

Miljökonsekvensbeskrivning

Bergkvist Siljan AB

Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Holen 4:16 och Ål-Sätra 33:11

Version 2

Västerås 2023-09-08



Granskare:
Emma Jansson
Energi- och miljökonsult
Telefon: 021-40 40 55
E-post: emma.jansson@m-solutions.se

Handläggare:
Fanny Olofsson
Energi- och miljökonsult
Telefon: 021- 30 50 34
E-post: fanny.olofsson@m-solutions.se

Icke-teknisk sammanfattning

Föreliggande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhör förslaget till ändrad detaljplan för fastigheterna Holen 4:16 och Ål-Sätra 33:11 i Insjön, Leksands kommun. Miljökonsekvensbeskrivningen utgör en del i miljöbedömningen som syftar till att lyfta fram betydande miljöaspekter i planarbetet så att en hållbar utveckling kan främjas.

Planförslaget omfattar delar av fastigheterna Holen 4:16 och Ål-Sätra 33:11. Det huvudsakliga syftet med planförslaget är utbyggnad av befintlig containerterminal. Detta för att skapa förutsättningar för lastning och lossning av tåg, hantering och lossning av inkommande gods samt att skapa ytor för upplag vid Bergkvist Siljans (bolaget) terminal i Insjön, Leksand. Utbyggnationen genomförs även i syfte att möjliggöra anläggande av nya järnvägsspår för rangering av tågsätt.

Planförslaget

Planförslaget innebär utökade möjligheter att bygga ut verksamhetsområdets markyta genom att det aktuella planområdet utgörs av ytor som inte får bebyggas eller som inte omfattas av befintlig detaljplan. Planförslaget innebär även möjlighet till anläggande av nya järnvägsspår för rangering av tåg. I och med planförslaget kan markanvändningen optimeras då aktuellt planförslag medger industriändamål i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde. De nya spåren och växlarna planeras anläggas in mot land, i höjd med befintlig containerterminal. På så sätt utnyttjas markytan mellan de befintliga spåren och containerterminalen.

Nollalternativ

Med planförslagets nollalternativ avses den utveckling som skulle ske i området om planförslaget och detaljplanen inte antas. Det innebär att de nuvarande detaljplanerna fortsätter gälla och eftersom befintliga planer inte ger stöd åt planerad utbyggnad av containerterminal är utvecklingen av området begränsad till en lägre nivå av expansion. Detta eftersom den tillståndgivna utökade produktionen av sågat virke kräver utökade möjligheter till lagring och transport. Bolagets möjlighet att tillgodose en ökad efterfrågan på bolagets produkter blir därmed också begränsad.

Miljökonsekvenser

Riksintressen och kulturmiljö

De riksintressen som förväntas bli påverkade av planförslaget är Siljansområdet som är utpekade som riksintresse för rörligt friluftsliv. Övriga riksintressen i planområdets omgivning bedöms inte bli påverkade. Möjligheten till rörligt friluftsliv kan komma att påverkas genom begränsad framkomlighet inom planområdet, samt påverkan på den rekreativa upplevelsen till följd av industriell verksamhet. Sammantaget bedöms dock påverkan vara försumbar jämfört med nollalternativet och planförslaget bedöms ge mycket små konsekvenser för friluftslivet. Detta då planområdet redan är industriellt påverkat av befintlig verksamhet.

Naturmiljö

En naturvärdesinventering har genomförts inom planområdet med två inventerade områden (motsvarande planområde 1 och planområde 2). Vid inventeringen observerades några signalarter för skyddade hävdade ängsmiljöer samt rödlistade fåglar. De observerade arterna bedömdes dock inte utgöra mer krävande hävdberoende arter och inte heller bedömdes de rödlistade fåglarna vara direkt beroende av själva området. Sammantaget visade resultatet från inventeringen att det inte finns några delområden i något av de två inventeringsområdena som föranleder en naturvärdesklassning. Således är bedömningen att planförslaget medför en liten påverkan på naturmiljön jämfört med nollalternativet.

Trafik

Planförslaget innebär att trafiken kommer att öka jämfört med nollalternativet. Ökningen sker främst i form av en ökad andel tågtransporter men även lastbilstransporter till och från verksamheten, samt trucktransport inom området. Tåg- och lastbilstransporter utgörs av både interna och externa transporter. Planförslaget möjliggör vidare förbättrade förutsättningar till samdistribution med externa aktörer. Att samdistribuera transporter leder till positiva konsekvenser för miljön då containerlasten kan optimeras och därmed effektiviseras antalet transporter. Ökade trafikmängder leder dock till förhöjda bullernivåer och en ökad mängd luftemissioner. Ett ökat externt nyttjande av terminalen innebär en större lokal påverkan, men en minskad regional eller nationell påverkan. Till följd av detta bedöms planförslaget medföra en begränsad lokal påverkan jämfört med nollalternativet.

Vatten

Planförslaget innebär en ökad hårdgörandegrad inom planområdet, jämfört med nollalternativet vilket resulterar i ökade dagvattenflöden. Ett förslag på systemlösning för dagvattenhantering har tagits fram i genomförd dagvattenutredning för att rena tillkommande dagvatten från planområde 1 och 2. Planförslaget innebär en liten lokal påverkan jämfört med nollalternativet. Påverkan på utsläpp till vatten beror av en utökning av hårdgjord yta och därmed ökade föroreningshalter i vatten. Detta förväntas dock ha en relativt liten påverkan på recipienten p g a utspädningseffekten.

Luft och klimat

Till följd av genomförande av planförslaget sker en ökad lokal påverkan på luft och klimat. Påverkan sker främst i form av luftemissioner från ökade transporter till, från och inom planområdet. Då transportfordonen delvis drivs med fossilfritt drivmedel bedöms planförslaget, jämfört med nollalternativet, bidra till en liten lokal påverkan. Regionalt och nationellt bedöms påverkan bli försumbar.

Landskapsbild

Planförslaget medför en liten påverkan på landskapsbild. Utbyggnaden kommer att förstärka upplevelsen av ett industriellt präglat landskap. Vid byggnation kommer gestaltning, färgsättning och höjd beaktas i syfte att begränsa planförslaget påverkan på landskapsbild.

Innehåll

1	Inledning.....	1
1.1	<i>Bakgrund och syfte</i>	1
1.2	<i>Miljöbedömningsprocessen</i>	2
2	Avgränsning	3
2.1	<i>Avgränsning miljöaspekter</i>	3
2.2	<i>Tidsmässig avgränsning</i>	3
2.3	<i>Geografisk avgränsning.....</i>	3
3	Metod.....	5
3.1	<i>Syfte och process.....</i>	5
3.2	<i>Undersökning av betydande miljöpåverkan.....</i>	5
4	Allmänna förutsättningar	6
4.1	<i>Planområdet och dess omgivningar</i>	6
4.1.1	<i>Markförhållanden</i>	6
4.1.2	<i>Genomförda markundersökningar</i>	7
4.1.3	<i>Förorenade områden</i>	8
4.1.4	<i>Strandskydd.....</i>	9
4.2	<i>Gällande planer</i>	9
4.2.1	<i>Översiktsplan.....</i>	9
4.2.2	<i>Övriga planer och program</i>	9
4.3	<i>Miljökvalitetsnormer.....</i>	10
5	Alternativ	12
5.1	<i>Planförslaget.....</i>	12
5.2	<i>Alternativ lokalisering.....</i>	13
5.3	<i>Nollalternativet.....</i>	14
6	Miljökonsekvenser	15
6.1	<i>Riksintressen och kulturmiljö</i>	15
6.1.1	<i>Nuläge riksintressen.....</i>	15
6.1.2	<i>Nuläge kulturmiljö</i>	16
6.1.3	<i>Planförslaget.....</i>	18
6.1.4	<i>Påverkan och konsekvensbedömning</i>	18
6.1.5	<i>Förslag till åtgärder</i>	19
6.2	<i>Naturmiljö.....</i>	19
6.2.1	<i>Nuläge.....</i>	19
6.2.2	<i>Planförslaget.....</i>	22
6.2.3	<i>Påverkan och konsekvensbedömning</i>	23

6.2.4	Förslag till åtgärder	23
6.3	<i>Trafik</i>	24
6.3.1	Nuläge.....	24
6.3.2	Planförslaget.....	24
6.3.3	Påverkan och konsekvensbedömning	26
6.3.4	Förslag till åtgärder	27
6.4	<i>Vatten</i>	27
6.4.1	Nuläge.....	27
6.4.2	Planförslaget.....	28
6.4.3	Påverkan och konsekvensbedömning	30
6.4.4	Förslag till åtgärder	30
6.5	<i>Luft och klimat</i>	31
6.5.1	Nuläge utsläpp till luft	31
6.5.2	Nuläge klimatpåverkan	31
6.5.3	Planförslaget.....	31
6.5.4	Påverkan och konsekvensbedömning	32
6.5.5	Förslag till åtgärder	32
6.6	<i>Landskapsbild</i>	32
6.6.1	Nuläge.....	32
6.6.2	Planförslaget.....	34
6.6.3	Påverkan och konsekvensbedömning	36
6.6.4	Förslag till åtgärder	36
7	Måluppfyllelse och samlad bedömning	37
7.1	<i>Måluppfyllelse</i>	37
7.1.1	De globala miljömålen.....	37
7.1.2	De svenska miljökvalitetsmålen.....	37
7.1.3	Miljökvalitetsnormer.....	39
7.2	<i>Samlad bedömning av miljöaspekter</i>	42
8	Förslag till uppföljning	44
9	Medverkande	45
10	Referenser	46

Bilagor

Bilaga 1 PM geoteknik

Bilaga 2 Inventering av potentiellt förorenade verksamheter inför ändring av detaljplan

Bilaga 3 Arkeologisk utredning Ålbyn

Bilaga 3 Naturvärdesinventering

Bilaga 4 Bullerkartläggning

Bilaga 5 Dagvattenutredning

Bilaga 6 Riskbedömning

1 Inledning

Föreliggande dokument utgör miljökonsekvensbeskrivning till planförslaget om ändring av detaljplan samt upprättande av ny detaljplan för fastigheterna Holen 4:16 och Ål-Sätra 33:11 i Insjön, Leksands kommun. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas de förväntade miljökonsekvenserna av den planerade verksamheten vid Bergkvist Siljan AB (bolaget). Miljökonsekvenserna av den planerade verksamheten jämförs mot den befintliga verksamheten vid bolagets containerterminal.

1.1 Bakgrund och syfte

Bolagets verksamhet är lokaliserad i norra delen av Insjöns tätort, se Figur 1.1. Verksamheten producerar virkesprodukter genom sågning, torkning och hyvling. Verksamhetens biprodukter, spån, flis och bark, säljs till kunder som tex. massa- och pappersindustri, energibolag samt används som bränsle i bolagets egna pannor för produktion av hetvatten till torkning av virke. Vid sågverket finns även en panncentral där hetvatten till anläggningens torkanläggning och Insjöns fjärrvärmenät produceras. Merparten av bolagets produkter levereras till Asien med elektrifierad järnväg till hamn och därifrån med containerbåt. Lastning och lossning av containrar sker på en containerterminal i direkt anslutning till sågverket. Bolagets containerterminal samnyttjas även med andra företag såsom Tomoku hus, Clas Ohlson, Ejendals, Ovako Steel m fl. Samdistributionen och samnyttjandet av containerterminalen innebär att markanvändningen optimeras och att ianspråktagande av icke-exploaterad mark på annan plats kan undvikas.

Bolaget fick år 2021 tillstånd att utöka sin verksamhet från en maximal årlig produktion av 400 000 m³ sågat virke till 650 000 m³ sågat virke. Till följd den utökade tillståndgivna produktionen föreligger ett behov av dels utökade ytor för lagring av trävaror och containrar, dels en utökning av containerterminalens område för att anlägga nya järnvägsspår.

Syftet med den nu aktuella detaljplanen för fastigheterna Holen 4:16 och Ål-Sätra 33:11 i Insjön är att möjliggöra utbyggnad av containerterminal. Den ändrade detaljplanen och den nya detaljplanen omfattar nya ytor för lagring av trävaror och containrar, byggnation av kontors- eller lagerbyggnader samt möjliggör förläggning av nya järnvägsspår för rangering av järnvägsspår.

Planförslaget innebär att bolaget har möjlighet att utöka sina lagrings- och distributionsytor, vilket underlättar bolagets utökning av verksamheten från en maximal årlig produktion av 400 000 m³ sågat virke till 650 000 m³ sågat virke i enlighet med gällande tillstånd.

Det nuvarande samt aktuella området för utbyggnad av containerterminal ligger inom område utpekade som riksintresse för rörligt friluftsliv (Siljansområdet) enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Befintlig verksamhet ligger inom detaljplanelagt område som omfattas av tre gällande detaljplaner. Detaljplan nr (Dp) Å636 omfattar hela området och avgränsas av Timmervägen i söder samt Österdalälven/sjön Insjön i norr. Delar av detaljplanen har ändrats genom Dp Å646 och Dp Å648. Befintligt område är i detaljplanen avsett för industriändamål. Det nu aktuella området för utbyggnad av containerterminal kräver upprättande av ny detaljplan som medger industriändamål.



Figur 1.1. Bergkvist Siljans verksamhetsområde, ungefärligt detaljplaneområdet markerat med svart stjärna. Källa: Lantmäteriet

1.2 Miljöbedömningsprocessen

Detaljplaner upprättas av kommunen där planen bestämmer hur mark och vatten ska användas inom ett visst område. En detaljplan är juridiskt bindande och gäller till dess att den upphävs eller ersätts av en ny detaljplan.

Enligt miljöbalken 6 kap. ska en miljöbedömning genomföras för planer och program som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljöbedömningen syftar till att identifiera och beskriva de miljöeffekter som planen eller programmet kan medföra. Syftet med miljöbedömningen är också att integrera miljöhänsyn i planeringen samt i beslutsfattandet om beslut av detaljplanen.

I föreliggande miljökonsekvensbeskrivning redovisas miljöbedömningen inför upprättande av ny detaljplan för fastigheten Hølen 4:16 samt fastigheten Ål-Sättra 33:11 i Insjön. Identifierade och beskrivna miljöeffekter och miljöhänsyn ska därefter följa projektet samt spegla de miljökrav som ställs för genomförande av detaljplan.

Dokumentet har upprättats inför samråd om detaljplaneförslaget. Samråd genomförs innan planen ställs ut för granskning. Inkomna synpunkter under samrådstiden ska sedan beaktas och bidra till att planhandlingar och miljökonsekvensbeskrivning justeras.

2 Avgränsning

2.1 Avgränsning miljöaspekter

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma till följd av genomförande av detaljplan. I förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar 4 § pkt. 2f ska genomförandet av en plan eller ett program, eller en ändring i en plan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta om planen eller programmet eller ändringen anger förutsättningarna för kommande tillstånd för sådana verksamheter eller åtgärder som anges i 3 § första stycket eller i bilaga 3 till förordningen och är en plan som utarbetas för bland annat fysisk planering eller markanvändning.

De miljöaspekter som bedöms vara betydande i förevarande fall och som redovisas i avsnitt 6 i denna miljökonsekvensbeskrivning är:

- Riksintressen och kulturmiljö
- Naturmiljö
- Trafik
- Vatten
- Luft och klimat
- Landskapsbild

För sådana miljöaspekter som anses kunna utredas och bedömas bättre i samband med prövningsförfarandet av andra planer och program eller i tillståndsprövning av verksamheter eller åtgärder, genomförs i denna MKB endast en kortfattad beskrivning av miljöaspekten i enlighet med 6 kap. 12 § miljöbalken. Sådana miljöaspekter är exempelvis störningar i form av ljud eller utsläpp från transport av farligt gods på järnväg som är en anmälnings-, eller tillståndspliktig verksamhet enligt lag (2006:263) om transport av farligt gods.

2.2 Tidsmässig avgränsning

Tidsmässig avgränsning för bedömning av miljöeffekter är cirka år 2030. Detta år antas containerterminalen vara utbyggd i enlighet med planbeskrivningen och detaljplanen har vunnit laga kraft, och därmed också miljökonsekvenserna till följd av genomförandet av planen.

2.3 Geografisk avgränsning

Planområdet omfattar ett cirka 4 respektive 2 ha stort område och redovisas i Figur 2.1 nedan. Miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas till att omfatta planförslaget och dess närliggande omgivning. Dess närliggande omgivning utgörs av det område som kan påverkas av planens genomförande. I föreliggande miljökonsekvensbeskrivning omfattas inte hamnområdet eftersom planförslaget inte omfattar disposition eller utbyggnad av hamnområdet och därför inte heller anses påverka miljökonsekvenserna på ett betydande sätt.



Figur 2.1. Planområdet (rödmarkerade ytor) samt dess omgivning.

3 Metod

3.1 Syfte och process

Miljökonsekvensbeskrivningen utgår från den aktuella platsens förutsättningar och förhållanden samt dess bedömda påverkan från genomförande av plan. Konsekvensbeskrivningen grundas på riktvärden, restriktioner, miljömål samt övriga nu gällande detaljplan och översiktsplan.

3.2 Undersökning av betydande miljöpåverkan

När en ny detaljplan upprättas eller när en befintlig detaljplan ska ändras ska ställning tas till om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bestämmelser om undersökning av betydande miljöpåverkan regleras i plan- och bygglagen 5 kap. 11 a § samt i miljöbalken 6 kap, 6 §. Om genomförandet av plan kan antas leda till en betydande miljöpåverkan ska undersökningen innefatta en utredning av vilka miljöaspekter som bör konsekvensbeskrivas i en MKB.

I förevarande fall bedöms genomförandet av aktuell detaljplan kunna medföra en betydande miljöpåverkan avseende befintlig naturmiljö (biologisk mångfald), kulturmiljö (fornlämningar), miljömål och miljö kvalitetsnormer.

4 Allmänna förutsättningar

4.1 Planområdet och dess omgivningar

Bergkvist Siljans verksamhet bedrivs inom fastigheten Holen 4:16 i Leksands kommun, Dalarnas län. Bolagets befintliga verksamhetsområde är beläget vid Insjöns utlopp till Österdalälven inom en landyta av ca 0,3 kvadratkilometer (inkl. vatten är ytan 0,9 km²). Söder om befintligt verksamhetsområde är Insjöns tätort med ca 2100 invånare belägen. I västlig, nordlig och östlig riktning avgränsas området av Insjöns strandkant. Ca 400 m i sydostlig riktning om anläggningen finns en badplats och en gästhamn för fritidsbåtar. Containerterminalen är del av bolagets verksamhet men nyttjas av såväl bolaget som exempelvis företagen Tomoku hus, Clas Ohlson, Ejendals, Ovako Steel.

Söder om bolagets verksamhet finns transportlederna Riksväg 70 (RV70) och Timmervägen (908), som används som huvudtransportleder för tung trafik till anläggningen. RV70 utgör riksintresse. Även tågtrafik kan idag angöra anläggningen via ett befintligt enkelspårigt stickspår som utgår från stambanan strax söder om Insjöns samhälle. Högsta tillåtna hastighet är 30 km/h (lägre vid vissa övergångar).

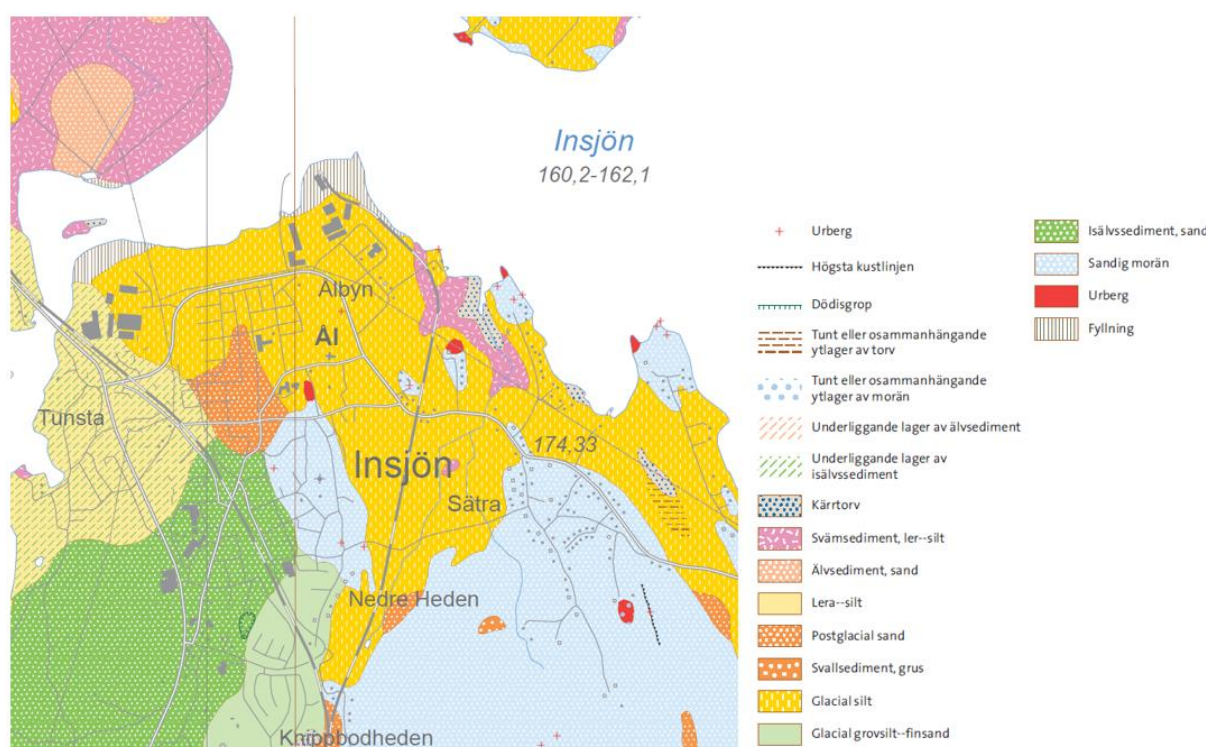
Fastigheten Holen 4:16 är förvärvad av bolaget samt de bostadshus som är belägna på fastigheten. Bostadshusen utgör i dagsläget inte permanentbostad och kommer i samband med planerad verksamhet att rivas, alternativt förflyttas. En skyddsvall i form av jordvall avgränsar planerad markyta mot befintlig verksamhet i västlig riktning. Skyddsvallen omfattas av gällande detaljplan (Dp Å636) med beteckning "n₂ - Skyddsvall ska finnas. Upplag och parkering får inte anordnas". Planförslaget innebär att skyddsvallen kommer att rivas. Därför omfattar planförslaget även upphävande av beteckningen i gällande detaljplan. Jordmassorna som återstår från rivning av skyddsvallen kan komma att återanvändas inom verksamheten.

Planområdet kommer att utgöras av hårdgjord yta och byggnationer som exempelvis kontor, magasin och lagerbyggnader kan komma att aktualiseras.

4.1.1 Markförhållanden

Enligt SGU [1] präglas området kring Insjön av glacial silt samt finsediment på terrassytor i närmaste anslutning till Österdalälven. Området där Bergkvist Siljans verksamhet är belägen

består främst av sandig silt samt fyllnadsmaterial som använts för att skapa näset som industrilokalerna är uppbyggda av, se jordartskarta i Figur 4.1.



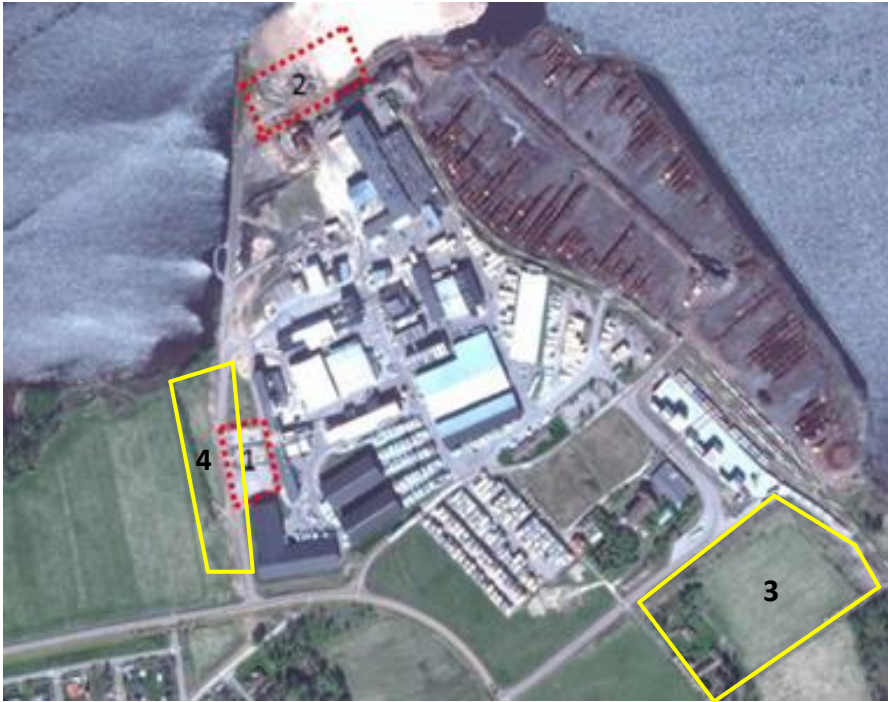
Figur 4.1. Jordartskarta över verksamhetsområdet vid Bergkvist Siljan. Källa: www.sgu.se.

Runt omkring verksamheten finns åkermark och sjön Insjön. På södra sidan av Timmervägen finns ett villaområde. Byggnader inne på Bergkvist Siljans verksamhetsområde är industrilokaler, sågverk samt personalbyggnad (kontor), där de större byggnaderna antas vara grundlagda med hjälp av pålning. De mindre byggnaderna är uppförda i två plan och utan tunga laster och bör därför ha grundlagts med en hård bottenplatta.

Ytorna på fastigheten där befintlig verksamhet är placerad utgörs främst av hårdgjorda, asfalterade bebyggda ytor. Merparten av marken utgörs av sand och grus, mindre partier är gräsbeklädda eller trädbevuxna. Inom aktuellt planområde utgörs marken av gräsbeklädd yta.

4.1.2 Genomförda markundersökningar

Under 2008 genomförde Sweco VBB en geoteknisk undersökning av området markerat (1) i Figur 4.2. Inför byggnation av ny truckverkstad under våren 2017 utfördes en geoteknisk undersökning av Sweco Civil AB för det område som var aktuellt för byggnationen, markerat (2) i Figur 4.2. Genomförd undersökning syftade till att översiktligt klarlägga jordlager- och grundvattenförhållanden i undersökningsområdet. Under hösten 2022 genomfördes en geoteknisk utredning av AFRY, bilaga 1, för att utreda markförhållandena och beskriva områdets geotekniska förutsättningar för planerad exploatering på planområdet, markerat (3) och (4) i Figur 4.2.



Figur 4.2. Flygfoto över verksamhetsområdet där undersökningsområdet för geoteknisk undersökning är markerade. Rödprickat område avser områdena för undersökningar genomförda 2008 (1) respektive 2017 (2) samt område innanför gul heldragen linje 2022 (3 och 4) [2].

Enligt geoteknisk undersökning genomförd 2022 bedöms området byggbart för den verksamhet som planeras. Kompletterande geotekniska undersökningar rekommenderas att genomföras när exempelvis laster, höjdsättning och byggnaders läge har fastställts.

4.1.3 Förorenade områden

Under 2023 genomförde WSP Sverige AB (WSP) en översiktlig historisk inventering gällande potentiellt förorenande verksamhet inom samt strax utanför bolagets planerade verksamhetsområde, bilaga 2. Inventeringen visade att utifrån historiska flygbilder bedöms endast markanvändning i form av åker- och betesmark nyttjats för de två ytorna. Detta innebär att det kan finnas pesticider i marken då det förr i tiden var ett vanligt bekämpningsmedel för ogräs. Även om det finns en misstanke om detta är troligen halterna låga. En viss förekomst av kvicksilver misstänks i åkermark, däremot återfinns sällan noterbara halter i den brukade marken utan påträffas främst intill tidigare byggnader där lagring och påfyllning av ämnen förekommit.

Enligt Länsstyrelsens karttjänst EBH-kartan har sågverket identifierats som ett potentiellt förorenat objekt på platsen. Objektet är tilldelad riskklass 3. Sågverksverksamhet har sedan 1940-talet bedrivits på verksamhetsområdet. Enligt MIFO-undersökningen ska doppnings- eller impregneringsverksamhet inte förekommit inom området (Holmen 4:16). Inventeringen visar att tillverkning av träkol ska ha förekommit under kriget. Ingen verksamhet kopplat till sågverket ska ha förekommit på planområde 1 och 2. I och med detta förväntas ingen förorening i form av tyngre PAH eller bly. Det finns en möjlighet att det ytligaste lagret av jord kan vara påverkat diffust via atmosfärisk spridning och deposition av lättare PAH från sågverket.

Kring 1900-talets start byggdes järnvägen som än idag finns inom delar av verksamhetsområdet. Inom banområdet bedöms det som möjligt att bekämpningsmedel nyttjats för att avlägsna sly och

buskar. Om detta har använts inom området kan möjligtvis rester av fenoxisyror och dioxiner påträffas på angränsande del av område 1 och då framför allt i ytligt liggande jord.

Strax nordväst om område 1, på andra sidan vägen finns en tankstation för diesel. Inga större spill av diesel har skett historiskt och därmed bedöms inga föroreningar inom området kopplat till tankstationen.

Resultatet av inventeringen visar att den enda verksamheten som med säkerhet utförts inom ytorna är jordbruk. Det bedöms inte troligt att ytorna skulle vara påverkade i sådan grad att det skulle utgöra hinder för omställning av markanvändning. Överskottsmassor kan behöva undersökas inför hantering av dessa inom området eller inför ett externt omhändertagande.

4.1.4 Strandskydd

Planområdet omfattas av strandskyddsbestämmelserna i 7 kap. 14 § miljöbalken. När en ny detaljplan ska upprättas återinträder strandskyddet enligt bestämmelsen i 7 kap. 18 g §, miljöbalken. För att möjliggöra genomförandet av den nya detaljplanen krävs därför ett upphävande av, eller dispens från, strandskyddet. För upphävande av strandskydd krävs att något av de skäl som anges i 7 kap. 18 c §, miljöbalken föreligger. I förevarande fall åberopas som särskilt skäl det som anges i pkt 1: *"Om det område som upphävandet eller dispensen avser redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften"*. Vidare kan även det skäl som anges i pkt 4 aktualiseras: *"Om det område som upphävandet eller dispensen avser behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området"*.

4.2 Gällande planer

4.2.1 Översiktsplan

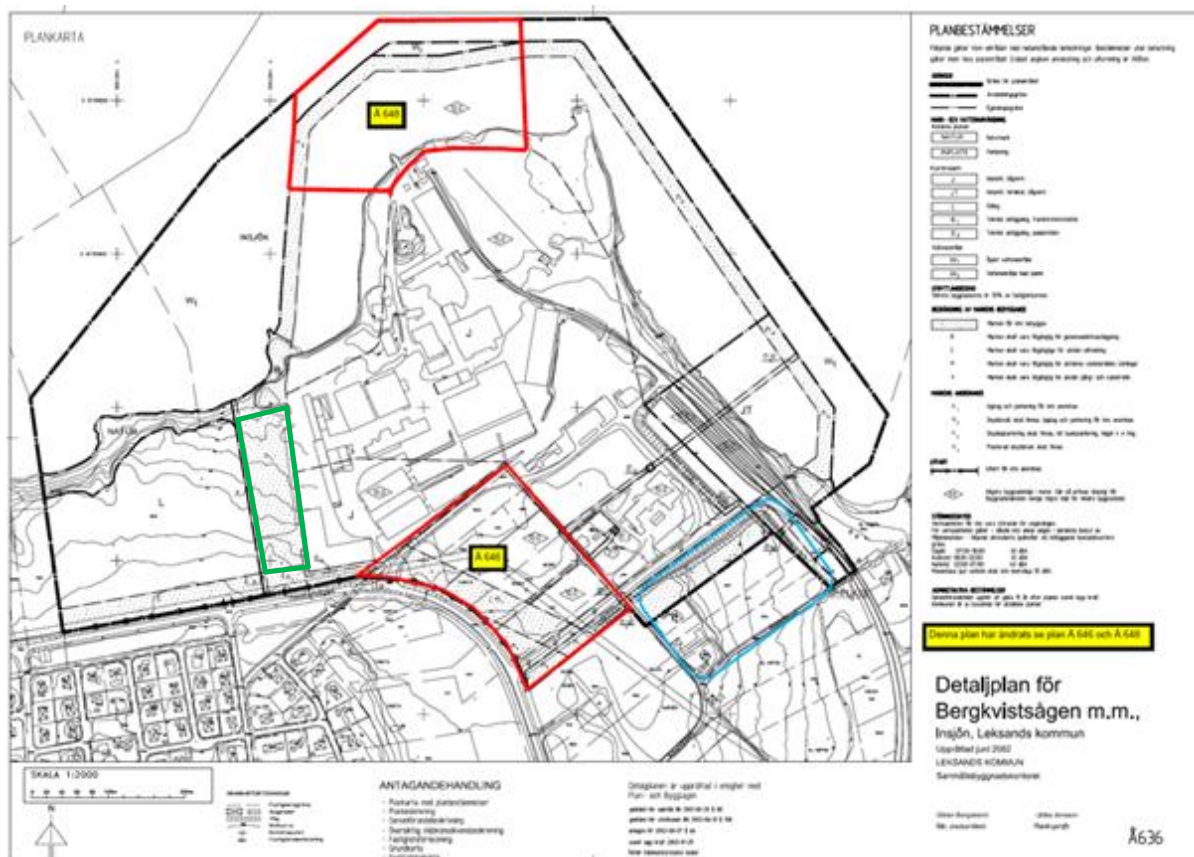
Gällande översiktsplan för Leksands kommun antogs av kommunfullmäktige i juni 2014 och vann laga kraft i juli 2014. I översiktsplanen anges att den övergripande visionen med planen är att visa hur Leksands kommun långsiktigt kan växa och utvecklas fram till år 2040. Översiktsplanen ska visa möjligheter och huvudriktningar för bostadsbebyggelse och arbetsplatser att växa med närhet till kommunens tillgångar. Planen beskriver bebyggelseutvecklingen där Insjön pekas ut som ett område avsett för mindre industrier och där möjliga utvecklingsområden för industri finns. Vidare framgår i översiktsplanen att nya områden för industri och företagsverksamheter i första hand ska placeras i områden med god infrastruktur. Det anges även att befintliga och planlagda verksamhetsområden för industri och företagsverksamheter ska prioriteras framför etablering av nya områden [3].

4.2.2 Övriga planer och program

För området finns tre gällande detaljplaner. Detaljplan nr Dp Å636 omfattar hela området och avgränsas av Timmervägen i söder samt Österdalälven/sjön Insjön i norr. Dp Å636 beskriver användning av mark- och vattenområden, upplag, industriverksamhet, natur samt väg och järnväg. Delar av detaljplanen har ändrats genom Dp Å646 och Dp Å648. Ändringarna i detaljplanen som genomförts genom Dp Å646, som vann laga kraft i januari 2008, avsåg en utökning av byggrätten för Bergkvist Siljan i syfte att möjliggöra byggnation av nytt virkesmagasin samt förflyttning av elledning. Detaljplanen ändrades även genom Dp Å648 som vann laga kraft i maj 2008 med syfte att utöka byggrätten för Bergkvist Siljan för byggnation av ny bioenergianläggning.

I den ursprungliga detaljplanen Dp Å636 framgår att området för befintlig verksamhet är avsedd för industriverksamhet. Planområdets totala areal är ca 63 ha där ca 40 ha är industrimark. I detaljplanen anges att marken inom planområdet främst är bebyggd för industriella verksamheter och järnväg. I planen beskrivs vidare att containerterminalen ska fungera som omlastningsyta för containrar från lastbil till järnvägsvagnar vilka motsvarar ca 4000 containrar/år. Byggnadsnämnden har genom beslut fattat i augusti 2000 beviljat bygglov för containerterminalen och järnvägsspår.

Den gällande detaljplanen (Dp Å636) stödjer inte en utbyggnad av containerterminalen då aktuellt område inte omfattas av planområdet. Delar av det aktuella planområdet är dessutom begränsade i nu gällande detaljplan genom mark som inte får bebyggas, se Figur 4.3.



Figur 4.3. Gällande detaljplan Dp Å636. Planområden för Dp Å646 och Dp Å648 är inringat i rött och planerat område för ändring av detaljplan är inringat i grönt samt för utbyggnad av containerterminal är inringat i blått.

4.3 Miljökvalitetsnormer

I syfte att skydda miljö och människors hälsa finns fastställda miljökvalitetsnormer för att reglera den kvalitet på miljön som vid en viss tidpunkt ska uppnås. Miljökvalitetsnormerna infördes med miljöbalken 1999 och idag finns det normer för utomhusluft, vattenkvalitet och buller. Normerna infördes som styrmedel för att komma till rätta med störningar från exempelvis transporter, de så kallade diffusa utsläppen.

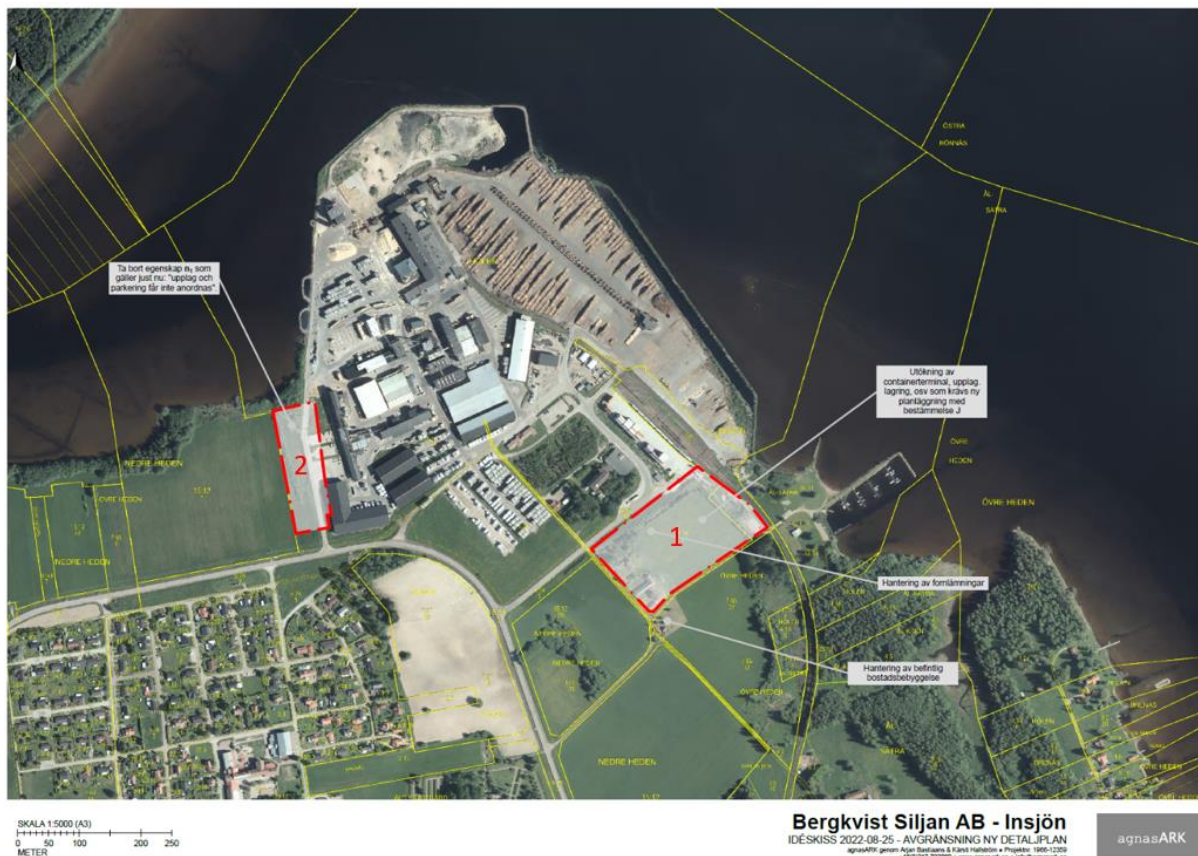
Kommuner och länsstyrelser ansvarar för att normerna följs. Normerna ska följas då kommuner och länsstyrelser planerar, bedriver tillsyn och ger tillstånd att driva anläggningar. Även verksamhetsutövare har ett ansvar då påverkan från den egna verksamheten ska bidra till att

miljökvalitetsnormerna uppfylls. Utgångspunkten för miljökvalitetsnormerna är att de fokuserar på tillståndet i miljön och vad människan och naturen bedöms utsättas för utan att ta för stor skada. Miljökvalitetsnormerna är inte att förväxla med miljökvalitetsmålen som oftast är mer långtgående och beskriver det tillstånd som det samlade miljöarbetet ska leda till. Bedömning av planförslagets påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten beskrivs i avsnitt 7.1.3.

5 Alternativ

5.1 Planförslaget

Planförslaget omfattar två delområden som angränsar till befintligt industriområde, se Figur 5.1 nedan. I sydöstlig riktning från befintligt verksamhetsområde, område 1 i Figur 5.1 nedan, är planområdet cirka 4 ha stort. I västlig riktning är planområde 2 drygt 1 ha stort.



Figur 5.1. Planområde. Plangränser som omfattas av planförslaget är markerade som 1 och 2.

Syftet med planförslaget är att inom aktuellt område skapa planmässiga förutsättningar för utökad containerterminal samt möjliggöra anläggande av nya järnvägsspår för rangering av tåg.

Större delar av planområde 1 på fastighet Holen 4:16 omfattas idag inte av en gällande detaljplan. Planerad verksamhet i form av utbyggnad av containerterminal måste därför föregås av en process för upprättande av detaljplan som medger industriverksamhet. Den del av befintlig detaljplan DpÅ636 som omfattar planområde 1 behöver ändras genom att upphäva bestämmelsen om markens anordnande”n₂ – Skyddsvall skall finnas. Upplag och parkering får inte anordnas”.

Inom planområde 1 kommer ytan att hårdgöras och vara avsedd för omlastning, lossning och uppställning av containrar, hantering och lastning av inkommande gods samt ytor för upplag. Planförslaget omfattar även möjlighet att på planområde 1 uppföra kontorsbyggnad samt byggnad för lagerhall med en maximal nockhöjd på 15 meter, se situationsplan i Figur 5.2.

Planområde 2, som ligger på samma fastighet som planområde 1, omfattas av gällande detaljplan men är i detaljplanen utpekad som mark som inte får bebyggas. Planförslaget omfattar därför även en ändring av gällande detaljplan avseende planbestämmelsen. Ändringen avser att i planbestämmelsen upphäva bestämmelsen om markens anordnande vilken motsvarar beteckningen "n₁ - Upplag och parkering får inte anordnas" i gällande detaljplan. Inom planområde 2 kommer markytan att hårdgöras och vara avsedd för lagring, se situationsplan i Figur 5.2. Det kan även bli aktuellt med kontorsbyggnad och/eller yta för parkering på planområde 2.

Illustrationsplan



Figur 5.2. Situationsplan. Planområde 1 och 2.

5.2 Alternativ lokalisering

Verksamheten vid Bergkvist Siljan har bedrivits på aktuell plats under lång tid. Platsen är således redan ianspråktagen. Lokaliseringen av container- och tågterminalen intill verksamheten underlättar för transporter till och från verksamheten och är på så sätt fördelaktig ur både en miljömässig och ekonomisk synpunkt. Att samlokalisera befintlig containerterminal med planerad

utbyggnad innebär att transportererna kan allokeras till en och samma plats och att påverkan på andra platser därmed minimeras. Det är även fördelaktigt utifrån en ekonomisk synpunkt då leveranser och resurser kan samordnas med befintlig containerterminal. En förflyttning av verksamheten anses således inte möjlig eller motiverad utifrån ett miljömässigt och kostnadsmässigt perspektiv. Bedömningen är därför att det saknas skäl att anta att någon annan plats än befintlig plats skulle vara mer lämplig för verksamheten.

5.3 Nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen ny detaljplan upprättas och inte heller att en ändring av detaljplanen sker. Således innebär nollalternativet att utbyggnaden av containerterminalen inte genomförs. Då gällande detaljplaner inte omfattar aktuellt planområde finns således inte stöd i plan att bygga ut containerterminalen. Nollalternativet motsvarar därmed den utveckling som skulle ske i området om ändringen av detaljplanen inte antas och befintliga detaljplaner fortsätter gälla.

Områdets markanvändning i gällande detaljplaner medger industriverksamhet. Planförslaget som syftar till att möjliggöra nya ytor för lagring av trävaror och containrar samt anläggande av nytt järnvägsspår är förenlig med de gällande detaljplanernas bestämmelser avseende industri, terminal (beteckning JT i detaljplan). Eftersom den yta som behöver tas i anspråk för utbyggnaden av terminalen inte omfattas av någon detaljplan utan faller utanför plangränsen för Dp Å636, kan utbyggnaden inte komma till stånd.

Om utbyggnaden av containerterminalen inte kan komma till stånd innebär att bolaget begränsas i att utöka sin verksamhet från en maximal årlig produktion av 400 000 m³ sågat virke till 650 000 m³ sågat virke i enlighet med gällande tillstånd. Detta då en utökad produktion kräver större lagrings- och distributionsmöjligheter.

Det innebär också att den samdistribution och samnyttjande som idag sker på containerterminalen tillsammans andra företag, inte längre kan fortgå. Detta då utökningen av bolagets egen verksamhet kräver större lagring- och distributionsyta som då kräver att den totala markytan på befintlig containerterminal enbart nyttjas av bolagets egen verksamhet. Företag som idag nyttjar befintlig containerterminal behöver således etablera sin lagrings- och distributionsverksamhet på annan plats vilket kan leda till ytterligare ingrepp i miljön och olägenhet för människors hälsa.

6 Miljökonsekvenser

6.1 Riksintressen och kulturmiljö

6.1.1 Nuläge riksintressen

Siljansområdet

Verksamhetsområdet ligger inom riksintresse för rörligt friluftsliv, Siljansområdet, se Figur 6.1. Området har en areal på ca 190 000 ha, varav en stor del av området består av vatten. Området anses ha särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljö, friluftaktiviteter så som vandring, cykling och jakt samt vattenknutna friluftaktiviteter. Det finns också badplatser efter Siljan-Orsasjön och Oresjöns stränder.

Häradsbygden-Rönnäs-Limsjön

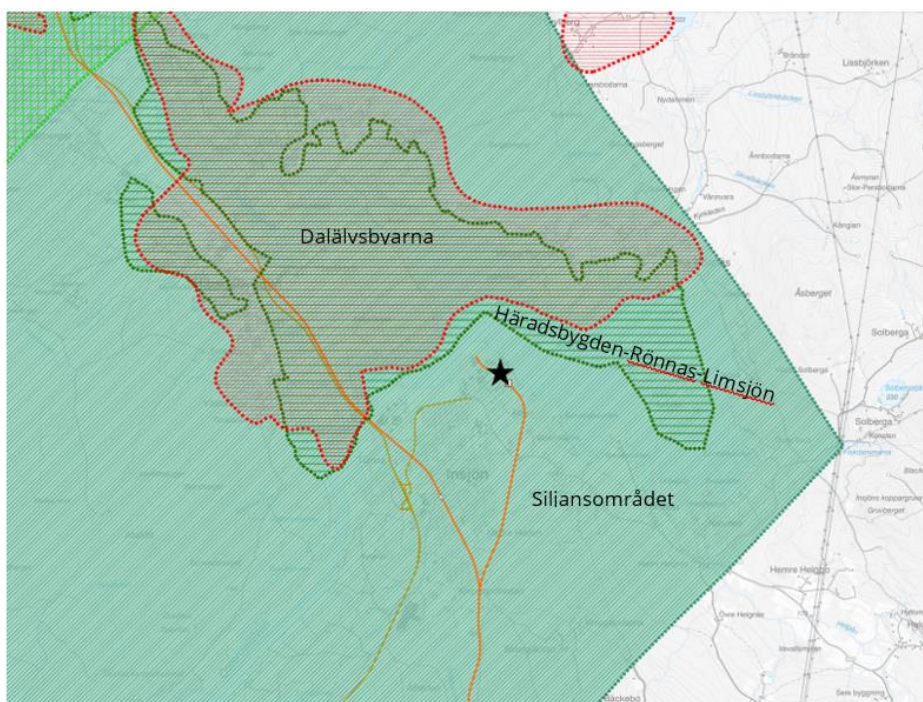
Häradsbygden-Rönnäs-Limsjön ligger strax norr om bolagets verksamhet i Insjön. Området är ca 2 000 ha stort varav ca 600 ha består av vatten och är av riksintresse för naturvård.

Området är viktigt för turism och friluftsliv, här finns bland annat olika skogsbestånd, öppen odlingsbygd, myrar raviner som skapar en värdefull och representativ landsbygdsbild. Variationsrikedomen i området gör även området särskilt värdefullt.

Limsjön är en slättsjö och är en av Dalarnas förnämsta fågelsjöar. Ett stort antal häckningar av slättsjöarter har konstaterats, bland annat skäggdopping, sothöna och skrattmåsar [4]. Området är markerat i Figur 6.1.

Dalälvsbyarna

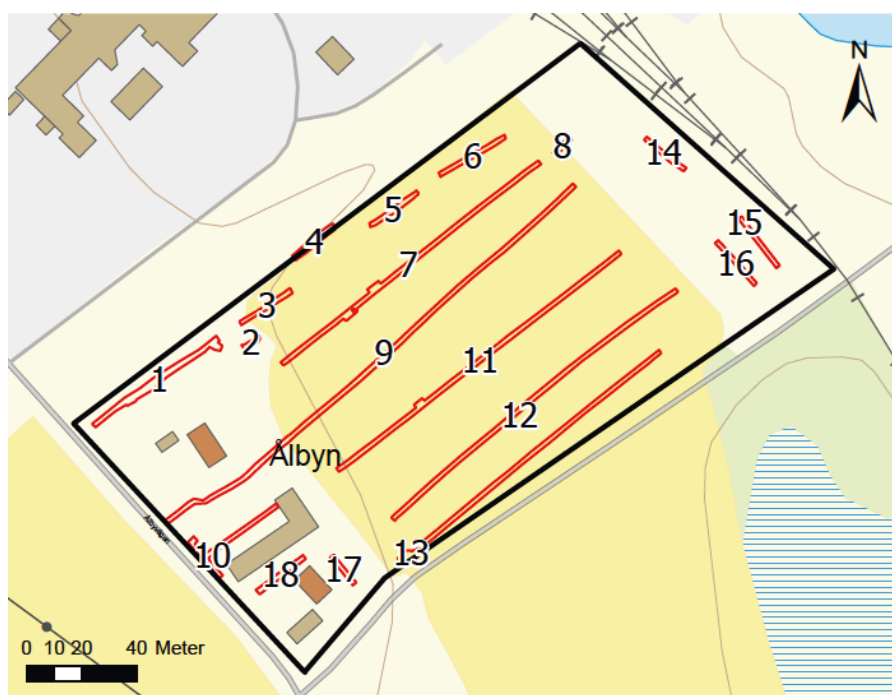
Dalälvsbyarna är beläget nordväst och sydväst om verksamhetsområdet. Dalälvsbyarna är ett utpekade riksintresse för kulturmiljövård och utmärker sig för sina bykomplex med lång historisk kontinuitet. Byarna är tätt bebyggda med ett betydande byggnadsbestånd från 1700- och 1800-tal i behåll [5]. Dalälvsbyarna är markerat i Figur 6.1.



Figur 6.1. Karta över Insjön där riksintressen för naturvård och friluftsliv samt kulturmiljö är markerade. Verksamheten vid Bergkvist Siljan är markerad med svart stjärna. Källa: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se>

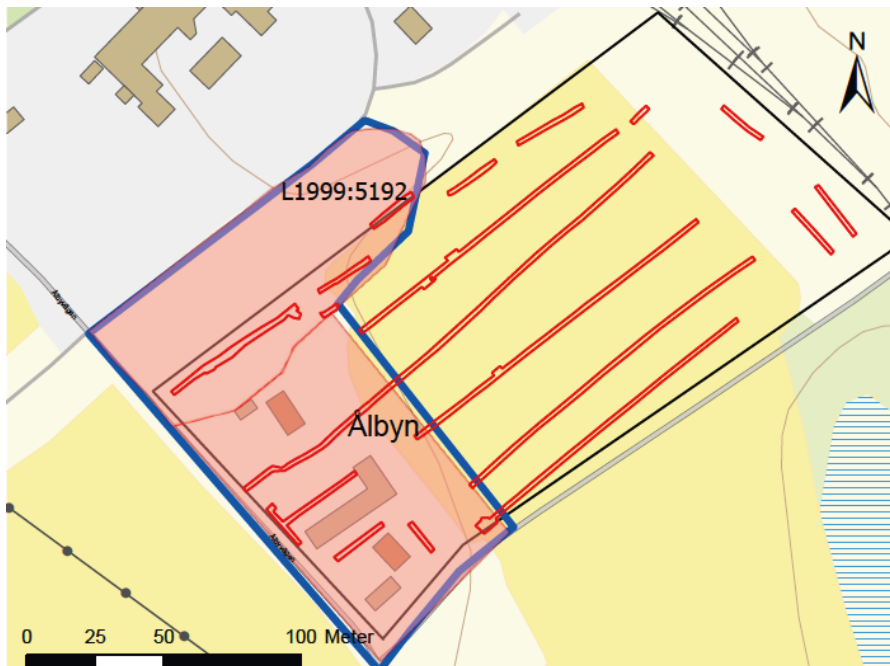
6.1.2 Nuläge kulturmiljö

På uppdrag av bolaget och i enlighet med samrådsyttrande från länsstyrelsen (ärendebeteckning 402-411-2023) genomfördes en arkeologisk utredning under 2023 inom aktuellt planområde, bilaga 3. Utredningen genomfördes för att fastställa om fornlämningar skulle komma att beröras av det nya containerområdet. Utredningen bestod av kart-, och arkivstudier, fältinventering och sökschaktsgrävning. Undersökningen omfattade 18 provschakt fördelat över den planerade ytan, se Figur 6.2.



Figur 6.2 Utdrag ur topografiska kartan med utredningsområdet markerat med svart och de 18 schakten med rött. Skala 1:10 000.

Resultatet från utredningen visade på koncentration av troliga blästbruks- och boplatsrelaterade lämningar fanns i schakt 1 som tros tillkommit under vikingatid till medeltid. Inom schakt 1 påträffades även stenrös. Stenrösen kan vara odlingsrösen med tanke på att åkern var i princip helt ren på sten. Däremot går det inte att utesluta att dessa stenrösen representerar bevarande gravlämningar i och med tidigare gravfynd som gjorts i närområdet. I schakt 9 och 13 återfanns stolphål samt en större smideslämning, vilket tyder på att verksamheter förekom över en större yta, koncentrerat till åsen. Av utredningen framgår att området i Figur 6.3 bör genomgå en arkeologisk förundersökning om marken ska exploateras. Samtliga lämningar påträffade inom utredningsområdet ingår i förslaget till förundersökningsområde. Stenrösen som påträffades bör undersökas närmare för att försöka fastställa deras tillkomst och vad de representerar. En ansökan har skickats in till Länsstyrelsen och undersökningen ska utföras under hösten 2023.



Figur 6.3 Utdrag ur topografiska kartan med föreslagen förundersökningsområde markerat med blått. Skala 1:2500

6.1.3 Planförslaget

Planförslaget innebär att ytterligare mark tas i anspråk som förlänger befintlig containerterminal. Således föreligger risk att riksintresset Siljansområdet blir ytterligare påverkat, liksom kulturhistoriska lämningar som påträffats i området. Marken där containerterminalen ska anläggas är idag kuperad och kommer därför att utjämnas för att sedan hårdgöras. Det innebär att grävnings- och anläggningsarbeten kommer att ske inom planområdet.

6.1.4 Påverkan och konsekvensbedömning

Då området redan är industriellt påverkat bedöms påverkan på riksintresset Siljansområdet vara försumbar. Detta då utbyggnaden av containerterminalen inte bedöms påverka möjligheten till friluftaktiviteter eller till vattenknuta aktiviteter inom området. Planförslaget kan dock medföra att upplevelsen under vistelse vid badplatsen och båtplatsen nordost om planerat område påverkas. Påverkan sker främst i form av buller från omlastning av containrar samt från körning av truckar. Även den visuella upplevelsen från bad- och båtplatserna bedöms kunna påverkas. Från platserna kan utblickarna i sydlig riktning mot aktuellt planområde påverka den rekreativa upplevelsen från det idag öppna landskapet. Påverkansgraden bedöms dock vara av begränsad omfattning då bad- och båtplatserna redan är påverkade av nuvarande verksamhet. Vidare är området i sydlig riktning från bad- och båtplatserna belägna på högre markhöjd, vilket innebär att sikten mot landskapet från bad- och båtplatserna inte begränsas helt av planförslaget. Riksintressena Häradsbygden-Rönnäs-Limsjön samt Dalälvsbyarna bedöms inte bli påverkade av utbyggnaden av containerterminalen.

Inom aktuellt planområde för utbyggnad av containerterminal påträffas i Forsök en lämning. De grävning- och anläggningsarbeten som kommer att ske i samband med utbyggnaden av

containerterminalen riskerar att påverka den lämning som påträffats inom planområdet. Av den tidigare genomförda arkeologiska undersökningen framgår att lämningen redan har grävts ut och att det inte anses befogat att vidta vidare arkeologiska åtgärder.

6.1.5 Förslag till åtgärder

För att inom planområdet bibehålla de upplevelsevärden samt möjligheter till friluftaktiviteter som utmärker sig inom riksintresset Siljansområdet föreslår bolaget att följande åtgärder ska vidtas:

- Bevaka arbetet som pågår gällande möjligheterna till anläggande av ny väg till badplatsen som idag har begränsad framkomlighet på grund av järnvägen.

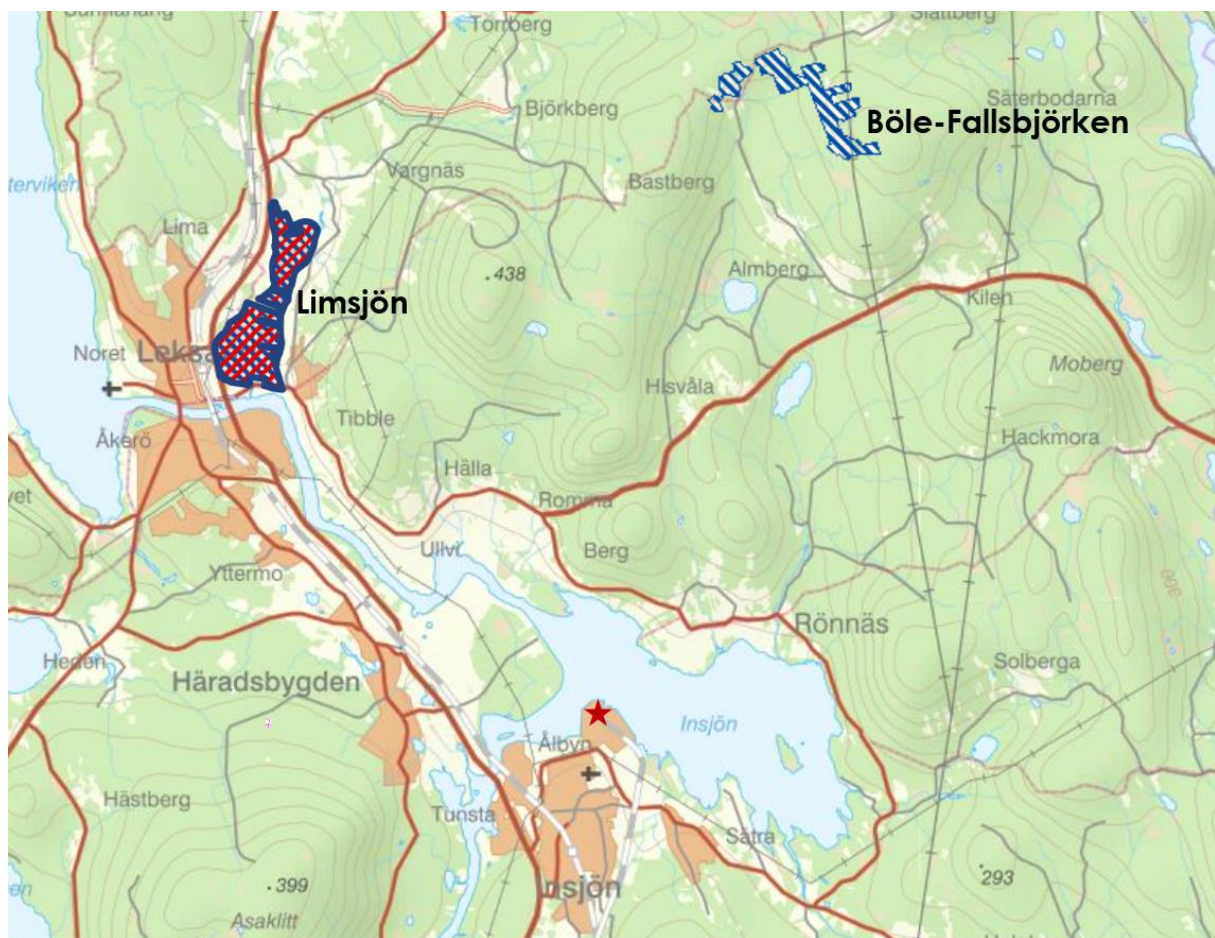
6.2 Naturmiljö

6.2.1 Nuläge

I de omgivande miljöerna runt verksamhetsområdet finns ett flertal skyddade naturmiljöer. Inom riksintresset Siljanområdet finns 23 naturreservat, varav en del av dem är välkända besöksmål, tex Styggforsen, Östbjörka och Lönnmarken. Grunden för Siljanområdets attraktivitet är vackra vyer och det tilltalande natursköna landskapet [6].

Natura 2000-områden innehåller naturtyper eller arter som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv. Varje EU-land ska utse dessa områden för att nå målet med art- och habitatdirektivet vilket är att främja bibehållande av den biologiska mångfalden genom att bevara och förbättra naturmiljön.

Inom radien om 1 mil från bolagets verksamhet i Insjön finns två stycken Natura 2000-områden. Sjön Limsjön ligger strax norr om Insjön i ett område som domineras av jordbruk. Området kring Limsjön har ett rikt fågelliv. Sjön är ett Natura 2000-område enligt både fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet [7]. Cirka en mil nordöst om Insjön ligger även Natura 2000-området Böle-Fallsbjörken. Området har en mycket speciell flora och fauna och många av de arter som kan hittas här är idag sällsynta och hotade i Sverige. Det finns många olika vegetationstyper i området, från torrt till frodigt, från rika arter till fattiga. Området är ett Natura 2000-området enligt art- och habitatdirektivet [8]. Limsjön och Böle-Fallsbjörken markeras i Figur 6.4.



Figur 6.4. Karta över Insjön med omnejd där Natura 2000-områden är markerade. Verksamheten vid Bergkvist Siljan AB är markerad med en röd stjärna. Källa: <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Biotopskyddsområden är mindre mark- och vattenområden med särskilt höga naturvärden. Mindre mark- och vattenområden som enligt miljöbalken utgör livsmiljö för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda ska skyddas som biotopskyddsområden [9]. Runt omkring Insjön finns ett stort antal skogliga biotopskyddsområden, dessa finns markerade i Figur 6.5.



Figur 6.5. Karta över områdets biotopskyddsområden (brunmarkerade områden), verksamhetsområdet är markerat med röd stjärna. Källa: <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

6.2.1.1 Naturvärdesinventering

En naturvärdesinventering enligt svensk standard för naturvärdesinventeringar (SS 19900:2014 och SIS-TR 199001:2014) har i samband med aktuellt planförslag genomförts av Mylia Natur under sommaren 2022, bilaga 4. Inventeringen delades upp i inventeringsområde 1 och 2 vilka motsvarar planområde 1 och planområde 2 (se Figur 2.1 ovan). De närliggande miljöerna i närheten av inventeringsområde 1 utgörs i söder och väster om området av ängsmark där gräs och örter skördats för djurfoder vid inventeringsbesöket. Omgivande miljöer i närheten av inventeringsområde 2 utgörs i väster av åkermark och i norr av lövskog vid vattnet.

Inventeringen har genomförts inom olika naturtyper. De naturtyper som ingått i inventeringsområde 1 och 2 är: infrastruktur och bebyggd mark, täkt och upplag, äng och betesmark, park och trädgård, skog och träd samt igenväxningsmark.

Resultatet från inventeringen visar att det i dagsläget inte finns några delområden i inventeringsområde 1 som föranleder en naturvärdesklassning. Emellertid påträffas några signalarter för skyddsvärda hävdade ängsmiljöer. Dessa bedöms dock inte utgöra mer krävande hävdberoende arter och igenväxningen bedöms vara omfattande.

Inte heller har det inom inventeringsområde 2 påträffats några naturvärden som föranleder en naturvärdesklassning i samband med inventeringsbesöken. Rödlistade fåglar påträffades vid inventeringsbesöken, med bedömning att dessa inte är direkt beroende av själva inventeringsområdet.

De rödlistade arter som bland annat identifierats under inventeringen var:

Inventeringsområde 1:

- Brunklöver (nära hotad)
- Hussvalor (sårbar)
- Tornsvala (starkt hotad)

Inventeringsområde 2:

- Hussvalor (sårbar)
- Gulsparv (nära hotad)
- Tornseglare (starkt hotad)

Naturvärdesinventeringen som helhet finns i bilaga 4.

6.2.2 Planförslaget

Planförslaget innebär att markförhållanden inom aktuellt planområde kommer att förändras där gräsmark tas i anspråk och ytor hårdgörs. Skyddsvallen som avgränsar inventeringsområde 1 mot nuvarande verksamhet kommer att rivas, se Figur 6.6. Även bostadshusen, som i naturvärdesinventeringen är belägna på inventeringsområde 1, kommer att rivas i samband med planförslaget.

För planområde 2 omfattar planförslaget en ändring av gällande detaljplan där markens anordnande ändras från "mark som inte får bebyggas" till "industrimark" i detaljplan.



Figur 6.6. Skyddsvall, till vänster i bild, som avgränsar aktuellt planområde mot väg på befintligt verksamhetsområdet. Foto: Marklund Solutions AB 2022-09-29

6.2.3 Påverkan och konsekvensbedömning

Då planförslaget innebär att marken inom såväl planområde 1 (inventeringsområde 1) som planområde 2 (inventeringsområde 2) kommer att exploateras kommer naturmiljön att påverkas. Exploatering som exempelvis innebär rivningsarbete och anläggande av hårdgjord yta kan riskera att leda till fragmentering av ekologiska strukturer. Eftersom skyddsvallen utgör en vegetationsbarriär och markytan inom planområde 1 består av gräsmark kan naturmiljön och arter som lever i området påverkas negativt.

För inventeringsområde 2 omfattar planförslaget en ändring i gällande detaljplan avseende markens bebyggande. Planförslaget innebär att markytan inom planområde 2 kommer att hårdgöras samt eventuellt bebyggas med kontorsbyggnad och/eller parkering. Exploateringen kan därmed påverka arter som lever i området, hur individer rör sig inom området samt påverka andra värdefulla naturmiljöer.

Resultaten från naturvärdesinventeringen visar dock att inga områden med naturvärden är registrerade för inventeringsområde 1 eller 2. Vidare framgår av resultaten från inventeringen att det i dagsläget inte har kunnat identifierats något delområde som föranleder en naturvärdesklassning. Påverkan på observerade arter bedöms därmed vara begränsad.

Rivning av vissa befintliga järnvägsspår samt anläggning av nya spår och växlar bedöms inte påverka naturmiljön ytterligare till följd av planförslaget.

6.2.4 Förslag till åtgärder

- Värdefull vegetation längs planområde 1 och planområde 2 bör bevaras så långt som möjligt för att bibehålla livsmiljöer för arter samt andra naturvärden

6.3 Trafik

6.3.1 Nuläge

Transporterna med lastbil angör nuvarande verksamhetsområde via infarterna som är markerade 1 och 3 i Figur 6.7. Lastbilstransporterna går RV70 leds både norrifrån samt söderifrån. Transporter med lastbil av bränsle och biprodukter till och från verksamheten går via RV70, både från norr och söder, via Timmervägen och angör anläggningen via infart 1. Transporter av timmer med lastbil till verksamheten leds norr- och söderifrån via RV70, via Timmervägen och kommer till anläggningen via infart 3. Uttransporter som sker med lastbil och går endast söder över, via Timmervägen och RV70. Infart 2 används inte.

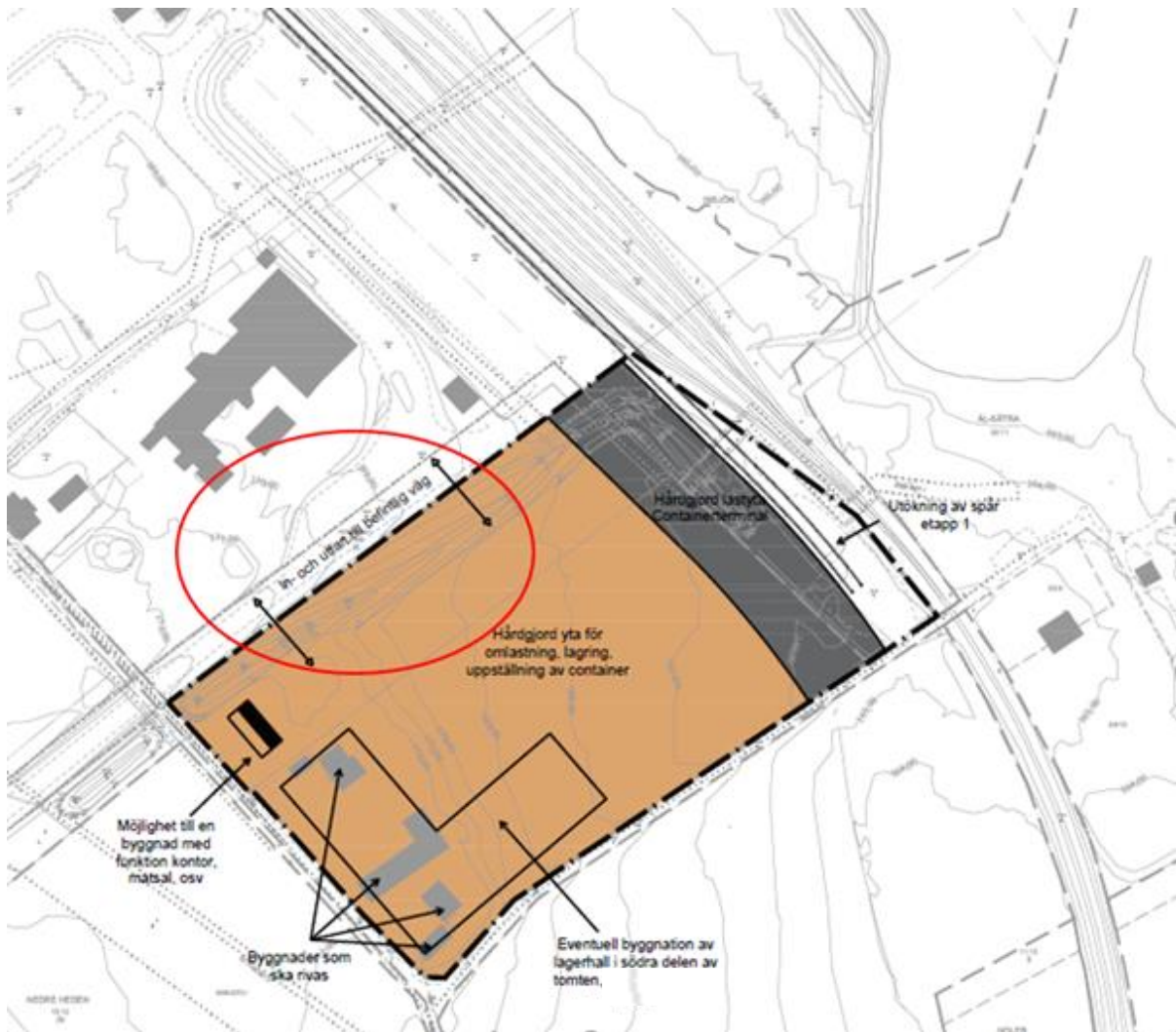


Figur 6.7. Transportvägar till och från verksamheten vid Bergkvist Siljan AB. Källa: www.hitta.se.

Större delen av uttransporter av sågade trävaror går via järnväg från anläggningen. Insjöns containerterminal möjliggör denna typ av transport till och från anläggningen. Det är bandel 223 som löper i anslutning till verksamhetsområdet. För nollalternativet går det ut ca åtta containertåg per vecka och inkommer ca tre tåg med timmer per vecka.

6.3.2 Planförslaget

Planförslaget innebär att nya vägar för in- och uttransport till befintlig väg till och från planområde 1 kommer att anläggas, se rödmarkerat område i Figur 6.8. De nya vägarna för in- och uttransport till och från planområdet utgör anslutningsvägar till befintlig väg. Planförslaget innebär att antalet tågtransporter kommer att öka och förväntas uppgå till ca tolv utgående containertåg per vecka och ca fem ankommande timmertåg per vecka. Detta beror dock även på tillgängligheten på järnvägen. Den utökade containerterminalen i kombination med den planerade ökningen av bolagets årliga produktion av sågat virke innebär att även lastbilstrafiken kommer att öka. Planförslaget möjliggör dock att en större andel av transporterna kommer kunna gå via järnvägen.



Figur 6.8. Nya in- och utfarter till befintlig väg till och från planområde inringat i rött.

Planförslaget innebär även att nya järnvägsspår kommer att anläggas för rangering av tågsätt. Några av de befintliga spåren och växlarna kommer även att rivas. De nya järnvägsspåren och växlarna kommer att anläggas, från järnvägsspårens befintliga förläggning, i närmast höjd med planområdet och befintlig terminal, se Figur 6.9.



Figur 6.9. Planskiss järnväg. Befintliga spår och växlar i gult, nya spår och växlar i grönt, spår och växlar som ska rivas i rött.

De nya spåren kommer att ha ett spåravstånd på 4,5 meter. Därtill kommer två utdragsspår att anläggas för att dra ut vagn- och tågsätt från bangården. De två utdragsspåren kommer att vara 330 respektive 300 meter och ledas i västlig riktning längs befintligt verksamhetsområde. Planförslaget medför att antalet växlingsrörelser kommer att halveras eftersom tågsättet kommer att delas i två delar jämfört med fyra delar för nollalternativet.

Tåg som ankommer till anläggningen drivs idag på el, varav de tåg som används till växling drivs på diesel. Tågsätten på de nya spåren och växlarna kommer att dras med diesel- eller duolok.

6.3.3 Påverkan och konsekvensbedömning

Planförslaget innebär att andelen transporter med tåg kommer att öka, liksom lastbilstransporterna till och från planområdet. Detta då utbyggnaden av containerterminalen möjliggör att bolaget kan öka sin virkesproduktion enligt gällande tillstånd samtidigt som externa kunder kan nyttja terminalen, vilket ökar antalet transporter med både tåg och lastbil. Planförslaget innebär vidare en samdistribution med externa aktörer vilket optimerar containerlasten och effektiviserar antalet transporter. Utbyggnaden av terminalen medför även en ökning av transporter inom området såsom trucktransport.

Till följd av genomförande av planförslaget bedöms det totala beräknade trafikflödet öka. Lokalt kommer både lastbils- och tågtransporter att öka. Regionalt och nationellt innebär utökningen av containerterminalen att fler långväga transporter kommer att ske med tåg. Då tågtrafiken delvis drivs på el, begränsas mängden fossila utsläpp från trafik. De nya in- och utfarterna till planområde 1 innebär vidare att trafiken allokeras till den större vägen på befintligt verksamhetsområde, och därmed minskar vägbelastningen samt olycksrisker vid planområdets östra del.

Planområdet är idag redan bullerutsatt från befintlig verksamhet. I en rapport från Boverket behandlas planeringsfrågor kopplade till miljöstörande verksamheter. I rapporten föreslås riktvärden för skyddsavstånd med avseende på miljö, hälsa och säkerhet vid olika verksamheter. Riktvärdet för skyddsavståndet med avseende på vägtransporter av farligt gods är minst 100 meter vid industriområden [10]. Inom befintlig verksamhet förekommer inte vägtransporter av farligt gods och utbyggnaden av containerterminalen omfattar därmed inte en ökning av vägtransporter av farligt gods.

Närmsta bostadsbebyggelse ligger inom ett avstånd på cirka 400 meter. Buller från transporter har i nollalternativet en viss påverkan vilket innebär att påverkan till följd av planförslaget kan anses som begränsad. Bullernivåerna från väg- och tågtransporter kommer inte öka, däremot kommer antalet transporter att öka till en följd av planförslaget. Genomförd bullerutredning, bilaga 5 visar att bullernivåerna för sågverk och containerterminal ökar något jämfört med enbart sågverk, men att tillståndskraven uppfylls i båda fallen. Verksamhetens bullervillkor och Naturvårdsverkets riktvärden för buller dag- och kvällstid innehålls men nivåerna för nattetid överskrids, vilket är oförändrat jämfört med nollalternativet.

6.3.4 Förslag till åtgärder

- Bullerstörande bygnads- och rivningsarbeten kommer att begränsas till att genomföras under dagtid, kl 06.00-18.00.
- Anslutningsvägar i form av nya in- och utfarter till och från planområde 1 till befintlig väg bidrar till att trafiken allokeras till redan trafikerad väg. Således begränsas trafikflöden på östra sidan om planområdet.
- Trafiksäkerhetsåtgärder inom planområdet ska vidtas. I planeringen bör behovet av varningsskyltar samt eventuella farthinder och hastighetsbegränsningar ses över.
- Verksamheten ska följa nuvarande riktvärden i bullervillkor enligt bolagets gällande tillstånd för befintlig verksamhet.
- Samdistribution med externa aktörer för att optimera containerlasten och effektivisera antalet transporter.
- Sänkning av hastigheten på Timmervägen från 70 km/h till 50 km/h för att minska bullerstörning från trafiken.

6.4 Vatten

6.4.1 Nuläge

Verksamhetsområdet angränsar i väster, norr och öster till västra delen av sjön Insjön vid utloppet till Österdalälven. Både Insjön och Österdalälven är recipient för dagvatten från verksamheten och ingår i Dalälvens huvudavrinningsområde som mynnar ut i Bottenhavet vid Skutskär. Österdalälven börjar där Storån och Sörälven flyter ihop vid Idre och fortsätter efter Siljans utlopp i Leksand genom fjärden och orten Insjön. Nedströms passerar Österdalälven Gagnef innan Älvmötet vid Djurås där den förenas med Västerdalälven och blir Dalälven.

Mängd dagvatten som avrinner från verksamhetsområdet till recipient uppskattas grovt till drygt 200 000 m³/år utifrån ytans storlek och utformning samt schablon för årlig nederbörds mängd.

6.4.1.1 Insjön (SE672989-146017)

Insjön har en yta på ca 8 km² och är en vidgning av Österdalälven som utgör det huvudsakliga in- och utflödet. Två mindre tillflöden (Skivsån och Helgån) tillförs den östra delen av Insjön.

Vattenförekomsten har enligt senaste statusklassning i VISS (förvaltningscykel 3- 2017-2021) god ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.

6.4.1.2 Dalälven nedströms Insjön (SE672455-145721)

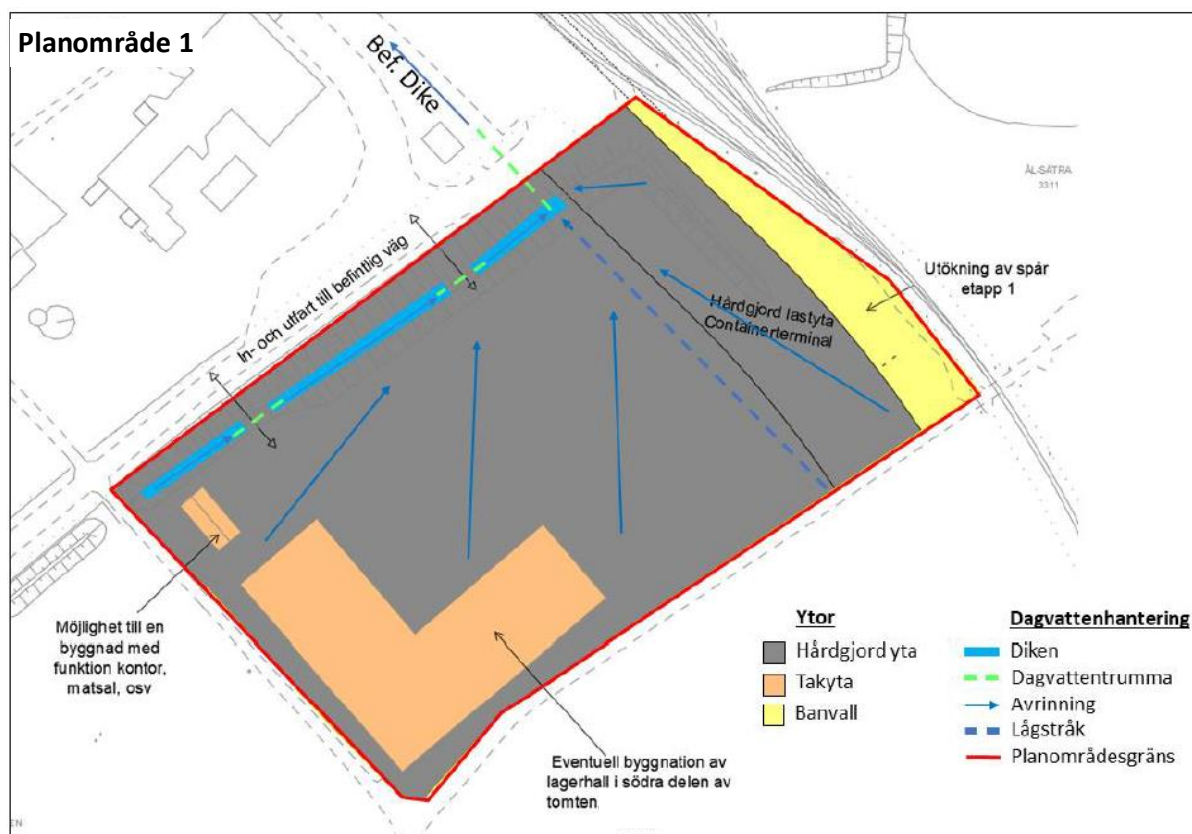
Vattenförekomsten Dalälven nedströms Insjön är en del av Österdalsälven mellan utloppet från Insjön och söder ut till kraftverksanläggning vid Djura. Vattenförekomsten är ca 13 km lång och enligt SMHI:s flödesstatistik från 1981–210 är medelvattenföringen cirka 168 m³/s (MQ, SMHI vattenwebb).

Vattenförekomsten har enligt senaste beslutade statusklassning i VISS (förvaltningscykel 3- 2017-2021) god ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.

6.4.2 Planförslaget

En dagvattenutredning har tagits fram av WSP (2023), bilaga 6, för att visa hur en hållbar dagvattenhantering kan säkerställas för det utökade planområdet. Planförslaget innebär en ökad hårdgörandegrad inom planområdet vilket, i kombination med inkludering av klimatkraftfaktor 1,25 för planerad situation, resulterar i ökade dagvattenflöden. Vid ett dimensionerade 10-årsregn innebär planerad exploatering att dagvattenflödet ökar ca nio gånger, från 105 l/s till 971 l/s.

Ett förslag på systemlösning för dagvattenhantering har tagits fram i dagvattenutredningen för att rena dagvatten inom planområde 1 och 2. Förslaget innebär att dagvattendiken, -trummor och skärmbassänger anläggs eller utökas för att rena dagvatten innan det släpps ut till recipient, se Figur 6.10-Figur 6.13.



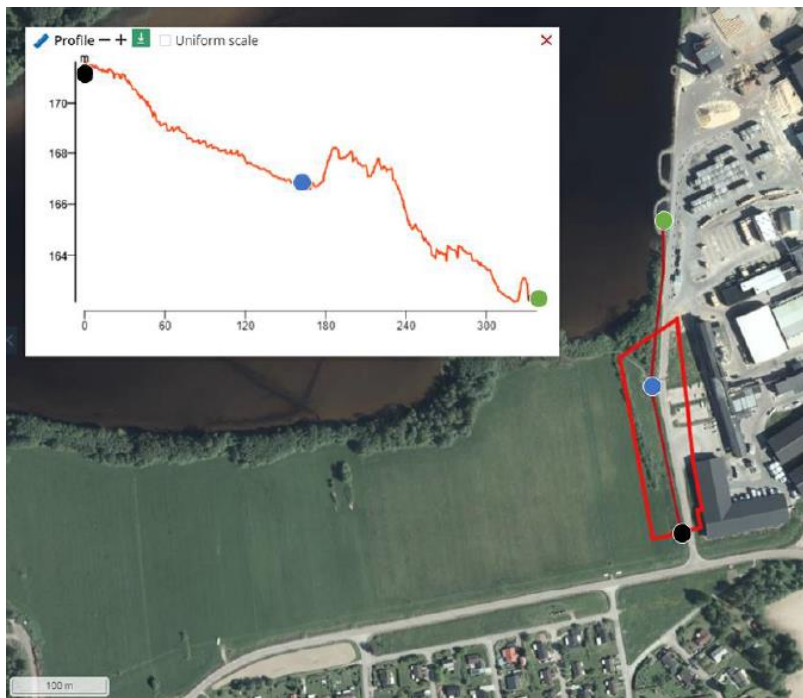
Figur 6.10. Preliminär systemlösning för rening av dagvatten från planområde 1. Källa: dagvattenutredning (WSP, 2023).



Figur 6.11. Befintlig markprofil längs sträckningen för föreslagen systemlösning för hantering av dagvatten. Högsta punkten markeras med svart cirkel och utlopp till skärmbassäng enligt förslaget markeras med grön cirkel. Källa: dagvattenutredning (WSP, 2023).



Figur 6.12 Preliminär systemlösning för rening av dagvatten från planområde 2. Källa: Dagvattenutredning (WSP, 2023)



Figur 6.13. Befintlig markprofil längs sträckningen för föreslagen systemlösning för hantering av dagvatten. Högsta punkten markeras med svart cirkel och utlopp till skärmbassäng enligt förslaget markeras med grön cirkel. Källa: dagvattenutredning (WSP, 2023).

Fördjupade utredningar av systemlösning för dagvattenhantering bör genomföras i samband med projektering, för att säkerställa en tillräcklig dimensionering av dagvattenhantering och rening.

6.4.3 Påverkan och konsekvensbedömning

Enligt VISS påverkas både Insjön och Dalälven nedströms Insjön lokalt av punktkällor som omkringliggande industrier, förorenade områden, enskilda avlopp, reningsverk samt genom reglering av flöden och nivåer. Vattenförekomsterna påverkas också av atmosfärisk deposition. Enligt dagvattenutredningen indikerar genomförda föroreningsberäkningar att utsläppta halter av bl a fosfor, nickel och koppar förväntas att öka, även med den rening som föreslås. Den planerade exploateringen utgör en liten yta i förhållande till hela Insjöns tillrinningsområde, därmed görs bedömningen att exploateringen inte medför någon påverkan på statusen för Insjön.

6.4.4 Förslag till åtgärder

Eftersom planområdet behöver hårdgöras för ändamålet behöver de ökade dagvattenmängderna omhändertas innan de når recipient. Med de systemlösningar för dagvatten som har presenteras bedöms status för Insjön inte påverkas av planförslaget. För att säkerställa en god rening och hantering av dagvatten föreslås följande åtgärder:

- Diken för behov av fördröjning och rening av dagvatten från utredningsområdena, oljeavskiljare och skärmbassänger för rening av dagvatten innan utsläpp i Insjön.
- Höjdsättning av planområde 1 behöver anpassas så att dagvatten kan avledas mot tänkt skärmbassäng och samtidigt anpassas för angöring mot det nya spårområdet.

- Höjdsättning inom planområdet behöver utföras så att skyfall avrinner i låglinjer på ett säkert sätt för att inte byggnader eller viktig infrastruktur ska skadas vid extrema regn.
- Dimensionering av skärmbassängerna behöver göras för samtliga ytor som ska anslutas dem.
- Säkerställ att kapacitet för befintliga dagvattenledningar inom bolagets verksamhetsområde är tillräcklig för hantering av den tillkommande dagvattenmängden.
- Dike från bostadsområdet söder om planområde 2 kan behöva ledas om för att skyfallsvatten kan avrinna förbi bolagets fastighet.

6.5 Luft och klimat

6.5.1 Nuläge utsläpp till luft

Befintlig verksamhet som bedrivs inom planområdet bidrar till klimat- och luftpåverkan. Området utgörs av järnvägsspår samt ytor för på-, av-, och omlastning av trävaror och containrar. Transporter till och från samt inom planområdet ger upphov till luftemissioner i och med förbrukning av fossila drivmedel.

För nollalternativet är det cirka tre inkommande timmertåg per vecka samt cirka åtta containertåg som lämnar området per vecka. Transporter till och från anläggningen förekommer året om, jämnt fördelat under året. I avsnitt 6.3 beskrivs hur transporter angör samt lämnar verksamhetsområdet. Mest transportkrävande är transporter från verksamheten i form av sågade trävaror.

6.5.2 Nuläge klimatpåverkan

De aktiviteter som anses ha en klimatpåverkan avser främst förbränning av fossila drivmedel i fordon, som kan påverka upptaget av koldioxid från atmosfären. Koldioxid från fossila bränslen bidrar till växthuseffekten och klimatpåverkan i form av tex försurning av vattendrag.

Verksamheten inom planområdet har en luft- och klimatpåverkan som orsakas av transporter till och från samt inom planområdet. Transporter till och från verksamhetsområdet sker främst med tåg (elektrifierad järnväg), vilket begränsar mängden utsläpp av fossil koldioxid från tågtransporterna. Det förekommer också transporter med lastbil och interna transporter, så som truckar, vilka till största del drivs av fossila drivmedel.

Produktion och användning av trävaror är en positiv miljöaspekt med avseende på klimatpåverkan då uttag av virke stimulerar skogstillväxt vilket medför ökat upptag av koldioxid. Energiåtgången för att utvinna trävaror är förhållandevis låg och när produkterna är uttjänta kan inlagrat kol nyttjas för energiutvinning. Produktion och användning av trävaror har således en viktig roll i arbetet med att minska emissioner av fossil koldioxid och användandet kommer troligen att öka framöver.

6.5.3 Planförslaget

En utbyggnad av containerterminalen möjliggör att bolaget kan öka produktionen av trävaror enligt gällande miljötillstånd och samtidigt som externa kunder kan fortsätta att nyttja terminalen. Planförslaget kommer att leda till att en ökad mängd trafik kommer att röra sig i området till följd av containerterminalens utbyggnad och en utökad produktion av trävaror från sågverksverksamheten. Den utökade produktionen och utbyggnaden av terminalen kommer innebära att fler tågsätt kan angöra och lämna planområdet, då fler spår kommer att finnas

tillgängliga. Aktiviteten av interna transporter, truckar för av- och pålastning kommer även att öka till följd av en ökad produktion av trävaror.

6.5.4 Påverkan och konsekvensbedömning

Att redogöra för och bedöma utsläppen av växthusgasers konsekvenser i en miljöbedömning är utmanande då det skiljer sig från andra miljöaspekter. Klimatpåverkan är ett globalt miljöproblem som är orsakat av lokala källor till utsläpp som ackumuleras i atmosfären. Detta gör att konsekvensen av en specifik utsläppskälla är svår att fastställa.

Utbyggnad av terminalen enligt planförslaget kommer att innebära en lokal ökad påverkan, främst till följd av luftemissioner från ökade transporter till, från och inom planområdet. Den regionala och nationella påverkan bedöms dock minska eftersom externa aktörer också kommer att nyttja terminalen för transport av varor och gods. Dessutom innebär planförslaget att en större andel transporterna kan fortsätta samdistribueras på järnväg jämfört med nollalternativet. Utan en utbyggd containerterminal skulle antalet lastbilstransporter öka ytterligare till i takt med att produktionsmängden ökar.

6.5.5 Förslag till åtgärder

Att minska antalet transporter till och från planområdet anses inte vara aktuellt då verksamhetens syfte är transport av varor och gods. Åtgärder som dock bedöms positiva ur ett luft- och klimatperspektiv redovisas nedan.

- Fossilfria drivmedel bör användas för att minska mängden utsläpp av växthusgaser.
- En viktig del i omställningen av en fossilfri fordonsflotta är att det finns infrastruktur inom fossilfria drivmedel lättillgängligt. Därför bör yta för möjliggörande av laddinfrastruktur inom området utredas.
- Effektivisera och planera trafiken till och från området genom samdistribution av varor och gods för de aktörer som nyttjar containerterminalen för att antalet transporter ska hållas så låga som möjligt.
- Beräkning av luftutsläpp samt mätning av luftkvalitet kan utföras för att bedöma konsekvenserna när området utvidgas för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för luft inte överskrids.

6.6 Landskapsbild

6.6.1 Nuläge

Planområdet är beläget på mark som dels klassas som övrig öppen mark med vegetation (ej skogsmark). Dels mark som till viss del utgörs av åkermark, övrig öppen mark med vegetation (ej skogsmark), produktiv skogsmark (triviallövskog, utanför våtmark) samt exploaterad mark (ej skogsmark) [11]. Landskapsbilden utgör den visuella upplevelsen av landskapet och den helhetssyn som påverkas av landskapets topografi, markegenskaper, naturtyper och bebyggelsestrukturer. Landskapsbilden inom både planområde 1 och 2 för planförslaget är idag präglad av befintlig anläggning och dess tillhörande kringutrustning. Landskapsbilden är således industriellt påverkad. Planområdet är beläget norr om tätorten Insjön i Leksand och i västlig, nordlig och östlig riktning avgränsas området av Insjöns strandkant. Landskapet är relativt flackt med skogspartier i östlig och sydlig riktning.

I första bild i Figur 6.14 nedan visas vyn inom planområde 1 i sydvästlig riktning mot befintlig skyddsvall som avgränsar nuvarande verksamhetsområde med planområdet. I andra bild i Figur 6.14 nedan visas vyn i nordlig riktning där en vegetationsridå avgränsar området mellan gräsyta och järnvägsspår (norr om vegetationsridån).



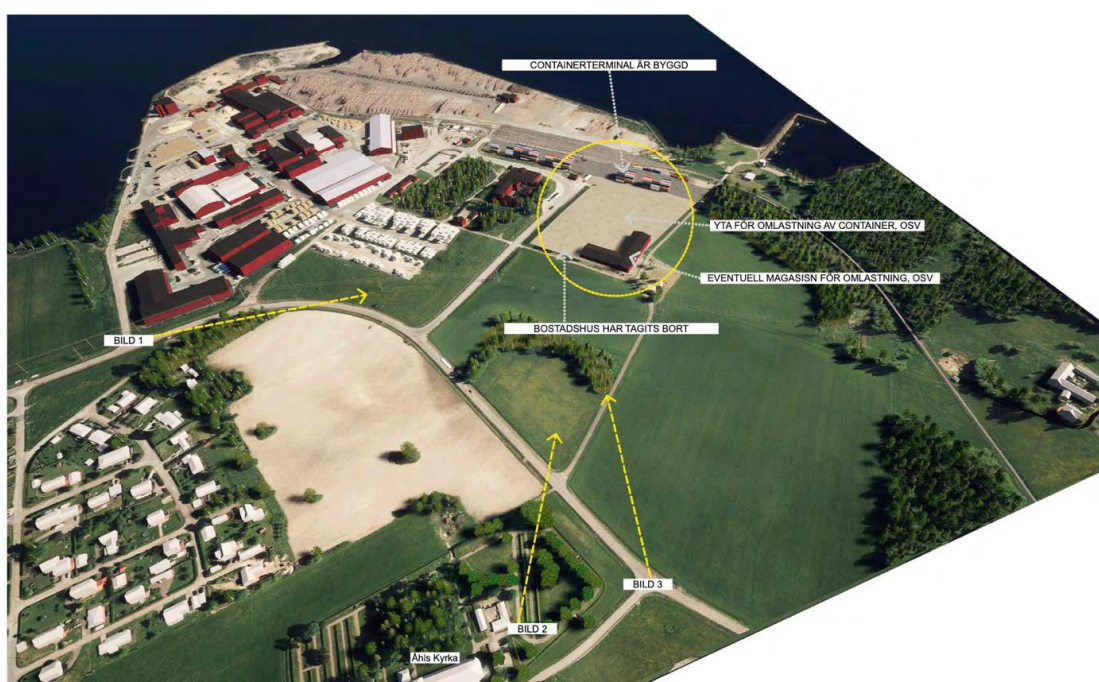
Figur 6.14. Vyer från aktuellt planområde, gräsmark i västlig och nordlig riktning. Foto: Marklund Solutions AB 2022-09-29

Inom planområde 2 är landskapet i sydlig riktning präglad av jordbrukslandskap med en vegetationsbarriär som avgränsar jordbrukslandskapet mot befintligt verksamhetsområde.

6.6.2 Planförslaget

Landskapsbilden inom planområdet är idag industriellt påverkad och en utökad etablering skulle bidra till att förstärka den påverkan både inom planområde 1 och planområde 2. Höga byggnader gör sig mer iögonfallande på håll och kan påverka landskapsbilden. Byggnader som planeras på containerterminalen inom planområde 1 beräknas ha en nockhöjd på maximalt 15 meter. Inom planområde 2 kan kontorsbyggnad och/eller parkering komma att uppföras, i övrigt kommer området enbart att vara avsett för lagring av energiprodukter.

AgnasARK AB har genomfört en enkel analys av landskapsbildens påverkan av detaljplanen. Analysen är genomförd från tre olika punkter se Figur 6.15 för att illustrera påverkan på kulturmiljön vid Åls kyrka och utsikt från Timmervägen. Figur 6.16-Figur 6.18 illustrerar befintlig situation och framtida efter utbyggnad från de tre punkter som har analyserats.

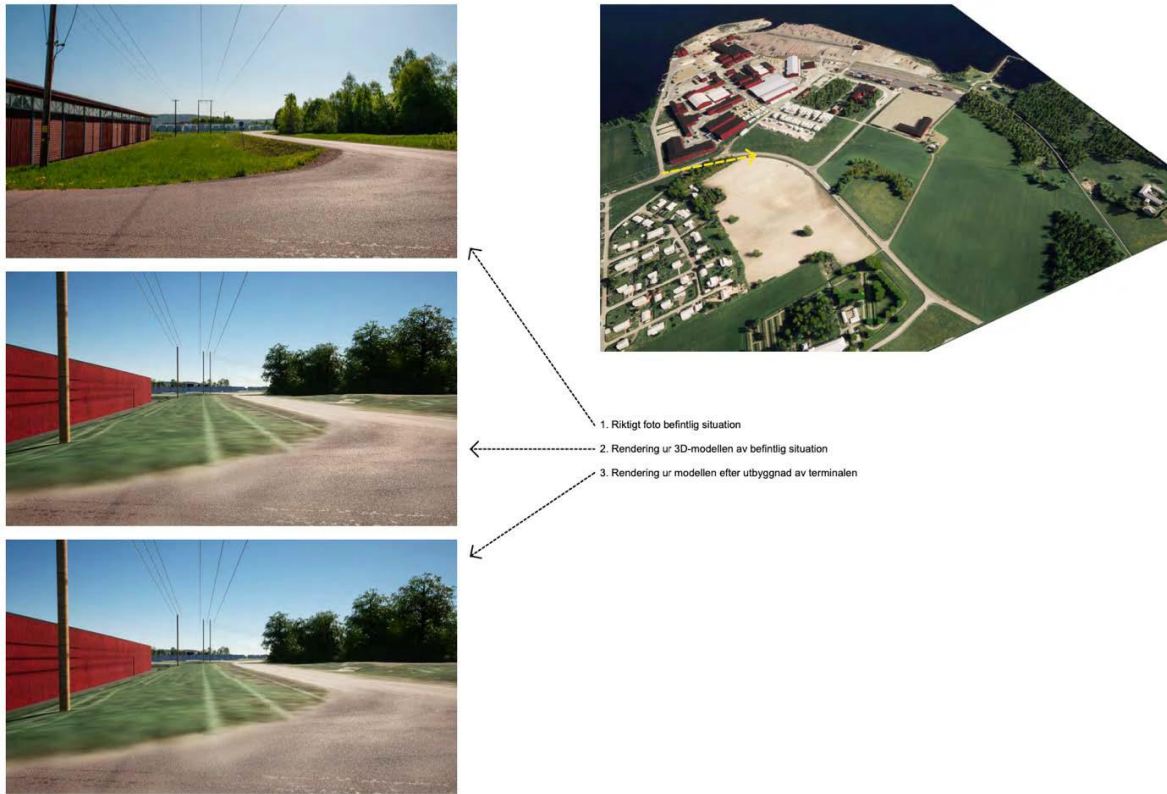


Detaljplan Containerterminal
LANDSKAPSANALYS 2023-06-15 - NY SITUATION

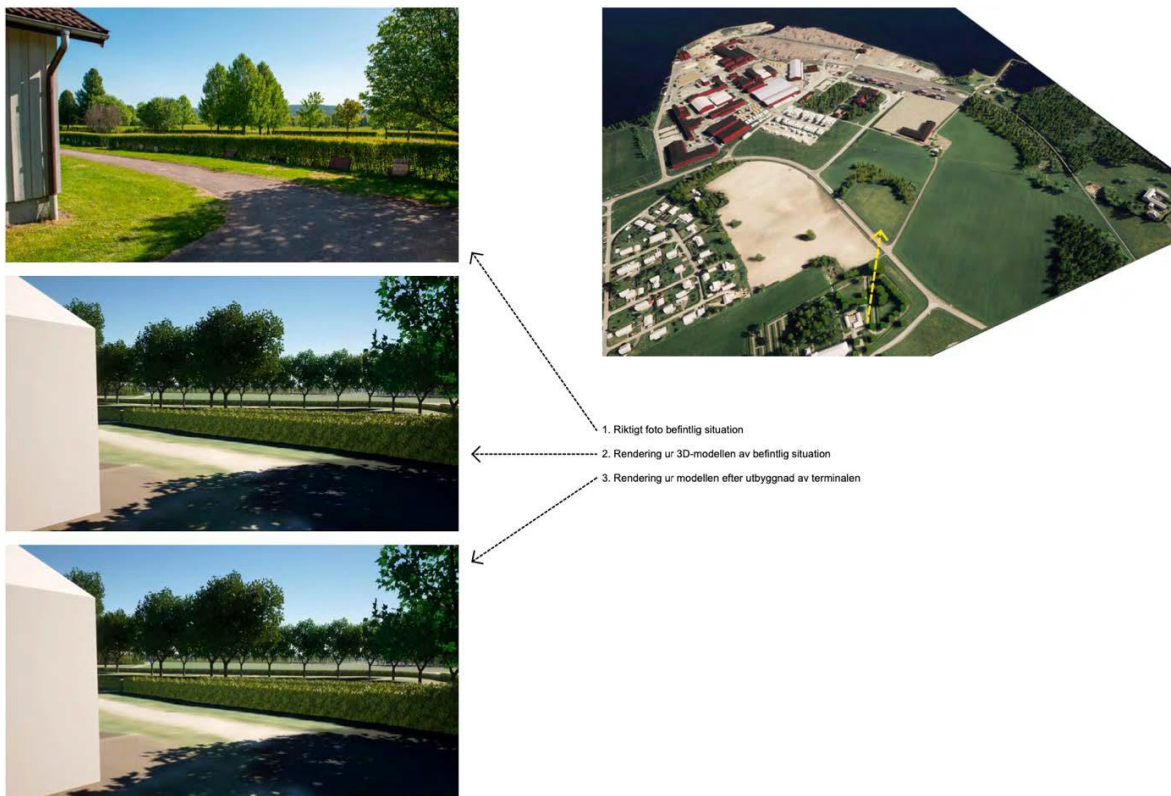
agnasARK AB • Agnas Arkitektur AB • Svanövägen 1 • 191 91 Åls • 08-732 20 00 • www.agnasark.se • info@agnasark.se

agnasARK

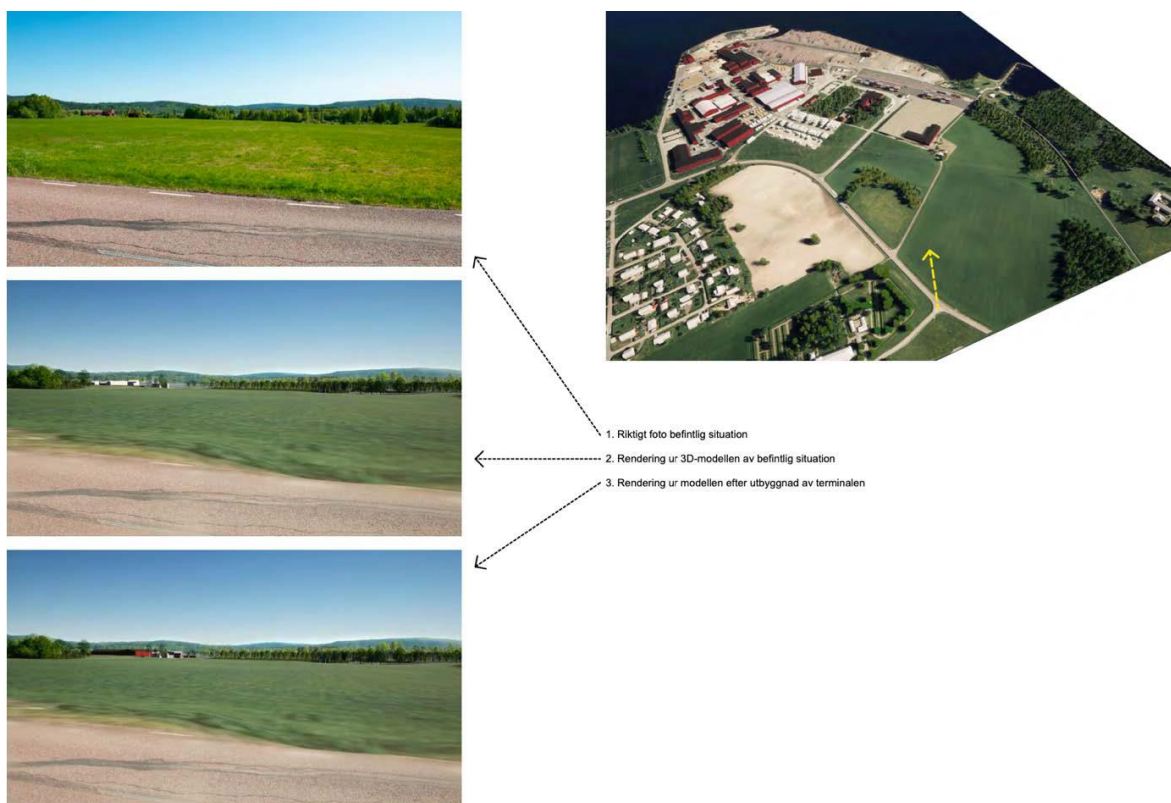
Figur 6.15 3D-illustration som visar när terminalen är byggd inom planområdet, med de tre punkterna som är analyserade



Figur 6.16 Foto befintlig situation och renderingar från position 1 (Bild agnasARK)



Figur 6.17 Foto befintlig situation och renderingar från position 2 (Bild agnasARK)



Figur 6.18 Foto befintlig situation och renderingar från position 3 (Bild agnasARK)

6.6.3 Påverkan och konsekvensbedömning

I sydostlig och sydvästlig riktning om planområdet skulle utblickarna mot åkermarken begränsas av planförslaget. Även utblickarna från Insjön in mot land och planområdet skulle påverkas då en utökad etablering medför en förstärkt bild av ett industriellt präglat landskap. Då planerade byggnader på terminalen skulle kunna ha en maximal nockhöjd på 15 meter innebär det att den öppna sikten från närmsta bostadsbebyggelse (Holså kern, cirka 400 m sydväst) inte skulle bli påtagligt påverkad av planförslaget. Sett utifrån ett större perspektiv är planområdet beläget relativt avskärmat från bebyggelse och påverkansfaktorn anses vara mindre i glesbebyggt område.

Utifrån analysen från agnasARK kommer den planerade verksamheten innebära en marginell förändring av befintlig landskapsbild. Utbyggnad av containerterminalen kommer att uppfattas som en mindre komplettering av det befintliga storskaliga industrilandskapet. Utsikten begränsas redan av befintliga träd och övrig växtlighet vilket bidrar till att den planerade verksamheten inte kommer ge en stor förändring i landskapsbilden.

Rivning av vissa befintliga järnvägsspår samt anläggning av nya spår och växlar bedöms inte påverka landskapsbilden ytterligare till följd av planförslaget.

6.6.4 Förslag till åtgärder

- Färgsättning och gestaltning av planerade kontors- och lagerbyggnader på planområde kommer att anpassas till befintlig bebyggelse för att harmonisera med omgivningen.
- Bebyggelse inom planområde hålls så låg som möjligt för att begränsa påverkan på utblickarna över området.

7 Måluppfyllelse och samlad bedömning

7.1 Måluppfyllelse

7.1.1 De globala miljömålen

Bolaget redovisar årligen sitt hållbarhetsarbete i sin hållbarhetsrapport. Hållbarhetsarbetet hos bolaget baseras på FN:s globala miljömål som ingår i Agenda 2030. Bolaget arbetar utifrån perspektiven miljö, sociala förhållanden, personal, mänskliga rättigheter och antikorrup­tion.

Bolaget följer de miljöcertifieringar som är grundläggande för råvaru- och materialanskaffning. Timret som används är både miljövänligt och helt förnyelsebart och bidrar till ökade förutsättningar för en bättre global miljöpåverkan med bolagets export. Ankommande tåg drivs på el och växlingen på diesel. Truckarna som används till containerverksamheten drivs idag på diesel men kan på sikt komma att drivas med el.

7.1.2 De svenska miljö kvalitetsmålen

Det svenska miljömålssystemet är beslutat av riksdagen och infördes 1999 och innehåller 16 stycken miljö kvalitetsmål. Miljö påverkan från utbyggnaden av containerterminalen berör främst följande miljö kvalitetsmål¹.

- God bebyggd miljö
 - *Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.*
- Levande sjöar och vattendrag
 - *Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljö värden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.*
- Levande skogar
 - *Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljö värden och sociala värden värnas.*
- Rikt växt- och djurliv
 - *Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.*

¹ Miljö målen kan som helhet läsas på www.sverigesmiljomal.se.

I Tabell 1 nedan redovisas en bedömning av påverkan på relevanta miljö kvalitetsmål från planförslaget.

Tabell 1. Bedömning av verksamhetens påverkan på relevanta miljö kvalitetsmål.

Miljömål	Bedömning
God bebyggd miljö	<p>Utbyggnaden av containerterminalen innebär fortsatt möjlighet till samnyttjande med andra företag. På så sätt allokeras lagring- och distribution till ett och samma ställe och ianspråktagande av ny mark på annan plats kan undvikas. Befintlig infrastruktur som idag finns på området såsom järnvägsspår och transportvägar kan nyttjas. Utbyggnaden leder till en mer effektiv, resursbesparande och miljöanpassad hushållning med energi och markanvändning.</p> <p>Den planerade verksamheten bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsmålet.</p>
Levande sjöar och vattendrag	<p>Utbyggnaden inom aktuellt planområde riskerar inte att försämra kvaliteten på vattenmiljön eller påverka livsmiljöerna i Insjön.</p> <p>Planområdet kommer att utgöras av hårdgjord yta där dagvatten kommer att avledas till systemlösningar för rening av dagvatten innan utsläpp till recipient. Planförslaget äventyrar inte möjligheten till friluftsliv i de omgivande miljöerna då planförslaget omfattar ett område som idag utgör en yta som idag består av öppen gräsmark intill befintligt verksamhetsområde.</p> <p>Den planerade verksamheten bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsmålet</p>
Levande skogar	<p>Aktuellt planområde omfattar inte någon utbredd skogsmark. Vegetationsridå norr om aktuellt planområde bevaras. Planförslaget riskerar inte att äventyra att de kulturmiljövärden som finns inom området påverkas i större utsträckning. Utifrån genomförd arkeologisk undersökning behöver en vidare förundersökning genomföras på en avgränsad bit om marken ska exploateras.</p> <p>Den planerade verksamheten bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsmålet</p>
Rikt växt- och djurliv	<p>Genomförd naturvärdesinventering visar på att det inom planområdet inte finns arter som föranleder en naturvärdesklassning.</p> <p>Den planerade verksamheten bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsmålet</p>

7.1.3 Miljökvalitetsnormer

7.1.3.1 Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft anger en förorenings- eller störningsnivå som människor får utsättas för utan fara för betydande olägenhet eller om naturen kan belastas med utan fara för olägenheter. Dalarnas kommuner ingår i ett samverkansområde där Dalarnas luftvårdsförbund under 2017 genomfört en inledande kartläggning och objektiv skattning av luftkvalitet och kontroll av hur miljökvalitetsnormer för luftkvalitet enligt Luftkvalitetsförordningen (2010:477) uppfylls. För de orter där inte någon mätstation finns har modellering, beräkningar och underlag från studier använts för skattning av luftkvalitet. Dalarnas luftvårdsförbund bedömer preliminärt att inga miljökvalitetsnormer avseende luftkvalitet överskrids i Leksands kommun. Enligt Leksand kommuns Miljöplan för 2012–2020 är luftföroreningssituationen generellt god i kommunen. Däremot kan luftkvaliteten vara sämre i direkt anslutning till utsläppskällor så som förbränningsanläggningar, industrier och trafik. Planförslaget bedöms inte påverka luftkvaliteten i någon större grad. Dock bedöms utsläppen till luft från transporter öka i och med planförslaget.

7.1.3.2 Miljökvalitetsnormer för buller

Miljökvalitetsnormer för buller omfattar alla vägar, järnvägar, flygplatser, tillståndspliktiga hamnar samt vissa större, utpekade industrigrenar i de största kommunerna. Normen infördes år 2004 genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Förordningen är en målsättningsnorm för omgivningsbuller med syftet att *”det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa”*.

Miljökvalitetsnormen för buller följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa av omgivningsbuller. För att följa miljökvalitetsnormen gör Trafikverket och kommuner, med en befolkning på över 100 000 invånare, vart femte år bullerkartläggningar och tar därefter fram åtgärdsprogram för att minska bullerstörningar. Mindre och medelstora kommuner, med en befolkning på färre än 100 000 invånare, ska också arbeta för att begränsa bullerstörningar men här är den administrativa processen mindre omfattande. Då Leksands kommun har en befolkning på mindre än 100 000 invånare omfattas inte kommunen av kravet på bullerkartläggningar och åtgärdsprogram. Leksand kommun arbetar dock med att begränsa bullerstörningar från omgivningsbuller. I Leksands kommuns översiktsplan beskrivs att omgivningsbuller som uppkommer från bulleralstrande industriverksamheter är koncentrerat till industriområdena i utkanten av Leksand och Insjön [3]. I översiktsplanen anges även att en bullerutredning ska genomföras vid etablering i anslutning till länsväg, riksväg eller järnväg.

Buller från verksamheten kan medföra en störning för omgivningen. Det buller som verksamheten (sågverk och containerterminal) kan ge upphov till härrör främst från transporter. I samband med aktuellt planförslag har en bullerutredning genomförts av Tyréns AB vilken bifogas handlingarna till planförslaget. Resultatet från utredningen visar att det dominerande bidraget till den totala ekvivalenta ljudnivån för sågverk och containerterminal ges av containertruckarna. Samtliga riktvärden utom Naturvårdsverkets riktlinjer för ekvivalenta bullernivåer nattetid innehålls. Detta gäller även för bullersituationen med enbart sågverk.

7.1.3.3 Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten omfattar ytvatten som sjöar, vattendrag och kustvatten samt grundvatten. Miljökvalitetsnormerna för vatten syftar till att säkerställa Sveriges vattenkvalitet med huvudregel att samtliga vattenförekomster ska uppnå så kallad *god status*. Normerna ställer krav på både ekologisk status och kemisk status i kvaliteten på ytvatten. I havs och vattenmyndighetens föreskrifter HVMFS (2019:25) regleras hur vattenmyndigheten klassificerar ekologisk och kemisk ytvattenstatus för ytvattenförekomster, samt fastställande av miljökvalitetsnormer.

Insjön (SE672989-146017) och Dalälven nedströms Insjön (SE672455-145721) är utpekade som ytvattenförekomster i VISS (Vatteninformationssystem Sverige) och omfattas därmed av Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter HVMFS 2019:25 om klassificering och miljökvalitetsnormer avseende ytvatten. Båda vattenförekomsterna har enligt senaste statusklassificering i VISS god ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.

I Tabell 2. Bedömning av planförslagets påverkan på miljökvalitetsnormer. Nedan redovisas en bedömning av planförslagets påverkan på miljökvalitetsnormer.

Tabell 2. Bedömning av planförslagets påverkan på miljökvalitetsnormer.

Miljökvalitetsnorm	Bedömning
Utomhusluft	<p>Utsläppen till luft till följd av utbyggnaden av containerterminalen kommer att öka i samband med planförslaget till följd av att transporter ökar. I samband med att nya järnvägsspår anläggs kommer både transport med tåg och lastbil att öka. Utbyggnaden av terminalen skapar förutsättningar för att ta emot fler externa kunder som kan samnyttja terminalen. Således sker en lokal ökning av utsläpp från transporter. Dock begränsas den regionala och nationella påverkan. Detta då de externa kunderna i nollalternativet skulle lagra- och distribuera sina produkter på annan plats och därmed bidra med ökade utsläpp på annan plats.</p> <p>Utsläppen till luft till följd av genomförande av planförslaget bedöms, trots ökade transporter, inte riskera att försämra möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormer för luftkvalitet.</p>
Buller	<p>Buller kan uppkomma vid byggnation av nya terminalen samt vid rivning av skyddsvall. Dessa bullerkällor är dock temporära och kommer att upphöra efter när arbetet är färdigställt. Buller uppkommer även i samband med ökade transporter, där främst de interna transportererna i form av</p>

	<p>containertruckar ger störst bidrag. En åtgärdsplan avseende buller finns framtagen för sågverket och dess kringliggande verksamhet, där intern trafik ingår.</p> <p>Containerterminalen kommer att placeras inom område som omges av logistikverksamhet och industrier med ett avlägset avstånd till närmsta boendemiljöer. Det innebär att risken för bullerstörningar i omgivningen anses begränsad i förhållande till övriga verksamheter i omgivningen. Påverkan från buller bedöms därmed inte riskera att äventyra möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för buller.</p>
Vatten	<p>Dagvattenmängden förväntas öka i större omfattning p g a den ökade hårdgörandegraden inom planområdet. Rening av dagvatten planeras genom dagvattendiken och -trummor som avleder dagvatten från planområde 1 och 2 vidare till befintliga skärmbassänger, som dimensioneras för den utökade dagvattenmängden. Föroreningshalten bedöms öka för vissa parametrar där fosfor, nickel och koppar sticker ut. Eftersom det årliga flödet i recipienten är stor innebär utspädningseffekten en relativ liten försämring av halterna i recipient och dess ytvattenförekomster.</p> <p>Planförslaget bedöms inte försämra status för någon av kvalitetsfaktorerna eller äventyra möjligheten att uppnå god ekologisk eller kemisk ytvattenstatus i ytvattenförekomsterna Insjön eller Dalälven.</p>

7.2 Samlad bedömning av miljöaspekter

Tabell 3. Samlad bedömning av planförslaget påverkan på aktuella miljöaspekter.

Miljöaspekt	Samlad bedömning
Riksintressen och kulturmiljö	<p>Planområdet ligger inom riksintresse för rörligt friluftsliv, Siljansområdet. Planförslaget kommer att innebära en påverkan på riksintresset till följd av de fysiska ingrepp i miljön som en exploatering medför. Möjligheten till friluftaktivitet i direkt anslutning till planområde 1 och planområde 2 kommer att bli begränsad till följd av genomförande av plan. Dock bedöms påverkansgraden vara försumbar då planområdena idag inte utgör en betydande plats för friluftaktivitet i direkt anslutning till aktuellt område. Övriga riksintressen belägna inom planområdets omgivande miljöer bedöms inte påverkas av planförslaget. Kumulativa effekter till följd av genomförande av plan är begränsade och riskerar därmed inte att nå övriga skyddsvärda områden. Inte heller bedöms några värdefulla kulturhistoriska fynd inom planområdet riskera att påverkas negativt av planförslaget. Inom planområde 1 finns en avgränsad del som behöver föregå arkeologisk förundersökning om marken ska exploateras.</p>
Naturmiljö	<p>De ekologiska livsmiljöerna kommer att påverkas negativt av planförslaget till följd av exploatering. Byggnationer och anläggande av hårdgjorda ytor, rivning av skyddsvall och ökade transporter bidrar till påverkan på naturmiljön inom planområdet. Resultatet från genomförd naturvärdesinventering visar dock att det inte förekommer några delområden med naturvärden som föranleder en naturvärdesklassning, varken inom planområde 1 eller planområde 2. Rödlistade arter har observerats men bedöms inte vara direkt beroende av själva området. Jämfört med nollalternativet bedöms planförslaget medföra en liten påverkan på naturmiljön eftersom området angränsar till industriell verksamhet och ett redan exploaterat område.</p>
Trafik	<p>Planförslaget innebär en begränsad lokal påverkan. Jämfört med lastbilstransporter</p>

	<p>innebär tågtransporter en minskad påverkan på bullernivåer, risker för olycksfall samt luftutsläpp. De externa lastbilstransporterna kommer, liksom de interna lastbils- och trucktransporterna, förvisso också att öka men bedöms medföra en begränsad lokal påverkan jämfört med nollalternativet. Nationellt bedöms planförslaget innebära en liten positiv påverkan, eftersom fler transporter nationellt kommer att ske med tåg.</p>
Vatten	<p>Planförslaget innebär en liten lokal påverkan jämfört med nollalternativet. Påverkan på utsläpp till vatten beror av en utökning av hårdgjord yta och därmed ökade föroreningshalter i vatten. Detta förväntas dock ha en relativt liten påverkan på recipienten p g a utspädningseffekten.</p>
Luft och klimat	<p>Planförslaget leder till en liten lokal påverkan jämfört med nollalternativet. Påverkan på luftemissioner sker främst till följd av ökade transporter. Regionalt och nationellt bedöms klimatpåverkan bli försumbar eller minska eftersom fler transporter kan ske med tåg.</p>
Landskapsbild	<p>Planförslaget innebär en liten påverkan på landskapsbilden. Vegetationsridåer ska dock bibehållas för att skärma av planområde 1 mot järnväg och Insjön. Vid planområde 2 bibehålls vegetation i sydvästlig riktning mot jordbruksmark. Hänsyn ska tas till byggnaders gestaltning, färgsättning och höjd vid byggnation inom planområde för att begränsa påverkan på siktlinjerna.</p>

8 Förslag till uppföljning

Miljökonsekvenserna som bedömts i föreliggande MKB till följd av genomförande av planförslaget behöver följas upp vid exploatering. Uppföljningsarbetet bör innefatta vidtagna åtgärder utifrån resultatet av bedömda miljökonsekvenser. Bolaget genomför kontroll av verksamheten i enlighet med bolagets egenkontrollprogram enligt förordning (1998:901) om verksamhetsutövarers egenkontroll. Bolagets kontroll av verksamheten beskrivs även i den årliga miljörapporten. Vid framtagande av föreliggande MKB har även en miljöriskbedömning tagits fram för utökad/tillkommande planområden där risk för påverkan av naturvärden samt klimatrisker i form av översvämning har identifierats som de största riskerna, se bilaga 7. Genomförda utredningar (naturvärdesinventering, bilaga 4 samt dagvattenutredning, bilaga 6) visar dock att planförslaget inga ytterligare åtgärder krävs för att minska risken med undantag från bilaga 3 avseende arkeologiska utredningarna där en vidare förundersökning behövs vid exploatering av marken. I samband med upprättande av ny detaljplan för planområde 1 kan dispens från strandskyddsbestämmelserna behöva ansökas. I det fall transport av farligt gods på utbyggnaden av järnvägsspåren kan komma att aktualiseras kan även tillstånd behövas sökas för den verksamheten. Nedan följer förslag på punkter som kan vara viktiga att följa upp:

- Ytterligare mark- och geundersökning kan krävas inför byggnation på respektive planområde.
- Om transport av farligt gods i framtiden aktualiseras ska miljöriskbedömningen uppdateras därefter.

9 Medverkande

Namn	Utbildning och erfarenhet
Emma Jansson, Energi- och miljökonsult, Marklund Solutions AB	Civilingenjörsexamen i System i teknik och samhälle, energi (examen 2014). Emma har sedan 2014 tjänstgjort som energi- och miljökonsult på Marklund Solutions med flertalet regelverk kopplat till miljölagstiftning, tillståndsfrågor och framtagande av tillståndshandlingar såsom miljökonsekvensbeskrivning, teknisk beskrivning och BAT-utredningar för miljöfarlig verksamhet.
Fanny Olofsson, Energi- och miljökonsult, Marklund Solutions AB	Civilingenjör i Industriell ekonomi inriktning energi (examen 2020). Har bland annat erfarenhet från arbete med miljöfrågor, lagstiftning kopplat till energi och miljö, egenkontroll samt anmälningsärenden för miljöfarlig verksamhet.

10 Referenser

- [1] "SGU:s kartvisare," 2021. [Online]. Available: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>.
- [2] O. Risby, "Markteknisk undersökningsrapport (MUR) Fordonsverkstad," Sweco Civil AB, Falun, 2017.
- [3] Leksands Kommun, "Översiktsplan," [Online]. Available: <https://www.leksand.se/medborgare/boende-trafik-och-miljo/detaljplanering-och-byggprojekt/oversiktsplan/>. [Använd September 2022].
- [4] Naturvårdsverket, *Område av riksintresse för naturvård i Dalarnas län Nr 75 Häradsbygden-Rönnäs-Limsjön*, skyddsnatur.naturvardsverket.se.
- [5] Länsstyrelsen WebbGis, [Online]. Available: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=7807aad2ab547798a2918cf2433cof3>. [Använd Oktober 2022].
- [6] Naturvårdsverket, *Värdebeskrivning Område av riksintresse för friluftsliv i Dalarnas län FW 13 Sljanområdet*, skyddsnatur.naturvardsverket.se, 2014-02-11.
- [7] Naturvårdsverket, [Online]. Available: <https://skyddsnatur.naturvardsverket.se/>. [Använd September 2022].
- [8] Naturvårdsverket, "Skyddad natur," Naturvårdsverket, [Online]. Available: <http://skyddsnatur.naturvardsverket.se/>. [Använd September 2022].
- [9] Skogsstyrelsen, "Biotopskyddsområde," [Online]. Available: <https://www.skogsstyrelsen.se/aga-skog/skydda-skog/biotopskydd/>. [Använd September 2022].
- [10] Boverket, "Bättre plats för arbete- Planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet," Boverket, Jönköping, 1995.
- [11] Naturvårdsverket, "Skyddad natur," [Online]. Available: <https://skyddsnatur.naturvardsverket.se/>. [Använd September 2022].
- [12] Dalarnas museum, "Arkeologisk förundersökning- Insjöns station utbyggnad av containerterminal," Dalarnas Museum, Falun, 2001.
- [13] Fornsök-Riksantikvarieämbetet, [Online]. Available: <https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/9c249da0-c421-480a-bdfo-3ae2dadea2f8>. [Använd Oktober 2022].