandning av sand, sediment och torv, sluttningarna har ett morännskikt med ytligt berg på flera ställen. Delar av området söder om E4 har hög grundvattennivå genom att det ligger bara några få meter över havsnivån.

Markägoförhållanden

Markägoförhållandena framgår av nedanstående karta. Merparten av marken är i privat ägo. Diskussioner om markförvärv har påbörjats.



Kommunägd mark inom planområdet

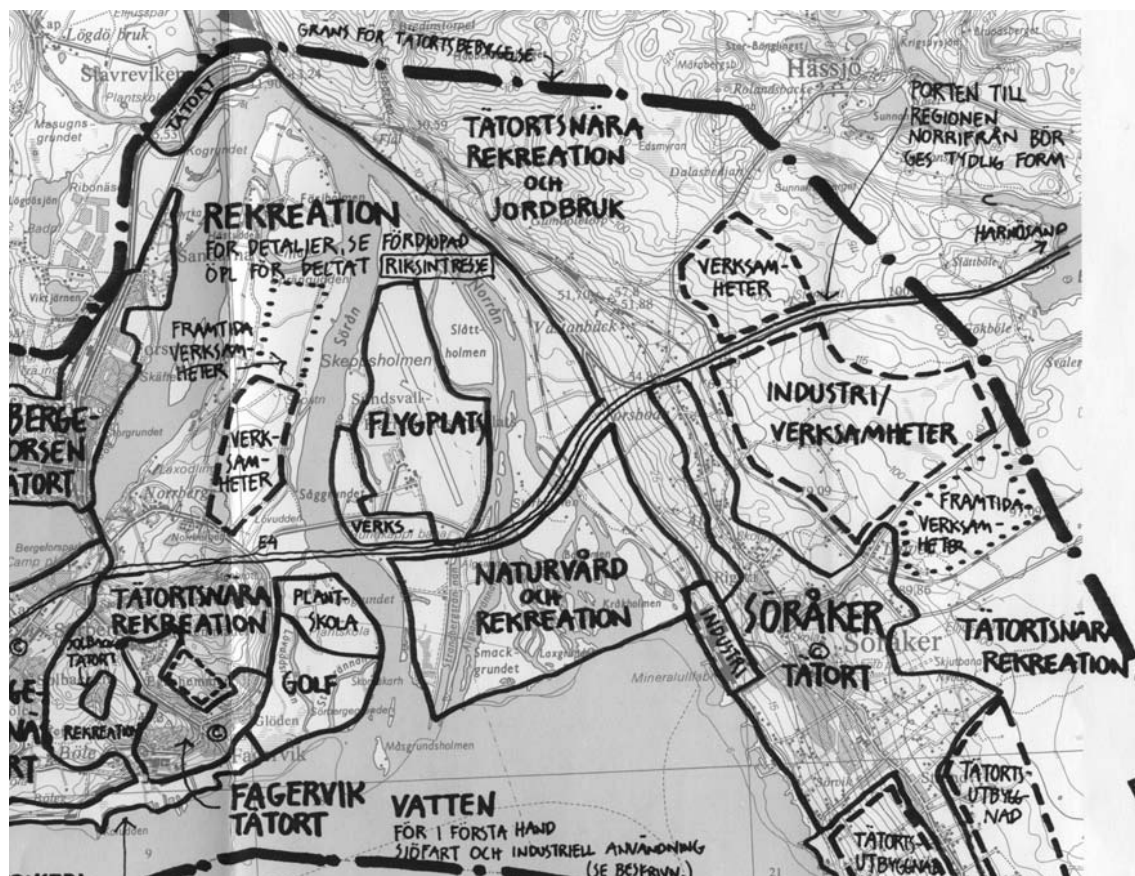


Markägoförhållanden inom hamnområdet

Planförhållanden

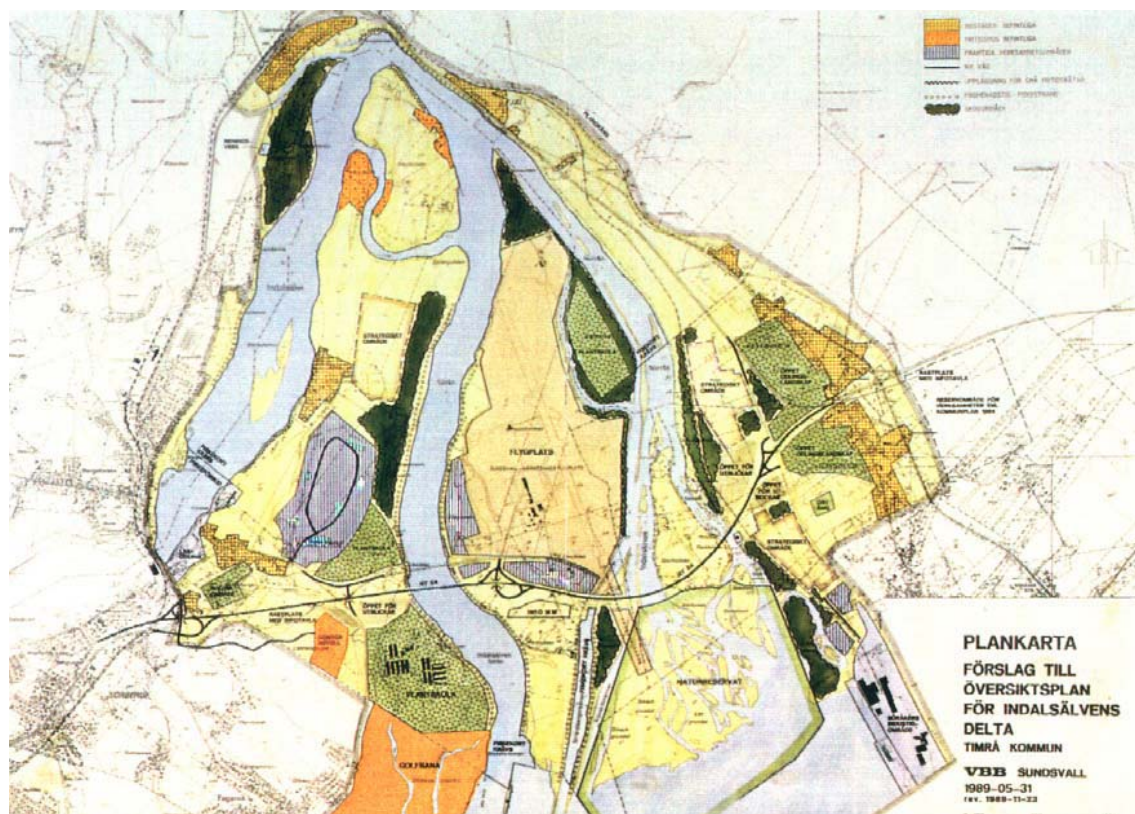
Kommunomfattande Översiktsplan

Den kommunomfattande översiktsplanen är från 1990 och visar markanvändningen ”Rekreation” för området väster om väg 684 och norr om E4. Öster om väg 684 gäller ”Tätortsnära rekreation och jordbruk”. Söder om E4 och väster om väg 684 redovisas ”Naturvård och rekreation”. För vattenområdet anges ”Vatten för i första hand sjöfart och industriell användning”



Översiktsplan för Indalsälvens delta

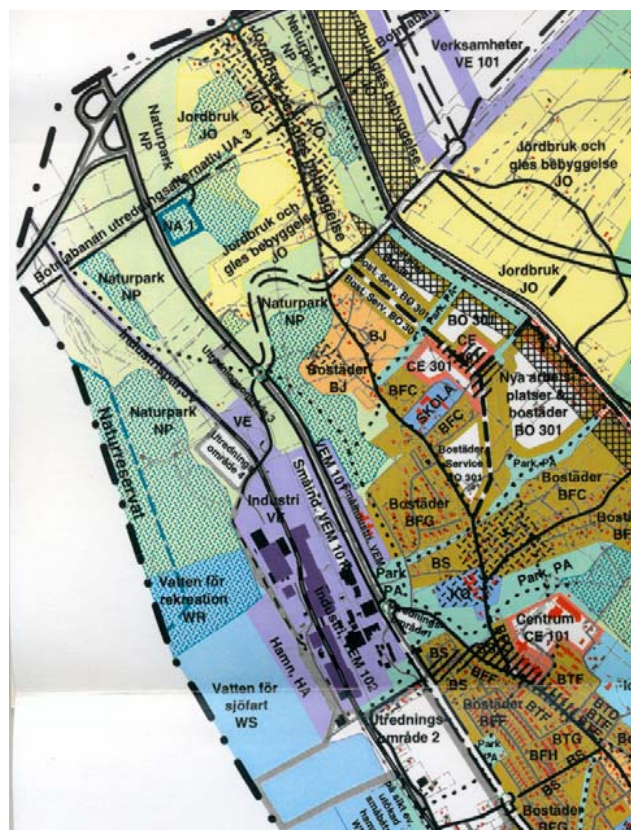
1989 utarbetades en översiktsplan för Indalsälvens delta. Planen redovisar för området huvudsakligen öppen mark med utblickar närmast E4, en skogsskärm närmast deltat och strategiska utvecklingsområden öster om industrispåret. Närmast norr om Söråkers industriområde redovisas framtida verksamhetsområden.



Planen för deltat

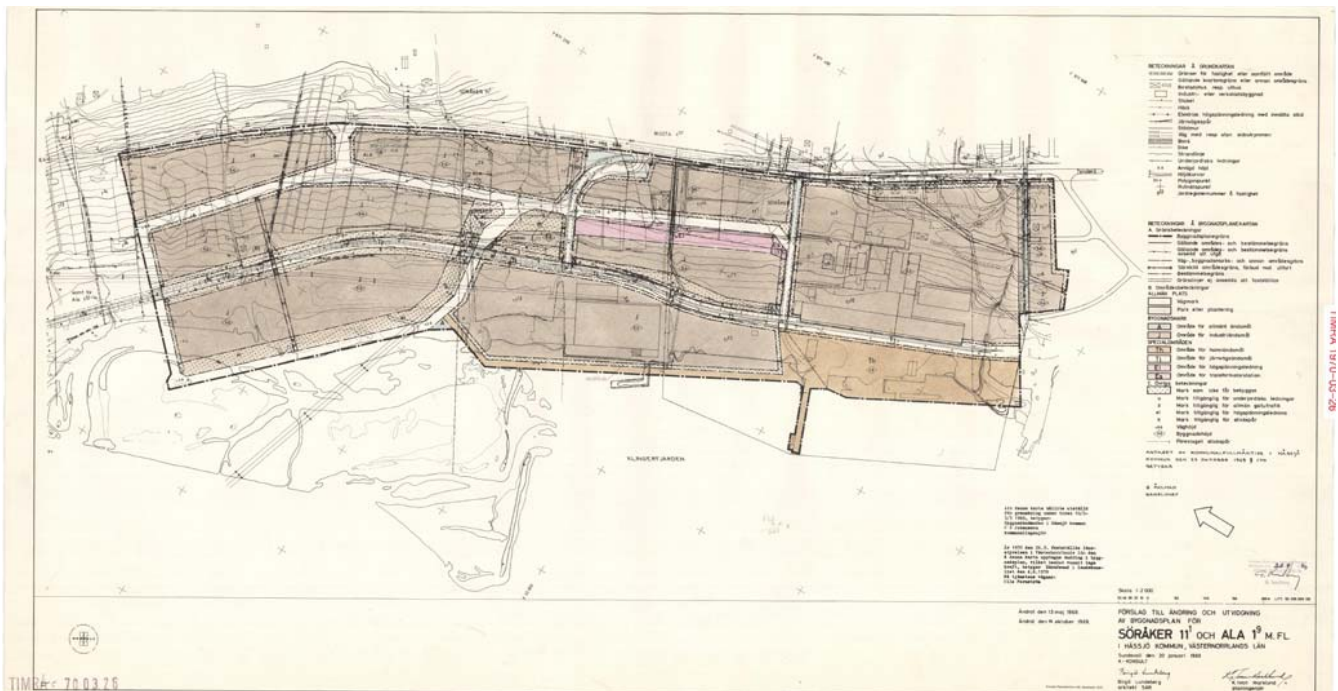
Fördjupad översiktsplan för Söråker

För Söråkers samhälle utarbetades en fördjupad översiktsplan 1994-97. Planen sträcker sig upp till E4 och visar för det nu aktuella området "Naturpark" med en överlagrad markering för "Naturvårdsobjekt" för en sumpskog nära E4 och för hela Kråkholmen. Norr om Söråkers industriområde redovisas utredningsområden.

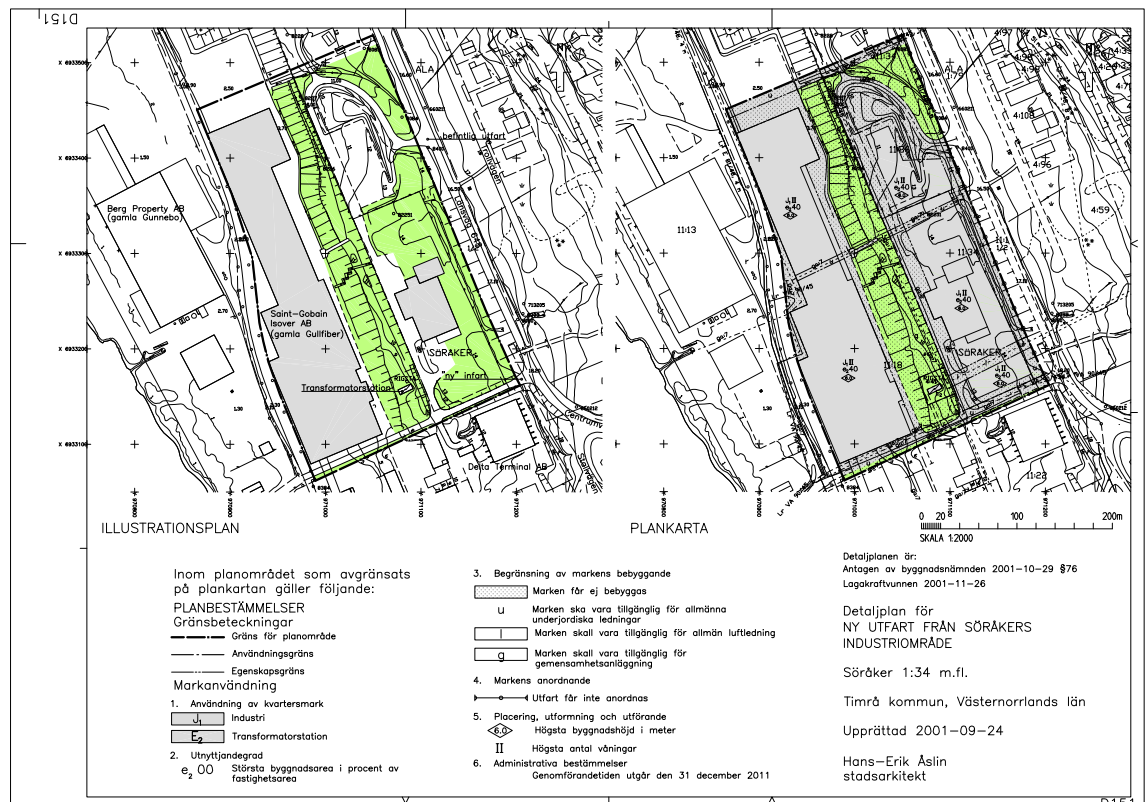


Detaljplaner

Inom området gäller två detaljplaner med beteckningen D 130 och D 151. D 130 är fastställd 1970 och omfattar hela Söråkers nuvarande industriområde och dessutom ett stycke norr om det idag utbyggda området.



D 151 är lagakraftvunnen 2001 och visar en ny utfart mot väg 684.



Områdesbestämmelser

Några områdesbestämmelser finns inte inom planområdet.

Strandskydd

Inom planområdet gäller strandskydd enligt Miljöbalken inom 100 meter från stranden längs Indalsälven och Klingerfjärden. De delar som ligger inom detaljplanelagt område, i detta fall Söråkers hamn och industriområde, D 130, är dock undantagna. Strandskyddet kan helt eller delvis upphävas vid detaljplanläggning om särskilda skäl finns för detta.

Riksintressen

Planområdet berörs av följande riksintressen

Riksintresse naturvård Indalsälvens delta NR 62005

Indalsälvens delta är Sveriges största kustdelta och av geomorfologiskt värde och med botaniska naturvärden, ett rikt fågelliv och uppvandringsområde för lax, havsöring, sik och kusharr. Är klassat som riksintresse och delvis skyddat som Naturresevat, se nedan.



Riksintresseområde för naturvård

Riksintressen för friluftsliv Indalsälvens delta

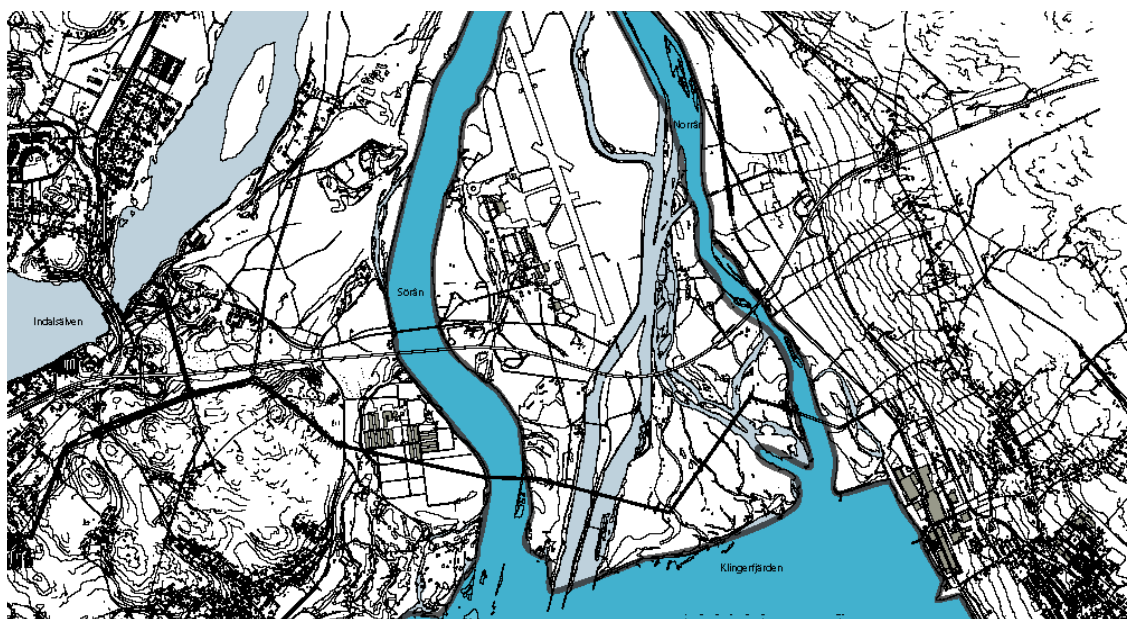
Indalsälvens delta är klassat som riksintresse även för friluftslivet på grund av fiske, kanotmiljöer, sandstränder mm.



Riksintresseområde för friluftsliv

Riksintressen för yrkesfisket Indalsälvens delta

Indalsälvens vatten från Bergeforsen och ut till mynningsområdet är klassat som riksintresse även för yrkesfisket.



Riksintresseområde för yrkesfisket

E4

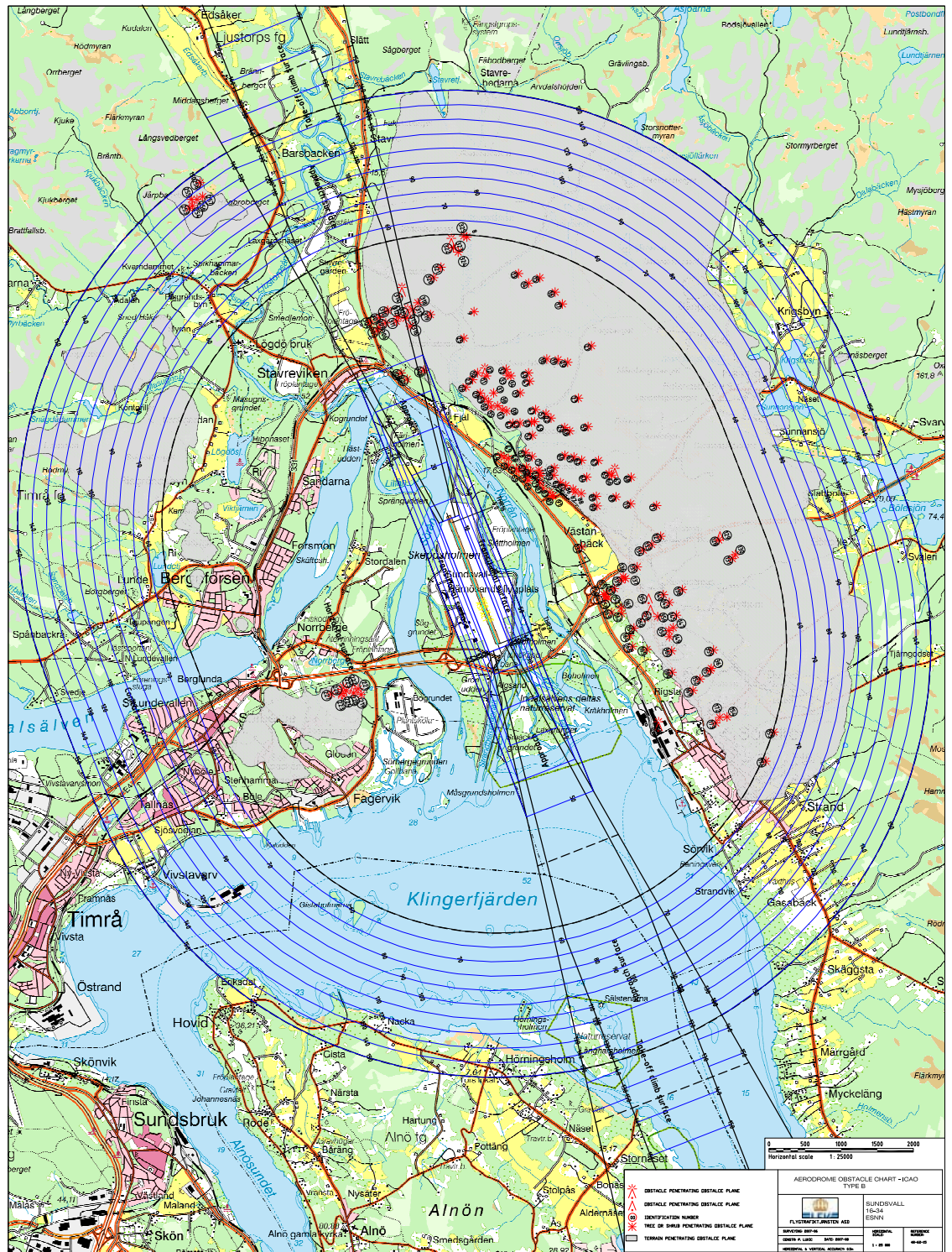
Europaväg 4, som genomkorsar planområdet är Riksintresse för kommunikationer.

Ådalsbanan

Ådalsbanans sträckning strax utanför planområdet är av riksintresse för kommunikationer. Ny sträckning som är under utredning är också riksintresse, se sid 21.

Midlanda flygplats

Även Sundsvall- Härnösands flygplats Midlanda är riksintresse för kommunikationer. Det innebär att bebyggelse som kan störas av flygbuller inte får etableras inom närområdet samt att byggnader eller annat inte får överstiga viss höjd. För hela planområdet



Hinderrestriktionskarta för Midlanda flygplats

gäller en maximal höjd på byggnader, kranar, master mm på 50 meter över banans nivå, dvs inget får sticka upp högre än nivån + 50 meter över havet. Start- och stigtor i banans förlängning har större krav på hinderfrihet. Föreskrifter finns för båtar med höjd över 20 meter kring rörelser i start- och stigtan.

Luftfartsverket har i diskussionen kring utvecklingen av den befintliga bangården i Torsboda begärt att en vegetationsskärm bibehålls mellan industrispåret och Midlanda flygplats för att förhindra att de elektromagnetiska störningar som uppstår av passerande elektrifierade tåg påverkar flygplatsens instrumentlandningssystem. Luftfartsverket har i särskild utredning konstaterat att det inte behövs någon vegetations-skärm mellan industrispåret och Norråns älvfåra.

Naturförhållanden och intresseområden för naturvård

Naturreservat Indalsälvens delta

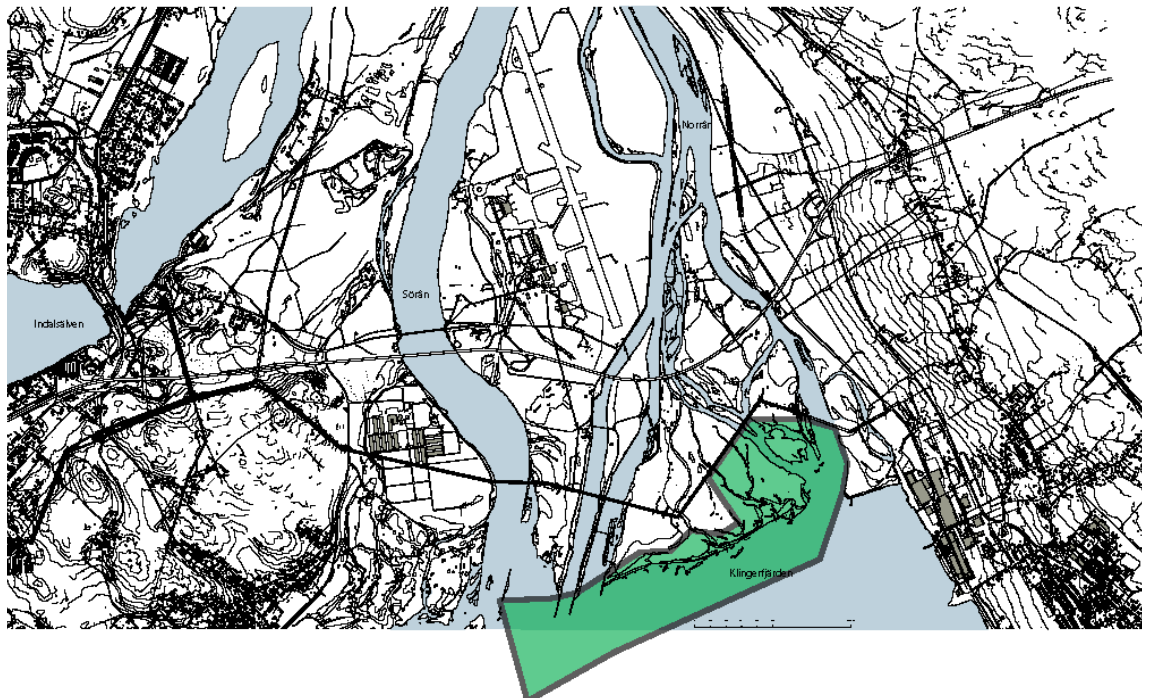
Den sydöstra delen av deltaområdet, söder om E4 och öster om Älgsandsrännan, är skyddat som Naturreservat.



Naturreservatet i Indalsälvens delta

Natura 2000- område

Ett stycke väster om planområdet finns ett Natura 2000-område för att skydda vattenområdet för att bibehålla vissa små vattendjurs överlevnadsmöjligheter i bräckt vatten.



Natura 2000-området

Övriga intresseområden för naturvård

Enligt de inventeringar som gjorts av Timrå kommun finns inom eller i anslutning till planområdet följande naturvårdsintressen.

Sumpskog i Torsboda

Området utgörs av en långsmal sumpskog på ca 1,5 ha mellan järnvägen och kraftledningen. Sumpskogen är belägen på 3-4 meter över havet och är ett successionsstadium från en havsstrand som området var för 400-500 år sedan.

Sumpskogsområdet är hos skogsstyrelsen registrerat som område med naturvärde. Enligt genomförd inventering ser blandsumpskogen mycket intressant ut då den är produktiv och har rörligt grundvatten och mycket död ved. Skogen är inte särskilt gammal men den är äldre än en avverkningsmogen skog och för att vara så pass produktiv och kustnära så är den gammal för regionen. Området hyser sannolikt ett antal ovanligare arter (Pelagia, 2008)

Värdebedömningen som gjorts i inventeringen är att sumpskogsområdet har mycket höga naturvärden och bör undantas från exploatering.



Slätteräng i Torsboda

Ovanför väg 684 ligger en liten slätteräng med idag mycket ovanlig ängsflora. Förekomst av bl.a brudsporre, tvåblad, fågelstarr och vildlin. Sköts ideellt genom Hässjö hembygdsförening. Slätterängen ligger utanför planområdet och berörs ej.

Kråkholmen

Kråkholmen ligger inom det för naturvård riksintressanta deltaområdet men utanför naturreservatet. Naturskyddsföreningen i Timrå har inventerat och värderat Kråkholmen på följande sätt:

Kråkholmen är belägen i de östligaste delarna av Indalsälvens delta. Kråkholmen är inte känt för sin artrika flora utan karakteristiskt är tvärtom att ett fåtal arter förekommer rikligt. Markförhållandena har givit enastående vidsträckt artfattiga landskap som kan liknas vid ”raningar”.

Deltat är, ur fågelsynpunkt, mest känt som flyttfågellokal framförallt på våren. Här rasar många arter av vadare och andfåglar liksom tättingar och rovfåglar. Under senare år



i takt med deltats igenväxning har rastplatserna flyttats och numer utgör den östra delen av deltat inklusive Kråkholmen de bästa strandområdena för vadarearterna. Sandstränderna utgör en lockelse på vadare som söker sin föda bland strandlevande insekter och andra småkryp. Stränderna med både bräckvatten i havet och sötvatten i älven ger utmärkta livsbetingelser för insekter som i sin tur utgör föda för framförallt vadarefåglar.

Den speciella vegetationen innanför strandremsan på Kråkholmen med tät växtlighet är ett mycket bra häckområde för mindre fåglar av typ sångare. Dessutom är denna växtlighet ett utmärkt område för kläckning av t ex mygg. Detta gör naturligtvis ett "skaffereri" för de flesta fåglar som föder upp sina ungar på insekter. Det gör t ex hackspettar som den alltmer sällsynta mindre hackspetten. Mindre hackspetten har fortfarande ett mycket gott bestånd på deltat. Denna art kan dessutom finna lämpliga boträd bland de alar som växer här.

Sammanfattningsvis utgör Kråkholmen idag, enligt Naturskyddsföreningen, ett av de mer värdefullare områdena inom Indalsälvens delta vad gäller fågelfaunan.

Friluftsliv

Båtliv, fiske och naturupplevelser

Stora delar av Indalsälvens delta är av riksintresse för friluftslivet (se sid 14). De delar som berör planområdet är Kråkholmen och strandpartiet närmast Norrån. Kråkholmen och strandpartierna är viktiga för upplevelserna av deltats fortgående utveckling och dess växt- och naturliv. Dessa delar är viktiga att hålla tillgängliga för allmänheten.



Sandstranden på Kråkholmen

Badstranden på Kråkholmen

På Kråkholmens södra sida finns en sandstrand med långgrunt vatten utanför. Stranden, som varierar mellan 10 och 30 meters bredd, används som badplats främst av boende i Söråker. Från Pacwire AB parkeringsplats leder en stig dit. Cyklande barn och ungdomar tar sig dock, enligt uppgift från Pacwire AB, på ett riskfyllt sätt över deras industriområde. Badplatsen är ingen kommunalt utpekad badplats men har från bakteriesynpunkt tjänlig vattenkvalité.

Befolkning och näringar

Befolkning

Inom planområdet finns inga personer bosatta. Intill Indalsälven norr om E4 och väster om bangården finns två sommarstugor. I anslutning till planområdet finns några boende ovanför väg 684 i Västanbäck och Ala. I Söråker finns flera bostadsområden ovanför planområdet.

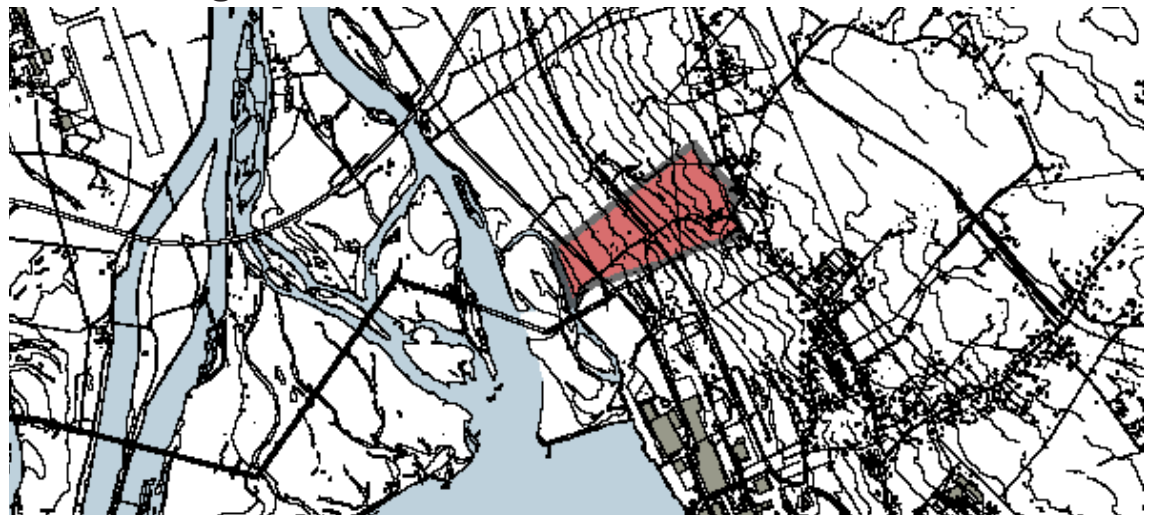
Näringsliv

Inom Söråkers industriområde finns ett antal företag etablerade, bl.a Pacwire AB, Delta Terminal AB, Söråker Hamnfastigheter AB, Ragnsells m.fl.

I övriga delar av planområdet används marken för jord- och skogsbruksnäring

Kulturmiljö och kulturmiljövårdsintressen

Fornlämningar



På åkermarken väster om väg 684 söder om E4:an har genom Riksantikvarieämbetet inventering (RAÄ, Hässjö 55:1) påträffats 36 st. gamla mynt (daterade 1719 till slutet av 1800-talet). Enligt uppgift har mynten hittats ett och ett i åkermarken fastigheten Ala 1:8. I fornregistret är platsen dock inte markerad som fornminne som gör att den inte är skyddsvärd i allmänhet eller värd att skydda från framtida exploatering.

Bebyggelse

Enligt de inventeringar som redovisats i Fördjupad översiktsplan för Söråker 1997 finns ingen bebyggelse av kulturmiljövårdsintresse inom planområdet.

Infrastruktur

Vägar

Planområdet trafikförsörjs genom väg 684 i områdets östra gräns samt en kommunal tillfartsväg av god standard från väg 684 till industriområdets norra del. I södra delen av industriområdet finns en äldre tillfartsväg till hamnen och industriområdet med besvärliga lutningsförhållanden från väg 684 strax norr om korsningen med Stallvägen.

E4 korsar planområdet i den mellersta delen och har av- och påfarter till väg 684. Standarden på väg 684 är 9-metersväg med utmärkta siktförhållanden. Trafikmängderna 2007-12-31 framgår av nedanstående karta.



Ett vägområde som möjliggör en framtida E4-utbyggnad av dagens trefältsväg till motorvägsstandard, samt en separat gång- och cykelväg mot centrala Timrå, skall reserveras i planen.

Järnväg

Industrispår

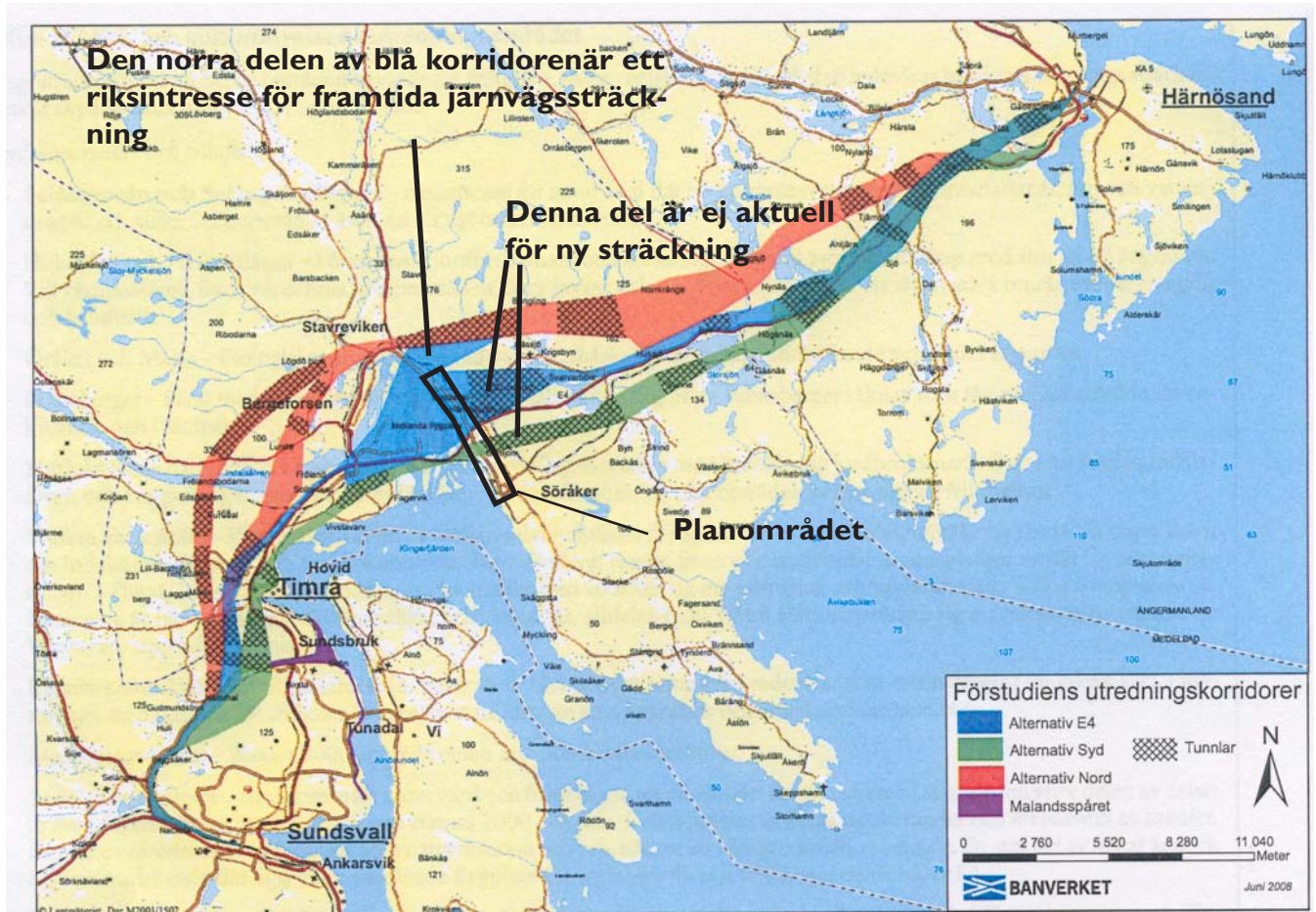
Planområdet har en industrispårsanslutning från hamnen till Ådalsbanan drygt två kilometer norr om planområdet. Genom den mötesbangård som finns i Stavreviken kan norrifrån kommande tåg flytta loket för att köra in på Torsbodabangården.

I planområdets norra del finns en rangerbangård med tre spår. Spåret är elektrifierat till och med bangården. Spåret är nyligen köpt av Söråkers hamnfastigheter och en upprustning har påbörjats under hösten 2008.

Framtida Ådalsbana

Med anledning av Botniabanan och diskussioner om förändringar av Ådalsbanans sträckning har olika alternativa sträckningar utretts i en aktuell förstudie (2008) I denna

redovisas tre alternativa korridorer, Nord, Syd och E4, varav de bägge senare berör planområdet. Alternativ E4- korridoren berör hela Torsbodaområdet, men passagen av Midlanda flygplats kräver en tunnellsökning under deltats norra del och kommer därmed att behöva fortsätta i tunnel under kombiterminalsområdet. Denna tunnellsökning har dock avförts på grund av tekniska och nivåmässiga skäl.



Industrispåret med porten under E4



I ett särskilt samråd med Banverket i anslutning till samrådsremissen har Banverket meddelat att man inte vill hävda den sydliga delen av blå korridoren, som berör kombi-terminalområdet, eller den gröna. Därmed behöver inget område för framtida järnväg reserveras i den fördjupade översiktsplanen.

Vatten och avlopp

Det utbyggda industriområdet i Söråker har kommunalt vatten och avlopp. Planområdet berörs också av en industrivattenledning i relativt yttligt läge längs industrispårets östra sida från en pumpstation intill älven strax söder om E4. Ledningen försörjer bl.a Pacwires AB:s trådproduktion.

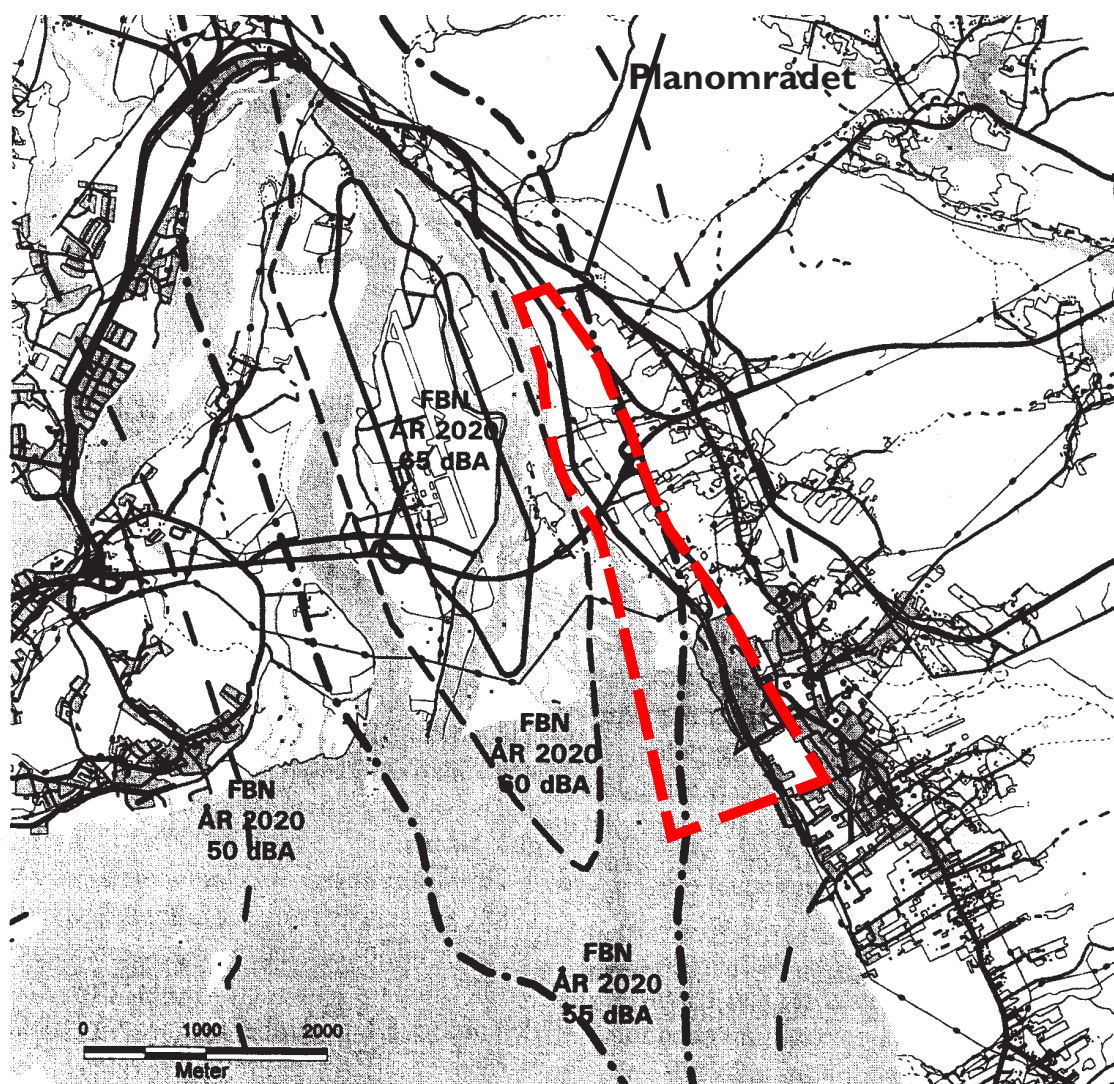
Elförsörjning

Hela Söråkers tätort försörjs med elkraft från en transformatorstation strax norr om industriområdet. Till transformatorstationen går en högspänningsledning över deltat. Planområdet berörs också av en nord-sydlig högspänningsledning från transformatorstationen. Ledningen korsar bangården.

Hälsa och säkerhet

Flygbuller

Hela planområdet ligger under flygbullerstört område från Midlanda flygplats. Enligt Luftfartsverkets bullerprognos från 1991 kommer nivåerna inom planområdet år 2020 ligga på mellan 55 och 60 dB(A). Luftfartsverket ska under 2009-2010 se över och pre-



Prognos flygbuller 2020
enligt LFV 1997

cisera flygplatsens riksintresseområden och influensområden med hänsyn till flygbuller, flyghinder och elektromagnetisk störning. När översynen av flygbullrets influensområden är klar finns det förutsättningar att ta ställning till om en stadsbebyggelseutveckling är möjlig söder om den nuvarande hamnen

Vägtrafikbuller

Planområdet berörs av vägtrafikbuller från E4 och väg 684. Inom ett område på cirka 100 meter från E4 och 50 meter från väg 684 bedöms bullernivån ligga på över 55dB(A).

Industribuller

Hanteringen av gods inom de planerade terminalområdena kan ge upphov till bullerstörningar för omgivningen om inte lämpliga avskärmningar ordnas. Med relativt stort avstånd till bebyggelse bedöms detta möjligt att ordna. Hur detta ska ske får studeras närmare i detaljplaneskedet. Befintligt hamnområde kan ge upphov till störande buller för omgivningen. Detta prövas särskilt i miljötillstånd för verksamheten.

Markföroreningar

Inom delar av industriområdet kan markföroreningar förekomma. En särskild översiktlig undersökning av detta har genomförts. Denna indikerar inga problem med läckage till omgivningen. Mer detaljerade undersökningar och lämpliga åtgärder får ske i detaljplaneskedet. Se närmare MKB.

Lukt och damm

Upplag och hantering av en del gods kan ge upphov till störningar genom lukt och dammning till omgivande områden. Klagomål har förekommit från boende i närområdet på lukt från kreosotimpregnerade stolpar. Se närmare MKB.

Farligt gods

För farligt gods som transporteras på väg eller järnväg gäller särskilda regler. Ett skyddsavstånd på 40 meter till närmaste bebyggelse brukar tillämpas längs större vägar. Farligt gods kan i en framtid komma att hanteras inom såväl terminalområdena som i hamnen och omfattas då av de regler som ställs upp i en sådan tillståndsgivning.

3. Nytt Logistikcenter Söråker-Torsboda

Logistikcenter, visioner och målsättningar

Delta Terminal AB med sin hamn- och lagerverksamhet och Söråker Hamnfastigheter AB med sitt innehav av lager- och containerhantering inom Söråkers industriområde samt Torsboda Kombiterminal AB med industrispår och bangård vill utveckla Torsboda-Söråker till ett logistikcenter. Timrå kommun stöder denna vilja. Gestrike Invest AB, äger också Härnösands Hamn AB, där Delta Terminal AB svarar för driften. Detta ger ytterligare möjligheter att erbjuda olika logistiklösningar

Visionen är att skapa dels en transportknutpunkt mellan sjöburna transporter, järnvägs-transporter och vägtransporter, dels utnyttja denna knutpunkt för lager- och speditiionsverksamheter och på sikt även sådan varuproduktion som har stora fördelar av närheten till en effektiv transportknutpunkt. Med en redan välfungerande och expansiv hamnverksamhet med lagerlokaler i Söråker, befintlig bangård i Torsboda och industrispår mellan Torsboda och Söråker samt ett läge intill E4 och Midlanda flygplats är förutsättningarna gynnsamma.

Regional transportknutpunkt i nordeuropa

I ett europeiskt perspektiv har Sundsvall-Härnösandsområdet i flera sammanhang pekats ut som en viktig länk i en utbyggnad av ett östvästligt kommunikationsstråk mellan nordvästra Ryssland och Trondheim för vidare transporter till västra Europa och Amerika. Inom de EU-finansierade Interreg-projekten KASPNET, NECL och ProMidNord har den östvästliga MittNordiska transportlänken varit en viktig del för en utveckling av de MittNordiska regionerna. Länken bygger på ett hållbart transportsystem baserat på järnväg och sjöfart med effektiva omlastningspunkter. För att skapa såväl kapacitet som flexibilitet och effektivitet behöver såväl konkurrens som samverkan ske mellan flera sådana transportknutpunkter i mellannorrland, t.ex med Tunadalshamnen och Härnösands hamn.

Vägtransporter, främst till terminalen samt närregional distributionstrafik, avses utnyttja dagens vägnät, främst E4 norrut och söderut, samt via Timmervägen och E 14 västerut. Dessa vägar bedöms ha god kapacitet för dessa transporter.



North East Cargo Link-projektets förslag till förbättringar av den östvästliga transportkorridoren i Mitt-Norden

Långsiktig plan

Planen är att bygga en kombiterminal, där containerlast och lastbilstrailers flyttas mellan tåg och lastbil, intill bangården i Torsboda och att i anslutning till den ge utrymme för expeditions- och logistikföretag med lagerhantering för varudistribution inom regionen. Även producerande företag kan erbjudas mark.

Från Torsboda dras en intern väg för trafik med större truckar och dragbilar intill industrispåret ner till Söråkers hamn, den befintliga järnvägssporten under E4 samnyttjas för både järnvägs- och lastbilstrafik. Intill väg- och järnväg, främst på norra sidan utnyttjas den plana marken för upplag av containers och gods. Sammanlagt finns ett långsiktigt behov av cirka 45 ha upplags- och verksamhetsytor.

Söråkers hamn byggs eventuellt på sikt ut till en containerhamn enligt samma modell som Gävle Container Terminal med järnvägsspår intill kajen.

Målsättningar

För utvecklingen av Logistikcenter Torsboda-Söråker är den kortsiktiga målsättningen att inom de närmaste åren

- förlänga kajen i Söråkers hamn söderut inom befintligt hamnområde
- rusta upp industrispår och bangård
- bygga en terminal för bil/järnvägsgods samt upplagsytor i anslutning till bangården
- skapa upplagsytor inom och norr om Söråkers industriområde

Utbyggnadstakten och utbyggnadsordningen kommer att styras av marknadssituation och efterfrågan.



Planmässig analys

Torsboda

Markutnyttjande

För containerterminalen i Torsboda kan mark utnyttjas öster om bangården. Marken är plan mellan 100 meter från bangården i norr och 350 meter i söder, sammanlagt 18 ha. Även söder om bangården mot E4 finns utrymme motsvarande 10-12 ha. Möjlighet finns att utnyttja en del av sluttningen upp mot väg 684 men detta kräver schakter och terrassering på olika nivåer. Total marktillgång är cirka 30 ha.

Väster om nuvarande bangård är avståndet till Indalsälven mellan 100 och 120 meter och marken är plan. Med tanke på strandskyddet, behovet av att bibehålla ett utrymme för högspänningsledningen och som buffert mot riksintresseområdet för naturvård och friluftsliv, är det olämpligt att utveckla terminalområdet väster om bangården/industrispåret.

Norr om högspänningsledningen och öster om spåret finns en möjlig yta på 5 ha fram till sumpskogen. Marken är relativt plan i norr men har en sluttning i södra delen. Om marken där sumpskogen ligger och fram till E 4 utnyttjas är det cirka 6 ha. Väster om spåret och norr om högspänningsledningen finns en möjlig yta på 2 ha. Sammantaget skulle ett maximalt utnyttjande av dessa ytor ge 18 ha.

För att få utrymme för en eventuell framtida containerhamn av samma storlek som i Gävle krävs en yta på cirka 9 ha, med en kajlängd på 350 meter och en bredd på knappt 200 meter från kajen. För att inte inkräkta på nuvarande verksamheter behöver en utfyllnad ske i vattnet norr om nuvarande hamn.

Väganslutning

Nuvarande väganslutning till väg 684 är av god standard och kan utnyttjas för biltransporter till industriområdet. Till nuvarande hamnen behöver den branta vägen upp till väg 684 ersättas med en intern anslutning till den norra infartsvägen. Vägtransporter till en eventuell ny containerhamn kan behöva dras i kanten av Kråkholmen om man behöver undvika intrång på Pacwire AB:s område.

Järnväg

Industrispårets anslutning till en eventuell containerhamnen kan behöva tangera Kråkholmen om befintlig verksamhet vid Pacwire AB inte ska störas.

Vegetationsskärmar

För att de möjliga terminalytorna längs spårets östra sida norr om transformatorstationen inte skall störa de viktiga infartsvyerna till Söråker behöver en vegetationsskärm bibehållas eller vid behov anläggas nordost om terminalytorna.

Bebyggelseutformning

Om de möjliga terminalytorna i norra delen närmast E4 utnyttjas är bebyggelseutformningen viktig med tanke på skyltläget vid E4, på samma sätt som kring terminalen i Torsboda. Bebyggelseutformningen i Söråkers hamnområde är viktig mer för att profilera terminalen som en kvalitetsmedveten verksamhet än för intrycket på förbipasserande.

Påverkan på riksintresseområdet, Kråkholmen, naturreservatet och Natura 2000- området

Riksintresseområdet inkluderar Kråkholmen under det att naturreservatet och Natura 2000-området har sina gränser i västra kanten av Kråkholmen. Enligt Naturskyddsföreningens inventering och värdering är Kråkholmen värdefull för såväl sin växtlighet och som häckningsplats för fågellivet.

Grundförutsättningen för utvecklingen av logistikcentret är att det inte påtagligt ska skada riksintressena för naturvård, friluftsliv eller yrkesfisket. Dock kan vid en hamnbyggnad ett mindre intrång på Kråkholmen krävas för att få terminalområdet att fungera väl. Bedömningen från Naturskyddsföreningen att den igenväxande Alarännan mellan Kråkholmen och fastlandet bör öppnas för att förbättra vattenflödet och därigenom hindra påverkan på Kråkholmen av eventuellt lakvatten från gamla och nya föroreningar i marken kan då ordnas i anslutning till väg- och spårdragning.

Badstranden på Kråkholmen används av en del Söråkersbor, men det är olämpligt och riskfyllt att ta sig dit genom att korsa industriområdet, särskilt för barn. En utbyggnad av terminalområdet med intern trafik på spår och väg mellan Torsboda och hamnen gör det olämpligt med såväl dagens parkering inom området och gångtrafik till Kråkholmen som gång- och cykeltrafik över terminalområdet.

En trafiksäker gång- och cykelväg, som korsar det tänkta terminalområdet sker bäst med en planskildhet, t.ex en bro över någon del av terminalområdet. En sådan lösning skulle kunna vara en första del av att ordna en gång- och cykelförbindelse från Söråker till såväl Kråkholmen som övriga delat och vidare till centrala Timrå. Ett läge för en passage över terminalområdet redovisas på plankartan intill transformatorstationen, men såväl detta som en sträckning över delat måste utredas närmare i en kommande detaljplan och vad gäller delat i särskild ordning.

Nuvarande industri- och hamnområde granne med sandstranden gör närmiljön redan idag mindre attraktiv för bad- och friluftsliv på Kråkholmens strand. En utbyggnad av hamnen ökar inte strandens attraktivitet. Mot denna bakgrund är det knappast lämpligt att göra en officiell badplats på Kråkholmen. Om det är viktigt att ha en badplats nära Söråkers centrum bör istället möjligheten att skapa en ny strand söder om hamnen undersökas.

Viltpassage

Frågan om passage för vilt förbi ett stort inhägnat terminalområde har väckts under utställningstiden. De möjligheter som finns att ordna passager för vilt är vid industri-vattenpumpstationen intill E4 samt norr om transformatorstationen vid industriområdet. För att i möjligaste mån tillgodose detta krav har ett 100 meter brett område reserverats som NATURMARK norr om transformatorstationen. Inom detta område kan såväl viltpassage som gång- och cykelpassage ordnas. Inhägnad av terminalområdet får då ske genom grindar över industrispår och internväg som öppnas i samband med godstrafik.

Sumpskogen

Den naturvårdsintressanta sumpskogen intill industrispåret är bedömd bevarandevärd på grund av sin särart som kustnära produktiv skog med rörligt grundvatten. Även om sumpskogar är en vanlig biotop som finns på många ställen i kommunen och länet, så är denna med sitt kustnära läge speciell. Ett bevarande av skogen förutsätter att det rörliga grundvattnet och periodvis högt vattenstånd kan bibehållas även med en utbyggnad av terminalområden såväl norr som söder om området. En avskärande dagvattendränring i slutningen ovanför de plana ytorna för att avvattna området måste i så fall brytas ovanför sumpskogen för att säkerställa en bibehållen hög och varierad grundvattennivå. Eventuellt kan detta komma att behöva regleras på konstgjord nivå med pumpning av dagvatten till och från en bevarad och invallad skogsenklav.

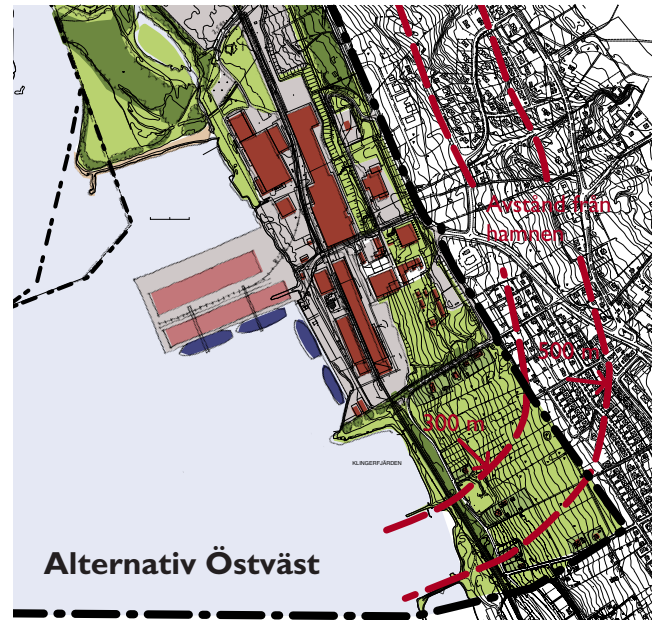
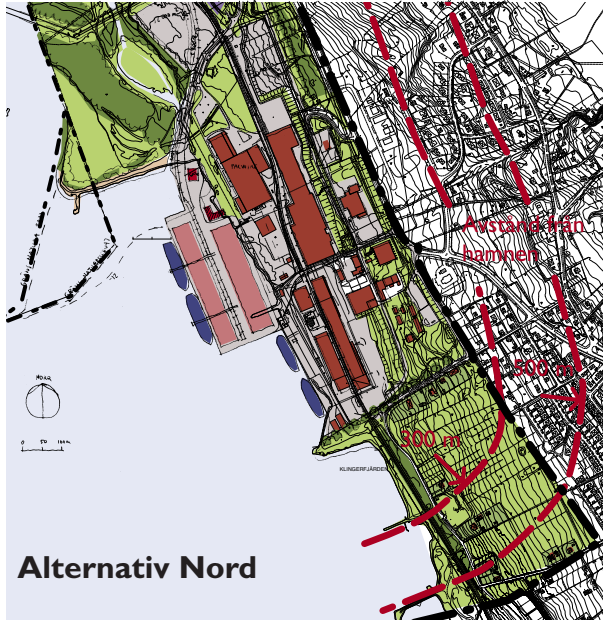
Sumpskogen utgör genom läget intill spår och planerad internväg en icke oväsentlig markresurs för en full utbyggnad av logistikcentret.

I en värdering mellan bevarande och exploatering bedöms kostnaderna för ett bevarande inte stå i rimlig proportion till bevarandevärdet. Ett bevarande skulle dessutom minska den användbara markresursen. Därför föreslås att exploateringsintresset skall värderas högre än bevarandointresset.

Planförslag

Alternativa lösningar i samrådsskedet

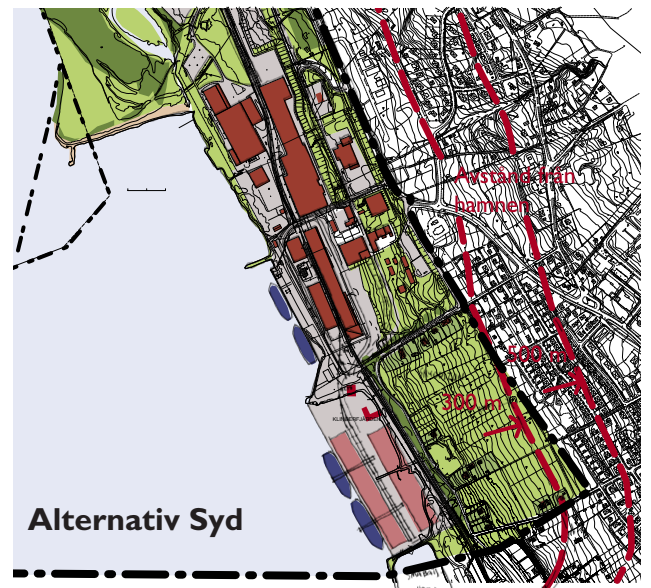
Samrådshandlingen innehöll ett alternativ för Torsbodaterminalen och tre alternativ för containerhamnbyggnad i Söråker, alternativ Nord, Östväst och Syd.



Alternativ Nord visade en utfyllnad väster om Pacwire med spår- och väganslutning väster om Pacwires parkering. Denna inkräktar ett tiotal meter på Kråkholmen men skulle också innebära en upprensning av Alarännan.

Alternativ Östväst visade en utbyggnad vinkelrätt mot nuvarande kaj som inte påverkar Pacwires vattenkontakt eller Kråkholmen men hamnar närmare Naturreservatet.

Alternativ Syd visade en utbyggnad söder om nuvarande hamn som innebär kortare avstånd till bebyggelse i centrala Söråker med åtföljande bullerproblem samt att stranden tas i anspråk för hamnen. Kråkholmen, naturreservat och Natura 2000-område påverkas inte.



Samrådsremissen visade ett behov av mer ingående utredningar för bullerutbredning och för miljöpåverkan på deltats riksintressen vad gäller ny containerhamn. Likaså mötte alternativ Syd stort motstånd med tanke på förväntade bullerstörningar och att ta ny strand i centralt läge i anspråk för hamnverksamhet.

När exploitören meddelat att de inte ser en utbyggnad av containerhamn aktuell under de närmaste åren har förslaget till fördjupad Översiktsplan utformats på följande sätt.

Kombiterminal i Torsboda

Terminalområdet byggs öster om bangården/industrispåret ner till E4 i princip enligt den illustration som visas på kartan. För att bibehålla en skogsskärm närmast älven och inte skapa en ny kraftledningsgata väster om spåret, grävs högspänningsledningen ner i marken väster om industrispåret hela vägen till Söråker. Någon ny dragning av luftledning längs väg 684 inom planområdet är inte lämplig. En vegetations-skärm på cirka 100 meter bibehålls närmast älven.

Anslutningsvägen dras från en ny korsning med 684 eller ansluts till nuvarande trafikplats vid E4.



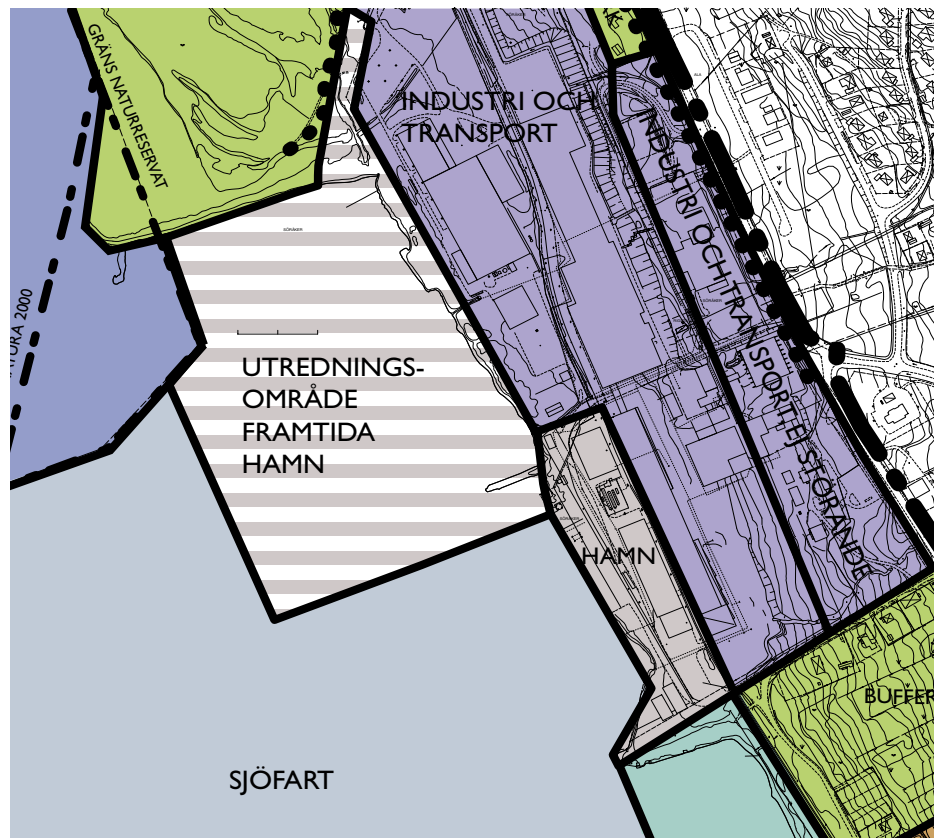
Terminalområden i Söråker

Norr om nuvarande industriområde utnyttjas en zon på 100 meter för terminalytor. En vegetationsskärm bibehålles eller skapas nordost om terminalytorna. Högspänningsledningen från bangården läggs i kabel omedelbart väster om industrispåret. Industrivattenledningen flyttas till västra sidan industrispåret. En internväg dras öster om spåret.



Framtida hamnutbyggnad

Ett utredningsområde för eventuell framtida utbyggnad av en containerhamn läggs ut norr om nuvarande hamn och väster om industriområdet för att möjliggöra en framtida prövning av hamnutbyggnad.



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖRÅKER-TORSBODA LOGISTIKCENTER

Timrå kommun, Västernorrlands län

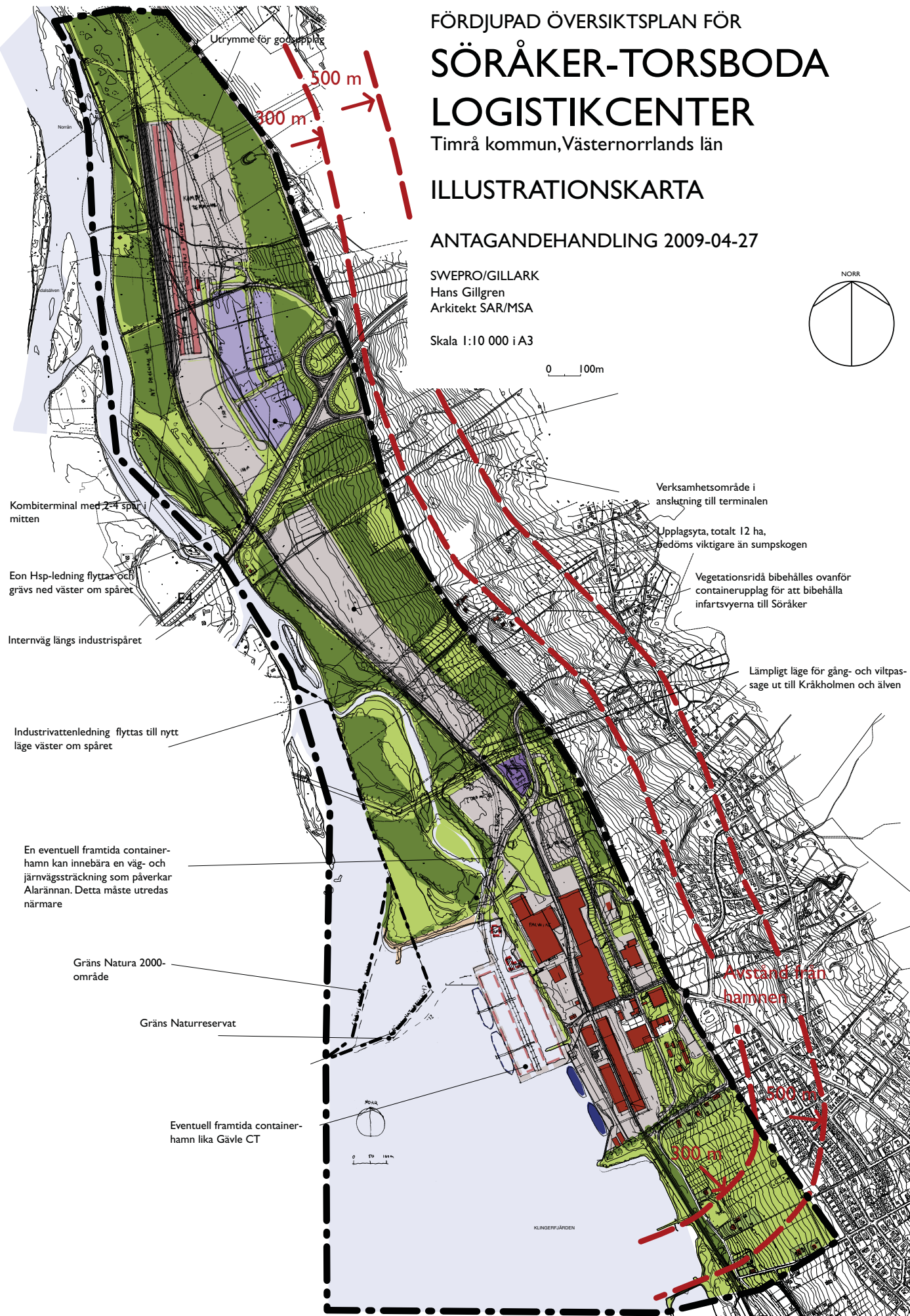
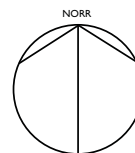
ILLUSTRATIONSKARTA

ANTAGANDEHANDLING 2009-04-27

SWEPRO/GILLARK
Hans Gillgren
Arkitekt SAR/MSA

Skala 1:10 000 i A3

0 100m



4. Konsekvensbeskrivning

Utbyggnad enligt planförslaget

Näringslivsutveckling

Planen innebär att goda möjligheter öppnas för ett logistikcenter med såväl godshantering och omlastning mellan vägtransporter, järnvägs- och sjötransporter som speditors- och lagerverksamhet och produktion som har fördelar av närhet till godsterminal.

Även om ingen ny containerhamn byggs ut finns näringslivsmässiga fördelar av att dagens hamnverksamhet kan kopplas samman med Torsbodaterminalen. Om en containerhamn byggs ut i en framtid kan ytterligare fördelar ses för näringslivsutvecklingen i Söråker

Pacwire AB:s verksamhet störs inte så länge ingen utbyggnad av containerhamn sker.

Tätortsbebyggelse

Planen innebär att området söder om nuvarande hamnen kan tas i anspråk för stadsbebyggelse om såväl flygbullersituationen tillåter det och om buller och andra störningar från nuvarande hamnen kan skärmars av. En buffertzona på 300 meter underlättar denna möjlighet.

Jordbruk och skogsbruk

Jordbruksmark som idag nyttjas för vallodling tas i anspråk för Torsbodaterminalen. Marken bedöms inte ha väsentlig betydelse för regionens livsmedelsförsörjning men påverkar befintliga jordbruksföretag och markägare negativt. Skogsmark tas i anspråk i begränsad omfattning och bedöms inte ha någon betydelse för försörjningen av skogsråvara men påverkar enskilda markägare negativt.

Friluftsliv

Planen tar genom utredningsområdet endast marginellt i anspråk mark som idag används för friluftsliv. Strandpartiet närmast Indalsälven väster om industrispåret lämnas orört. Om utredningsområdet tas i anspråk för hamnutbyggnad behöver endast en liten del av Kråkholmens östra del utnyttjas för spår- och väganslutning. En utbyggnad inom utredningsområdet innebär dock att hamnutbyggnaden påverkar Kråkholmens attraktivitet som rekreativsområde negativt genom den nya hamnens närhet. Redan idag påverkas dock Kråkholmens södra strand av närheten till befintlig hamn och industri och förändringen är måttlig.

Det sammanhängande terminalområdet längs industrispåret innebär att tillgängligheten till deltaområdet blir begränsad till tre punkter där korsning för gående behöver ordnas. Om inhägnad skall ske måste detta lösas så att allmänhetens tillgänglighet garanteras i dessa punkter.

Miljö

Planen innebär, om utredningsområdet tas i anspråk, ett mindre intrång med väg och industrispår i östra delen av Kråkholmen som ligger inom riksintresseområdet för naturvård. I samband med detta byggande kan dock den idag igenfyllda Alarännan öppnas i ett nytt läge, vilket förbättrar vattengenomströmningen och skyddar övriga Kråkholmen från inverkan av eventuell urlakning av föroreningar från deponin. Med denna åtgärd bedöms Kråkholmens naturvärden inte skadas. Naturreseptatet berörs inte av något intrång. Eventuell miljöpåverkan av en hamnutbyggnad skall, om sådan blir aktuell, klarläggas i särskild utredning.

Vad gäller fartygsrörelser med svall och påverkan av propellerrörelser kan konstateras att av Delta Terminal AB nyligen gjorda inspektioner av inseglingssäkerheten till nuvarande

hamnen visat att ingen uppgrundning skett under de senaste åren trots kraftigt ökad fartygstrafik.

Fartygsrörelsers påverkan vid en utbyggnad av containerhamn måste klarläggas i särskild utredning.

Risk finns för att utsläpp av olja eller andra ämnen kan ske från trafikerande fartyg till hamnen. Här innebär den kraftiga vattenströmmen i Norrån att eventuella utsläpp löper liten risk att påverka Naturreservatet eller Natura 2000-området. Se vidare Miljökonsekvensbeskrivningen.

Dagvatten från terminaler

Hantering av dagvatten från terminalerna måste ske så att utsläpp av förorenat vatten inte sker till grundvatten eller älven. Likaså kan avskärande diken för grundvatten behöva anordnas, vilket ger konsekvenser för ovan liggande mark.

Hälsa och säkerhet

Buller

Den planerade verksamheten kommer att resultera i ökat trafikbuller genom fler tåg- och lastbilsrörelser, men genom att samla trafiken till den norra utfarten påverkas bostadsbyggelsen i Söråker marginellt.

Den nya containerhamnen innebär en ökad bullerbelastning, men dagtid överskrider inga riktvärden för buller i näraliggande bostäder, men risken finns nattetid. I alternativ Nord kan bostadsbebyggelse utvecklas söder om nuvarande hamn om buller från befintlig hamnverksamhet kan avskärmats. Se vidare MKB.

Farligt gods

Farligt gods kan i en framtid komma att hanteras inom såväl terminalområdena som i hamnen och omfattas då av de regler som ställs upp i en sådan tillståndsgivning. För transporter av farligt gods på väg eller järnväg till eller från planområdets terminaler berörs väg 684 från E4 till Gunnebovägen, industriområdet samt den planerade tillfarten till Torsbodaterminalen. Övriga vägnitt berörs inte direkt av trafik till terminalerna. Det kan då konstateras att det minsta avståndet mellan väg/ järnväg och bebyggelse där människor bor eller uppehåller sig på 40 meter som tillämpas bara berör en fastighet intill väg 684 strax norr om Gunnebovägen. Redan idag transporteras farligt gods på väg 684. En framtida ökad transport av farligt gods till Söråkers hamn bedöms inte öka risken för olyckor nämnvärt.

En framtida hantering av farligt gods inom terminalområdena ligger minst hundra meter från bebyggelse och risken för allvarliga konsekvenser av olyckor bedöms inte göra områdena olämpliga för en framtida hantering av farligt gods med de regler tillstånd för detta ställer upp.

Ingen utbyggnad (Nollalternativ)

Näringslivsutveckling

Detta alternativ innebär att möjligheterna att utveckla näringslivet med terminalverksamhet och hamn omintetgörs, vilket på sikt kan äventyra nuvarande hamnens lönsamhet och existens.

Tätortsbebyggelse

Alternativet innebär att området söder om nuvarande hamnen kan tas i anspråk för stadsbebyggelse om flygbullersituationen tillåter det och buller och andra störningar från nuvarande hamnen kan skärmats av. En buffertzon på 300 meter underlättar denna möjlighet.

Jordbruk och skogsbruk

Alternativet Ingen utbyggnad innebär att jord- och skogsbruk inte påverkas.

Friluftsliv

Alternativet Ingen utbyggnad innebär att dagens friluftsliv inte påverkas. De olämpliga gångpassagerna över Pacwires område behöver dock åtgärdas vilket gör Kråkholmen mer svårtillgängligt än idag. Möjligheterna att ordna en planskild korsning om exploateringen uteblir är då små.

Miljö

Alternativ Ingen utbyggnad innebär inget intrång på Kråkholmen som ligger inom riksintresseområdet för naturvård.

Naturreservatet berörs inte av annat än nuvarande hamnverksamhet och fartygstrafik. Avståndet från nuvarande hamn Naturreservatet är 500 meter och avståndet till Natura 2000-området är 600 meter.

Vad gäller fartygsrörelser med svall och påverkan av propellerrörelser kan konstateras att av Delta Terminal AB nyligen gjorda inspektioner av inseglingsrännan till nuvarande hamnen visat att ingen uppgrundning skett under de senaste åren trots kraftigt ökad fartygstrafik. Av detta kan slutsatsen dras att nuvarande trafik inte ger någon påverkan på Naturreservatet eller Natura 2000-området.

Med de starka vattenströmmarna i Norrån bedöms fartygsrörelserna inte komma att störa skyddsvärdena i varken Naturreservatet eller Natura 2000-området.

Risk finns för att utsläpp av olja eller andra ämnen kan ske från trafikerande fartyg till hamnen. Även här innebär den kraftiga vattenströmmen i Norrån att eventuella utsläpp löper liten risk att påverka Naturreservatet eller Natura 2000-området.

Tillgodoseende av riksintressen

Riksintresse naturvård

Riksintresset naturvård i Indalsälvens delta påverkas ytterst marginellt i östra delen av Kråkholmen vid en utbyggnad av containerhamn. Detta får utredas om hamnbyggnad aktualiseras. I övrigt påverkas inte detta riksintresse.

Riksintresse friluftsliv

Riksintresset friluftsliv i delat påverkas endast marginellt i östra delen av Kråkholmen i vid en utbyggnad av containerhamn men utbyggnaden påverkar dagens tillgänglighet till Kråkholmen. Som kompensation kan anläggas en gångstig som förbättrar tillgängligheten längs stranden omedelbart öster om Kråkholmen. Detta får utredas närmare om hamnbyggnad aktualiseras. I övrigt påverkas inte detta riksintresse.

Riksintresse yrkesfisket

Viss grumling av vattnet under ett eventuellt framtida hamnbygge kan påverka yrkesfisket negativt. Närmast delat är dock yrkesfisket inte av någon större betydelse.

Riksintresse E4

Riksintresset E4 tillgodoses genom att nuvarande väg ej påverkas samt att utrymme för breddad väg reserverats i planen i samtliga alternativ.

Riksintresset Midlanda flygplats

Riksintresset flygplats påverkas inte av planen.

Riksintresset Ådalsbanan

Nuvarande sträckning av riksintresset Ådalsbanan påverkas inte av planen. Vad gäller de alternativa nya sträckningar som studerats har Banverket meddelat att man inte vill hävda den sydliga delen av blå korridoren, som berör kombiterminalområdet, eller den gröna. Därmed påverkas inte heller planerade nya sträckningar av planen.

5. Användningen av mark och vatten

Översiktsplanen reglerar huvudragen i användningen av mark- och vattenområden. Det innebär att smärre avvikelser vid detaljplanering och bygglovprövning utanför detaljplan är naturlig. Om större avsteg görs från översiktsplanens bärande idé måste detta motiveras i detaljplanen eller i ett detaljplaneprogram.

Följande rekommendationer skall gälla för användningen av mark och vatten.

Markområden



Industri och transport

Industriell tillverkning, lager, transportterminaler och liknande.

I detaljplan skall bestämmelser finnas som begränsar högsta höjd på byggnader och installationer så att flygplatsens krav på hinderfrihet ej påverkas



Industri och transport Ej störande

Industriell tillverkning, lager, transportterminaler och liknande. Får ej vara störande för omgivningen

Innebär att restriktioner kan läggas i detaljplan på att verksamheten inte får störa näraliggande bebyggelse eller grönområden. I detaljplan skall bestämmelser finnas som begränsar högsta höjd på byggnader och installationer så att flygplatsens krav på hinderfrihet ej påverkas



Elförsörjning

Transformatorstationer och liknande



Hamn

Hamnverksamhet med lagerytor, transportterminaler och liknande



Småbåtshamn

Hamn för fritidsbåtar med båtupplag

Bebyggelse för hamnens behov kan tillåtas utan förgående detaljplanering



Väg

Mark för det allmänna vägnätet

Avser reservat för E4 och medger en utbyggnad till motorväg med tillhörande vägområde



Naturmark Veg skärm

Naturmark som vårdas som en insynskyddande vegetationsskärm

Nuvarande markanvändning kan fortgå, men skogsavverkning får inte ske. Skärmen kan behöva utvidgas för att skapa insynskydd. Genomförandeansvar bör regleras i detaljplan. Nya högspänningsledningar som påverkar vegetationsskärmen bör ej tillåtas



Naturmark

Naturmark, dvs skog, ängs- och hagmark

Nuvarande markanvändning kan fortgå utan hinder. Nya högspänningsledningar som påverkar vyn från infartsvägen till Söråker bör ej tillåtas



Buffert

Naturmark och befintlig tomtmark som bibehålles som buffertzonen för störande verksamheter. Ingen ny bebyggelse tillåts.

Nuvarande markanvändning kan fortgå med risk för bullerstörningar, men ytterligare bebyggelse skall inte tillåtas.



Stadsbeb

Stadsbebyggelse med bostäder och service

Blandad stadsbebyggelse med bostäder, offentlig och kommersiell service samt parker och lekplatser. Detaljplanering förutsätter dock att ny flygbullerprognos visar att området ej blir bullerstört samt att hamnverksamhetens buller kan begränsas eller avskärmas.

Vattenområden



Sjöfart

Vatten för sjöfart

Kommersiell sjöfart till och från hamnen skall ha prioritet, men såväl fritidsbåtliv som annan rekreativ användning av vattnet är naturligtvis tillåtet utom i de delar av Söråkers hamn som omfattas av säkerhetsrestriktioner



Rekreation

Vatten för rekreativt båtliv

Avser i första hand småbåtliv, kanotpaddling, fiske etc. Bad är inte prioriterat

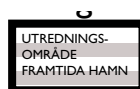


Naturreservat, vatten

Vatten som ingår i naturreservatet

Skyddat för naturvårdens ändamål. Reservatets regler och föreskrifter gäller för nyttjandet av området

Övrigt



Utredningsområde för ny hamn

Utredningsområde för ny hamn

Prövningen om en ny hamn kan vara förenlig med närheten till bostadsbebyggelse i centrala Söråker med tanke på buller och andra störningar, samt om den kan anläggas och drivas utan oacceptabel miljöpåverkan, kräver fördjupade utredningar i samband med att ett program för detaljplan upprättas. Detta detaljplanprogram ska utgå från de utredningar som gjorts inom ramen för denna FÖP och de krav som samrådsremissen ställt på fördjupningar. Detaljplanprogram kan påbörjas när intresse finns för en eventuell utbyggnad.



Gång- och cykelstig

Läge för gång- och cykelstig

Möjligt läge för anläggande av en enkel gång- och cykelstig för att underlätta tillgängligheten till Kråkholmen och Norråns östra strand. Genomförandefrågan får lösas i detaljplan.



Enskild väg

Läge för enskild väg

Möjligt läge för enskild väg till markområden och fritidshus väster om Torsbodaterminalen. Läget i detalj och anslutningen till väg 684 skall lösas i detaljplanen.

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖRÅKER-TORSBODA LOGISTIKCENTER

Timrå kommun, Västernorrlands län

PLANKARTA

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

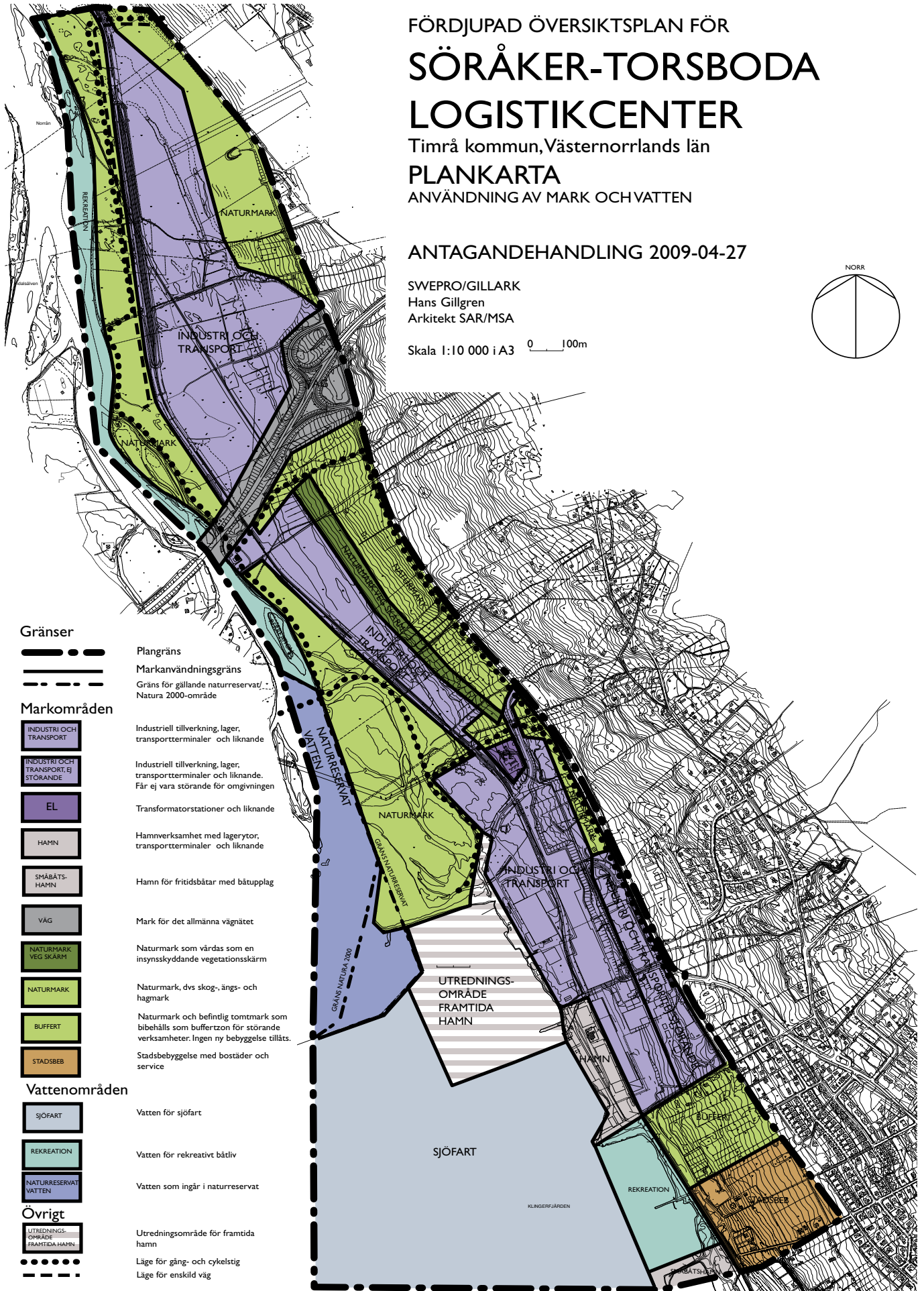
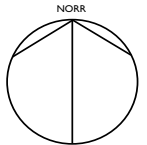
ANTAGANDEHANDLING 2009-04-27

SWEPRO/GILLARK

Hans Gillgren

Arkitekt SAR/MSA

Skala 1:10 000 i A3 0 100m



Gränser

- Plangräns
- Markanvändningsgräns
- Gräns för gällande naturreservat/
Natura 2000-område

Markområden

- INDUSTRI OCH TRANSPORT
Industriell tillverkning, lager, transportterminaler och liknande
- INDUSTRI OCH TRANSPORT, EJ STORANDE
Industriell tillverkning, lager, transportterminaler och liknande. Får ej vara störande för omgivningen
- EL
Transformatorstationer och liknande
- HAMN
Hamnverksamhet med lagerytor, transportterminaler och liknande
- SMÅBÅTS-HAMN
Hamn för fritidsbåtar med båtupplag
- VÄG
Mark för det allmänna vägnätet
- NATURMARK VEG SKÄRM
Naturmark som värdas som en insynsskyddande vegetationsskärm
- NATURMARK
Naturmark, dvs skog-, ängs- och hagmark
- BUFFERT
Naturmark och befintlig tomtmark som bibehålls som buffertzon för störande verksamheter. Ingen ny bebyggelse tillåts.
- STADSBEB
Stadsbebyggelse med bostäder och service

Vattenområden

- SJÖFART
Vatten för sjöfart
- REKREATION
Vatten för rekreativ båtdiv
- NATURRESERVAT VATTEN
Vatten som ingår i naturreservat

Övrigt

- UTREDNINGS-OMRÅDE FRAMTIDA HAMN
Utredningsområde för framtida hamn
- Läge för gång- och cykelstig
- Läge för enskild väg

Rekommendationer för detaljplanering och byggande- Planprogram för detaljplaner

Detaljplanekrav

För hela översiktsplanens område gäller krav på detaljplanering som grund för att pröva bebyggelse och markanläggningar. Undantaget är småbåtshamnen där prövning av mindre bebyggelse kan ske i bygglovhanteringen.

Översiktsplanen utgör Detaljplaneprogram

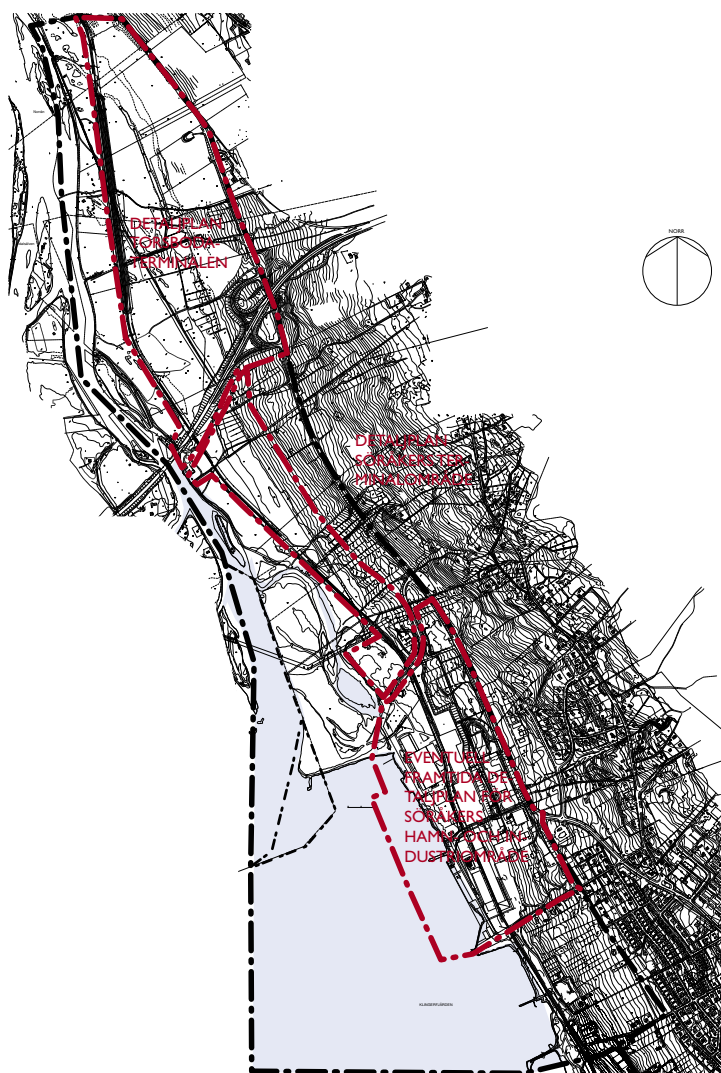
Denna Fördjupade Översiktsplan ersätter Program för detaljplan och anger huvudinriktningen för kommande detaljplaner.

Detaljplaneavgränsning

Samrådet kring denna Översiktsplan har visat att en utbyggnad av terminalområdena i Torsboda och norr om Söråkers industriområde är förenlig med en långsiktig hållbar hushållning med mark och vatten. Den är även förenlig med kravet på värnandet av naturresurser samt de riksintressen som berör området. Därför kan detaljplanering påbörjas.

För en utbyggnad av en containerhamn krävs ytterligare utredningar för att avgöra om den kan förenas med bullerbegränsningar och andra miljökrav. Dessa får göras när frågan aktualiseras i form av en förändring av den fördjupade översiktsplanen eller ett detaljplaneprogram.

Preliminärt avgränsas översiktsplaneområdet i tre delar som detaljplaneras var för sig. Sannolikt påbörjas detaljplanen för Torsbodaområdet, norr om E4. Detaljplanen för terminalområdet söder om E4 och norr om Söråkers industriområde påbörjas sannolikt under 2009. Detaljplaneavgränsningen kan komma att se ut enligt kartan härintill.



Betydande miljöpåverkan

Kommunens bedömning, enligt denna Fördjupade Översiktsplan, är att det kan vara fråga om betydande miljöpåverkan för den eventuellt framtida hamnverksamheten, samt att exploatering av sumpskogen innebär betydande miljöpåverkan. Därför skall särskild Miljökonsekvensbeskrivning upprättas i samband med detaljplan för en hamnutbyggnad, om och när det blir aktuellt, samt i samband med detaljplan för terminalområdet norr om Söråkers industriområde.

Vad gäller kombiterminalområdet bedömer kommunen inte att det blir fråga om betydande miljöpåverkan. Därför behöver inte någon särskild Miljökonsekvensbeskrivning upprättas för denna detaljplan.