

Torsby kommun
1. Strategiavdelningen
685 80 Torsby

Telefon 0560-160 00
torsby.kommun@torsby.se



Datum 2026-08-31
Diariennr KST 2021/435

Granskningsutlåtande

**Detaljplan för Oleby industriområde, Oleby 1:263
m.fl.**

Vad är ett granskningsutlåtande?

När ett planprogram eller förslag till ny detaljplan har varit på granskning ska kommunen enligt plan- och bygglagen upprätta ett granskningsutlåtande. I dokumentet redovisar och bemöter kommunen inkomna yttranden. Kommunen redogör för vilka synpunkter som avses beaktas i det fortsatta arbetet med planförslaget. Redogörelsen avslutas med en sammanfattning om hur planförslaget ändrats inför antagandet.

Hur har granskningen gått till?

Granskningshandlingar upprättades och beslut om granskning fattades av kommunstyrelsens arbetsutskott 2026-02-16 § 31.

Granskningshandlingarna bestod av:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Bullerutredning
- Kompletterande utredning inklusive åtgärdsförslag
- PM Geoteknik
- Kompletterande stabilitetsutredning
- Markteknisk undersökningsrapport
- Dagvattenutredning
- Fastighetsförteckning

Granskningshandlingar, exklusive fastighetsförteckningen, har under granskningstiden funnits tillgängliga på kommunens hemsida:
www.torsby.se/pagaende_planering

Granskningen pågick från och med 2026-02-26 till och med 2026-03-26.

Inkomna yttranden

I samband med granskningen inkom totalt 15 yttrande. Utav dessa är 4 från myndigheter, 1 från Skanova samt 10 från privatpersoner. Totalt yttrande sig 78 privatpersoner enskilt eller gemensamt. Yttrandena sammanfattas och bemöts på kommande sidor.

Alla yttranden finns i sin helhet hos Torsby kommun.

Länsstyrelsen Värmland

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör farligt gods ska lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. Även miljökvalitetsnormer för vatten behöver förtydligas. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Länsstyrelsen skickar vidare upplysning gällande buller.

Miljökvalitetsnormer, MKN

De synpunkter som framfördes i samrådsyttrande har delvis beaktats.

Grundvattenförekomsten har ett utpekad tillrinningsområde enligt SGU:s kartunderlag. Därtill finns en dricksvattentäkt med ett eget tillrinningsområde kopplat till uttagspunkten. Vattenskyddsområdet fastställdes 1967. Länsstyrelsen vill upplysa om att vid en framtida revidering kan vattenskyddsområdet förväntas omfatta en större yta.

Redovisningen av varför grundvattenförekomsten inte skulle påverkas av planens genomförande är alltför otydlig för att det ska kunna fastställas att MKN för grundvattnets kemiska status inte riskerar att påverkas. En sådan risk kan i nuläget inte uteslutas enbart utifrån kommunens motivering som att avrinningen leds västerut mot recipienten och inte mot vattenskyddsområdet. Planhandlingen behöver därför tydligt visa att det inte föreligger någon risk för att gällande normer överskrids.

Kommunens svar om miljökvalitetsnormer, MKN.

Inför antagande kompletteras dagvattenutredningen med en hydrogeologisk bedömning av hur grundvattenförekomsten kan påverkas. Bedömningen är att planerad utvidgning av industriområdet inte medför något direkt grundvattenflöde mot grundvattenförekomsten Ljusnadal. Eventuell påverkan kan endast ske indirekt via Övre Fryken, där ett sådant bidrag bedöms vara kraftigt utspädd. Planförslaget bedöms därmed inte medföra någon försämring av grundvattenförekomstens kemiska eller kvantitativa status eller äventyra möjligheten att följa gällande miljökvalitetsnormer.

Beskrivning och bedömning om grundvattenförekomsten och planförslagets påverkan kompletteras planbeskrivningen.

Geoteknik

Tidigare framförda synpunkter har hanterats på ett tillfredsställande sätt.

Kommunens svar om geoteknik.

Yttrandet noteras.

Buller

Länsstyrelsen bedömer att Naturvårdsverkets riktvärden om buller från väg- och spårtrafik innehålls.

Enligt bullerutredningen överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller både under kväll och natt. Framtidsprognosen visar att nivåerna ökar upp till 5 dB.

Länsstyrelsen vill upplysa att möjliga åtgärder för att sänka ljudnivån så att riktvärdena för externt industribuller innehålls vid bostäder finns i "Bullerutredningen äldre".

Kommunens svar om buller.

Yttrandet noteras.

Farligt gods

Länsstyrelsen framförde i samrådsskedet att Fryksdalsbanan är en transportled för farligt gods och att det inom riskhanterings-avståndet 150 meter behöver en lämplighetsbedömning genomföras.

I planbeskrivningen anger kommunen att det främst är transporter av ämnen i klass 1, 2, 3 och 5 (RID-S-systemet) som är vanliga på järnväg och som kan få stora konsekvenser även utanför olyckans direkta närhet. Samtidigt bedömer kommunen att sannolikheten för en olycka med farligt gods är låg. Det beror bland annat på att andelen farligt gods på den aktuella sträckan är låg, både historiskt och i dag, samt att hastigheterna är låga.

Utöver detta bedömer kommunen att risken för urspårning är låg, eftersom sträckan är rak och tågen passerar området i låg hastighet. I riskbedömningen framgår det dock att järnvägen ligger högre än intilliggande verksamhet och att det bedöms vara en riskfaktor. Detta då det finns risk för att avåkande tåg kan hamna närmre verksamheten. För att kunna bedöma om riskavståndet från järnvägen är acceptabel anser Länsstyrelsen att det ska framgå av riskbedömningen hur långt ett avåkande tåg bedöms kunna komma i samband med urspårning.

Det kommunen redovisar i planbeskrivningen, kopplat till en eventuell urspårning, bygger enbart på olika typer av vätskeläckage. Det framgår inte vad som kan hända vid läckage av brandfarliga gaser i samband med en urspårning.

För att minska konsekvenserna vid en olycka med farligt gods anges i både planbeskrivningen och plankartan att ytterligare aspekter bör beaktas vid utformning av bebyggelsen. De föreslagna skyddsåtgärderna är dock formulerade som upplysningar och inte som krav i planbestämmelserna. Länsstyrelsen anser att detta behöver ses över och att kommunen behöver säkerställa skyddsåtgärder.

Kommunens svar om farligt gods

Inför antagande har kommunen kompletterat planhandlingarna med en riskanalys, PM Riskhänsyn, Oleby 1:263 m.fl., framtagen av Brandskyddslaget 2026-06-02.

Risken analysen visar att föreslagen markanvändning för industriändamål är lämplig under förutsättning att skyddsåtgärder säkerställs. Avseende urspårning bedöms det största vinkelräta urspårningsavståndet vid 80 km/h vara cirka 11 meter, medan cirka 90 procent

av urspårningar bedöms ge ett skadeavstånd om högst 5 meter. Med ett skyddsavstånd om minst 30 meter från spårmit till ny industribebyggelse bedöms risken för kollision med byggnad därför vara mycket låg.

Risikanalyserna behandlar även olyckor med brandfarliga gaser. Sannolikheten för utsläpp bedöms vara mycket låg, men eftersom större skadeområden kan uppstå föreslås skyddsåtgärder för ny bebyggelse inom 40 meter från Fryksdalsbanan.

Ny industribebyggelse ska även placeras minst 30 meter från spårmit, ytor inom 30 meter ska inte uppmuntra till stadigvarande vistelse, och inom 40 meter ska friskluftsintag placeras mot trygg sida samt utrymningsvägar utformas så att utrymning kan ske till säker plats.

Planhandlingarna justeras därför inför antagande så att nödvändiga skyddsåtgärder säkerställs genom planbestämmelser. Bland annat införs skyddsbestämmelse om att friskluftsintag och utrymningsvägar ska vändas mot trygg sida (m₁). Utöver det kvarstår reglering om bebyggelsefritt område (:::) om 30 meter från spårmit.

Planbeskrivningen kompletteras även.

Fryksdalsbanan är av riksintresse för kommunikation. I riskbedömningen framgår det inte hur järnvägen kan påverkas av industrier i det planlagda området, till exempel vid brand. Länsstyrelsen anser därför att det i planbeskrivningen behöver förtydligas om och hur industrier inom området kan påverka järnvägen.

Kommunens svar om Moelvans påverkan på järnvägen

En intern riskbedömning har genomförts där påverkan på angränsande Fryksdalsbanan har beaktats. Identifierade risker avser främst brand i material, moduler eller produktionslokaler samt risken för att lättare material kan spridas mot järnvägsområdet vid kraftig vind. Sannolikheten för påverkan på järnvägen bedöms dock som låg. Riskerna begränsas genom interna brandskyddsföreskrifter, organisatoriskt brandskyddsarbete, inhägnat område och god ordning mot järnvägen. Upplag och lättare material ska hanteras så att de inte kan spridas till spårområdet.

Planområdet närmast järnvägen avses även fortsättningsvis huvudsakligen användas för uppställningsytor, parkering och öppna verksamhetsytor utan stadigvarande vistelse. Sammantaget bedömer kommunen att planförslaget inte medför någon betydande risk för påverkan på Fryksdalsbanans funktion eller säkerhet, och att riksintresset för kommunikation därmed inte påverkas negativt.

SGI

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning

SGI har under samrådsskedet yttrat sig, (2024-01-08 och dnr 5.1-2312-1536) och då framfört att kompletteringar med stabilitetsberäkningar för planerade förhållanden samt tydligare redovisning av sektionernas läge och planområdets

gräns behövde göras samt att MUR saknades. Vidare saknades en tydlig motivering till bedömningen att skred inte påverkar planområdet, trots att stabiliteten mot strandlinjen bedömdes som undermålig samt en bedömning av stabiliteten för Fryksdalsbanan. Tidigare framförda synpunkter har hanterats och SGI har inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Kommunens svar till SGI

Yttrandet noteras.

Lantmäteriet

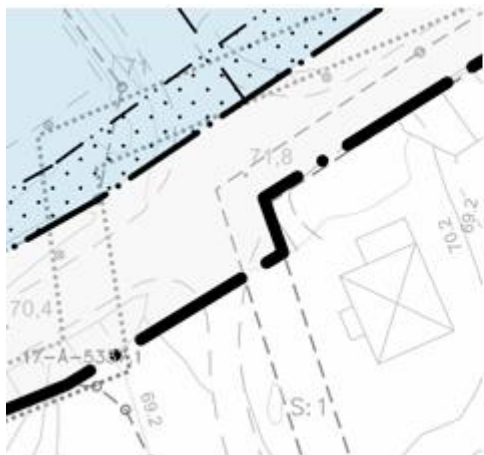
Delar av planen som bör förbättras

Olika avgränsningar mellan gällande och ny detaljplan

I planförslaget följer plangränsen fastighetsgräns. Till skillnad från gällande plan, aktnummer 17-E-941, där plangränsen har en annan utformning. I gällande plan ligger ett litet hörn av Oleby 1:141 inom allmän plats enligt grundkartan.

Om kommunen inte vill att planförslaget ska omfatta Oleby 1:141 vore det lämpligt om denna information framgår i planebeskrivningen, sida 20–21. För att läsaren ska förstå att liten del av Oleby 1:141 fortsatt är planlagd som allmän plats.

Lite oklart om användningen ändras för en liten del av Oleby s:1 från kvartersmark till allmän plats. Om användningen ändras ska detta framgå under genomförandefrågorna i planbeskrivningen tillsammans med information om inlösenreglerna för allmän plats.



Kommunens svar på angående avgränsning

Oleby 1:141 avses inte ingå i detaljplanen, vilket framgår av planens gränsdragning då plangränsen följer fastighetsgränsen. Kommunens bedömning är att det därför inte finns behov av ytterligare förtydliganden i planbeskrivningen avseende detta.

Planens geometrier och gränser har inte tolkats, vilket medför svårigheter att bedöma huruvida del av s:1 berörs och övergår från kvartersmark till allmän plats, som Lantmäteriet också framför. Konsekvenserna av ett sådant scenario bedöms dock som ringa

i det aktuella fallet då vägen redan idag hanteras och sköts som kommunal gata. I samband med detaljplanen kommer detta även bli mer tydligt eftersom det enskilda huvudmannaskapet upphävs. Detta innebär att s:1 (vägsamfälligheten) inte längre kommer att vara nödvändig inom berörda delar. För kommunen, exploatören och berörda enskilda bedöms detta i praktiken inte medföra någon förändring jämfört med nuläget.

GC-väg?

Kommunen hänvisar till en befintlig gc-väg i plankartan och planbeskrivningen. Det framgår inte i grundkartan att det finns någon särskild gc-väg i området. Om det är lokalgatan kommunen refererar till bör kommunen i stället skriva lokalgata för att underlätta förståelsen av planhandlingarna.

Kommunens svar på angående GC-väg

Skrivningarna om GC-väg i planbeskrivning har justerats. Både i PK och PB.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna och bedömer att våra synpunkter från samrådet har blivit bemötta och beaktade på ett tillfredsställande sätt. Trafikverket har därmed inget att invända mot att detaljplanen antas.

Kommunens svar på Trafikverkets yttrande

Yttrandet noteras

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta ledningskollen.se

Kabelanvisning beställs via ledningskollen.se

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

Kommunens svar på yttrande från Skanova

Noteras.

Yttrande 1 (1 privatperson)

Jag har bott i den lilla stugan mittemot kontoret varje sommar sedan 1965. I Oleby sedan födseln 1953. Jag vädjar återigen om att få hyra tills den dag jag avlider eller inte längre orkar. Mina barn är inte intresserade. Jag har aldrig misskött vare sig betalningar eller tomt och stugan och området betyder allt för mig och min katt.

Kommunens svar på yttrande 1

Som tidigare nämnts och som även framgår av avsiktsförklaringen avser Moelven vid försäljning överta kommunens hyresavtal utan förändrade villkor, vilket innebär att ni fortsatt kan bo och använda stugan så länge hyresavtalet gäller.

På längre sikt kan dock marken komma att användas för verksamhetsutveckling och fastighetsägaren ser ett sådant behov.

Yttrande 2 (2 privatpersoner)

Jag är boende i området kring Oleby och lämnar härmed starka invändningar mot förslaget till detaljplan för industriområde mellan järnvägen och Övre Fryken. Jag motsätter mig planförslaget i dess nuvarande form då det riskerar omfattande negativa konsekvenser för boendemiljö, naturmiljö, friluftsliv, landskapsbild, vattenmiljö och biologisk mångfald. Detta yttrande utgår från Plan- och bygglagen (PBL), Miljöbalken samt kommunens eget översiktsplanearbete.

Boendemiljö och hälsa:

Planen strider mot PBL 2 kap. som kräver att markanvändning är lämplig med hänsyn till människors hälsa och boendemiljö. Industrietablering i direkt anslutning till bostäder riskerar ökat buller, tung trafik, ljusföroreningar, försämrad luftkvalitet och allmän olägenhet. Förlust av utsikt och landskapsvärden påverkar boendekvaliteten negativt.

Kommunens svar angående boendemiljö och hälsa

Kommunen vill inledningsvis framhålla att planförslaget avser utveckling av ett redan befintligt industriområde, och inte en nyetablering i ett tidigare opåverkat bostadsområde. Markanvändningen är därmed i grunden etablerad och planförslaget förenlig med områdets nuvarande funktion. Vid prövningen har hänsyn tagits till såväl befintlig situation som planerad utveckling.

Buller

Vad gäller buller har kommunen låtit ta fram särskilda bullerutredningar som omfattar både industri- och trafikbuller. Resultatet visar att infrastrukturen, särskilt järnvägen, utgör den dominerande bullerkällan i området och att riktvärden för trafikbuller innehålls vid bostäder. Utredningarna visar vidare att ett plangenomförande kan medföra en viss ökning av bullernivåerna, i storleksordningen upp till cirka 5 dB, vilket bedöms som en

begränsad förändring. Länsstyrelsen bedömer att Naturvårdsverkets riktvärden om buller från väg- och spårtrafik innehålls.

Läs mer om omgivningsbuller i planbeskrivningen, sidan 27–29 samt 50–54.

Det framgår även att överskridanden av riktvärden för industribuller förekommer under kvälls- och nattetid redan i nuläget, det vill säga oberoende av planförslaget. Samtidigt visar utredningarna att det finns möjligheter att vidta tekniska och verksamhetsmässiga åtgärder för att säkerställa att riktvärden kan innehållas. Exempel på sådana åtgärder är inbyggnad och ljuddämpning av spånsugar samt bullerreducerande åtgärder för truckar och lastmaskiner. Med föreslagna åtgärder visar beräkningar att riktvärden för industribuller kan uppnås även under kväll och natt. Läs mer om åtgärdsförslag för att minska buller i planbeskrivningen sidan, 52–54.

Luft

När det gäller luftkvalitet bedöms påverkan från planförslaget som marginell. Planområdet är beläget i ett område med god luftomsättning och låga bakgrundshalter, och de tillskott som verksamheten genererar bedöms inte innebära någon risk för att gällande miljökvalitetsnormer överskrids, vilket framgår på sida 25 respektive sida 48 i planbeskrivningen.

Trafik

Avseende trafik och tung trafik visar kommunens beräkningar att trafikökningen till följd av planförslaget är begränsad. Enligt trafikberäkning uppskattas Moelvans utveckling bidra med cirka 20 tillkommande fordonsrörelser per dygn, varav ungefär 18 personbilstransporter och 3 tunga transporter. Beräkningarna visar således att trafikökningen kopplad till verksamhetens expansion är relativt liten i förhållande till den totala trafikmängden på vägen. Detta innebär att påverkan på buller, luft och trafiksäkerhet kopplat till transporter bedöms vara liten i förhållande till dagens situation. Att få till bättre trafikmiljö generellt är en del av planens syfte och varför ytterligare verksamhetsmark behövs.

När det gäller trafiksäkerheten är kommunen medveten om att även mindre trafikökningar kan påverka den upplevda tryggheten, särskilt för oskyddade trafikanter såsom cyklister och fotgängare. För att förbättra trafiksäkerheten har kommunen bland annat sänkt hastigheten på Stationsvägen från 50 km/h till 40 km/h. Utöver detta jobbar kommunen även för att bygga ut GC-vägarna mellan Oleby och Torsby.

Vidare planerar verksamhetsutövaren att i större utsträckning anordna uppställningsytor för tunga fordon inom det egna industriområdet. Detta minskar behovet av uppställning och parkering längs gatan, vilket bidrar till förbättrad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet samt minskad störning i form av buller.

Om problem med uppställning eller parkering längs gatan ändå skulle kvarstå finns möjlighet för kommunen att införa lokala trafikföreskrifter, exempelvis parkeringsregleringar, för att ytterligare stärka trafiksäkerheten.

Läs mer om trafikberäkning och åtgärder sidan 60–61 i planbeskrivning.

Ljus och Landskapsbild

Vad gäller ljus, landskapsbild och boendekvalitet har dessa frågor beaktats i planförslaget genom reglering av byggnaders utformning, höjd och placering samt genom krav på skyddande vegetation eller avskärmning i planområdets gränser. Syftet är att minska visuell påverkan och skapa en tydligare avgränsning mellan industri och omgivande miljö.

Sammanfattningsvis gör kommunen bedömningen att planförslaget innebär en viss ökad omgivningspåverkan, men att denna är begränsad och godtagbar i förhållande till den befintliga situationen. Med hänsyn till att området redan är påverkat av industri och infrastruktur, samt att åtgärder kan vidtas för att begränsa störningar, bedöms markanvändningen vara lämplig enligt 2 kap. PBL och förenlig med kraven på hänsyn till människors hälsa och boendemiljö.

Naturmiljö och biologisk mångfald:

Markområdet utgör väsentlig naturmark med öppna ytor, vilka är viktiga för djur- och växtliv. Planen riskerar att fragmentera naturområden, minska habitat och hota arter. Enligt Miljöbalken 3 kap. ska särskild hänsyn tas till miljö och naturvärden. Ingen naturvärdesinventering eller konsekvensanalys har presenterats som underlag.

Kommunens svar på yttrande angående naturmiljö och biologisk mångfald

Inga fynd av rödlistade eller hotade arter finns rapporterade i ArtDatabanken inom planområdet. Under 2024 genomfördes även ett fältbesök av sakkunnig, vilket visade att den berörda åkermarken varit brukad och gödslad under lång tid samt domineras av koävegynnande arter såsom nässlor. I området förekommer i övrigt vanliga arter som fibblor, tistlar, rödklöver, björk, asp och säl. Inga skyddsvärda arter eller miljöer som omfattas av biotopskydd har identifierats.

Mot denna bakgrund bedöms området inte ha några höga naturvärden eller utgöra ett viktigt habitat, och det anses därför inte motiverat att ta fram en separat naturvärdesinventering.

Planförslaget bedöms vidare innebära en förbättring jämfört med gällande plan, då en större del av marken övergår till allmän plats natur i stället för att kunna bebyggas för exempelvis småindustri och uthyrningsstugor.

Rekreation och friluftsliv:

Området används idag för promenader, bad och rekreation. Industriell etablering försämrar tillgången till rekreationsområden och naturupplevelser. Detta strider mot Miljöbalkens krav på skydd av områden av betydelse för friluftsliv.

Kommunens svar på yttrande angående rekreation och friluftsliv

Det kommer även fortsättningsvis vara möjligt att använda befintliga promenadstråk och badplats för rekreation och friluftsliv.

Genom att planlägga ytor som i underliggande plan är kvartersmark för kultur, uthyrningsstugor och småindustri (dvs byggbar mark) för allmän platsmark, natur

säkerställs att delar av området är fortsatt tillgänglig som allmänt strövområde även på sikt.

Tillkommande verksamhetsmark har även avgränsats med hänsyn till badplatsen och mot naturmarken i norr finns krav på plank, träd och eller buskar i syfte att minska det visuella intrycket från verksamheten.

Vattenmiljö och miljörisker:

Planen ligger i direkt anslutning till Övre Fryken, en skyddsvärd vattenmiljö. Industriell verksamhet innebär risker för dagvattenföroreningar, kemiska utsläpp och sedimentförändringar som kan påverka vattenkvaliteten negativt. Förorenat dagvatten kan sprida sig till badplatsen och påverka allmänheten, vattenlevande organismer och hela ekosystemet. Ingen miljökonsekvensbeskrivning eller vattenutredning har redovisats. Enligt Miljöbalkens 2 kap. och försiktighetsprincipen ska åtgärder som kan skada vattenmiljön undvikas om alternativa lokaliseringar finns.

Kommunens svar på yttrande angående vattenmiljö och miljörisker

Kommunen bedömer att detaljplanen inte medför en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning därför inte krävs. Detta beslut har fattats av miljö-, bygg- och räddningsnämnden och delas av Länsstyrelsen. Dock har en särskild dagvattenutredning tagits fram som underlag för att bedöma planens påverkan på vattenmiljön och recipienten Övre Fryken.

Av utredningen framgår att dagvattnet från området leds till Övre Fryken, som idag har måttlig ekologisk status. Trots att exploateringen innebär en viss ökning av hårdgjorda ytor visar beräkningarna att föroreningshalter och mängder minskar efter exploatering, förutsatt att föreslagna åtgärder genomförs. Planförslaget bedöms därmed inte medföra någon otillåten försämring av vattenförekomsten eller äventyra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna.

Dagvattenhanteringen utformas med svackdiken, gräsbeklädda diken och en torrdamm som både fördröjer och renar dagvattnet. Systemet dimensioneras så att flöden efter exploatering inte överstiger dagens nivåer och så att även kraftigare regn kan hanteras genom fördröjning och kontrollerad avledning. Därutöver har hänsyn tagits till områdets begränsade infiltrationsförmåga samt identifierade översvämningssrisker, vilka hanteras genom höjdsättning, avrinningsvägar och fördröjningsytor.

Läs mer i planbeskrivning om systemlösning för dagvattenhantering, sidan 46–48 samt föroreningsbelastning före och efter exploatering sidan 18 i dagvattenutredning.

Trafik och trafiksäkerhet:

Industrietablering medför ökad tung trafik, mer buller och ökad olycksrisk för cyklister och fotgängare. Ingen trafikutredning eller säkerhetsanalys har presenterats.

Kommunens svar på yttrande angående trafiksäkerhet

Kommunen delar bedömningen att en industriell expansion kan medföra ökade trafikflöden, vilket i sin tur kan påverka både bullernivåer och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Kommunen bedömer att en separat trafikutredning inte är nödvändig i detta fall. Planförslaget avser utveckling av en befintlig verksamhet där trafikökningen bedöms begränsad och inte av sådan omfattning att det påverkar nuvarande trafiksituation eller medför större följdinvesteringar i infrastrukturen. Trafikfrågorna har dock analyserats genom en samlad bedömning baserad på flera underlag, däribland befintliga trafikmätningar (ÅDT), historisk trafikutveckling, Trafikverkets trafikstringsverktyg samt uppgifter från verksamheten om nuvarande och framtida transporter. Läs mer om trafik och trafikstring i planbeskrivning, sidan 60–61.

Den totala trafikmängden (ÅDT) på Stationsvägen bedöms uppgå till cirka 630 fordon per dygn år 2040, vilket innebär en begränsad ökning jämfört med dagens nivåer. Av denna ökning bedöms planförslaget/Moelven bidra med cirka 20 tillkommande fordonsrörelser per dygn, varav ungefär 18 personbilstransporter och 3 tunga transporter. Beräkningarna visar således att trafikökningen kopplad till verksamhetens expansion är relativt liten i förhållande till den totala trafikmängden på vägen. Samtidigt har hänsyn tagits till att trafiken historiskt sett varit stabil eller svagt minskande i området.

När det gäller trafiksäkerheten är kommunen medveten om att även mindre trafikökningar kan påverka den upplevda tryggheten, särskilt för oskyddade trafikanter såsom cyklister och fotgängare. Frågan har därför beaktats i planarbetet utifrån både befintliga förutsättningar och planerade åtgärder.

Kommunen arbetar kontinuerligt med Trafikverket för ökad trafiksäkerhet i Oleby som helhet. För att förbättra trafiksäkerheten har kommunen bland annat sänkt hastigheten på Stationsvägen från 50 km/h till 40 km/h. Utöver detta jobbar kommunen även för att bygga ut GC-vägarna mellan Oleby och Torsby samt åtgärder på järnvägsövergångar.

Vidare planerar verksamhetsutövaren att i större utsträckning anordna uppställningsytor för tunga fordon inom det egna industriområdet. Detta minskar behovet av uppställning och parkering längs gatan, vilket bidrar till förbättrad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet samt minskad störning i form av buller.

Om problem med uppställning eller parkering längs gatan ändå skulle kvarstå finns möjlighet för kommunen att införa lokala trafikföreskrifter, exempelvis parkeringsregleringar, för att ytterligare stärka trafiksäkerheten.

Läs mer i planbeskrivning om trafik och trafikåtgärder, sidan 60.

Landskapsbild och estetiska värden:

Förlust av siktlinjer mot Övre Fryken och påverkan på landskapsbilden är betydande. Planen strider mot kommunens översiktsplan som syftar till att bevara natur- och rekreationsvärden nära tätort.

Kommunens svar på yttrande angående landskapsbild och estetiska värden

Planförslaget kommer till viss del påverka utsikten från enskilda bostäder och vyn från Fryken. Samtidigt säkerställs genom detaljplanen att delar av området förblir naturmark även på sikt då områden som i underliggande plan, som medger bygg rätt för kultur, uthyrningsstugor och småindustri, i stället planläggs som allmän platsmark, natur.

Även efter ett plangenomförande kommer stora delar längs Fryken och Ljusnans strandlinje utgöras av allmänt tillgänglig naturmark och befintlig badplats kunna nyttjas. Planförslaget bedöms därför inte strida mot översiktsplanens mål om naturmark, se sida 23 i planbeskrivningen. Aktuell plan bedöms i stället tillgodose detta på ett bättre sätt eftersom naturmark säkerställs.

Brist på utredningar och alternativa lokaliseringar:

Det finns inga redovisade alternativ till denna lokalisering, trots att mindre känsliga områden finns. Ingen samlad miljökonsekvensanalys är presenterad. Ingen trafik- eller bullerutredning finns som styrker att området är lämpligt för industri.

Kommunens svar på yttrande angående utredningar och alternativa lokaliseringar:

Kommunen bedömer att planförslaget har ett tillräckligt underlag i förhållande till planens omfattning och karaktär. Flera utredningar har tagits fram inom ramen för planarbetet, däribland bullerutredning, dagvattenutredning och geoteknisk utredning. Dessa redovisas i planbeskrivningen och ligger till grund för planens utformning och de ställningstaganden som gjorts.

Planförslaget avser en utveckling av ett redan etablerat industriområde. Lokaliseringen är således inte ny utan en utveckling av en redan etablerad verksamhet, som har behov av utökade ytor för att kunna omstrukturera och effektivisera sin verksamhet.

Att möjliggöra verksamhetens fortsatta utveckling bedöms utgöra ett angeläget allmänt intresse, kopplat till sysselsättning och ett livskraftigt näringsliv. Skulle verksamheten inte medges vidareutveckling eller tvingas omlokaliseras till ny plats är det inte alls säkert att företaget väljer att bli kvar i Torsby, utan väljer att lägga den merkostnaden (som det skulle innebära) på att vidareutveckla andra filialer i Värmland i stället. Detta skulle medföra konsekvenser för Torsby som helhet.

Vidare föreligger inget formellt krav på att redovisa alternativa lokaliseringar i detta fall, eftersom planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Ett sådant ställningstagande fattades av miljö-, bygg- och räddningsnämnden den 29 november och delas av länsstyrelsen.

En övergripande prövning av markens lämplighet har dock genomförts inom ramen för kommunens fördjupade översiktsplan (2003), där aktuellt område till största delen är utpekad som pågående markanvändning för industri. Planförslaget är därmed förenligt med kommunens långsiktiga planeringsinriktning. Även i arbetet med en ny fördjupad översiktsplan för Torsby tätort kvarstår denna inriktning, där området fortsatt pekas ut för

industri- och verksamhetsändamål och där utveckling av befintliga verksamhetsområden prioriteras.

Kommunen arbetar dock parallellt med att utveckla nya verksamhetsområden, bland annat längs E45 och genom utökning av industriområdet Inova Park. Dessa områden är dock främst avsedda för nyetableringar, och bedöms inte lämpliga för att ersätta eller flytta en befintlig, platsbunden verksamhet.

Juridisk grund för avslagsyrkande:

Mot bakgrund av ovanstående anser jag att detaljplanen:

- Strider mot PBL 2 kap. – markanvändningen är olämplig för boendemiljö.
- Strider mot Miljöbalken 3 kap. och 11 kap. – risk för skada på naturmiljö, vattenmiljö och biologisk mångfald.
- Saknar nödvändiga utredningar (naturvärden, vattenmiljö, buller, trafik, miljökonsekvenser).
- Strider mot kommunens översiktsplan avseende skydd av rekreation och naturvärden.

Sammanfattning och yrkande:

Jag yrkar att detaljplanen inte antas i dess nuvarande form. Alternativt ska planen omarbetas först efter fullständig miljökonsekvensbeskrivning (MKB), naturvärdesinventering, trafikutredning, bullerutredning och utredning av påverkan på vattenmiljön. Planen får inte antas förrän dessa underlag finns och godkänns av sakkunniga myndigheter.

Kommunens svar på sammanfattande synpunkter om juridisk grund, sammanfattning och yrkande

Kommunen delar inte bedömningen att detaljplanen strider mot plan-och bygglagen, miljöbalken eller kommunens översiktsplan. Motiv till varför framgår av tidigare svar ovan samt av planbeskrivningen i sin helhet.

Erforderliga utredningar i form av dagvattenutredning och bullerutredning har upprättats i syfte att utreda nuvarande förhållande samt planens påverkan på närboende och vattenmiljö samt i syfte föreslå lämpliga lösningar för att milda påverkan. En naturvärdesbedömning har genomförts av sakkunnig. En separat trafikutredning har inte bedömts nödvändigt i aktuellt fall då det rör sig om utveckling av en redan befintlig verksamhet och trafiken antas inte öka i sådan betydande grad som medför större följdinvesteringar i infrastrukturen.

Planen har inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan, varför någon miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats. Planens konsekvenser och påverkan på miljö och hälsa kan hanteras inom ramen för detaljplanen. Beslut om att planen inte medför betydande miljöpåverkan fattades av miljö-, bygg- och räddningsnämnden den 29 november. Denna bedömning delas av länsstyrelsen.

I samband med samråd och granskning har myndigheter som bland annat Länsstyrelsen och Trafikverket möjlighet att framföra synpunkter på förslaget utifrån deras

bevakningsgrunder. Synpunkterna och kommunens svar och åtgärder framgår av tidigare upprättad samrådsredogörelse samt detta granskningsutlåtande.

Yttrande 3 (2 Privatpersoner)

Vi kontaktar er i syfte att lämna synpunkter på förslaget till utökat industriområde mellan järnvägen och Övre Fryken i Oleby.

Vi är frekventa besökare i området och motsätter oss starkt planförslaget som lagts fram.

Först, låt oss måla upp en bild: Det är sommar, solen skiner, du är ledig. Du har tagit dig till stranden för en dag av avkoppling. Du breder ut en filt, ställer upp termoserna med kaffe och plockar fram en god bok. Du sätter dig ner och blickar ut över sjön, den vackra Fryken. Vattnet glittrar, du kisar. Det är varmt, du tänker att senare ska det bli skönt att svalka fötterna i vattnet. Kanske rentutav ta ett dopp. Vinden blåser lätt, du hör fåglarna kvittra. Plötsligt är det något som stör. Det mullrar bakom dig, ett mullrande som känns i hela kroppen. Det är ett stressande ljud, ett ljud man sen barnsben lärt sig att akta sig för. Det pyser och dånar. Du vänder dig om, en stor lastbil kommer farande. Sen en till, och sen en personbil, sen en till, och en till. Du vänder dig om, där det en gång i tiden låg träd och öppna grönytor breder nu fula byggnader ut sig. Gräs har bytts ut mot asfalt, där det växte träd och buskar står stugor och byggmoduler. Fågelkvittret drunknar i ljudet av lastbilar, gaffeltruckar och personbilar. Du packar ihop dina saker och lämnar platsen. Här finns ingen ro.

Detta scenario är förstås bara en av anledningarna till att planerna på ett utökat industriområde invid Fryken är en dålig idé. Trafiken längs Stationsvägen och anslutande vägar är redan tungt trafikerad av last- och personbilar. Många, inte alla, men många av dessa kör i en alldeles för hög hastighet och orsakar trafikfara för, inte minst barnen, som bor i området. En utökad industri skulle innebära mer trafik, och ännu större risk för olyckor. För att inte tala om de föroreningar och bullernivåer en ökad trafik skulle bära med sig.

Den enda rimliga lösningen på de otaliga problem denna utökning skulle innebära, är förstås att flytta hela industrin till ett område mer lämpat för industri. Visst, det kan förstås vara frestade att ta den kortsiktiga lösningen att utöka där man redan är etablerad. Men anledningen till att Moelven Byggmodul ligger där det ligger är i mångt och mycket på grund av att det en gång i tiden förekom timmerflottning på Fryken (det finns en historia kring det), samt att tanken var att transportera moduler via järnvägen. Gissa vad? Inget av detta sker idag. Tänk så mycket smidigare det skulle vara för alla som arbetar på, och i anslutning till Moelven Byggmodul, att lägga denna industri i anslutning till E45 i stället. Byggnaderna som idag står på plats i Oleby idag är inte direkt "permanent", och en flytt nu skulle inte vara ett så stort åtagande om man jämför med vad det skulle krävas att flytta industrin senare, OM denna utökning skulle bli ett faktum.

Vi hoppas att Torsby kommun kommer att ställa sig på rätt sida av historien i den här frågan. Tänk långsiktigt, inte kortsiktigt.

Vi hänvisar vidare till skrivelsen, som ni säkert redan tagit del av, sammanställd av en boende i området.

Till yttrandet bifogar skrivelsen identiskt till yttrandet inskickat av privatperson 2 och 3 (yttrande 2) som handlar om boendemiljö, naturmiljö, friluftsliv, landskapsbild, trafiksäkerhet, lokalisering och biologisk mångfald.

Kommunens svar på yttrande 3

Torsby kommunen har förståelse för den oro som framförs kring påverkan på rekreationsmiljön vid Fryken, ökad trafik, buller och trafiksäkerhet för boende och barn. Frågan har därför beaktats i planarbetet utifrån både befintliga förutsättningar och planerade åtgärder.

Kommunen arbetar kontinuerligt med Trafikverket för ökad trafiksäkerhet i Oleby som helhet. För att förbättra trafiksäkerheten har kommunen bland annat sänkt hastigheten på Stationsvägen från 50 km/h till 40 km/h. Utöver detta jobbar kommunen även för att bygga ut GC-vägarna mellan Oleby och Torsby samt åtgärder på järnvägsövergångar. Vidare planerar verksamhetsutövaren att i större utsträckning anordna uppställningsytor för tunga fordon inom det egna industriområdet. Detta minskar behovet av uppställning och parkering längs gatan, vilket bidrar till förbättrad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet samt minskad störning i form av buller.

Om problem med uppställning eller parkering längs gatan ändå skulle kvarstå finns möjlighet för kommunen att införa lokala trafikföreskrifter, exempelvis parkeringsregleringar, för att ytterligare stärka trafiksäkerheten.

Läs mer i planbeskrivning om trafik och trafikåtgärder, sidan 60–61.

Vad gäller lokalisering avser planen en utveckling av ett redan etablerat industriområde, vilket innebär att lokaliseringen i sig inte är ny utan utgör en vidareutveckling av befintlig verksamhet som har behov av utökade ytor för att kunna omstrukturera och effektivisera sin verksamhet.

Att möjliggöra verksamhetens fortsatta utveckling bedöms utgöra ett angeläget allmänt intresse, kopplat till sysselsättning och ett livskraftigt näringsliv. Skulle verksamheten inte medges vidareutveckling eller tvingas omlokaliseras till ny plats är det inte alls säkert att företaget väljer att bli kvar i Torsby, utan väljer att lägga den merkostnaden (som det skulle innebära) på att vidareutveckla andra filialer i Värmland i stället. Detta skulle medföra konsekvenser för Torsby som helhet.

Se även tidigare svar på yttrande som berör, boendemiljö, naturmiljö, friluftsliv, landskapsbild, trafiksäkerhet, lokalisering och biologisk mångfald i detta granskningsutlåtande, sidan 8–14.

Yttrande 4 (2 privatpersoner)

Vi tycker redan det gått för långt som det är med industrin vi tycker absolut inte det ska släppas till mer industrimark låt det vara grönområde för allmänheten det blir mer trivsamt för de boende än att ha en industri mitt i ett bostadsområde och all tung trafik det drar med sig. Moelven lägger ju inte direkt ner sig för att det

ska se bättre och mer trivsamt ut, på kanten mot vandrarhemmet ser det bedrövligt ut med alla diverse grejer som blir utställda där. Om det ska vara industrimark så långt som det är ritat på kartan ska det då stå en massa bråte efter Frykens sjöland det blir inte en så trivsam badplats och promenadstråk, här är inte bara Olebybor som använder gång/cykelvägen och badplatsen det åker folk hit med bil för att ta promenader m.m. Utsikten för många Olebybor blir ju förstörd det drar med sig sänkt fastighetsvärde m.m.

Torsby kommun är väl så pass stor till ytan att det borde finnas industrimark någon annan stans än vid Frykens sjöland.

Kommunens svar på yttrande 4

En flytt av befintlig verksamhet bedöms inte vara ett realistiskt alternativ, se tidigare svar i detta granskningsutlåtande sidan 13.

Genom att verksamheten får tillgång till mer mark finns bättre förutsättningar att styra upp och organisera uppställningsplatser, ytor för lastning med mera på ett bättre sätt än idag vilket kan leda till en bättre helhetsupplevelse av området. Torsby kommun har även genomfört åtgärder för att förbättra trafiksituationen. Läs mer i planbeskrivning sidan 60–61.

Bestämmelser för att minska verksamhetens påverkan på omgivningen har lagts till, bland annat krav på avgränsning mot naturmarken och badplatsen.

Se även tidigare svar på yttrande som berör, boendemiljö, naturmiljö, friluftsliv, landskapsbild, trafiksäkerhet, lokalisering och biologisk mångfald i detta granskningsutlåtande, sidan 8–14.

Yttrande 5 (4 privatpersoner)

Vi vill med detta brev framföra mina starka invändningar mot förslaget att utöka industriområdet i Oleby. Jag skriver inte utifrån lagparagrafer, utan utifrån vår vardag och den oro vi känner för vårt fina område på "guldkusten", solsidan av Fryken.

Oleby är ett naturskönt bostadsområde där vi och många andra bor för lugnet, läget och de fina vyerna. En plan om utökad industri här känns helt orimlig. Det skulle sänka vår livskvalitet och värdet på våra hem avsevärt. Vi och våra grannar har idag en värdefull sjöutsikt som med stor sannolikhet skulle gå förlorad om Moelven byggs ut – något som känns förkastligt. Med byråkratiska ord är det en väsentlig olägenhet.

Jag uppskattar att Moelven sysselsätter så pass många, men en expansion av denna storlek bör ske på en plats avsedd för tung industri, inte mitt i ett bostadsområde fullt av barnfamiljer.

Mina främsta orosmoln är:

Trafiksäkerheten:

Trafiken på Stationsvägen är redan idag mycket ansträngd med tunga lastbilar och ett "pärlband" av bilar vid skiftbyte runt kl. 16:00. Det är en tidpunkt då barnen tvingas hållas inne för att det är för farligt vid vägen. Jag uppmanar er att göra en hastighetskontroll vid den tiden som en del av utredningen. Att ni sänkt hastighetsgränsen till 40 km/h är ingen garanti för att även förarna gjort det.

Kommunens svar på synpunkter om trafiksäkerhet

Torsby kommun har förståelse för den oro som framförs kring ökad trafik, buller samt trafiksäkerhet för boende och barn.

Kommunen arbetar kontinuerligt tillsammans med Trafikverket för att förbättra trafiksäkerheten i Oleby som helhet. Som en del i detta arbete har hastigheten på Stationsvägen sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Därutöver arbetar kommunen för en utbyggnad av gång- och cykelvägar mellan Oleby och Torsby samt för åtgärder vid järnvägsövergångar.

Verksamhetsutövaren planerar även att i större utsträckning anordna uppställningsytor för tunga fordon inom det egna industriområdet. Detta minskar behovet av uppställning och parkering längs gatan, vilket bidrar till förbättrad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet samt minskade störningar i form av buller.

Om problem med uppställning eller parkering längs gatan ändå kvarstår har kommunen möjlighet att införa lokala trafikföreskrifter, exempelvis parkeringsregleringar, för att ytterligare stärka trafiksäkerheten.

Kommunen är medveten om att dessa åtgärder kan upplevas som otillräckliga. Det bör dock framhållas att vägen förvaltas av Trafikverket, vilket innebär att kommunens rådighet över åtgärder på vägen är begränsad. Samtidigt görs bedömningen att den föreslagna utvecklingen inte medför en sådan trafikökning (cirka 20 fordon per dygn) att det finns behov av en särskild trafikutredning eller ytterligare anpassade åtgärder med anledning av den tillkommande trafiken.

Läs mer i planbeskrivning om trafik och trafikåtgärder, sidan 60–61. Se även tidigare svar på yttrande som berör, boendemiljö, naturmiljö, friluftsliv, landskapsbild, trafiksäkerhet, lokalisering och biologisk mångfald i detta granskningsutlåtande, sidan 8–14.

Buller och nattskift:

Vi är vana vid ett visst mått av oljud idag, men en utökning riskerar att medföra mer oväsen, kanske även på kvällar och nätter. Det är oacceptabelt i ett villaområde.

Kommunens svar på synpunkter om buller och nattskift

Kommunen vill inledningsvis framhålla att planförslaget avser utveckling av ett redan befintligt industriområde, och inte en nyetablering i ett tidigare opåverkat bostadsområde. Markanvändningen är därmed i grunden etablerad och planförslaget förenlig med områdets nuvarande funktion. Vid prövningen har hänsyn tagits till såväl befintlig situation som planerad utveckling.

Vad gäller buller har kommunen låtit ta fram särskilda bullerutredningar som omfattar både industri- och trafikbuller. Resultatet visar att infrastrukturen, särskilt järnvägen, utgör den dominerande bullerkällan i området och att riktvärden för trafikbuller innehålls vid bostäder. Läs mer om omgivningsbuller i planbeskrivningen, sidan 27–29 samt 50–54.

Det framgår även att överskridanden av riktvärden för industribuller förekommer under kvälls- och nattetid redan i nuläget, det vill säga oberoende av planförslaget. Samtidigt visar utredningarna att det finns möjligheter att vidta tekniska och verksamhetsmässiga åtgärder för att säkerställa att riktvärden kan innehållas. Exempel på sådana åtgärder är inbyggnad och ljuddämpning av spånsugar samt bullerreducerande åtgärder för truckar och lastmaskiner. Med föreslagna åtgärder visar beräkningar att riktvärden för industribuller kan uppnås även under kväll och natt. Läs mer om åtgärdsförslag för att minska buller i planbeskrivningen sidan, 52–54.

Se även tidigare svar på yttrande som berör, boendemiljö, naturmiljö, friluftsliv, landskapsbild, trafiksäkerhet, lokalisering och biologisk mångfald i detta granskningsutlåtande, sidan 8–14.

Verksamhetens osäkerhet:

Med tanke på de varsel och svängningar som funnits inom koncernen känns det riskabelt att bygga ut stort. Vad händer om verksamheten läggs ner eller om en helt annan, mer störande industri tar över lokalerna i framtiden? Det ligger helt utanför vår kontroll som boende.

I samrådsredogörelsen återkommer ni till att "flytt av befintlig verksamhet inte är aktuellt" på flera ställen. Jag saknar grund till det påståendet. Det enda jag hittar är "en flytt bedöms inte som ett realistiskt alternativ". Varför inte? Utifrån den kunskap jag har här och nu behöver det utredas bättre, inte bara konstateras för att det är enklare för Moelven.

Har dessutom hört av grannar att de sett någon form av örn i det tilltänkta området. Kanske också något som behöver utredas ytterligare? Har det gjorts en naturvärdesinventering?

Jag hoppas att ni visar medkänsla och välvilja gentemot oss kommuninvånare och väljer att bevara Oleby som det trygga bostadsområde det är idag.

Kommunens svar på synpunkter om verksamhetens osäkerhet och lokalisering

Kommunen kan inte genom detaljplan reglera vilka som äger marken eller verkar i området. Oavsett vem som verkar i området måste de dock följa detaljplanens bestämmelser, vad gäller användning (Industri, verksamheter), begränsningar i höjd och placering på bebyggelsen samt bestämmelser om dagvattenhantering mm. Alla verksamhetsutövare måste även förhålla sig till bestämmelser i miljöbalken, gällande riktlinjer för buller med mera. Om det finns signaler på att lagar och regler inte uppfylls kan verksamheten bli föremål för tillsyn och åtgärder krävas.

Kommunen har förståelse för synpunkten att en annan lokalisering kan innebära fördelar ur ett boendeperspektiv. Samtidigt utgår planeringen från befintliga förhållanden.

Planförslaget avser inte en nyetablering utan utveckling av en redan etablerad verksamhet, som har behov av utökade ytor för att kunna omstrukturera och effektivisera sin verksamhet.

Att möjliggöra verksamhetens fortsatta utveckling bedöms utgöra ett angeläget allmänt intresse, kopplat till sysselsättning och ett livskraftigt näringsliv. Skulle verksamheten inte medges vidareutveckling eller tvingas omlokaliseras till ny plats är det inte alls säkert att företaget väljer att bli kvar i Torsby, utan väljer att lägga den merkostnaden (som det skulle innebära) på att vidareutveckla andra filialer i Värmland i stället. Detta skulle medföra konsekvenser för Torsby som helhet. Det finns inte heller ett formellt krav att titta på alternativa lokaliseringar eftersom detaljplan inte antas medföra en betydande miljöpåverkan, ett beslut som delas av länsstyrelsen.

Kommunens svar på synpunkter om naturvärden och observation av örn

Områdets naturvärden har bedömts av sakkunnig genom fältbesök. Vid inventeringen konstaterades att den berörda åkermarken under lång tid har varit gödslad och domineras av kvävegynnade arter såsom nässlor. Inom planområdet förekommer även arter som fibblor, tistlar, rödklöver samt trädslag som björk, asp och sälg. Några skyddsvärda arter eller miljöer som omfattas av biotopskydd identifierades inte vid besöket. Inte heller finns några rapporterade fynd av rödlistade eller hotade arter i ArtDatabanken inom planområdet. Mot denna bakgrund bedöms det inte motiverat att ta fram en separat naturvärdesinventering.

Vad gäller förekomst av örn gör kommunen bedömningen att någon särskild utredning inte är nödvändig för att visa eventuell påverkan. Planområdet omfattar i huvudsak redan ianspråktagen mark, där befintlig mänsklig aktivitet begränsar värdet som livsmiljö för störningskänsliga arter.

Den föreslagna utökningen berör delvis jordbruksmark. Sådan mark kan nyttjas av örnar för födosök, exempelvis vid jakt på smågnagare, men utgör normalt inte kärnområden för häckning eller långvarig vistelse. En betydande del av jordbruksmarken kommer dessutom att kvarstå och planläggas som allmän plats natur, vilket innebär att födosökmöjligheterna inte bedöms påverkas i någon större omfattning.

Planområdet saknar vidare kända strukturer som är viktiga för örnar, såsom höga ostörda boträd, branta klippformationer eller större sammanhängande opåverkade naturområden. Det finns inte heller någon kännedom om etablerade boplatser eller regelbunden häckning inom eller i direkt anslutning till området.

Mot denna bakgrund bedöms detaljplanens genomförande inte medföra någon betydande negativ påverkan på eventuell förekommande örn, vare sig avseende häckning, födosök eller upprätthållande av gynnsam bevarandestatus.

Yttrande 6 (2 privatpersoner)

Området består idag av ett värdefullt naturområde som används flitigt för promenader och rekreation. I närheten finns även ett uppskattat strandområde som är en viktig tillgång för både boende och besökare. Dessa miljöer har stor

betydelse för livskvaliteten i området och bör därför beaktas särskilt i planeringen.

Även fastigheterna i nära anslutning till industriområdet riskerar att få en värdeminskning

Den väg som leder till området är smal och ligger mitt i ett bostadsområde med många barnfamiljer. Om planförslaget genomförs finns en tydlig risk för ökad tung trafik, vilket kan påverka trafiksäkerheten negativt. Vägen används redan idag av boende, gående och barn som vistas i området, och en ökning av tung trafik kan skapa en otrygg och osäker trafikmiljö. Transporterna passerar också en skola.

Avståndet till större väg är dessutom relativt långt, vilket innebär att all trafik till och från området behöver passera genom bostadsområdet. Detta riskerar att medföra ökade störningar i form av buller, trafik och minskad trygghet för de boende

Mot bakgrund av detta anser vi att kommunen bör:

- genomföra en fördjupad trafikutredning, särskilt avseende tung trafik
- säkerställa att trafiksäkerheten för boende och barn prioriteras
- ta större hänsyn till områdets karaktär som bostads- och naturområde
- värna och bevara grönområden samt strandmiljön

Vi anser att dessa aspekter behöver belysas tydligare innan planen kan anses lämplig att genomföra.

Kommunens svar angående synpunkter om naturområde, värdeminskning och utsikt

Det kommer även fortsättningsvis vara möjligt att använda befintliga promenadstråk och badplats för rekreation och friluftsliv.

Genom att planlägga ytor som i underliggande plan är kvartersmark för kultur, uthyrningsstugor och småindustri för allmän platsmark, natur säkerställs att delar av området är fortsatt tillgänglig som allmänt strövområde även på sikt. Detta bedöms vara en positiv effekt av detaljplanen.

Tillkommande verksamhetsmark har avgränsats med hänsyn till bland annat badplatsen och mot naturmarken i norr finns krav på bestämmelse om avgränsning i syfte att minska det visuella intrycket från verksamheten.

Att frågan om fastighetsvärden väcks är förståelig. Frågor om fastighetsvärden utgör dock inte ett självständigt planeringskriterium enligt plan- och bygglagen vid prövning av markens lämplighet, utan prövningen ska grundas på frågor som gäller människors hälsa, säkerhet och miljö, varför det i planarbetet tagits fram erforderliga utredningar vad gäller planens påverkan på buller- och dagvatten mm.

Genomförandet av detaljplanen bedöms i viss utsträckning kunna påverka utsikten från enskilda bostäder samt vyn från Fryken, då planen möjliggör utveckling och komplettering

av befintlig industriverksamhet. En sådan förändring kan innebära att delar av nuvarande utblickar förändras för de bostäder som hamnar bakom, vilket kan upplevas som en försämring. Samtidigt ska det beaktas att motsvarande eller liknande påverkan på utsikten redan idag är möjlig enligt gällande detaljplan, som medger bebyggelse för bland annat kulturverksamhet, uthyrningsstugor och småindustri. Den föreslagna detaljplanen innebär således inte att tidigare ej byggbar eller skyddad mark tas i anspråk, utan detaljplanen utgör en omprövning av markens användning inom ett område som redan är planlagt för kvartersmark. Kommunens bedömning är således i stället att detaljplanen innebär en förändring i positiv riktning genom att vissa ytor som i gällande plan utgör kvartersmark i stället planläggs som allmän platsmark (natur) som inte kan bebyggas vilket bidrar till att upprätthålla upplevelsen av landskapsrummet och utsikten.

Kommunens svar angående synpunkter om trafiksituationen:

Torsby kommunen har förståelse för den oro som framförs kring ökad trafik, buller och trafiksäkerhet för boende och barn.

Kommunen bedömer att en separat trafikutredning inte är nödvändig i detta fall. Planförslaget avser en utveckling av en befintlig verksamhet där trafikökningen bedöms begränsad och inte av sådan omfattning att den kräver större följdinvesteringar i infrastrukturen. Trafikfrågorna har dock analyserats genom en samlad bedömning baserad på flera underlag, däribland befintliga trafikmätningar (ÅDT), historisk trafikutveckling, Trafikverkets trafikstringsverktyg samt uppgifter från verksamheten om nuvarande och framtida transporter. Läs mer om trafik och trafikstring i planbeskrivning, sidan 60–61.

Kommunen arbetar kontinuerligt med Trafikverket för ökad trafiksäkerhet i Oleby som helhet. För att förbättra trafiksäkerheten har kommunen bland annat sänkt hastigheten på Stationsvägen från 50 km/h till 40 km/h. Utöver detta jobbar kommunen även för att bygga ut GC-vägarna mellan Oleby och Torsby samt åtgärder på järnvägsövergångar. Vidare planerar verksamhetsutövaren att i större utsträckning anordna uppställningsytor för tunga fordon inom det egna industriområdet. Detta minskar behovet av uppställning och parkering längs gatan, vilket bidrar till förbättrad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet samt minskad störning i form av buller.

Om problem med uppställning eller parkering längs gatan ändå skulle kvarstå finns möjlighet för kommunen att införa lokala trafikföreskrifter, exempelvis parkeringsregleringar, för att ytterligare stärka trafiksäkerheten.

Kommunen är medveten om att dessa åtgärder kan upplevas som otillräckliga. Det bör dock framhållas att vägen förvaltas av Trafikverket, vilket innebär att kommunens rådighet över åtgärder på vägen är begränsad. Samtidigt görs bedömningen att den föreslagna utvecklingen inte medför en sådan trafikökning (cirka 20 fordon per dygn) att det finns behov av en särskild trafikutredning eller ytterligare anpassade åtgärder med anledning av den tillkommande trafiken.

Se även tidigare svar på yttrande som berör, boendemiljö, naturmiljö, friluftsliv, landskapsbild, trafiksäkerhet, lokalisering och biologisk mångfald i detta granskningsutlåtande, sidan 8–14.

Yttrande 7 (2 privatpersoner)

Förslaget gällande ändring i detaljplan för Oleby industriområde 1:263 m.fl., så MOTSÄTTER vi på Jungmansvägen 2, Oleby 1:231 oss all ändring utav den nuvarande detaljplanen.

Detta gör vi med följande motiveringar.

1. Värdeminskning och kompensation

Vi flyttade hit som barnfamilj pga. läget samt omgivningen. Nära till naturen, sjön. Aktiviteter som bad & fiske. Vi har investerat väldigt mycket pengar i renoveringar på vårt hus då vi planerat att vi skall bo här lång tid framöver. Värdet på vårt hus samt hela området sjunker med X-antal flera hundra tusen kronor, utan motsvarande kompensation från kommunen, om den föreslagna detaljplanen skulle antas. Det blir helt enkelt inte attraktivt att bo såpass nära en stor industri där till exempel den nuvarande sjöutsikten från alla husets fönster skulle kunna bytas mot en industrilokalvägg.

Kommunens svar på yttrande angående värdeminskning

Att frågan om fastighetsvärden väcks är förståelig. Frågor om fastighetsvärden utgör dock inte ett självständigt planeringskriterium enligt plan- och bygglagen vid prövning av markens lämplighet, utan prövningen ska grundas på frågor som gäller människors hälsa, säkerhet och miljö, varför det i planarbetet tagits fram erforderliga utredningar vad gäller planens påverkan på buller- och dagvatten.

Se svar på liknande yttrande angående detta i granskningsutlåtande, sidan 21.

2. Trafik

Vi ser det som ett extremt stort problem med trafiken på Stationsvägen. Det är för oss inte rimligt att utöka produktionen ifrån Moelven, speciellt inte då ingen annan konkret lösning på till/frånfartsled från fabriken har satts i bruk. Vi har många barn i området inklusive våra egna som leker runtomkring här och det är nog så illa som det är för tillfället då varken Moelvans anställda eller än värre tungtrafiken inte håller hastighetsbegränsningarna. Trots att det idag har sänkts till 40km/. Det är skrämmande.

Kommunens svar på yttrande om trafik

Trafiken kan komma att öka till följd av ett plangenomförande, vilket påverkar buller och trafik. I syfte att minimera effekten har kommunen sänkt hastigheten på Stationsvägen bla. Samtidigt har flödena på vägar och gator i Oleby, Stationsvägen inkluderat, enligt trafikmätningar utförda av Trafikverket minskat sedan 2012. Trafikökningen över tid bedöms därför inte bli särskilt markant, för mer information se upprättad bullerutredning samt sida 60–61 i planbeskrivning gällande trafikberäkning/uppskattning samt åtgärder.

Se även svar på liknande yttrande i detta granskningsutlåtande sidan 12 och 22.

3. Lämplighet utifrån framtidsscenario

Utöver detta ifrågasätter vi idén om att utöka Moelvans industri i sin helhet på nuvarande plats. Dom har ganska nyligen varslat många anställda, är det då rimligt att utöka verksamheten? Ska man göra om en såpass omfattande detaljplan enbart på framtidstro?

Kommunens svar på yttrande om lämplighet utifrån framtidsscenarior

Verksamheten bedöms fortsatt vara i akut behov av mark, framför allt för uppställningsytor. De har så sent som i år tillfälligt behövt frakta färdiga moduler för lagring vid andra av sina fabriker, vilket inte är hållbart i längden.

Samtidigt börjar en konjunktursvängning synas med ökad efterfrågan från byggbranschen på nytt. En ny detaljplan och ytterligare mark bedöms avgörande för verksamhetens konkurrenskraft idag och på sikt.

4. Verksamhetens placering

Vidare hade det varit mycket bättre för framtiden att se över förflyttning av verksamheten till vid sidan av 45:an, både sett ur natur, landskap & ekonomisk aspekt men framför allt miljöaspekt. All personal men framför allt tungtrafik tvingas då inte åka runt hela Torsby för att sedan göra samma resa tillbaka till exempel.

Vi här i Oleby har det enda kvarvarande större allmänna grönområdet runtom i Frykenviken här och det är en av de främsta anledningarna till att området är så populärt. Alla vi boende i området är så nöjda över att vi har ett så fint område bevarat för reaktioner och friluftsliv.

Kommunens svar på yttrande om placering

Kommunen har förståelse för synpunkten att en lokalisering i anslutning till E45 kan innebära fördelar ur ett transport- och logistikperspektiv. Samtidigt utgår planeringen från befintliga förhållanden. Planförslaget avser inte en nyetablering utan en utveckling av en redan etablerad verksamhet, som har behov av utökade ytor för att kunna omstrukturera och effektivisera sin verksamhet.

Att möjliggöra verksamhetens fortsatta utveckling bedöms utgöra ett angeläget allmänt intresse, kopplat till sysselsättning och ett livskraftigt näringsliv. Skulle verksamheten inte medges vidareutveckling eller tvingas omlokaliseras till ny plats är det inte alls säkert att företaget väljer att bli kvar i Torsby, utan väljer att lägga den merkostnaden (som det skulle innebära) på att vidareutveckla andra filialer i Värmland i stället. Detta skulle medföra konsekvenser för Torsby som helhet. Det finns inte heller ett formellt krav att titta på alternativa lokaliseringar eftersom detaljplan inte antas medföra en betydande miljöpåverkan, ett beslut som delas av länsstyrelsen.

Planförslaget har därför utformats med utgångspunkt i att begränsa påverkan på omgivningen. Relevanta utredningar, såsom buller- och dagvattenutredningar, har tagits fram för att säkerställa att planen inte medför oacceptabla olägenheter för människors hälsa, säkerhet eller miljö.

När det gäller rekreationsvärdena i Oleby och kring Frykenviken är detta aspekter som kommunen bedömer som viktiga och som beaktats i planeringen. Den aktuella detaljplanen innebär dock i huvudsak en utveckling av redan ianspråktagen mark, där en avvägning har gjorts mellan behovet av verksamhetsutveckling och bevarandet av natur- och friluftsvärden.

Även efter ett genomförande av planen kommer omfattande sträckor längs Frykens strandlinje att utgöras av allmänt tillgänglig naturmark, och befintlig badplats kommer fortsatt att kunna nyttjas.

5. Behov av MKB

En viktig detalj i ärendet är även att ni inte anser det finns grund till att utföra en MKB? Vi med flera andra grannar har observerat havsörn som rört sig vid sjön samt kringliggande områden de senaste 3 åren. Vid flera tillfällen 2st tillsammans. Så ett bo finns troligtvis i anslutning till området.

Havsörnen som numer är rödlistad över hotade arter och är starkt fridlyst.
(Detta borde anses vara en grund till en MKB?)

Kommunens svar på yttrande om MKB

Enligt genomförd undersökning om betydande miljöpåverkan, daterad 2023-11-03, bedöms den föreslagna ändrade markanvändningen och detaljplanens genomförande inte medföra sådan betydande påverkan på miljön, människors hälsa eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser att en strategisk miljöbedömning krävs. Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan fattades av miljö-, bygg- och räddningsnämnden den 29 november. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning, varför någon miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behöver upprättas.

Vad gäller inkomna synpunkter om observationer av havsörn i området vill kommunen framhålla följande. Förekomst av enstaka individer eller tillfälliga observationer av örn i ett område utgör i sig inte tillräcklig grund för att kräva en MKB. För att en sådan skyldighet ska aktualiseras krävs att planens genomförande kan antas medföra betydande påverkan på artens livsmiljö, exempelvis genom påverkan på kända häckningsplatser, viktiga födosöksområden eller andra ekologiskt funktionella områden av avgörande betydelse för arten.

Kommunen har inom ramen för detaljplanearbetet gjort en bedömning av naturmiljön, inklusive platsbesök med sakkunnig kompetens. Planområdet utgörs till stor del av redan ianspråktagen mark, där befintlig markanvändning och mänsklig aktivitet redan begränsar områdets funktion som livsmiljö för störningskänsliga arter. Den del av området som inte är exploaterad utgörs huvudsakligen av jordbruksmark som under lång tid varit brukad och gödslad, och som i huvudsak domineras av kvävegynnade arter såsom nässlor. Sådana miljöer kan visserligen nyttjas tillfälligt för födosök, men utgör generellt inte kärnområden för häckning eller varaktig vistelse för örn.

Det har inte framkommit några uppgifter om etablerade boplatser eller regelbunden häckning inom eller i direkt anslutning till planområdet. Området saknar även strukturer som typiskt sett är avgörande för örnars häckning, såsom höga, ostörda boträd eller branta

klippformationer. Inte heller finns rapporterade fynd av skyddsvärda arter i ArtDatabanken, och inga sådana arter observerades vid genomfört platsbesök.

Den föreslagna utökningen av verksamheten berör endast en begränsad del av jordbruksmarken, och en betydande andel av området säkerställs genom detaljplanen som allmän platsmark, natur. Detta innebär att potentiella födosöksmiljöer till stor del kvarstår även efter planens genomförande.

Mot denna bakgrund bedömer kommunen att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra en betydande negativ påverkan på eventuell förekommande havsörn, vare sig avseende häckning, födosök eller artens bevarandestatus. De observationer som redovisats förändrar därmed inte den tidigare gjorda bedömningen att någon strategisk miljöbedömning eller MKB inte är motiverad i detta fall.

6. Avslutande kommentarer

Sett ur kommunalt perspektiv ser vi det som ett stort nederlag att belägga mer industrimark här i Oleby.

Torsby Kommun borde värna högaktningsfullt om detta område. Visa upp en plats att locka hit nya generationer att vilja flytta hit, kunna etablera tomtmark, husbyggnationer, en framtid. Inte en industri.

Fokusera på att få folk att flytta hit i stället för att få folk att överväga att flytta härifrån, vilket vi gör om planförslaget kommer antas. Vi är nog inte ensamma om det skulle jag tro.

Vi förstår att Moelven är en viktig industri för Torsby Kommun. Men ni får in lika mycket skatteintäkter om industrin skulle ligga efter 45:an.

Ni har flera andra planområden i anknytning till 45:an ni skulle kunna bistå Moelven koncernen med. Vilket på sikt skulle gynna alla parter.

Fabriken är byggd på fel plats ifrån start, fortsatt inte i samma hjulspår.

Värna om detta fina område och låt det fortsätta att frodas som det populära bostads & friluftsområde det i nuläget är.

Kommunens svar på avslutande kommentar

Se svar på tidigare och liknande yttranden sidan 8–14 samt sidan 22–25.

Yttrande 8 (2 privatpersoner)

Gällande industrimarken som Moelven besitter anser vi att det räcker mer än väl som den är idag.

Trafik

Vi har tung trafik som kommer ner till oss och vänder i rondellen när som helst på dygnet, och parkerar ibland hela helgen längs vägen från Moelven mot Tuva badplats. Detta utgör en stor trafikfara när vi behöver passera dessa långa fordon som skymmer sikten för både djur och människor. I samband med uppställning/övernattning så används diken runt om för deras toalettbesök.

Då gång/cykelväg ej ännu har stängts av mellan järnvägsövergången vid golfbanan och TACC, så passerar det ett antal bilar i hög fart varje morgon, frukost, lunch och kväll förbi det huset vi bor i. Då de tar genvägen över TACC i stället för att åka på Stationsvägen. När järnvägsövergången så småningom stängs så kommer ju bara ett antal bilar på väg till och från TACC och ev en fastighet att få åka där.

Kommunens svar på yttrande om trafik

Synpunkter om fordonsrörelser nattetid och toalettbesök har framförts till verksamhetsutövaren som har dialog med leverantörer.

Förhoppningen är att man genom mer ytor ska kunna få till bättre flöde och helhetslösning för parkering, uppställning, lassning och lossning genom att få in alla fordon i området så att de inte står längst gatan.

Trafikflödet längst strandvägen förväntas minska när väl järnvägsövergången stängs.

Spånsugar

Det är bl a idag redan problem med spånsugar som för oljud långt ut på kvällarna och strålkastare som lyser mot fastigheter i närheten.

Kommunens svar på yttrande om spånsugar

En bullerutredning har tagits fram inklusive förslag på åtgärder. Inbyggande av spånsugar finns med som förslag på förbättringsåtgärder. Läs mer i planbeskrivning om förslag på åtgärder för att minska buller, sidan 52–54.

Lokalisering av verksamhet och påverkan på natur och landskapsbild

Då Oleby är ett av de finaste områdena i Torsby med Fryken så nära, med en fin badplats, båthamn och promenadstråk som används av många, inte bara Olebybor. Så motsätter vi oss kraftigt en utökad industri mitt i detta natursköna område. Det påverkar oss och naturen negativt och sänker värdet på våra fastigheter.

Nuvarande industri är inte nån skönhet med sina blåa tält som blivit fler och fler under åren och redan begränsat utsikten för flera fastigheter som tidigare såg Fryken. För att inte tala om hur det ser ut med diverse bråte runt fabriken. Detta är inte trivsamt för oss som bor i dess närhet.

Vi anser att Torsby kommun bör tillgodose Olebybornas intressen i frågan och inte endast industrin, de har ju möjlighet att förlägga sin verksamhet utanför ett attraktivt villaområde.

Kommunens svar på yttrande om lokalisering och påverkan på natur och landskapsbild

Kommunen har förståelse för de synpunkter som framförs vad gäller Olebys naturvärden och rekreation samt oron kring utvecklingens påverkan på boende och landskapsupplevelse. Därav har planförslaget utformats så att tillgången till badplats, båthamn och promenadstråk säkerställs även fortsättningsvis, samt att tidigare planlagd mark för kultur, uthyrningsstugor och småindustri i stället planläggs som allmän platsmark (natur) för att bevara viktiga rekreationsvärden även på sikt. Även planens påverkan vad gäller buller har utretts för att visa på planens påverkan och hur verksamheten framgent kan klara uppsatta riktvärden för verksamhetsbuller.

Vad gäller påverkan på fastighetsvärden utgör detta inte ett självständigt planeringskriterium enligt 2 kap. plan- och bygglagen, där prövningen i stället ska utgå från frågor om hälsa, säkerhet och miljö. Kommunen har dock förståelse för den oro som lyfts. Planförslaget kan innebära viss påverkan på utsikt för enskilda bostäder, men sådan påverkan är redan möjlig enligt gällande detaljplan, som medger bebyggelse över större delar av området. Genom aktuellt planförslag begränsas denna byggrätt i stor utsträckning då betydande delar av marken i stället säkerställs som natur.

Verksamheten är i dag trångbodd, vilket medför ineffektiva flöden och påverkan på omgivningen. Genom den nya detaljplanen skapas förutsättningar för att tillskapa ytterligare ytor, vilket möjliggör en mer ändamålsenlig och samlad lösning för parkering, uppställning, lastning och lossning. Detta bedöms även kunna förbättra trafiksituationen i området, bland annat genom att fordon i större utsträckning kan hanteras inom verksamhetsområdet i stället för att stå uppställda längs gatan.

Vad gäller lokalisering så finns verksamheten redan där idag har ett behov av att kunna utvecklas. Att värna våra företagare och kommunens näringsliv är ett allmänt intresse. Skulle verksamheten inte medges vidareutveckling eller tvingas omlokaliseras till ny plats är det inte alls säkert att företaget väljer att bli kvar i Torsby, utan väljer att lägga den merkostnaden (som det skulle innebära) på att vidareutveckla andra filialer i Värmland i stället. Detta skulle medföra konsekvenser för Torsby som helhet.

Yttrande 9 (2 privatpersoner)

Nedan finns synpunkter från fastigheten Oleby 1:xxx, som har ägts av samma familj sedan den byggdes 1932.

Vi anser att om detaljplanen godkänns i nuvarande skick, så kommer det att kraftigt reducera värdet på vår fastighet. Vi har nyligen lagt ner mycket arbete, tid och pengar på underhåll och utbyggnad. Vi kan inte acceptera att förlora detta på grund av Moelvans behov.

En del av detta dokument är taget från våra synpunkter från förra försöket med ny detaljplan (2024). Orsaken till detta är att vi inte kan se att våra synpunkter

kom med då. I alla fall finns de inte med i samrådsredogörelsen som vi fick möjlighet att se häromdagen.

Kommunens svar på inledande synpunkter

Kommunen kan inte se att vi fått något yttrande skickat till oss från samrådsskedet. Däremot har kontakt skett via mejl, telefon och utlämnande av handlingar. Det är mycket beklagligt att yttrandet verkar fallit bort någonstans längst vägen. Men bra att det nu finns ett dokumenterat, skriftligt yttrande inkommit till kommunens så vi får möjlighet att ta del av formella synpunkter och ni möjligheter att överklaga i senare skede om så önskas.

1 Försäljning av tomtmark

I planförslaget vill man sälja stora mängder tomtmark till Moelven. Vi anser att detta är riskabelt att göra. Moelven har ju haft en kraftig försämring av lönsamheten under flera år och har sagt upp personal. Om Moelven tar över ägandet så har kommunen små möjligheter att styra vad som sker med marken

Kommunens svar på synpunkter om försäljning av tomtmark

Kommunen kan inte genom detaljplan reglera vilka som äger marken eller verkar i området. Vi har förståelse för er oro, men oavsett vem som verkar i området måste de följa detaljplanens bestämmelser, vilket bland annat begränsar höjd och placering på bebyggelsen i området och dagvattenhantering. Alla verksamhetsutövare måste även förhålla sig till bestämmelser i miljöbalken, gällande riktlinjer för buller med mera. Om det finns signaler på att lagar och regler inte uppfylls kan verksamheten bli föremål för tillsyn och åtgärder krävas.

2 Buller och andra störningar från verksamheten

Våra synpunkter rör främst störningar pga. buller och belysning efter dagtid. Eftersom vi bor i korsningen vid infarten, i utredningen markerat med **BP04**, så är det både trafikbuller och industribuller som är ett stort problem för oss men andra närboende är ju också påverkade av detta.

Bullermätning

Den bullerutredning som har gjorts av Tunemalm Akustik har uppdaterats med senaste information så det som de då kallade framtid är nu infört. De riktvärden som utredarna har använt finns definierade i Naturvårdsverkets Rapport 6538.

I bullerutredningen har man dragit en del slutsatser som verkar underliga. Man påstår att det är järnvägen som är den dominerande bullerkällan. Ett person- eller godståg passerar förbi varje punkt i området på mindre än en minut. Det betyder att timmertågsbuller på 1, 7x1 minut/dag är försumbart jämfört med spånsug och fläktar som går kontinuerligt upp till 20 timmar/dag. Vi vill hävda att det är buller från fabriken som dominerar sett över hela dygnet. Bullerutredningen pekar också på att vår fastighet ligger högt i bullerstörningar, speciellt kväll och natt. Utredningen visar också på att bullerproblemet blir värre om verksamheten utökas. Därför föreslår vi att man försöker hitta en annan lösning på Moelvans behov än att förvandla den mesta lediga marken till industrimark åt Moelven.

Intermittent ljudkaraktär

- Det finns flera spånsugar monterade vid fabriksfasaden. Dessa har nyligen uppgraderats till kraftigare versioner. De avger ett kraftigt brus och smällar när de rengör filtren.
- På samma sätt så avger arbetsmaskinerna höga signaler när de backar.
- I fabriken blir det ofta varmt i lokalerna, även kvällstid. Man öppnar då alla dörrar på fabriksbyggnaden. Detta gör att man hör hammarslag, spikpistoler och liknande ljud.

Naturvårdsverkets rapport rekommenderar att man sänker tillåtna bullergränser med 5 dBA för dessa ljudmönster.

Det verkar svårt att få till ljuddämpning via bullerplank söderut, dels då det finns en grind som måste kunna öppnas, dels för att spånsugen i infarten sitter så högt upp att bullerplanket skulle behöva vara lika högt som fabriken.

Grind vid infarten

Infarten leder till en motordriven grind med fjärrstyrning. Numera kan inte transporter till fabriken köra in direkt när de kommer, utan måste stanna och vänta tills grinden blir öppnad. Detta ökar bullret i vägkorsningen. Långa fordon sticker också ut i korsningen och kan blockera annan trafik. Om det kommer flera lastbilar samtidigt så blockerar de vägen för annan trafik tills grinden har öppnats. Fordonen kommer också farligt nära järnvägs-korsningen.

Dessa olägenheter skulle kunna undvikas om infarten flyttas ned mot Ångrike (**BPOI**) då kan man också lättare lösa bullerproblemen vid nuvarande infart.

Arbets-tid

En annan sak som är kopplad till buller är att man har haft 07–16 som arbets-tid i fabriken sedan den byggdes runt 1970. Moelven har de senaste 4–5 åren gjort stora ombyggnader i fabriken och började då jobba kvällar. Vi fick då besked att det skulle upphöra när ombyggnaden var klar. Detta har inte skett, utan man har i stället utökat med ett nattskift till kl. 01.30. Denna utökning är en av orsakerna till revideringen av bullerutredningen.

Vi sitter nu med en fabrik som trots en mångårig diskussion om störningar för kringboende tidvis har utökat verksamhetstiden från 8 timmar/dygn till ca 20. Detta stör ju boende, speciellt sommarkvällar.

Förutom störningar av buller så är det också störande belysning under verksamhetstiden. Det gör att det aldrig är tyst och mörkt på eftermiddag/kväll och större delen av natten.

Utökningen av arbets-tiden har gjorts av Moelven utan vare sig information till, eller samråd med, kringboende. Vi anser att verksamheten fortsättningsvis skall endast pågå dagtid (07–18 enligt naturvårdsverkets definition).

Kommunens svar på synpunkt gällande buller och andra störningar från verksamheten

Kommunen har förståelse för att nuvarande bullersituation upplevs som störande för närboende, särskilt under kvälls- och nattetid. Den genomförda bullerutredningen visar att området redan idag är bullerutsatt och att riktvärden för industribuller överskrids under kväll och natt, medan riktvärden för dagtid innehålls.

Bullerutredningen redovisar både buller från industri och infrastruktur. Av utredningen framgår att infrastrukturbullret, framför allt från järnvägen, dominerar vid flera bostäder öster om järnvägen. Vid infarten till verksamheten, BP04, är bidragen från industri och infrastruktur mer jämförbara. Kommunen delar därför bedömningen att industribullret har stor betydelse för störningsupplevelsen i närområdet, även om den sammanvägda bullerbilden också påverkas av järnväg och vägtrafik.

Utredningen visar att ett genomförande av detaljplanen bedöms medföra en begränsad ökning av bullernivåerna. Samtidigt framgår att bulleråtgärder behövs för att riktvärden ska kunna innehållas, särskilt kväll och natt. De mest betydande ekvivalenta ljudkällorna är spånsugarna, medan truckar och lastmaskiner främst ger upphov till höga maximala ljudnivåer. Åtgärdsutredningen visar att riktvärden kan innehållas om bullerdämpande åtgärder genomförs, bland annat genom inkapsling och ljuddämpning av spånsugar samt åtgärder för att minska buller från truckar och lastmaskiner.

Kommunen noterar synpunkterna om impulsljud, backsignaler, öppna portar och verksamhetens driftstider. Sådana frågor, liksom bedömning av ljudets karaktär och behov av ytterligare skyddsåtgärder, hanteras i första hand inom ramen för miljöbalkens tillsyn av verksamheten. Detsamma gäller frågor om verksamhetstider och eventuella villkor för buller och belysning. Synpunkterna kommer därför att vidarebefordras till ansvarig tillsynsmyndighet.

När det gäller infartens placering har kommunen förståelse för att nuvarande lösning kan medföra lokala störningar och påverka framkomligheten när fordon behöver stanna vid grinden. En alternativ infart har studerats och kan bidra till förbättrad trafikfunktion och minskade lokala störningar, även om den inte ensam löser den övergripande bullersituationen. Frågan om infartens placering och utformning kommer att hanteras vidare i det fortsatta genomförandet.

Sammanfattningsvis bedömer kommunen att bullersituationen är ansträngd, men att detaljplanens genomförande inte i sig utgör den avgörande orsaken till dagens bullerproblematik. För att säkerställa en godtagbar ljudmiljö behöver bullerreducerande åtgärder vid verksamheten genomföras och följas upp inom ramen för fortsatt prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

3. Lastbilstrafik

Lastbilstrafiken består dels av leveranser till Moelven, som sällan kommer längre än till in/utfarten, dels av transporter av produkter från Moelven.

De senare kommer ofta en eller flera dagar i förväg och parkerar på vägen runt fabriksområdet. Sista natten innan leverans sover de i bilen så att de kan lasta på

morgonen. Om de skall stå flera dagar så låser de bilarna och åker därifrån. Alternativt kan de lasta bilen och stå en natt innan de åker till sin destination. Denna parkering gör att det inte går att mötas på vägen. Lastbilarna skymmer också sikten vid flera utfarter samt vägen söderifrån.

Eftersom villaområdet i Oleby genomgår ett generationsskifte, så finns det många barn i rörelse. De använder vägen för att komma till badplatsen eller andra mål vid Fryken. Det har inte skett några större olyckor ännu, men risken är inte försumbar.

Att lastbilarna står där i flera dagar ibland är också en risk. Om det händer något så blir det extra besvärligt om ägaren och bilnyckeln är borta.

Allt detta skulle kunna lösas genom att lastningen sker på annat ställe, till exempel i närheten av E45. Då skulle lastbilarna inte behöva åka slalom i Oleby. Modulerna skulle ställas upp på det området, så kanske inte Moelven behöver *mer* mark i Oleby.

Kommunens svar på synpunkter om lastbilstrafik

Förhoppningen är att man genom mer ytor ska kunna få till bättre flöde och helhetslösning för parkering, uppställning, lassning och lossning samt trafikupplevelsen generellt genom att få in alla fordon i området så att de inte står längst gatan.

Trafikflödet längst strandvägen förväntas minska när väl järnvägsövergången stängs.

4. Miljö

Moelven värmer fortfarande fastigheten med olja, vilket inte är bra för miljön. Det kanske inte direkt påverkar detaljplanen, men i planen står att mätningar har gjorts i Torsby tätort och det kan skilja mot Oleby.

I Oleby ligger fabriken intill Fryken. Den har inte speciellt hög skorsten så att de flesta husen i närområdet ligger högre än den. Luftkvalitetsmätningar borde då göras i Oleby.

Kommunens svar på synpunkter om miljö och luftkvalité

Kommunen noterar synpunkten. Detaljplanen reglerar markens användning och bebyggelsens utformning och omfattning, men omfattar inte styrning av enskilda verksamheters val av energislag eller tekniska lösningar för uppvärmning. Frågor om lokala utsläpp och eventuell påverkan på närmiljön prövas och följs upp inom ramen för miljöbalken. Om det vid tillsyn framkommer att verksamheten ger upphov till olägenheter eller risk för överskridande av gällande normer, kan krav ställas på ytterligare utredningar och åtgärder, såsom exempelvis utsläpps begränsningar eller förändringar i drift.

5 Förslag till åtgärder

Det finns ett dokument som föreslår lösningar på bullerdämpande åtgärder, R221270-2 från 2025-08-18.

Det ser ut som om man har *tänkt* sig att flytta infarten till fabriken från BP04 till området *vid* BPOI. Detta skulle då ge möjlighet att enklare bullerdämpa hela södra delen av planområdet. Man slipper också risken med att blockera trafik söderifrån samt kommer bort från järnvägsövergången.

Vi skulle gärna vilja delta i den planeringen.

Kommunens svar på synpunkter om förslag till åtgärder

Flytten är en alternativ lösning som verksamheten överväger och tror på, särskilt om en utökning sker söder ut. Det är dock inte ett måste enligt planförslaget då det bedöms finnas flera alternativa sätt att lösa logistik, trafik och buller på.

Yttrande 10 (Gemensamt yttrande från boende i Oleby, 59 privatpersoner)

Bakom nedanstående yttrande står de sakägare som noteras i slutet av dokumentet (59 personer fördelat på 32 fastigheter). Vårt yttrande baserar sig på den information som Torsby kommun delgett via torsby.se/byggabomiljo. Samtliga undertecknade motsätter sig att det enda återstående, större, natur- och rekreationsområdet vid Övre Frykens norra ände planläggs som industrimark när det redan finns planlagd mark för industriverksamhet på andra platser i Torsby tätort.

Vidare är vår ståndpunkt att flertalet centrala synpunkter från sakägare, myndigheter och boende inte har besvarats på ett tillfredställande sätt. De bemöts formellt men inte sakligt, det finns beskrivande inslag men inga reglerande åtgärder. Övergripande saknas bindande bestämmelser som tillgodoser de grundläggande krav som framställs i exempelvis PBL 2 kap. 3 §.

Kommunens svar på inledande synpunkter

Kommunen noterar att ett flertal sakägare motsätter sig planförslaget och att det finns en upplevelse av att inkomna synpunkter inte har bemötts på ett tillfredsställande sätt. Kommunen beklagar denna upplevelse.

Samtliga inkomna synpunkter har dock redovisats och bemötts i samrådsredogörelsen (2025-10-21) samt nu i följande granskningsutlåtande. I dessa handlingar redovisas kommunens ställningstaganden och de avvägningar som gjorts mellan allmänna och enskilda intressen.

Vid detaljplaneläggning ska kommunen, i enlighet med plan- och bygglagen (PBL), göra en samlad lämplighetsbedömning där olika intressen vägs mot varandra. Det innebär att inkomna synpunkter beaktas, men att kommunen inte är skyldig att tillgodose samtliga framförda önskemål eller att utforma planen i enlighet med enskilda yttranden.

Kommunen bedömer att planförslaget uppfyller kraven i 2 kap. PBL (Allmänna och enskilda intressen). Avvägningar har gjorts utifrån såväl behovet av mark för näringslivsutveckling som till områdets värden för natur och rekreation och boendemiljö (buller).

Vad gäller synpunkten om avsaknad av bindande bestämmelser gör kommunen bedömningen att planförslaget innehåller de regleringar som krävs för att säkerställa en lämplig markanvändning. Detaljplanen ska inte reglera alla aspekter i detalj, utan kompletteras vid behov av annan lagstiftning, exempelvis miljöbalken, samt av prövning och tillsyn i senare skeden.

Trafik, barns säkerhet och brist på gång- och cykelväg

Vi sakägare anser att det finns tydliga risker – som kommunen inte bemöter. Stationsvägen är redan idag är hårt belastad av tung trafik från Moelvans verksamhet. Barn går och cyklar till och från skolan utan gång- och cykelväg. Hastighetsöverträdelser är vanliga, något som rapporterats i flera år av boende i Oleby. Trafiken kommer öka ytterligare med mer produktion, fler moduler, fler tunga transporter och fler anställda.

Dessa synpunkter saknar ett reellt bemötande i samrådsredogörelsen och plan- och genomförandebeskrivningen. Kommunens enda åtgärd är att hastigheten sänkts från 50 till 40 km/h. Övriga åtgärder beskrivs i allmänna ordalag genom att *”kommunen jobbar även för att bygga ut GC-vägarna mellan Oleby och Torsby”*. Detta är inte en trafiksäkerhetsåtgärd som i närheten motsvarar riskbilden och kommunen har inte besvarat hur barns trafiksäkerhet kan garanteras, se PBL 2 kap. 6 §.

Kommunens svar på synpunkter om trafiksäkerhet

Kommunen har inför antagandet kompletterat planbeskrivningen med redogörelse för hur framtida trafikflöden beräknats, se sida 60–61 i planbeskrivningen. Dom uppräknade flödena framgick redan i granskningshandlingen, men nu har det förtydligats hur beräkningen utförts och bedömts.

En samlad bedömning utifrån historisk utveckling av trafiken i området, verksamhets nuvarande trafikflöden och uppräkning med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg visar på en ökning med ca. 20 fordon/dygn till och med 2040.

Ökningen bedöms godtagbar utifrån bullerhänsyn och genom att sänka hastigheten bedöms trafiksäkerheten i området inte påverkas i den omfattning att det är skäl till ytterligare regleringar/begränsningar i detaljplanen.

För Oleby området som helhet arbetar som sagt kommunen kontinuerligt med Trafikverket i syfte att få till bättre förbindelser mellan framför allt Torsby tätort och Oleby, med fokus på oskyddade trafikanter. Delarna innefattar bro över Ljusnan, stängning av otrygga järnvägsövergångar, utbyggnad av GC-nätet och hastighetssänkningar. Åtgärderna är inte drivande av detaljplanen i sig, utan separata projekt med egna processer.

1. Buller

I bullerutredningen framgår att "För industri finns riktvärde på maximalnivå L_{Amax} natt på 55 dB under natt. Detta värde överskrider ofta av truckar och lastmaskiner på området. Vidare anförs att "Infrastrukturen med spår och vägar ligger inom riktvärden för befintlig verksamhet. Däremot är industribullret för högt under kväll och natt." Det ska här tilläggas att exempelvis plogning vintertid, som av erfarenhet från oss boende i området, förekommer under nattetid och tidig morgon inte ens beaktas i utredningen. Ett problem är att de åtgärdsförslag som presenteras inte är bindande. Att sedan hänvisa till att det redan är bullrigt idag är ett underligt argument för att öka bullernivån ytterligare, det gör knappast boendemiljön bättre, se PBL 2 kap. 5 §. En följd av att tillåta mer buller blir att risken för buller över längre tidsperioder givetvis ökar.

Vidare ställer vi oss frågande till att personalstyrkan beräknas öka med 30 personer men att antalet persontransporter beräknas öka med 18 per dag.

NATURVÅRDSVERKET RAPPORT 6538 Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller tar även upp riktlinjergällande friluftsområden:

"Människor söker sig till friluftsområden och andra rekreationsområden för att bland annat komma bort från samhällsbullret. Ljudnivåerna behöver vara låga för att ge den kvalitet som eftersöks. Nivåerna bör på vardagar dagtid klockan 06-18 inte överskrida 40 dBA som ekvivalent ljudnivå. Under kväll och natt klockan 18-06 samt dagtid lör-, sön- och helgdagar bör bullret inte överskrida den ekvivalenta ljudnivån 35 dBA. Maximala ljudnivåer ($L_{Fmax} > 50$ dBA) bör inte förekomma nattetid klockan 22-06."

Kommunens svar på synpunkter om buller

Kommunen har inför antagandet kompletterat planbeskrivningen med redogörelse för hur framtida trafikflöden beräknats, se sida 60–61 i planbeskrivningen.

Snöröjning är en åtgärd som förekommer under begränsad tid på året och vid begränsade tillfällen. Snöröjning beaktas utifrån detta normalt inte i bullerutredningar då det är en del av den kommunala driften. Störningar i samband med snöröjning är återkommande på de flesta platser i kommunen och även om det orsaker olägenheter är det en nödvändig åtgärd för framkomlighet och trafiksäkerhet, inte enbart för verksamheten utan för boende och besökare.

Kommunen har låtit ta fram bullerutredningar för både industri- och trafikbuller. Dessa visar att järnvägen utgör den dominerande bullerkällan i området och att riktvärden för trafikbuller innehålls vid bostäder. Ett genomförande av planen bedöms medföra en begränsad ökning av bullernivåerna, upp till cirka 5 dB.

Utredningarna visar samtidigt att riktvärden för industribuller redan i nuläget överskrider under kvälls- och nattetid. Det framgår dock att det finns tekniska och verksamhetsmässiga åtgärder som kan vidtas för att säkerställa att riktvärdena innehålls, exempelvis ljuddämpning av utrustning och bullerreducerande åtgärder för fordon.

Beräkningar visar att riktvärden kan klaras även kvälls- och nattetid om sådana åtgärder genomförs. Även om åtgärderna inte är bindande i detaljplanen ska gällande riktvärden följas. Om dessa överskrids vid tillsyn är verksamhetsutövaren skyldig att vidta nödvändiga skyddsåtgärder i enlighet med miljöbalkens allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken). Som utredningen visar finns flera åtgärder som kan användas var för sig eller kombineras för att säkerställa att gällande riktlinjer uppfylls. På så vis visas att ett plangenomförande är möjligt utan att gällande riktvärden för industribuller överskrids oavsett tid på dagen.

2. Alternativ lokalisering

Kommunen har vid tidigare samråd gällande förändring av den nuvarande detaljplanen 2013 uttryckt att

"Om en etablering av industriverksamhet skulle initieras och det aktuella området varit obebyggt hade inte området avsatts för industriområde med de värderingar som gäller i dag."

Även den tidigare Stadsarkitekten har uttryckt att Moelvans industriområde är

"felplacerat från början, mitt i ett attraktivt bostads/rekreativt område".

Kommunala tjänstemän har tidigare medgett att inte ens om platsen var obebyggd hade den varit lämplig för en industrietablering utifrån de kriterier som gäller idag. Inom Torsby tätort finns redan flera platser planlagda för industriverksamhet. Att endast avfärda detta med att en flytt av verksamheten inte är ett realistiskt alternativ anser vi inte lever upp till de krav som ställs i MB 2 kap. 6 § och PBL 2 kap. 3 §. Faktum är att lagstiftning och synen på industrietablering numer ser betydligt annorlunda ut än på 70-talet. Området är med tanke på dagens krav inte lämpligt för tung industri och vi anser inte att Torsby Kommun har visat varför inskränkningen som följer av planändringen är berättigad.

Kommunens svar på synpunkter om verksamhetens placering

Kommunen delar uppfattningen om att hade verksamheten inte varit lokaliserad i området så hade marken förmodligen inte varit aktuell för etablering av industri eller verksamheter. Dock är fallet inte så i nuläget, utan verksamheten finns redan på plats och är i behov av utveckling. Då ett allmänt intresse är att värna förutsättningarna för arbetsmarknad, företagare och ett livskraftigt näringsliv behöver kommunen möta det behovet. Skulle verksamheten inte medges vidareutveckling eller tvingas omlokaliseras till ny plats är det inte alls säkert att företaget väljer att bli kvar i Torsby, utan lägga den merkostnaden (som det skulle innebära) på att vidareutveckla andra filialer i Värmland i stället. Detta skulle medföra konsekvenser för Torsby som helhet.

Vid framtagande av en detaljplan ska markens lämplighet prövas utifrån bestämmelserna i 2 kap. plan- och bygglagen (PBL), samt med beaktande av miljöbalkens allmänna hänsynsregler och hushållningsbestämmelser. I detta fall har kommunen bedömt att någon utredning av alternativa lokaliseringar inte krävs, eftersom planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslut om att planen inte medför betydande miljöpåverkan fattades av miljö-, bygg- och räddningsnämnden den 29 november, en bedömning som

även delas av länsstyrelsen. Däremot har vissa miljöaspekter, såsom buller och dagvattenhantering (MKN vatten), bedömts kräva särskilda utredningar för att säkerställa markens lämplighet för utveckling samt identifiera behov av eventuella skydds- och anpassningsåtgärder. Buller- och dagvattenutredning utgör planeringsunderlag till detaljplanen och går att läsa i sin helhet, alternativt mer sammanfattande i planbeskrivningen på sidan 50–54 (Buller) och 46–48 (Dagvatten).

Strandskydd

Vi anser inte att Torsby Kommun har visat att det finns särskilda skäl att upphäva strandskyddet enligt PBL 7 kap. Att närliggande mark redan tagits i anspråk är inget giltigt argument för ytterligare inskränkning. Det som de facto händer är att man genom att upphäva strandskyddet gör badplatsen Tuva och intilliggande rekreationsområden mer svårtillgängliga genom mer trafik, sämre sikt och en allmän försämring av områdets attraktionskraft.

Kommunens svar på synpunkter om strandskydd

Kommunen anser att de särskilda skälen för upphävande av strandskydd uppnås.

Marken behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen kan inte genomföras utanför området samt att området genom befintlig väg är väl avskilt från området närmast strandlinjen.

Marken är redan påverkad av befintlig verksamhet. Befintlig väg längs med stranden är idag en tydlig gräns mellan det allmänna (naturområdet, strandlinjen och bad) och områden av mer privat karaktär (verksamhetsområde och åkermark). Industrin är i behov av mark för att expandera och området avgränsas.

För mer information, se sida 45 i planbeskrivningen.

3. Landskapsbild och rekreationsområde

I plan- och genomförande beskrivningen anförs att "Ett plangenomförande kommer påverka landskapsbildens negativt. Påverkan kommer vara synlig dels från Fryken, dels från intilliggande bostäder." Vi som bor i Oleby instämmer i den beskrivningen och uttrycker vår oro för hur värdet på våra fastigheter kan påverkas förslaget realiserar. Vi anser inte att Torsby Kommun utifrån PBL 2 kap. 1 – 6 §§ och MB 3 kap. 1 och 6 §§ visat varför denna påverkan endast är begränsad.

Kommunens svar på synpunkter om landskapsbild

Kommunen anser att man genom bestämmelser om bland annat högsta marknivå, högsta nockhöjd, begränsning av kvartersmarkens omfattning söder ut så den inte går förbi befintlig badplats och genom att planlägga stora delar som allmän platsmark, natur har gjort erforderliga anpassningar för att minimera påverkan.

Utsikten från de enskilda fastigheterna och från vattnet är redan idag till stor del påverkad av befintlig verksamhet varpå förändringen inte bedöms bli lika påtaglig som om det avsåg en etablering inom tidigare opåverkade naturområden. För mer information, se sida 41–45 i planbeskrivningen.

Att frågan om fastighetsvärden väcks är förståelig. Frågor om fastighetsvärden utgör dock inte ett självständigt planeringskriterium enligt plan- och bygglagen vid prövning av markens lämplighet, utan prövningen ska grundas på frågor som gäller människors hälsa, säkerhet och miljö, varför det i planarbetet tagits fram erforderliga utredningar vad gäller planens påverkan på buller- och dagvatten.

4. Observation av havsörn

I området har havsörn (*Haliaeetus albicilla*) observerats flertalet gånger, finns både på film och video. Detta är meddelat till Länsstyrelsen. Arten är strikt skyddad enligt Artskyddsförordningen (2007:845) 4 § samt genom EU:s fågeldirektiv (2009/147/EG) bilaga 1. Det är förbjudet att avsiktligt störa arten och dess livsmiljö, särskilt under häckning. Enligt Miljöbalken 3 kap. 6 § ska områden med höga naturvärden skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

Planförslaget kan innebära betydande störning genom buller, transporter och ökad mänsklig aktivitet, varvid kommunen är skyldiga att genomföra en artskyddsbedömning.

Kommunens svar på synpunkter om påverkan på havsörn

Kommunen har bedömt naturmiljön genom platsbesök med sakkunnig. Området är till stor del redan påverkat av mänsklig aktivitet, och den obebyggda delen består främst av brukad jordbruksmark med begränsat värde för störningskänsliga arter som örn.

Det finns inga kända boplatser, häckning eller viktiga strukturer för örn, och inga skyddsvärda arter har rapporterats eller observerats.

Den planerade utbyggnaden påverkar bara en mindre del av marken, medan stora delar bevaras som natur.

Se tidigare svar angående örn, artskydd och naturvärden i detta granskningsutlåtande, sidan 25–26.

5. Avslutande kommentar

Det är oproportionerligt att ett enskilt företags behov ska väga tyngre än boendemiljön för ca 350 invånare. Planförslaget innebär betydande försämringar för boende i närmiljön. Detta är inte förenligt med PBL:s krav på en god livsmiljö, trafiksäkerhet, hälsa, riskhantering och miljöhänsyn.

Kommunens svar på avslutande kommentarer

Kommunen noterar de synpunkter som framförs ovan. Vid framtagandet av detaljplanen har en samlad avvägning gjorts mellan allmänna och enskilda intressen i enlighet med plan- och bygglagen.

Kommunen bedömer att planförslaget innebär en lämplig markanvändning där behovet av näringslivsutveckling och arbetstillfällen har vägts mot påverkan på boendemiljö, naturvärden och rekreationsintressen.

Utifrån genomförda utredningar och föreslagna anpassningar bedöms påverkan vara acceptabel och förenlig med gällande lagstiftning. Planförslaget anses därmed kunna antas.

Sammanfattning av ändringar inför antagande

- Beskrivning om hur trafikberäkning/trafikuppskattning har beräknats och bedömts läggs till i planbeskrivningen.
- Område E₂ – pumpstation inkluderas i plankartan och motivbeskrivning för detta i planbeskrivning
- Riskbedömning gällande farlig gods utvecklas och bedöms enligt upprättad risk PM samt att rekommenderade skyddsbestämmelser införs i plankartan (m₁).
- Bedömning om planens påverkan på MKN Vatten kopplat till grundvattenförekomsten kompletteras planhandlingarna.