

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

DETALJPLAN FÖR VERKSAMHETER, DRIVMEDELSFÖRSÄLJNING, RESTAURANG, TILLFÄLLIG VISTELSE OCH BOSTÄDER I SÅ

SÅ 2:91 MFL



MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Detaljplan för verksamheter, drivmedelsförsäljning, restaurang, tillfällig vistelse och bostäder i Så
Så 2:91 m.fl.

KUND

Åre östra fastigheter AB

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

WSP Sverige AB
Samuel Permangata 8
831 31 Östersund
Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

UPPDRAGSNAMN
Så 2:11 MKB

UPPDRAGSNUMMER
10275379

FÖRFATTARE
Karin Sjölund/Lina Gozzi

DATUM
2018-12-04

ÄNDRINGSDATUM
2019-10-18

Granskad av
Linda Stiernberg

Godkänd av
David Engström

David Engström, david.engstrom@wsp.com
+46 10 722 90 95

Lina Gozzi, lina.gozzi@wsp.com
+46 10 722 51 48

Linda Stiernberg, linda.stiernberg@wsp.com
+ 46 10 722 78 05

INNEHÅLL

ICKE-TEKNISK SAMMANFATTNING	2
1 INLEDNING	4
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE	4
1.2 BESKRIVNING AV PLANOMRÅDET OCH NUVARANDE MARKANVÄNDNING	5
1.3 KOMMUNALA PLANER	7
1.3.1 Kommuntäckande översiktsplan, antagen 2017	7
1.3.2 Fördjupad översiktsplan för Åredalen, under framtagande	7
1.4 OMRÅDEN MED SKYDD ENLIGT MILJÖBALKEN OCH KULTURMILJÖLAGEN	7
1.4.1 Riksintressen	7
1.4.2 Natura 2000	8
1.4.3 Vattenskyddsområde vid vattentäkt	9
1.4.4 Generellt strandskydd	9
1.4.5 Artskyddsförordningen	10
1.4.6 Övriga skyddade områden enligt miljöbalken eller kulturmiljölagen	10
1.5 METOD, UNDERLAG, BEDÖMNINGSGRUNDER OCH OSÄKERHETER	11
1.5.1 Miljöbedömning enligt miljöbalken	11
1.5.2 Underlag till MKB	11
1.5.3 Bedömningsgrunder	12
1.5.4 Osäkerheter i bedömningen	12
2 AVGRÄNSNINGAR	13
2.1 UTFORMNING AV MKB	13
2.2 MILJÖASPEKTER	13
2.3 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING	14
3 ALTERNATIV	15
3.1 ALTERNATIV LOKALISERING	15
3.2 NOLLALTERNATIVET	16
4 SAMRÅD	17
4.1 GENERELLT OM SAMRÅD	17
4.2 SAMRÅD MED LÄNSSTYRELSEN JÄMTLANDS LÄN	17
4.3 KOMMANDE SAMRÅD I PROCESSEN	18
5 NORMER, MÅL OCH HÄNSYN	19
5.1 MILJÖKVALITETSNORMER	19
5.1.1 Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller	19
5.1.2 Miljökvalitetsnormer för utomhusluft	19
5.1.3 Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster	20
5.1.4 Weserdomen	20
5.1.5 Ytvatten inom och i närheten av planområdet	21
5.1.6 Grundvattenförekomster i närheten av planområdet	22

5.2	MILJÖKVALITETSMÅL	23
5.2.1	Regionala miljö kvalitetsmål	23
5.2.2	Bedömning av relevanta miljö kvalitetsmål	23
5.3	ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER	24
6	MILJÖBEDÖMNING	26
6.1	REDOVISNING OCH BEDÖMNING AV RELEVANTA MILJÖASPEKTER	26
6.2	RIKSINTRESSE FÖR FRILUFTSLIVET, 3 KAP. 6 § MILJÖBALKEN	26
6.2.1	Förutsättningar	26
6.2.2	Planförslaget	27
6.2.3	Samman tagen bedömning	27
6.3	RIKSINTRESSE FÖR TURISMEN OCH DET RÖRLIGA FRILUFTSLIVET, 4 KAP. 2 § MILJÖBALKEN	28
6.3.1	Förutsättningar	28
6.3.2	Planförslaget	28
6.3.3	Samman tagen bedömning	29
6.4	RIKSINTRESSE FÖR KULTURMILJÖVÅRDEN, 3 KAP. 6 § MILJÖBALKEN	30
6.4.1	Förutsättningar	30
6.4.2	Planförslaget	30
6.4.3	Samman tagen bedömning	31
6.5	RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER, 3 KAP. 8 § MILJÖBALKEN	32
6.5.1	Förutsättningar	32
6.5.2	Planförslaget	32
6.5.3	Samman tagen bedömning	33
6.6	AVRINNING TILL NATURA 2000-OMRÅDE, 7 KAP. 27 § MILJÖBALKEN	34
6.6.1	Förutsättningar	34
6.6.2	Planförslaget	34
6.6.3	Samman tagen bedömning	35
6.7	STRANDSKYDD, 11 KAP. 13-18 §§ MILJÖBALKEN	36
6.7.1	Förutsättningar	36
6.7.2	Planförslaget	36
6.7.3	Samman tagen bedömning	37
6.8	MARKFÖRORENINGAR	37
6.8.1	Förutsättningar	37
6.8.2	Planförslaget	38
6.8.3	Samman tagen bedömning	39
6.9	LUFTFÖRORENINGAR (GÄLLANDE TANKSTATIONENS UTSLÄPP)	39
6.9.1	Förutsättningar	39
6.9.2	Planförslaget	40
6.9.3	Samman tagen bedömning	40
6.10	TRAFIKSÄKERHET	41
6.10.1	Förutsättningar	41
6.10.2	Planförslaget	41
6.10.3	Samman tagen bedömning	43

6.11	BULLER	44
6.11.1	Förutsättningar	44
6.11.2	Planförslaget	45
6.11.3	Sammantagen bedömning	48
6.12	DAGVATTEN UNDER BYGGNATION OCH DRIFT	48
6.12.1	Förutsättningar	48
6.12.2	Planförslaget	49
6.12.3	Sammantagen bedömning	54
6.13	FARLIGT GODS	54
6.13.1	Förutsättningar	54
6.13.2	Planförslaget	57
6.13.3	Sammantagen bedömning	57
6.14	NATURVÄRDEN	58
6.14.1	Förutsättningar	58
6.14.2	Planförslaget	59
7	UPPFÖLJNING OCH KONTROLL	62
7.1	HITTILLS IDENTIFIERADE, REDOVISADE OCH BEDÖMDA MILJÖEFFEKTER	62
7.2	UPPFÖLJNING OCH GENOMFÖRANDE AV PLANEN	62
7.3	STÖRNINGAR UNDER BYGGSKEDET	62
7.4	SAMORDNING	63
8	KÄLLFÖRTECKNING	64
8.1	DIREKTIV, LAGAR, FÖRORDNINGAR, FÖRESKRIFTER OCH MYNDIGHETSBE­SLUT	64
8.2	PLANER, PUBLIKATIONER, UTREDNINGAR OCH RAPPORTER	64
8.3	DIGITALA KÄLLOR/WEBBPLATSER	66
9	TABELLER	67

ICKE-TEKNISK SAMMANFATTNING

WSP Sverige AB har på uppdrag av Åre östra fastigheter AB och i samverkan med Åre kommun upprättat en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för en kommande detaljplan för verksamheter, drivmedelsförsäljning, restaurang, tillfällig vistelse och bostäder i Så, Åre kommun.

Planområdet ligger i anslutning till E14, cirka sex kilometer söder om Åre by. Området har identifierats som lämpligt för föreslagna verksamheter, en typ av markanvändning som det i dagsläget råder stor efterfrågan på.

Den strategiska miljöbedömningen, som MKB är en del av, är en process med syfte att integrera miljöaspekterna i detaljplanen så att en hållbar utveckling främjas. I samråd med bland annat Länsstyrelsen i Jämtlands län har följande miljöaspekter identifierats som relevanta för MKB:

- Rikspolisstyrelsen för friluftslivet, 3 kap. 6 § miljöbalken.
- Rikspolisstyrelsen för turismen och det rörliga friluftslivet, 4 kap. 2 § miljöbalken.
- Rikspolisstyrelsen för kulturmiljövården, 3 kap. 6 § miljöbalken.
- Rikspolisstyrelsen för kommunikation, 3 kap. 8 § miljöbalken.
- Avrinning till Natura 2000-område, 7 kap. 27 § miljöbalken.
- Strandskydd, 11 kap. 13-18 §§ miljöbalken.
- Markföroreningar.
- Luftföroreningar (gällande tankstationens utsläpp).
- Trafiksäkerhet.
- Buller.
- Dagvatten under byggnation och drift.
- Farligt gods.

Efter synpunkt från länsstyrelsen under samrådet har MKB kompletterats med "Naturvärden" som miljöaspekt inför granskningen av detaljplanen.

För varje miljöaspekt har en bedömning av effekternas nivå genomförts enligt en tregradig skala:

Positiva effekter	Inga/obetydliga effekter	Negativa effekter/Åtgärder behövs
-------------------	--------------------------	-----------------------------------

I Tabell 1 redovisas en samlad bedömning av de aspekter som bedömts påverkas positivt eller negativt av planerad ny markanvändning. Övriga aspekter ha bedömts påverkas med inga eller obetydliga effekter.

Tabell 1. Sammanställning av de miljöaspekter som bedöms påverkas positivt/negativt i planförslaget.

Miljöaspekt	Bedömning
Rikspolisstyrelsen för friluftslivet	I och med att en av de planerade verksamheterna inom planområdet är en drivmedelsstation så bedöms planen kunna förstärka användningen av skoterleden.
Rikspolisstyrelsen för turism	De verksamheter som planeras inom planområdet bedöms kunna erbjuda service för det rörliga friluftslivet och kunna nyttjas av både bofasta i Åredalen liksom av besökare/turister.

	Genom lokalisering av de verksamheter som planeras bedöms detaljplanen kunna ge positiva effekter både för det lokala näringslivet (bland annat turistnäringen) och turismen.
Riksintresse för kulturmiljövården	De verksamheter som planeras inom planområdet ger möjlighet för trafikanter och besökande/turister att stanna till i området vilket ökar förutsättningarna för dem att ta del av de kulturvården som finns i närområdet.
	Genom att i planen bevara och förstärka utpekade stråk och skapa en sammanhängande grönstruktur bevaras vägen till det öppna landskapet i väster.
Avrinning till Natura 2000-område	En utökning av kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp ger även möjlighet till anslutning för befintligt verksamhetsområde öster om planområdet samt för närliggande bostäder vilket ger bättre kontroll på de totala utsläppen av avloppsvatten till Natura 2000-området.
Strandskydd	Bäckarna med närområden skyddas och tydliggörs i grönstråk genom planområdet.
	Bäckarna kommer att gå i trumma under ny väg.
Luftföroreningar	Bensinhantering och serviceverksamhet medför risk för utsläpp av förorenande ämnen till luften. Eftersom denna typ av verksamhet enligt gällande krav ska vara försedd med återföring av drivmedelsångor bedöms risken kunna förhindras och motverkas.
	Möjlighet att köpa drivmedel inom planområdet ger minskad trafik till andra områden med liknande service, vilket för de närmast boende och närliggande verksamhetsområde kan antas betyda totalt mindre mängd transporter och därmed även mindre utsläpp.
Trafiksäkerhet	Detaljplanen alstrar cirka 2 000 fordonsrörelser per dygn vilket teoretiskt ökar risken för trafikrelaterade olyckor och det är därför viktigt att vägar, korsningar och anslutningar utformas för att förebygga och minska riskerna.
	Planområdet kan bli målpunkt för verksamheter som idag finns på andra platser inom kommunen eller utanför kommunen vilket kan innebära en minskad belastning på tankstationer, handel och verksamhetsområden som idag ligger centralt eller olämplig placerade (exempelvis tankstationen i Björnänge som inte är anpassad till tung trafik).
Dagvatten under byggnation och drift	Det föreslagna dagvattensystemet reducerar föroreningshalterna så att rekommenderade riktvärden klaras och detaljplanen bedöms därför inte medföra negativa effekter vad gäller risk för spridning av föroreningar till recipient. Efter rening är föroreningshalterna (förutom för Hg och BaP) lägre än i nollalternativet.
Naturvärden	Om skogen sparas intill bäckarna minimeras risken att eventuella övervintringsplatser för större vattensalamander skadas. Sparas träd och stenar, stenrösen och pinnar i anslutning till bäcken bör det också ge paddorna förutsättningar för en tillräckligt bra livsmiljö.
	Planlagd naturmark i väster samt skogsmarken utanför planområdet säkerställer ett sammanhängande naturligt spridningsstråk mellan bäckarna, vilket bland annat är positivt för större vattensalamander och vanliga padda.

Jämfört med nollalternativet ger planförslaget betydligt fler positiva effekter och betydligt färre negativa effekter på miljöaspekterna. Sammantaget bedöms påverkan och effekter av detaljplanen som acceptabla efter genomförda anpassningar och åtgärder.

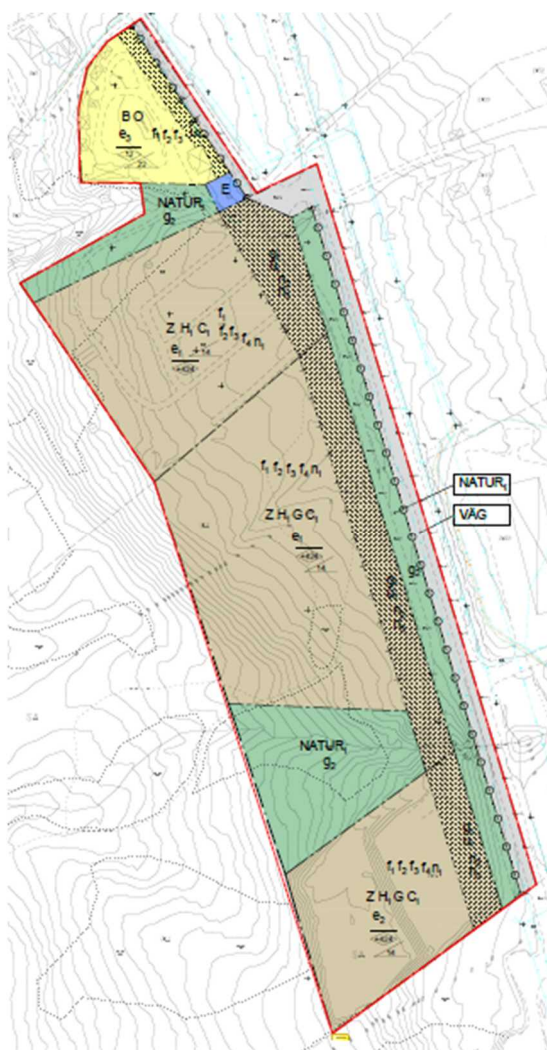
1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Befolkningen i Åredalen är växande och en ännu större tillväxt har den turistiska utvecklingen. Enligt den kommuntäckande översiktsplan som Åre kommun antog 2017 ska bebyggelse av nya bostäder främst ske genom förtätningar i områden vid befintliga kollektivtrafiknoder, där närheten till service och arbeten/skolor gör att boende lättare kan ta sig fram till fots och per cykel, buss och tåg, vilket minskar bilberoendet.

Vissa typer av verksamheter som exempelvis bilverkstäder, bygghandel, handel för sällanköpsvaror, drivmedels- och servicestationer (bilar, skoter, tunga fordon), vägkrogar/restauranger, verksamheter för lager/handel/tillverkning för hantverkare med mera, är mindre lämpliga att placera inom bostadsbebyggelsen men behöver utifrån sina servicefunktioner ändå finnas inom viss närhet. Efterfrågan på platser som tillåter denna typ av markanvändning är i dagsläget stor i Åre kommun.

Syftet med den nu påbörjade planprocessen för ny detaljplan för fastigheterna Så 8:4, 2:11 och 2:91 i Åre kommun är att utreda möjligheten att skapa lämplig plats för nämnda typer av verksamheter.



Figur 1. Planområdet (samrådsförslaget) med föreslagna markanvändning.

Området för planförslaget, som redovisas i Figur 1 är cirka 64 000 kvadratmeter och ger möjlighet till byggnader på cirka 23 000 kvadratmeter bruttoarea (BTA). Ungefär lika stor yta kommer att upptas av parkeringar och vägar. Området kommer även att omfatta ytor för skoterled, stig, grönsstruktur och mark för infiltration av dagvatten.

I den norra delen finns en byggnadsyta på 2 800 kvadratmeter BTA för flerbostadshus, radhus och enbostadshus.

In- och utfart till området kommer att ske i den norra delen av planområdet, vid i dagsläget befintlig anslutning till E14.

Motiverat av planens omfattning och typen av verksamheter har Åre kommun bedömt att planförslaget innebär betydande miljöpåverkan enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska därför upprättas (Åre kommun, 2018). Bedömningen motiverades dels av planerade verksamhetstyper, dels av att strandskyddsområden påverkas av detaljplanen. Länsstyrelsen Jämtlands län delar kommunens bedömning (Länsstyrelsen Jämtlands län, 2018).

Syftet med miljöbedömningen och MKB är att integrera miljöaspekterna i detaljplanen så att en hållbar utveckling främjas. Enligt vad som gäller enligt miljöbalken fokuseras miljöbedömningen på de miljöaspekter för vilka genomförandet av planen bedöms kunna medföra betydande miljöeffekter (se avsnitt 2.2).

Vissa typer av verksamheter kan medföra utsläpp till luft (lukt och damm) och vatten samt ge upphov till bullerstörningar i närområdet. Utsläppen till luft och buller kan uppstå både från själva verksamheten och från de transporter som sker till och från samt inom verksamhetsområdet.

I kommunens översiktsplan (ÖP) anges att ny bostadsbebyggelse inte bör lokaliseras till områden där störningar från befintliga verksamheter riskerar att uppstå. Åre kommun tillämpar inte fasta skyddsavstånd från miljöfarliga eller störande verksamheter utan gör bedömningar av lokala förutsättningar från fall till fall. Vid bedömning av lämpliga skyddsavstånd bör höjd tas för respektive verksamhets behov av framtida expansion. Ny bostadsbebyggelse bör undvikas i områden nära verksamheter som kan avge emissioner, buller, vibrationer, störande trafik eller lukt.

1.2 BESKRIVNING AV PLANOMRÅDET OCH NUVARANDE MARKANVÄNDNING

Detaljplaneområdet är beläget i Åredalen cirka sex kilometer sydost om Åre by respektive cirka fyra kilometer nordväst om Undersåker. Planområdet är placerat mellan E14 (i öster) och järnvägen Mittbanan (i väster) och avståndet från plangräns till Åreälven/Indalsälven i väster är cirka 300 meter.

Planområdet korsas av två mindre vattendrag, Lornsbäcken i den norra delen och Stockbäcken i den södra delen. Även ett skoterspår och några stigar korsar planområdet. Området utgörs i dagsläget delvis av skogsmark, delvis av uppställningsplatser inom Åre Camping. I den norra delen av planområdet finns några bostadshus. Öster om planområdet, på andra sidan E14, ligger ett befintligt industriområde med ett flertal större byggnader.

Hela planområdet sluttar mot recipient Åreälven/Indalsälven i väster, se fotografier (Figur 2, Figur 3 och Figur 4) från området på nästa sida.



Figur 2. Vy norrut med E14 och befintligt industriområde i öster.



Figur 3. Området söderut, längs E14.



Figur 4. Befintlig camping i områdets norra del.

1.3 KOMMUNALA PLANER

1.3.1 *Kommuntäckande översiktsplan, antagen 2017*

Åre kommun antog 2017 en kommuntäckande översiktsplan (ÖP). Tidsperspektivet för ÖP är 2035. Det nu aktuella detaljplaneområdet ligger mitt i kommunen inom det område som i ÖP redovisas som "3. Åredalen-Undersåker".

Enligt ÖP bör all etablering av ny bebyggelse mellan Staa i nordväst och Undersåker i sydost planläggas alternativt lokaliseras inom gällande detaljplaner, såvida det inte bedöms helt onödigt.

I ÖP anges att områden mellan Brattland och Undersåkers västra infart på sikt kan utvecklas för verksamheter som är ytkrävande och kräver god logistik. Området för detaljplanen ligger nordväst om Brattland.

Kommunen menar att det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp (VA) bör utökas så att det omfattar all bebyggelse i Åredalen och Undersåker. Närmast belägna kommunala VA-område ligger väster om E14 i Så, cirka 800 meter nordväst om detaljplaneområdet.

1.3.2 *Fördjupad översiktsplan för Åredalen, under framtagande*

Åre kommun tog 2016 beslut om att precisera den kommunomfattande översiktsplanens övergripande riktlinjer i en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Åredalen. Planprocessen har påbörjats och under 2018-2019 kommer samråd att genomföras för denna plan.

Området för detaljplanen ligger i den sydöstra delen av planområdet för FÖP, och sträcker sig inom två FÖP-delområden:

FÖP-delområde 13, Så industriområde (fjällsidanområde). Delområdet täcker in båda sidor om vägen där Så industriområdet är beläget öster om E14. Väster om vägen är terrängen brant ned mot Åresjön, här finns en snötipp och en utfylld yta med tillfartsväg till Åre camping.

FÖP-delområde 12 Så (kulturvärdeområde). För de bil- och tågresenärer som kommer österifrån utgör delområdet entré till Åredalen. Området innehåller stora öppna odlingsmarker, jordbruk, spridd bebyggelse och friliggande ängslador och det öppna odlingslandskapet medger långa siktlinjer, både mot vattnet och upp längs slutningarna.

Enligt utkastet till FÖP är området öster om E14 relativt okänsligt för exploateringar eftersom det redan i dagsläget är exploaterat med verksamheter. I samband med ny exploatering (gäller både öster och väster om E14) anser kommunen att fastigheterna bör detaljplanläggas och att det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp bör utökas för att omfatta alla industrifastigheter, både nya och befintliga.

1.4 OMRÅDEN MED SKYDD ENLIGT MILJÖBALKEN OCH KULTURMILJÖLAGEN

1.4.1 *Riksintressen*

Information om förekommande riksintressen har hämtats från Länsstyrelsernas Karttjänster. Karta över områden framgår sist i rubriken.

Hela Åredalen ligger inom ett större område som enligt 3 kap. 6 § miljöbalken är utpekat som riksintresse för **friluftslivet**, Sylarna-Vålådalen-

Helags (FZ07). Ett klassiskt turist- och friluftsområde med goda förutsättningar som nyttjas av ett stort antal människor sommar såväl som vintertid.

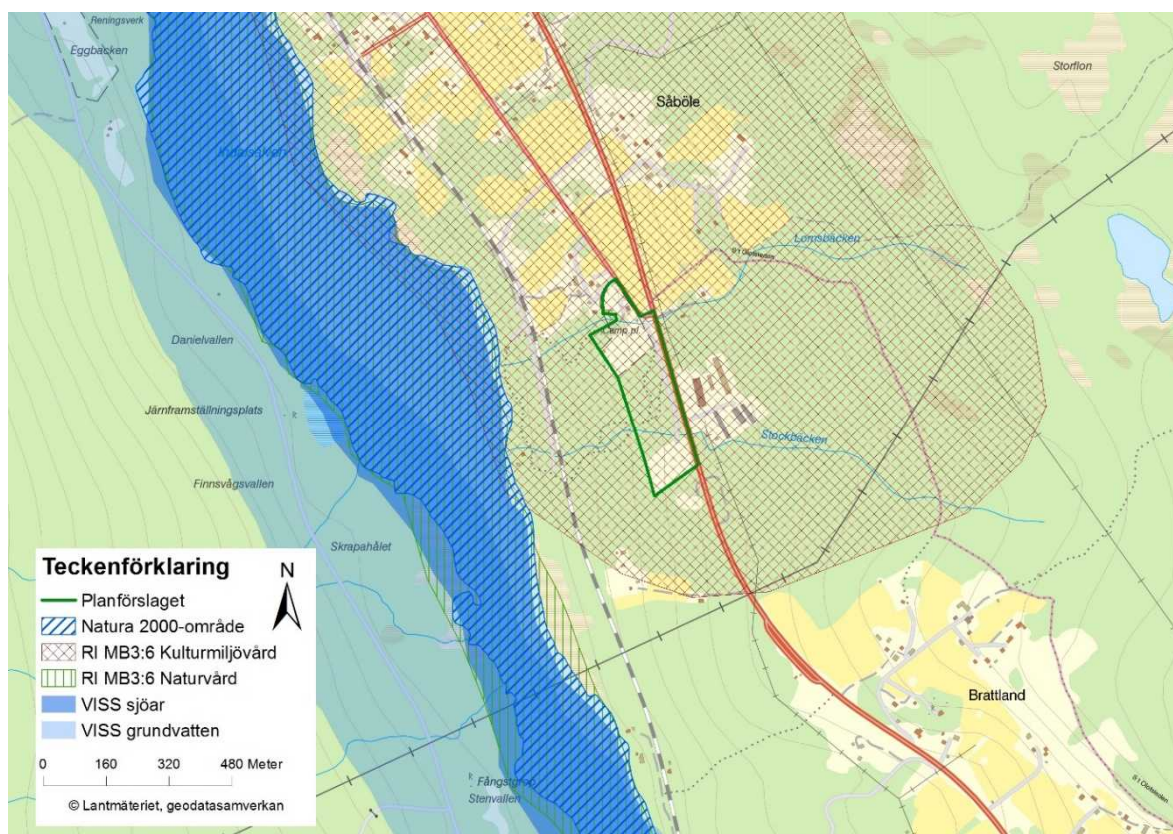
Åreälven-Medstugan är utpekad som riksintresse för **naturvården**, enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Åreälven med källflöden utgör den sista oreglerade delen av Indalsälven. Deltat i Åresjön är värdefullt för fågellivet.

Ett större område längs Åreälven, från Åre by söderut förbi Så, utgör enligt 3 kap. 6 § miljöbalken riksintresse för **kulturmiljövården**, Åredalen (Z32). Riksintresset för kulturmiljövården omfattar både älvdalsbygd med bebyggelsekontinuitet från järnåldern och turistorten Åre samhälle med medeltidskyrkan.

Både E14 och järnvägen Mittbanan är utpekade som riksintresse för **kommunikationer**, enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Hela Åredalen ingår i ett område som enligt 4 kap. 2 § miljöbalken är av riksintresse för **turismen och det rörliga friluftslivet**, området omfattar fjällvärlden från Transtrandsfjällen i söder till Trekröset i norr, samt inom det område kring Indalsälven-Åreälven som enligt 4 kap. 6 § miljöbalken är ett **skyddat vattendrag** inom vilket vattenkraftverk, vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål inte får utföras.

Närmast belägna utpekade riksintresse för **rennäringen** ligger vid Åreskutan, drygt 7 kilometer nordväst om planområdet.



Figur 5. Planförslaget samt Natura 2000-områden, områden med riksintresse för kulturmiljövård och naturvård samt information från VISS.

1.4.2 Natura 2000

Åreälven, se läge i förhållande till planområdet i figur 5, väster om planområdet är ett Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet, vilket innebär att Åreälvens vatten och stränder utgör livsrum för djurarter av högt

skyddsvärde. De naturtyper som anges för Natura 2000-området är ävjestrandsjöar (3130), större vattendrag (3210), alpina vattendrag (3220) och mindre vattendrag (3260) samt förekomst av arten utter (Naturvårdsverket, 2018).

Länsstyrelsen Jämtlands län tog 2007 fram en bevarandeplan för Natura 2000-området Äreälven med biflöden (Länsstyrelsen Jämtlands län, 2007). Enligt Naturvårdsverkets databas Skyddad Natur har uppgifterna om objektet uppdaterats 2018 (Naturvårdsverket, 2018).

I bevarandeplanen anges som bevarandemål:

- Äreälvens utbredning som naturligt strömmande vatten bibehålls i 1395 hektars omfattning.
- Älvens, sjöarnas och biflödenas naturliga vattenföring och flödesdynamik bibehålls.
- Ytterligare fragmentering av älven i form av onaturliga vandringshinder, exempelvis felaktigt lagda vägtrummor, upphör i anslutande vattensystem. Gamla vandringshinder i biflöden avlägsnas.
- Älvens, sjöarnas och anslutande vattendrags omgivningar säkerställs som en fungerande skyddszon i form av strandskog, våtmarker etcetera.
- Vattensystemets dricksvattenkvalitet bibehålls opåverkad av utsläpp av föroreningar som slam, näringsämnen och bakterier.
- Älvens fauna och flora skyddas mot utsättningar av främmande arter och populationer (smittsamma sjukdomar och parasiter, konkurrens, genetisk påverkan etcetera).
- Älvens fiskfauna bibehålls och får ökad livskraft genom skydd mot överfiske.
- Älvens livsmiljöer för fiskar, uttrar, bottenfauna och andra organismer förbättras genom biotopvård och annan biologisk återställning inom sträckor där vattendragets naturlighet påverkats negativt.

1.4.3 Vattenskyddsområde vid vattentäkt

Den norra delen av Åresjön ingår i vattenskyddsområdet (7 kap. 21 § miljöbalken) vid vattentäkten Englandsviken-Långnäset (Länsstyrelsernas Karttjänster). Vattenskyddsområdet omfattar Åresjön med tillflöden från Mullfjället och Ullådalen, gränsen för vattenskyddsområdet slutar nordväst om Så, drygt 2 kilometer nordväst om planområdet.

Även cirka 1,5 kilometer söder om planområdet finns ett vattenskyddsområde vid Undersåker vattentäkt (Länsstyrelsernas Karttjänster, 2018).

1.4.4 Generellt strandskydd

Strandskyddet omfattar enligt 7 kap. 13 § miljöbalken generellt skydd av land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Länsstyrelsen får i det enskilda fallet utvidga skyddet till högst 300 meter om det behövs för att säkerställa något av strandskyddets syften. Kommunen kan medge dispens från strandskyddet om det finns särskilda skäl (se 7 kap. 18 § p. c-d miljöbalken) eller upphäva strandskyddet i samband med att en

ny detaljplan tas fram. I vissa fall är det länsstyrelsen som beslutar om upphävande eller dispens.

Strandskyddsbestämmelserna gäller längs de båda bäckar som passerar genom planområdet.

1.4.5 Artskyddsförordningen

I naturinventeringen som genomförts i området konstaterades förekomst av vanlig padda och större vattensalamander i båda bäckarna. Samtliga grod- och kräldjursarter i Sverige är fridlysta enligt 4 eller 6 §§ artskyddsförordningen. Fridlysningen innebär att för vilt levande groddjur är det förbjudet att:

- Döda, skada, fånga eller på annat sätt samla in exemplar.
- Ta bort eller skada ägg, rom, larver eller bon.

Förbudet omfattar även åtgärder som sker oavsiktligt.

Därutöver är större vattensalamander listad i habitatdirektivets bilaga 2 och 4. Detta innebär att arten omfattas av ett strikt skydd som i Sverige regleras genom fridlysning i §4 artskyddsförordningen. För större vattensalamander är det därmed förbjudet att:

- Avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parnings-, uppfödnings-, övervintrings- och flyttperioder.
- Skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplatser.

Åtgärder som kan ha negativ effekt på arternas lokala bevarandetilstånd får inte genomföras utan dispens från 14§ i artskyddsförordningen.

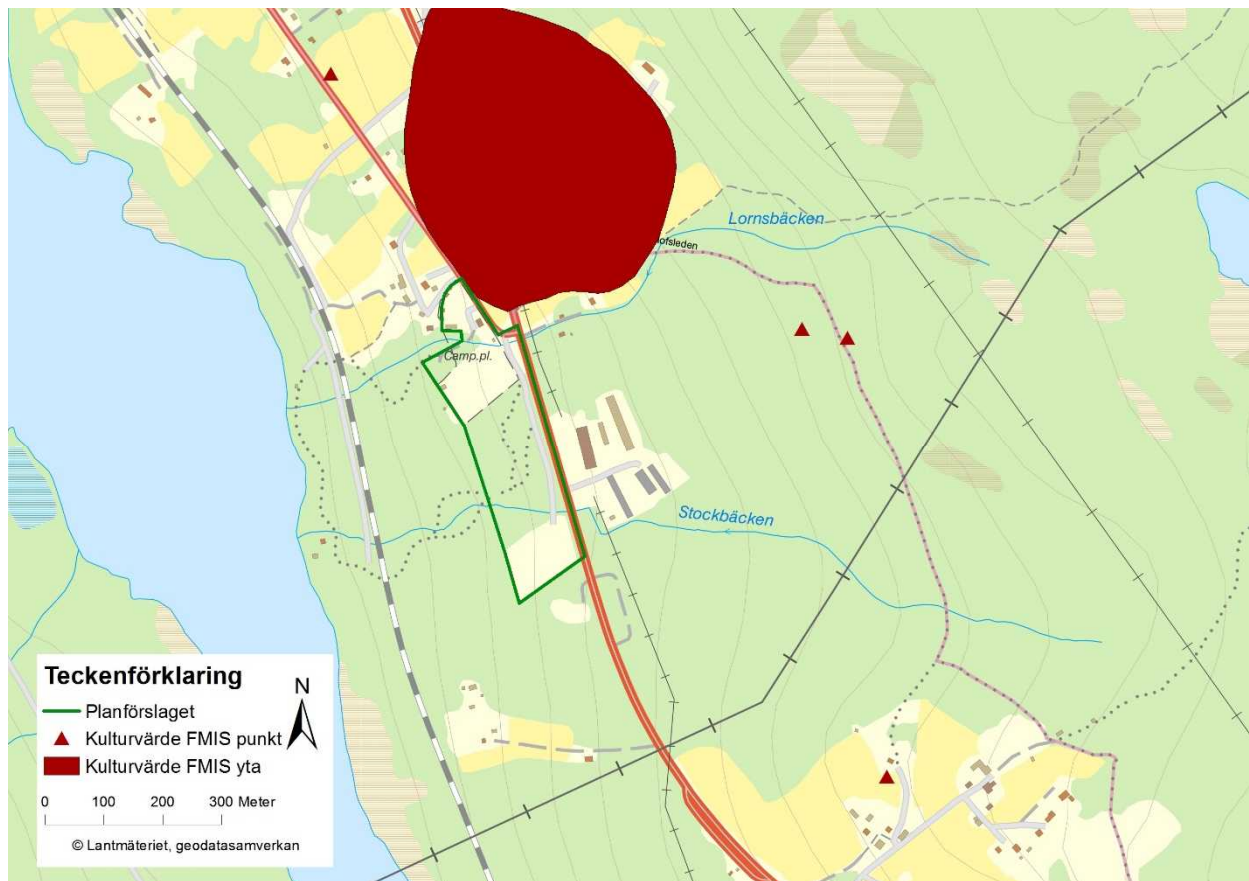
1.4.6 Övriga skyddade områden enligt miljöbalken eller kulturmiljölagen

Inom planområdet och i dess närmaste omgivning (inom 1000 meter) finns inga naturreservat, kommunala reservat, naturvårdsområden, djur- och växtskyddsområden, kulturresevat, landskapsbildsskyddsområden, skogliga biotopskyddsområden, övriga biotopskyddsområden eller några registrerade naturminnen (Länsstyrelsernas Karttjänster, 2018).

Inom planområdet finns ingen lämning registrerad i Riksantikvarieämbetets fornminnesregister (FMIS), men direkt nordost om plangränsen ligger ett större lämningssområde med RAÄ-nummer Åre 314:1 som utgörs av en bytomt/gårdstomt.

Andra registrerade lämningar inom 500 meter från planområdet återfinns nordväst om planområdet, RAÄ-nummer Åre 515:1 (vägmärke/milstolpe), två lämningar i öster RAÄ-nummer Åre 48:1 (obestämbart/övrigt) och Åre 56:1 (plats med tradition) samt en lämning sydost om området, RAÄ-nummer Åre 516:1 (plats med tradition) (Länsstyrelsernas Karttjänster, 2018), se Figur .

Närmaste belägna bebyggelseminne återfinns i Åre by (Länsstyrelsernas Karttjänster, 2018).



Figur 6. Kulturvärden enligt Riksantikvarieämbetets fornminnesregister i anslutning till planområdet.

1.5 METOD, UNDERLAG, BEDÖMNINGSGRUNDER OCH OSÄKERHETER

1.5.1 Miljöbedömning enligt miljöbalken

Krav på genomförande och miljöbedömningar och utformning av miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) framgår av 6 kapitlet miljöbalken (SFS 1998:808).

1.5.2 Underlag till MKB

Det underlag som använts vid framtagande av denna MKB är Åre kommuns gällande kommuntäckande översiktsplan (ÖP) samt utkastet till den fördjupade översiktsplanen för Åredalen (FÖP), publicerad litteratur, rapporter och webbplatser med mera (se källförteckning i avsnitt 8).

Under planprocessen har även utförts ett antal specifika utredningar;

Trafikutredning för att skapa säker infart/utfart för fullstora lastbilar samt vanligt fordon. Inom utredningen ska trafikflöden för tung och lättare trafik beräknas för dagsläget och för prognosår 2040.

Trafikutredningen har reviderats inför granskningen av detaljplanen.

Bullerutredning för att visa att de krav som ställs kan uppfyllas gällande bostäder i planområdets norra del. Vid behov ska utredningen omfatta förslag på åtgärder för att klara kraven. Utredningen ska visa nuläget samt prognosår 2040. För Mittbanan ska så kallad känslighetsanalys användas.

Inför granskningen av detaljplanen har bullerutredningen kompletterats med beräkning och bedömning av industribuller.

Riskutredning gällande farligt gods. Utredningen ska visa risken från E14 och Mittbanan samt föreslå säkerhetsavstånd med eventuella åtgärder inom planområdet. Prognosår 2040 ska beaktas vad gäller trafikmängder.

Geoteknisk undersökning har genomförts för att redogöra för markens beskaffenhet och lämplighet för planområdets tänkta utbyggnad. Utredningen ska omfatta rekommendationer för grundläggning samt visa grundvattennivåer och markens möjlighet till infiltration.

Dagvattenutredning för att redogöra för hantering av dagvatten i form av fördröjning, infiltration och sedimentation för rening av eventuella föroreningar. Allt dagvatten och alla föroreningar ska hanteras lokalt inom planområdet. Utredningen ska omfatta eventuella läckage och utsläpp från drivmedelshantering, verkstad och småindustrier och redogöra för dimensionering och förslag på placering av dagvattenanläggningen.

Naturvärdesinventering har genomförts inför granskningen av detaljplanen. Syftet med naturvärdesinventeringen är att identifiera och avgränsa områden i landskapet som är av betydelse för biologisk mångfald samt dokumentera och bedöma vilka naturvärden dessa har.

1.5.3 Bedömningsgrunder

Som grunder vid bedömning av effekter och konsekvenser har relevanta lagar, förordningar, föreskrifter, riktlinjer och normer, nationella, regionala och kommunala mål och planer med mera använts (se källförteckning i avsnitt 8).

1.5.4 Osäkerheter i bedömningen

Att denna MKB tas fram parallellt med detaljplanen medför en viss osäkerhet vad gäller exempelvis omfattning och bedömningar men ökar samtidigt möjligheten att integrera miljöaspekterna i planen.

I planförslaget anges vilka typer av verksamheter som bedöms lämpliga att etablera inom planområdet. Eftersom det i dagsläget inte är bestämt vilka faktiska verksamheter som slutligen kommer att etableras på platsen saknas detaljerade uppgifter för dessa verksamheter och därmed saknas även grunderna för att kunna göra fullständiga och specifika bedömningar av de effekter som verksamheterna medför.

I enlighet med 6 kap. 12 § miljöbalken antas därför att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med tillståndsprövningen av de verksamheter som slutligen kommer att anläggas inom området vilket medför att vissa bedömningar i denna MKB innehåller viss grad av osäkerhet. Vid kommande tillståndsprövningar kommer underlaget att kunna fördjupas vilket i sin tur kommer att öka graden av säkerhet i bedömningarna.

2 AVGRÄNSNINGAR

En avgränsning av innehållet i MKB innebär en fokusering på för planen relevanta miljöaspekter, geografisk omfattning respektive nivå på bedömningarna, det vill säga utformningen av MKB.

2.1 UTFORMNING AV MKB

Åre kommunen har tydliggjort att planområdets tänkta användning, som drivmedel- och servicestation för tung trafik, handel, verksamheter, restaurang, hotell samt bostäder med tillhörande parkeringsanläggning, kan antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av användningen enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen. Denna strategiska MKB ska därför utformas enligt vad som följer av 6 kap. 11, 12 och 16 §§ miljöbalken.

6 kap. 11 § miljöbalken anger vilka krav som gäller för innehållet i en strategisk MKB.

Denna MKB har utformats i enlighet med angivna krav.

6 kap. 12 § miljöbalken styr omfattning och detaljeringsgrad av MKB.

Eftersom den aktuella planen är en detaljplan är de bedömningar som görs i denna MKB mer djupgående än översiktliga, för att skapa robusthet för den i planen angivna användningen.

Det kan dock tilläggas att det även i samband med prövning av de verksamheter som är aktuella för etablering inom området (exempelvis drivmedels- och servicestation) kommer att genomföras miljöbedömningar enligt miljöbalken, varför det kan vara lämpligt att vissa bedömningar lämnas till prövningsskedet.

6 kap. 16 § miljöbalken avser beslut om antagande av detaljplanen.

Vid antagandet av planen kommer Åre kommun att tydliggöra hur miljöaspekterna har integrerats, hur hänsyn har tagits till MKB och inkomna synpunkter, skälen till att planen antagits istället för alternativet samt vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som planen medför.

Eftersom syftet med detaljplanen är att området ska tas i anspråk för bland annat köpcentrum följer enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen att redovisningen under de specifika miljöbedömningarna (som kommer att genomföras för de miljöfarliga verksamheter som etableras inom planområdet) ska uppfylla kraven enligt 6 kap. 35, 37 och 43 §§ miljöbalken.

2.2 MILJÖASPEKTER

I MKB ska enligt miljöbalken de betydande miljöeffekter som planen kan medföra identifieras, beskrivas och bedömas. Miljöeffekter kan uppstå för ett flertal så kallade miljöaspekter och i ett första steg av miljöbedömningen ska för planen relevanta aspekter identifieras. De aspekter som beskrivs och bedöms i denna MKB har Åre kommun identifierat i samråd med bland annat Länsstyrelsen Jämtlands län (Åre kommun, 2018).

De aspekter som bedömts vara relevanta i denna MKB är:

- Riksintresset för friluftslivet, 3 kap. 6 § miljöbalken
- Riksintresset för turismen och det rörliga friluftslivet, 4 kap. 2 § miljöbalken
- Riksintresset för kulturmiljövården, 3 kap. 6 § miljöbalken
- Riksintresset för kommunikation, 3 kap. 8 § miljöbalken
- Avrinning till Natura 2000-område, 7 kap. 27 § miljöbalken
- Strandskydd, 11 kap. 13-18 §§ miljöbalken
- Markföroreningar
- Luftföroreningar (gällande tankstationens utsläpp)
- Trafiksäkerhet
- Buller
- Dagvatten under byggnation och drift
- Farligt gods

Efter synpunkt från länsstyrelsen under samrådet har MKB kompletterats med "Naturvärden" som miljöaspekt inför granskningen av detaljplanen.

Se avsnitt 6 för beskrivning och bedömning av nämnda aspekter.

2.3 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Miljöbedömningen i MKB avser huvudsakligen det angivna planområdet inom fastigheterna Så 8:4, Så 2:91 samt del av Så 2:11.

Motiverat av att vissa miljöeffekters influensområde vanligen är större än planområdets geografiska omfattning så görs även bedömningar av de miljöeffekter som kan antas uppkomma utanför planområdet, exempelvis avseende buller, luftföroreningar och vattenburna föroreningar.

Miljöbedömningen omfattar även risken för eventuella olyckor i det totala området inkluderat närliggande verksamhetsområdet öster om E14. Samtidigt som närheten kan ge ökad risk finns fördelar gällande tillsyn och preventiva åtgärder.

3 ALTERNATIV

3.1 ALTERNATIV LOKALISERING

Enligt miljöbalken ska en MKB innehålla utvärdering av alternativa lokaliseringar till planförslaget. Rimliga alternativ ska kunna motiveras utifrån planens syfte och i aktuellt fall utesluts därmed platser inom 1 500 meter från järnvägsstationer eller tätare centrumbebyggelse som utpekats som utvecklingsområden för annan bebyggelse i ÖP. För att de verksamheter som kommer att byggas inom planområdet ska kunna placeras på rimligt avstånd från Åredalens byar begränsas området för alternativa platser till ungefär 10 kilometer från Åre by.

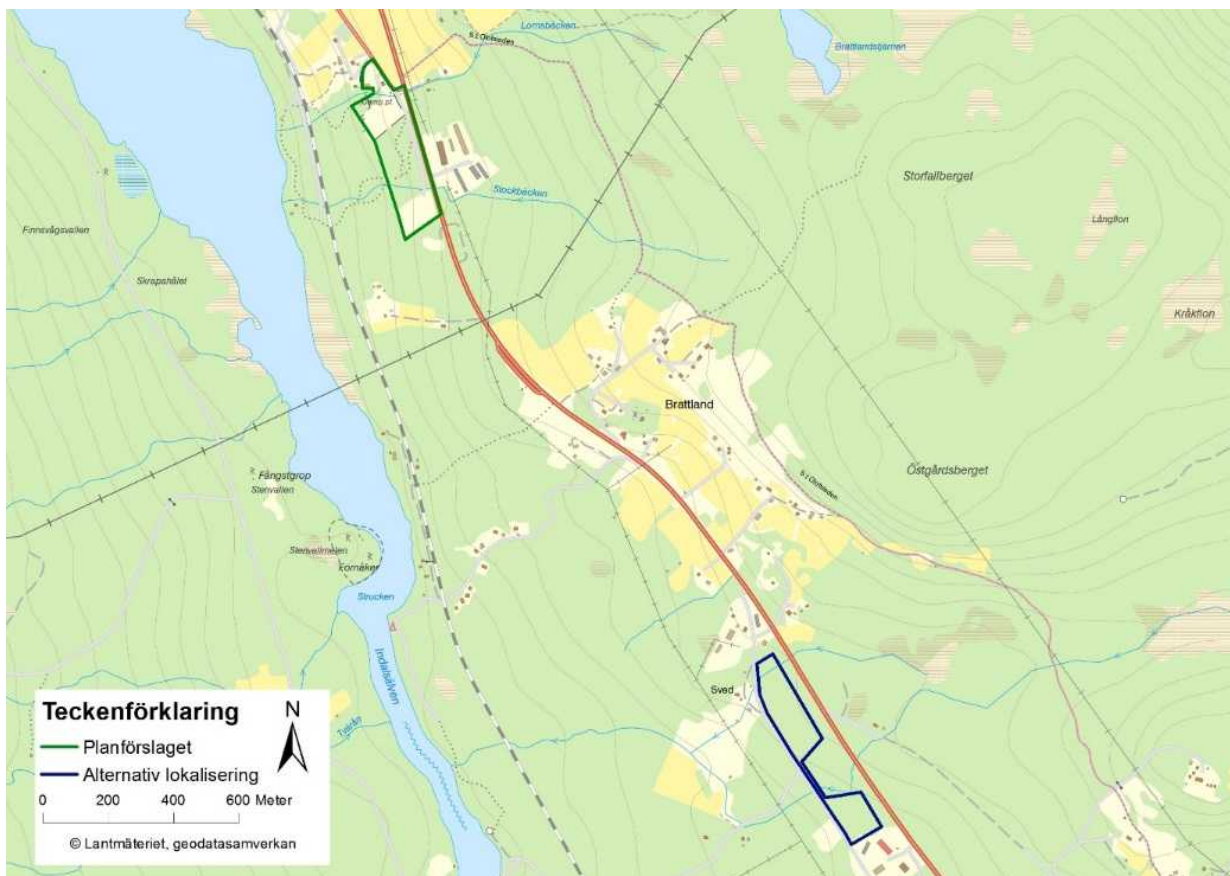
Hänsyn ska bland annat tas till av- och påfarter från E14, riksintressen, kulturvärden, och miljöaspekter som vattenskyddsområde, möjlig anslutning till kommunalt VA samt möjligheten att tillgängliggöra marken för exploatering. Åre kommun äger i dagsläget ingen lämplig mark.

I syfte att ge stöd till miljöbedömningen och MKB har Åre kommun genomfört en lokaliseringsprövning som visar på att tänkt område är möjligt för exploatering ur angivna miljöaspekter (Åre kommun, 2018). I lokaliseringsutredningen valdes initialt 12 områden ut vilka samtliga har inventerats på plats för bedömning av lämpliga ytor samt av- och påfarter. Utifrån detta första steg har nio områden bedömts vidare. Under det andra steget bedömdes sex av dessa nio områden vara lämpliga för exploatering av de aktuella typerna av verksamheter.

I ett tredje steg har de sex kvarvarande områdena jämförts avseende förutsättningar, lagar, restriktioner och genomförbarhet. Jämförelsen resulterade i två områden som bedömdes vara mest lämpliga, planförslaget (område F) norr om Brattland och område I, söder om Brattland. Av Tabell 2 framgår att område F får högre poäng än område I. Inga utförligare utredningar som till exempel trafikutredning, dagvattenutredning, geoteknisk undersökning och bullerutredning har därför tagits fram för område I. Utförligare bedömningar för detta område vad gäller de aspekter som behandlas i MKB har därför inte kunnat utföras. Därför jämförs planförslaget enbart med nollalternativet.

Tabell 2. Jämförelse mellan alternativa lokaliseringar av verksamhetsområde (Åre kommun, 2018)

Bedömningspunkter lämplighet av områden	Område D Svar Poäng	Område E Svar Poäng	Område F Svar Poäng	Område G Svar Poäng	Område H Svar Poäng	Område I Svar Poäng
Förutsättningar/lagar/restriktioner:						
Kulturminnesskydd	Ja 0	Ja 0	Ja 1	Nej 2	Nej 2	Nej 2
Åkermark	Ja 0	Ja 0	Nej 2	Ja 1	Ja 0	Nej 2
Fornlämning	Nej 2	Ja 0	Nej 2	Nej 2	Nej 2	Nej 2
Riksintresse för friluftslivet	Ja 1	Ja 1	Ja 1	Ja 1	Ja 1	Ja 1
Riksintresse för det rörliga friluftslivet	Ja 1	Ja 1	Ja 1	Ja 1	Ja 1	Ja 1
Riksintresse för kulturmiljövården	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Nej 2	Nej 2	Nej 2
Riksintresse för kommunikation	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Ja 0
Avrinning Natura 2000-område	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Ja 0
Strandskydd	Nej 2	Nej 2	Ja 1	Nej 2	Nej 2	Ja 0
Farligt gods	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Ja 0
Vattenskyddsområde	Nej 2	Nej 2	Nej 2	Nej 2	Nej 2	Nej 2
Avstånd från Åre by	5 km 2	6 km 2	7 km 1	8 km 1	9 km 0	10 km 0
Genomförbarhet:						
Utanför utvecklingsområde 1500 meter	Ja 2	Ja 2	Ja 2	Ja 2	Ja 2	Ja 2
Skoterled genom område (tankning)	Nej 0	Nej 0	Ja 2	Nej 0	Nej 0	Nej 0
Befintlig avfart E14 (standard)	Ja 0	Ja 1	Ja 1	Ja 0	Ja 0	Ja 1
Trafiksituation E14 (sikt)	Ja 1	Ja 1	Ja 1	Ja 1	Ja 1	Ja 1
Kommunalt VA	0,2 km 2	1 km 1	1,2 km 1	2,5 km 0	2,5 km 0	1,5 km 1
Terräng	Brant 0	Mellan 1	Mellan 1	Brant 0	Brant 0	Flackt 2
Planbesked på fastigheter	Nej 0	Nej 0	Ja 2	Nej 0	Nej 0	Nej 0
I anslutning till liknande användning	Nej 0	Nej 0	Ja 2	Nej 0	Nej 0	Ja 2
Utpekad för verksamheter i pågående FÖP	Nej 0	Nej 0	Ja 2	Nej 0	Nej 0	Nej 0
Utpekad i Landskapsanalys	Ja 0	Ja 0	Ja 0	Nej 2	Nej 2	Nej 2
Marken tagen i anspråk (ej jordbruk)	Nej 0	Nej 0	Ja 1	Nej 0	Nej 0	Nej 0
Total summa	Område D 15	Område E 14	Område F 26	Område G 19	Område H 17	Område I 23



Figur 7. Planförslaget (område I i Tabell 2) och alternativ lokalisering (område F i Tabell 2).

3.2 NOLLALTERNATIVET

Nollalternativet är inget planförslag utan redovisas för att kunna göra en jämförande bedömning. Nollalternativet innebär en redogörelse av förväntade miljöförhållanden och miljöns sannolika utveckling i det fall planen inte genomförs. Även om exploatering i enlighet med planen utblir så kan nollalternativet innebära andra typer av förändringar för området, exempelvis i form av skogsbruksåtgärder, klimatförändringar, stormfällningar av träd, översvämningar, ras och skred och liknande. Nollalternativet är därmed inte detsamma som nuläget.

Enligt Åre kommuns ÖP omfattar nollalternativet:

Händelsestyrd utveckling. Rådande utveckling fortsätter, till viss del opåverkad av kommunal planering.

Centralisering och utspridning. Äganderätten, det vill säga respektive fastighetsägares rätt att utveckla sin fastighet, är mycket stark i förhållande till allmänna intressen. Utvecklingen regleras i mycket hög grad av marknaden och respektive fastighetsägares exploateringsvilja. Samhällsutvecklingen styrs på så vis indirekt mot en allt större täthet i centrala Åre.

Liten kommunal reglering. Kommunen ställer få krav på gemensamma lösningar utan låter respektive projekt/fastighetsägare lösa frågor kring vatten och avlopp (VA), transportinfrastruktur och gestaltning.

4 SAMRÅD

4.1 GENERELLT OM SAMRÅD

Samråd är den benämning som används för de muntliga och skriftliga kontakter som under planprocessen sker med myndigheter, särskilt berörda och allmänhet med flera.

Samråd genomförs för att inhämta kunskaper om planområdet, så att underlaget inför beslut blir så fullödigt som möjligt, och för att ge kommuninvånarna möjlighet till insyn och påverkan.

Att samråd ska genomföras styrs av både plan- och bygglagen (SFS 2010:900) och av miljöbalken (SFS 1998:808). Processen som den strategiska miljöbedömningen innebär och som denna MKB är en del av, kan ses som en integrerad del av detaljplanprocessen (se avsnitt 4.3). Detta innebär att de tillfällen för insyn och samråd som följer med planprocessen även är tillfällen att lämna synpunkter på MKB.

4.2 SAMRÅD MED LÄNSSTYRELSEN JÄMTLANDS LÄN

Länsstyrelsen Jämtlands län har lämnat samrådsyttrande angående avgränsningar (Länsstyrelsen Jämtlands län, 2018).

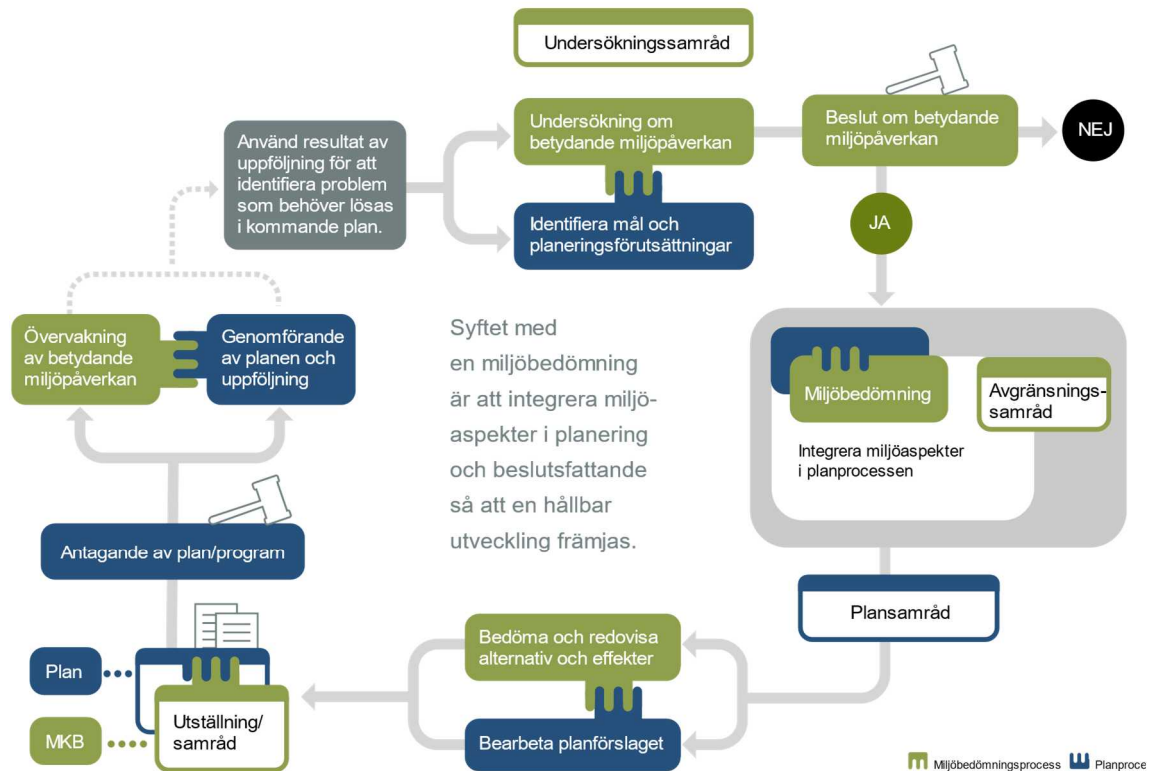
Länsstyrelsen har tagit del av den undersökning, enligt 6 kap. 5 § miljöbalken, som Åre kommun genomfört för att bedöma om planförslaget kan komma att medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen delar Åre kommuns bedömning att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och en MKB enligt reglerna i 6 kap. 11 § miljöbalken ska därför upprättas.

Länsstyrelsen ser positivt på att en riskutredning kommer att tas fram och påpekar att det är viktigt att MKB på ett tydligt sätt beskriver hur kommande exploatering kan påverka och påverkas av E14 och transporter av farligt gods. MKB bör också ta hänsyn till kommande risker för den nya och befintliga bebyggelsen. I övrigt har Länsstyrelsen inga ytterligare synpunkter.

4.3 KOMMANDE SAMRÅD I PROCESSEN

I Figur 8. Processen för strategisk miljöbedömning (Naturvårdsverket, 2018). nedan visas den process som en strategisk miljöbedömning innebär och när i processen det finns möjlighet att "tycka till" om detaljplanen och miljöbedömningen. I figuren tydliggörs hur plan- respektive miljöbedömningsprocesserna hakar i varandra för att bidra till syftet med miljöbedömning som är att främja hållbar utveckling (Naturvårdsverket 2018).



Figur 8. Processen för strategisk miljöbedömning (Naturvårdsverket, 2018).

Detaljplanen för Så 2:91 m fl genomförs med så kallat utökat förfarande, som ska användas då planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det utökade förfarandet innehåller ett formellt samrådsskede tidigt i processen ("plansamråd" i figur 8 ovan) med syfte att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap från berörda. Vid detta tillfälle finns även möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Efter att kommunen bearbetat planförslaget utifrån information och synpunkter som inkommit under samrådet, ges ett nytt tillfälle för berörda intressenter att lämna synpunkter. Detta sker under granskningen ("utställning/samråd" i figuren ovan).

Samråd respektive granskning för Detaljplanen för Så 2:91 m fl beräknas genomföras vintern 2019 och höst/vinter 2019/2020.

5 NORMER, MÅL OCH HÄNSYN

5.1 MILJÖKVALITETSNORMER

Enligt 2 kap. 10 § plan- och bygglagen ska miljö kvalitetsnormerna (MKN) i 5 kapitlet miljöbalken följas vid all planläggning.

MKN är nationella styrmedel för att bedöma och begränsa miljöpåverkan från planer och verksamheter som medför effekter på omgivningen. MKN ska grunda sig på vetenskapliga kriterier och spegla vad människan och naturen tål utan hänsyn till ekonomiska och tekniska förhållanden, det vill säga det önskade miljö tillståndet. MKN finns för vattenförekomster (yt- och grundvatten), havsmiljön, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och utomhusluft.

Planförslaget bedöms inte beröra eller beröras av MKN för havsmiljön eller MKN för fisk- och musselvatten.

5.1.1 Miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller

Förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) är en MKN enligt miljöbalken och omfattar normer för att begränsa buller från alla vägar, järnvägar, flygplatser, tillståndspliktiga hamnar samt vissa större, utpekade industrigrenar i de största kommunerna (mer än 100 000 invånare). MKN för omgivningsbuller är en slags målsättningsnorm, som strävar mot att omgivningsbuller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa (Naturvårdsverket, 2018).

Huvudinstrumentet för att följa MKN är att större kommuner och Trafikverket tar fram åtgärdsprogram för bullret. Även i mindre och medelstora kommuner ska dock strävan vara att begränsa buller och hela Sverige omfattas av bullernormen i de områden som störs av buller:

- från större vägar (över 3 miljoner fordon/år),
- större järnvägar (30 000 tåg/år), samt
- större civila flygplatser (över 50 000 flyg rörelser/år).

Bedömning

Eftersom Åre kommun inte har 100 000 invånare, mängden trafik längs E14 och Mittbanan inte når upp i angivna mängder och att det inte finns någon större flygplats i området så är bedömningen att det i dagsläget inte finns några formella krav för kommunen att ta fram åtgärdsprogram för omgivningsbuller.

5.1.2 Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

MKN för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom Sveriges medlemskap i EU. Av luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) framgår vilka halter som gäller för kvävedioxid och kväveoxider, partiklar (PM10/PM2.5), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, svaveldioxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas (Naturvårdsverket, 2018).

Halterna av kvävedioxid i luften beror bland annat av trafikmängden, om vägrummet är öppet eller slutet och vilka andra betydande utsläppskällor

som finns i området. Vid en väg som trafikeras med mindre än 15 000 fordon/dygn understiger halterna av kvävedioxid normalt gällande riktvärden (Naturvårdsverket, 2018).

Bedömning

Eftersom det i Åredalen inte finns några större verksamheter med utsläpp till luft bedöms framförallt trafiken kunna ge effekter för luftkvaliteten, men även exempelvis småskalig vedeldning bidrar till de totala halterna. Åre kommun har under 2009/2010 genomfört mätningar av kvävedioxid och bensen i de centrala delarna av Åre by (Åre kommun, 2009/2010). Mätningarna visar att halterna med god marginal understiger de nivåer som kan medföra risk för negativa effekter eller risk för överskridande av MKN.

Planförslaget bedöms kunna medföra tillkommande trafik till och från området och ge en viss omflyttning av trafikflöden i kommunen. Motiverat av de jämförelsevis låga trafikmängderna som totalt finns längs E14 bedöms genomförandet av planen dock inte medföra risk för överskridande av MKN för utomhusluft.

5.1.3 Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster

Hög kvalitet på vatten är viktigt både för att bevara den biologiska mångfalden och för tillgången till rent dricksvatten. Åtgärder som planeras i och i närheten av vattenförekomster (vattendrag, sjöar och grundvatten) kan påverka förekomsternas kvalitet/status.

Av Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter om klassificering och miljökvalitetsnormer avseende ytvatten (HVMFS 2013:19) tydliggörs vad som gäller vid bedömning av ytvattenförekomsterna. Det grundläggande kravet är att alla vattenförekomster ska uppnå minst god yt- eller grundvattenstatus och god ekologisk potential.

För bedömning av den kemiska ytvattenstatusen används ett antal så kallade prioriterade ämnen som bromerade difenyletrar, kadmium, kvicksilver, bly, nickel, dioxiner, PAH och tributyltenn. Vid bestämning av den ekologiska statusen bedöms bland annat nivån av näringsämnen (kväve och fosfor) samt fysiska ingrepp som kan orsaka problem både för den biologiska mångfalden och för den naturliga vattenreningen.

Vad som gäller för grundvatten framgår av SGU föreskrift om statusklassificering och MKN för grundvatten (SGU-FS 2008:2).

I Länsstyrelsernas databas Vatteninformationssystem Sverige (VISS) redovisas grunderna för statusklassade vattenförekomster och beslutade MKN.

Alla vattendrag, sjöar, grundvatten och havsområden omfattas av samma skydd, oavsett om de finns registrerade i VISS eller inte, och detaljplanen får därmed inte medföra risk för försämrad status, eller negativt påverka möjligheten att innehålla eller nå god status, i berörda vatten.

5.1.4 Weserdomen

Efter ett avgörande från EU-domstolen som rör muddringsarbeten i den tyska floden Weser, den så kallade Weserdomen, har Havs- och vattenmyndigheten gjort en analys av rättsläget vad gäller tillämpning av miljökvalitetsnormer för vatten (Havs- och vattenmyndigheten, 2016).

Havs- och vattenmyndigheten gör följande bedömningar utifrån vad som framgår av EU-domstolens dom och efterföljande svenska domar:

- Det räcker med en försämring av en kvalitetsfaktor för att en försämring av status ska ha skett.
- Miljökonsekvensbeskrivningar och annat underlag i prövningar måste innehålla en beskrivning av hur verksamheten påverkar relevanta kvalitetsfaktorer.
- Miljökvalitetsnormerna för ekologisk och kemisk status har samma rättsverkan.
- Vid osäkerhet om en vattenförekomsts statusklassning, bör prövningsmyndigheten kunna begära in yttranden eller förtydliganden från vattenmyndigheten
- Det är viktigt att det finns system för att kunna pröva undantag.

5.1.5 Ytvatten inom och i närheten av planområdet

Genom planområdet rinner två bäckar, Lornsbäcken i den norra delen och Stockbäcken i den södra delen. Ingen av dessa bäckar är registrerade i VISS och är inte statusklassade. De har ändå samma skydd som registrerade vatten, och genomförandet av detaljplanen får inte medföra försämrade status i bäckarna eller motverka möjligheten att nå/innehålla god status.

Bäckarna ansluter i väster till Åresjön och Indalsälven, som är registrerade i VISS, se Tabell 4 och Tabell 5 (avsnitt 9) för utdrag från VISS rörande status och MKN för Åresjön och Indalsälven.

Generell bedömning för alla ytvatten i Sverige är att de inte uppnår god kemisk ytvattenstatus beroende av atmosfärisk deposition av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) och MKN har med anledning av detta antagits med undantag/mindre stränga krav för dessa ämnen. Alla ytvatten i Sverige anses vara känsliga mot avloppsvatten, med avseende på fosfor.

Åresjön har enligt den senaste bedömningen i VISS otillfredsställande ekologisk status samt uppnår ej god kemisk ytvattenstatus (VISS, 2018-11-12). Sjön bedöms inte vara övergödd eller försurad. Betydande påverkanskällor anges vara förändring av konnektivitet på grund av vägtrummor, atmosfärisk deposition av kvicksilver och PBDE, reningsverk samt vattenuttag för snötillverkning. Svämplanets struktur och funktion i vattendraget har statusen otillfredsställande.

Indalsälven sträcker sig från fjällen i väster till kusten i öster.

Bedömningarna i VISS gäller hela älven, vilket kan vara missvisande för detta mindre planområde. Indalsälven bedöms ha måttlig ekologisk status samt uppnår ej god kemisk ytvattenstatus (VISS, 2018-11-12). Älven bedöms inte vara övergödd eller försurad. Betydande påverkanskällor anges vara förändring av konnektivitet eftersom dammar och vägtrummor påverkar älven, vattenuttag till snötillverkning samt atmosfärisk deposition av kvicksilver och PBDE. Svämplanets struktur och funktion i vattendraget har statusen hög.

Bedömning

Detaljplanen medför att bäckarna måste förläggas i trummor under den nya vägen genom planområdet. Trummorna kommer att utföras med sådan dimension att de inte dämmer vattendragen och utformas så att de inte innebär vandringshinder för vattenlevande och vattenanknutna organismer.

Inom övriga delar av planområdet kommer bäckarna att ledas genom öppna grönstråk.

Detaljplanen medför inget fysiskt intrång i Åresjön/Indalsälven men kan medföra risk för indirekta effekter via spridning av föroreningar och näringsämnen.

Så länge de skyddsåtgärder som redovisas i dagvattenutredningen och planen vidtas bedöms genomförande av detaljplanen inte medföra försämrad status i de berörda ytvatten samt bedöms inte heller motverka att MKN kan uppnås och innehållas.

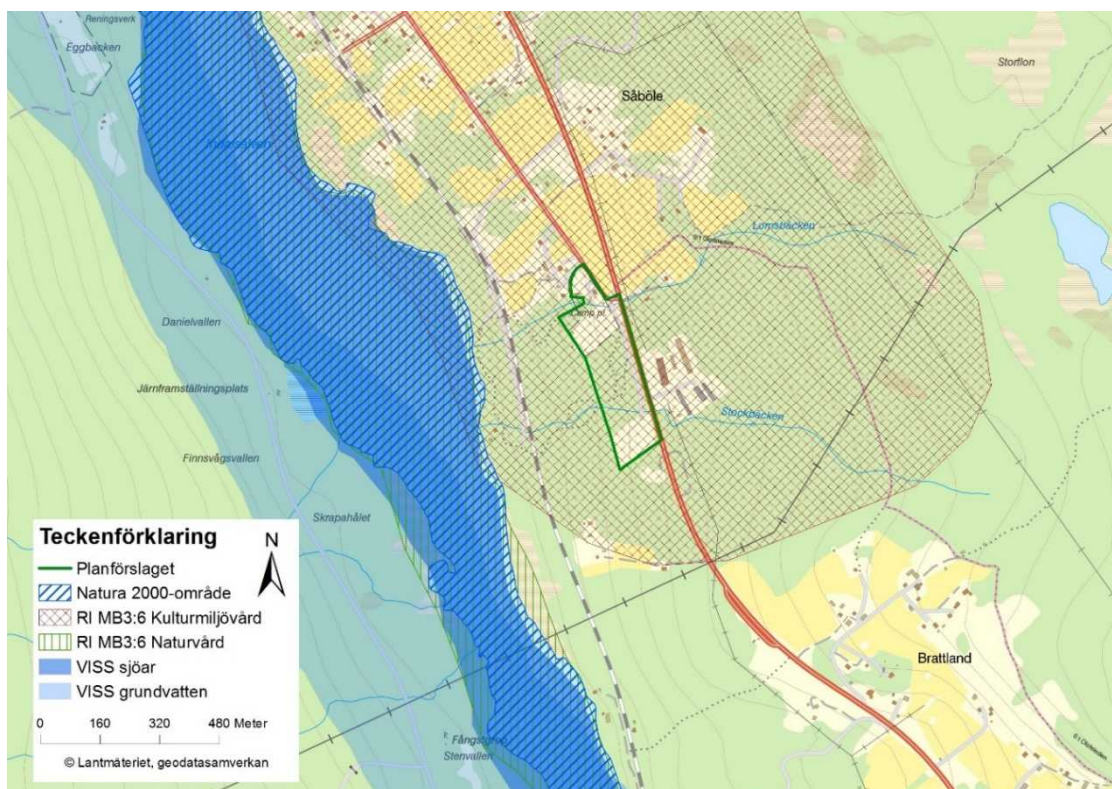
Planen innehåller förslag på åtgärder som, tillsammans med de riktlinjer som anges i den kommuntäckande översiktsplanen och kommunens kommande VA-policy, motverkar och begränsar den urbana påverkan och belastningen vilket ökar möjligheten att uppnå god status i ytvattenförekomsterna och på längre sikt bidra till uppfyllelse av MKN.

5.1.6 Grundvattenförekomster i närheten av planområdet

Längs den västra sidan av Åresjön, från Så i norr till Undersåker i söder, ligger grundvattenförekomsten **Indalsåsen Undersåker** som enligt VISS bedöms ha god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus. En potentiell betydande påverkanskälla anges dock vara brandövningsplatsen i Undersåker, vilket innebär en risk för att grundvattnets kvalitet påverkas negativt med avseende på perfluorerade alkylsyror (PFAS), se Tabell 6, avsnitt 9.

Bedömning

Så länge de skyddsåtgärder som redovisas i dagvattenutredningen och planen vidtas bedöms genomförande av detaljplanen inte medföra försämrad status i grundvattenförekomsten samt bedöms inte heller motverka att MKN kan uppnås och innehållas.



Figur 9. Planförslaget samt Natura 2000-områden, områden med riksintresse för kulturmiljövård och naturvård samt information från VISS.

5.2 MILJÖKVALITETSMÅL

För att inte lämna över miljöproblemen till kommande generationer har på nationell nivå formulerats miljökvalitetsmål som syftar till att beskriva och precisera det tillstånd i miljön som behövs för att samhället ska vara ekologiskt hållbart (Naturvårdsverket, 2018).

Miljökvalitetsmålen syftar till att:

- Främja människors hälsa.
- Värna den biologiska mångfalden och naturmiljön.
- Ta till vara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena.
- Bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga.
- Trygga en god hushållning med naturresurserna.

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 24 etappmål och 16 miljökvalitetsmål

5.2.1 Regionala miljökvalitetsmål

Länsstyrelsen Jämtlands läns aktuella miljömålsprogram gäller för 2017-2020. Det innehåller förslag på åtgärder som myndigheter, näringsliv och andra organisationer kan arbeta vidare med.

De regionala miljömålen är desamma som de nationella miljökvalitetsmålen inklusive preciseringar. År 2013 antogs även de två regionala tilläggen *Ingen utbyggnad av vattenkraft* samt *Ingen uranbrytning*. Det nationella miljökvalitetsmålet *Hav i balans* bedöms inte vara relevant i länet. Sju av miljökvalitetsmålen prioriteras extra under perioden 2017-2020; *Begränsad klimatpåverkan*, *God bebyggd miljö*, *Giftfri miljö*, *Levande sjöar och vattendrag*, *Levande skogar*, *Ett rikt odlingslandskap* samt *Storslagen fjällmiljö*.

Av de sju prioriterade målen bedöms tre mål vara de som främst berör och berörs av den aktuella detaljplanen och de verksamheter som planeras etableras, se nedan:

5.2.2 Bedömning av relevanta miljökvalitetsmål

De miljökvalitetsmål som bedöms vara relevanta för den aktuella detaljplanen är:

Miljökvalitetsmål	Bedömning av måluppfyllelse
 God bebyggd miljö Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.	Planen bedöms bidra till att målet uppfylls. Genomförande av planen medger lokalisering av sådana verksamheter och servicefunktioner som inte är lämpliga att placera inom eller i direkt närheten av bostadsbebyggelsen, men som ändå behöver finnas inom viss närhet för att de ska kunna nyttjas av både boende och besökare/turister. Detaljplanen är belägen inom område av riksintresse för kulturmiljövården men tar ingen odlingsmark i anspråk och berör inga historiskt viktiga byggnader.

 Levande sjöar och vattendrag Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.	Planen bedöms till viss del bidra och till viss del motverka att målet uppfylls. Detaljplanen medger utveckling av Åredalen med fler bostäder och service/verksamheter som kan nyttjas av både boende och besökande/turister. Planen ger upphov till dag- och avloppsvatten som behöver samlas upp och renas innan det släpps vidare till recipient. Planområdet kommer att anslutas till det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp och för dagvattnet kommer en lokal lösning att utformas. Motiverat av att det inte är tekniskt möjligt/ekonomiskt rimligt att helt rena bort föroreningar, näringsämnen och mikroorganismer ur vattenströmmarna så medför utvecklingen risk för att större mängder når närliggande recipienter.
 Ett rikt odlingslandskap Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.	Planen bedöms varken bidra till eller motverka att målet uppfylls. Planen avser exploatering inom ett redan i anspråktaget område (camping, skogsbruk) och tar därmed inte någon odlingsmark i anspråk. Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövärden där just odlingslandskapet utgör höga värden.

5.3 ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER

I miljöbalkens andra kapitel redovisas de allmänna hänsynsreglerna. Nedan beskrivs hur dessa har beaktats under plan- och miljöbedömningsprocessen.

Bevisbörderegeln innebär att det är den som utför åtgärden (verksamhetsutövaren) som ansvarar för att visa att åtgärden/verksamheten sker på ett miljömässigt godtagbart sätt i förhållande till hänsynsreglerna. Regeln bedöms vara uppfylld bland annat genom de redovisningar och tydliggöranden som görs i denna MKB.

Kunskapskravet innebär att verksamhetsutövaren i förväg måste inhämta nödvändig kunskap om vilka effekter planen kan få för miljön och människors hälsa samt vilka åtgärder som kan begränsa eventuella negativa effekter. I aktuellt fall har ett flertal utredningar genomförts för att inhämta kunskap om planens effekter. Utredningarna tillsammans med framtagandet av denna MKB bedöms uppfylla kunskapskravet.

Försiktighetsprincipen innebär att blotta risken för skador eller olägenheter till följd av en verksamhet medför skyldighet att vidta åtgärder. Vad gäller föreliggande planförslag har skyddsåtgärder föreslagits för de miljöaspekter som bedömts vara relevanta för planförslaget (se avsnitt 2.2).

Produktvalsprincipen innebär att verksamhetsutövaren ska undvika att använda kemiska produkter eller biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med andra produkter eller organismer som kan antas vara mindre farliga. Åre kommun avser följa upp att produktvalsprincipen följs i planprocessen och kommande anläggnings- och byggarbeten.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna innebär att all verksamhet ska bedrivas på ett sådant sätt att råvaror och energi används effektivt. Kommunen avser följa upp att hushållnings- och kretsloppsprinciperna beaktas, bland annat i kommande byggsleden.

Lokaliseringsprincipen innebär att en verksamhet ska lokaliseras där ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet. Genomförda processer med framtagande av detaljplan respektive MKB ligger tillgrund för att den mest lämpliga lokaliseringen har valts.

6 MILJÖBEDÖMNING

6.1 REDOVISNING OCH BEDÖMNING AV RELEVANTA MILJÖASPEKTER

Redovisning och bedömning utförs av de miljöaspekter som Åre kommun under samrådet identifierat vara de mest relevanta för den aktuella detaljplanen (se avsnitt 2.2).

För varje miljöaspekt redovisas de skyddsåtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter.

För varje miljöaspekt görs en bedömning av effekternas nivå enligt en tregradig skala:

Positiva effekter uppstår när planen/nollalternativet medverkar till att belysa områdets värden och/eller förstärka skyddet för dessa.	Inga/obetydliga effekter uppstår när planen/nollalternativet inte medför någon direkt eller indirekt påverkan på områdets värden och/eller inte medför några störningar för människor eller djur- och växtlivet.	Negativa effekter uppstår när planen/nollalternativet medför tydlig direkt eller indirekt påverkan på områdets värden och/eller medför störningar för människor eller djur- och växtlivet. Åtgärder behövs
--	--	--

För varje miljöaspekt görs även en bedömning av effekter för nollalternativet. Även om exploatering i enlighet med planförslaget uteblir så kan nollalternativet innebära andra typer av framtida förändringar inom området, exempelvis i form av skogsbruksåtgärder, klimatförändringar, översvämningar och liknande. Nollalternativet är därmed inte detsamma som nuläget (se avsnitt 3.2).

6.2 RIKSINTRESSE FÖR FRILUFTSLIVET, 3 KAP. 6 § MILJÖBALKEN

6.2.1 Förutsättningar

Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska områden som har betydelse för friluftslivet så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada friluftslivsvärdet. Områden av riksintresse ska skyddas mot nämnda åtgärder.

Området för planförslaget ligger inom riksintresseområdet Sylarna-Vålådalen-Helags (FZ07). Riksintresset har stor geografisk omfattning och inkluderar bland annat Åredalen, Renfjället, Ottfjället, Vålådalen, Bunnerfjället, Ånnsjön och Sylarna-Helags. Enligt kommunens ÖP är detta ett klassiskt turist- och friluftsområde med utmärkta förutsättningar som nyttjas av ett stort antal människor såväl sommar som vinter.

Genom planområdet går en markerad skoterled och två stigar som bedöms vara viktiga stråk mellan fjällen och älven.

Delar av planområdet utgörs i dagsläget av Åre Camping. Campingar ger möjlighet till övernattnig för besökare som inte önskar eller har möjlighet att bo i stuga eller på hotell. Camp Duved och Åre Camping är i dagsläget under avveckling. I Åre kommun finns totalt ett tiotal campingar.

6.2.2 Planförslaget

Detaljplanen medför att en mindre del av det totala riksintresseområdet kommer att bebyggas. Planen omfattar ett markområde som till stora delar redan är exploaterat av en camping och som ligger i anslutning till ett redan befintligt verksamhetsområde på andra sidan E14.

Skyddsåtgärder

Planen utformas så att de viktiga stråken mellan fjällen och älven i form av den skoterled och stigar som passerar genom området kommer att finnas kvar. Skoterleden och stigarna kommer därmed fortsatt att kunna användas, även om de inte kommer att ha exakt samma sträckning som i dagsläget.

6.2.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget	Nollalternativet
I och med att en av de planerade verksamheterna inom planområdet är en drivmedelsstation så bedöms planen kunna förstärka användningen av skoterleden.	Eftersom ingen tankmöjlighet finns i dagsläget så medför nollalternativet ingen förändrad effekt för skoterleden.
Oavsett planens genomförande är Åre Camping i dagsläget under avveckling. Eftersom det finns ett tiotal campingar i Åre kommun bedöms planförslaget inte medföra negativa effekter för de besökare som föredrar att bo på camping.	Åre Camping är i dagsläget under avveckling och det är därför oklart om nollalternativet erbjuder möjlighet till campingboende eller inte. Eftersom det finns ett tiotal campingar i Åre kommun bedöms nollalternativet inte medföra negativa effekter för de besökare som föredrar att bo på camping.
Bedömningen är att planförslaget inte medför några negativa effekter för det övergripande friluftsin- tresset. Motiverat att planområdet endast utgör en mycket liten del av det totala riksintresseområdet bedöms planen inte medföra påtaglig skada på förekommande värden av riksintresse för friluftslivet.	Inte heller nollalternativet bedöms medföra några negativa effekter för det övergripande friluftsin- tresset och därmed inte medföra påtaglig skada på förekommande värden av riksintresse för friluftslivet.

6.3 RIKSINTRESSE FÖR TURISMEN OCH DET RÖRLIGA FRILUFTSLIVET, 4 KAP. 2 § MILJÖBALKEN

6.3.1 Förutsättningar

De områden som anges i 4 kap. 2-8 §§ miljöbalken är till sin helhet av riksintresse vilket gör att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön endast får komma till stånd om det inte möter hinder mot riksintressena och kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

Inom fjällvärlden från Transtrandsfjällen i söder till Treriksröset i norr ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen beaktas särskilt vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Inom Sylarna-Helags får bebyggelse och anläggningar komma tillstånd endast om det behövs för rennäringen, den bofasta befolkningen eller det rörliga friluftslivet. Andra åtgärder inom områden för vidtas endast om det kan ske utan att områdenas karaktär påverkas.

Hela Åredalen, och därmed även planområdet, ligger inom ovan nämnda riksintresseområden.

Besöksnäringen är Åre kommuns största och starkast växande näringsgren och den huvudsakliga grunden till Åredalens positiva utveckling. En stor del av den kommunala planeringen berör därför satsningar som är inriktade mot turistnäringen, exempelvis utveckling av olika typer av boenden, kollektivtrafik, parkeringsplatser och infrastruktur (vägar, energi, vatten- och avlopp, fiber etcetera).

6.3.2 Planförslaget

Detaljplanen medför att en mindre del av det totala riksintesseområdet kommer att bebyggas. Planen omfattar ett markområde som till stora delar redan är exploaterat (av en camping och av ett mindre antal bostäder) och som ligger i anslutning till ett redan befintligt verksamhetsområde på andra sidan E14.

Planområdet ligger i den sydöstra delen av Åredalen, och kommer därmed att passeras (samt ses och besökas) av de besökare/turister som anländer österifrån längs E14.

Skyddsåtgärder

För att bevara de viktiga stråken mellan fjäll och älven kommer skoterleden och de stigar som korsar området att lämnas kvar och tydliggöras i grönstråk.

Anslutningen till/från E14 kommer att anläggas med hög säkerhet för både persontrafik och tyngre trafik.

Eftersom planerade verksamheter, liksom exempelvis drivmedels- och servicestationen, medför vissa risker kommer dessa att placeras på de skyddsavstånd från E14 och närliggande bebyggelse som redovisas i genomförd riskutredning.

6.3.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget	Nollalternativet
De verksamheter som planeras inom planområdet bedöms kunna erbjuda service för det rörliga friluftslivet och kunna nyttjas av både bofasta i Åredalen liksom av besökare/turister.	Nollalternativet erbjuder inte den service för bofasta och besökare/turister som planerade verksamheter bedöms kunna ge.
Motiverat av att både skoterleden och stigarna kommer att lämnas kvar bedöms planen inte minska möjligheten till utförande av rörligt friluftsliv inom riksintresseområdet, såsom exempelvis skidsport och vandring.	Nollalternativet medför ingen förändring för det rörliga friluftslivet eller för turismen.
Att de planerade verksamheterna lokaliseras på redan exploaterad mark och i anslutning till ett redan befintligt verksamhetsområde bedöms kunna motverka negativa effekter. Planen bedöms därmed inte medföra påtaglig skada på det totala riksintresseområdets natur- och kulturvärden.	Nollalternativet omfattar eventuellt fortsatt campingverksamhet, bedrivande av skogsbruk samt ett mindre antal bostäder. Motiverat av den relativt mindre yta som detta upptar bedöms nollalternativet inte medföra påtaglig skada på det totala riksintresseområdets natur- och kulturvärden.
Genom lokalisering av de verksamheter som planeras bedöms detaljplanen kunna ge positiva effekter både för det lokala näringslivet (bland annat turistnäringen) och turismen.	Nollalternativet medför ingen förändring varken för det lokala näringslivet eller för turismen
Motiverat av att området inte utgörs av orörd naturmark och att det ligger i anslutning till andra redan befintliga verksamheter bedöms planen kunna genomföras utan att förändra riksintresseområdets karaktär.	De förändringar av området som kan antas uppstå vid nollalternativet bedöms inte heller medföra förändring av riksintresseområdets karaktär.

6.4 RIKSINTRESSE FÖR KULTURMILJÖVÅRDEN, 3 KAP. 6 § MILJÖBALKEN

6.4.1 Förutsättningar

Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska de mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras kulturvärden så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön. Områden av riksintresse ska skyddas mot sådana åtgärder.

Riksintresseområdet Åredalen sträcker sig längs Åresjöns norra/nordöstra sida från Åre by i norr till söder om planområdet. Riksintresset består dels av en älvdalsbygd på Åresjöns norra sida med bebyggelsekontinuitet från järnåldern, dels av turistorten Åre samhälle med medeltidskyrkan. Älvdalsbygden omfattar det öppna odlingslandskapet väster och sydost om Åre med den gamla landsvägen nere vid sjön. På många gårdar och i odlingsmarken finns bebyggelse från 1800-talet.

Planområdet ligger i den södra utkanten av delområdet Så (enligt utkastet till kommunens FÖP för Åredalen) vilket utgörs av stora öppna odlingsmarker, jordbruk, och friliggande ängslador. Bebyggelsen i området består av utspridda äldre gårdsmiljöer och ekonomibyggnader. Odlingslandskapet medger långa siktlinjer, både mot vattnet och upp längs sluttningarna vilket gör att området är väl synligt från övriga Åredalen. Området är känsligt mot tillägg som bryter dessa siktlinjer. Jordbruksmark är inte lämpligt att ta i anspråk för ny bostadsbebyggelse. Så bör inte utvecklas på sådant sätt att det påverkar möjligheten för besökare och boende att förstå och uppleva den riksintressanta miljön, landskapet och bebyggelsetraditionen. Området anses vara känsligt för tillägg som saknar samband med pågående lantbruk. I stort ska upplevelsen av det öppna odlingslandskapet, den lokala bebyggelse- och platsens historia och identitet stärkas genom att äldre bebyggelse återanvänds och underhålls. Kulturlandskapet i området bör synliggöras och användas som en attraktivitetsfaktor. Möjligheterna att hålla landskapet öppet genom jordbruk bör tillvaratas (Åre kommun, utkast till FÖP 2018-10-03).

Det som är kulturhistoriskt värdefullt är vanligen även av värde för landskapsbilden och det odlingslandskap som utgör en stor del av riksintresset ger även mervärden för uppfattningen av landskapet. Inom arbetet med framtagande av FÖP för Åredalen har Åre kommun låtit genomföra en landskapsanalys. Enligt analysen pekas området kring Åre Camping ut som särskilt kulturhistoriskt värdefullt (Sweco, 2017). Vid närmare analys finns dock inget historiskt underlag som stödjer detta. Ett möjligt värde är att skogen i området kan upplevas som en tydlig gräns till det öppna landskap som sträcker sig västerut. Denna möjliga gräns är dock delvis borta i och med att området redan öppnats upp både för campingområdet och för det industriområde som ligger direkt öster om E14. De stigar och de två bäckar som korsar området är utpekade som viktiga stråk.

6.4.2 Planförslaget

Detaljplaneområdet ligger till sin helhet inom riksintresseområdet men gör inget fysiskt intrång i någon registrerad forn- eller övrig kulturhistorisk lämning (Länsstyrelsernas Karttjänster, 2018), se avsnitt 1.4.6.

Skyddsåtgärder

De viktiga stråken i form av bäckar och stigar kommer att finnas kvar. Exploatering kommer att styras för att förstärka de utpekade stråken och skapa en sammanhängande grönstruktur för att bevara intrycket av en möjlig väg till det öppna landskapet i väster.

Planen avser ett område som redan är exploaterat (av camping) och exploateringen sker därmed inte på odlingsmark eller i anslutning till den kulturellt värdefulla bebyggelsen.

6.4.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget	Nollalternativet
De verksamheter som planeras inom planområdet ger möjlighet för trafikanter och besökande/turister att stanna till i området vilket ökar förutsättningarna för dem att ta del av de kulturvärden som finns i närområdet.	I dagsläget finns möjlighet att parkera inom campingområdet. Men eftersom campingens vara eller inte vara är osäker finns risk för att området växer igen och tas över av skog och skogsbruket.
Genom att i planen bevara och förstärka utpekade stråk och skapa en sammanhängande grönstruktur bevaras vägen till det öppna landskapet i väster.	Vid nollalternativet kan finnas risk för att stråken växer igen eller påverkas av skogsbruket.
Exploateringen sker inte på odlingsmark utan på skogsmark. Detaljplanen medför därför ingen förändring av de långa siktlinjer som anges i riksintressebeskrivningen.	Nollalternativet, det vill säga framtida förändringar utan genomförande av planförslaget, bedöms inte ge förändringar för odlingslandskapets siktlinjer.
Eftersom planen varken berör odlingsmarken eller någon äldre gårdsmiljö bedöms förståelsen och upplevelsen av den riksintressanta miljön, landskapet och bebyggelse-traditionen inte gå förlorade.	Inte heller nollalternativet berör odlingsmarken eller någon äldre gårdsmiljö.
Motiverat av att området och närområdet redan är anspråktaget av en camping respektive ligger i anslutning till ett redan befintligt verksamhetsområde bedöms planförslaget inte medföra påtaglig skada på riksintressets kulturvärden.	Nollalternativet, med skogsbruk och eventuell camping, bedöms inte medföra någon påtaglig skada på riksintressets kulturvärden.

6.5 RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER, 3 KAP. 8 § MILJÖBALKEN

6.5.1 Förutsättningar

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för kommunikationer så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Områden av riksintresse ska skyddas mot sådana åtgärder.

Europaväg 14 (E14) sträcker sig mellan Stjørdal i Norge och Sundsvall i Sverige. Även järnvägen Mittbanan sträcker sig tvärs över Sverige, mellan kusten i öster vid Sundsvall till Storlien vid gränsen till Norge, varifrån den norska järnvägen Meråkerbanan fortsätter till Trondheim på den norska västkusten.

Både E14 och Mittbanan är utpekade som riksintressen för kommunikationer enligt miljöbalken och är även utpekade av EU som Trans European Transport Networks (TEN-T), det vill säga att transportlederna även har internationell betydelse.

Enligt Åre kommuns ÖP finns en viss konfliktsituation mellan riksintresset för kommunikationer och kommunens vilja att utveckla områdena utmed E14 mellan Så och Ullån, med koppling till riksintresset för friluftsliv och på sikt omgestalta detta område med fokus på bymiljön och tillgänglighet till områdets turistanläggningar.

6.5.2 Planförslaget

Planområdet angränsar i öster till E14 och cirka 150 meter väster om planområdet passerar järnvägen Mittbanan. Närheten till E14 erbjuder goda förutsättningar för både persontrafik och transporter av gods att nå området men kräver samtidigt att anslutningen görs trafiksäker.

För att utreda trafikförutsättningarna och för att skapa trafiksäkra korsningsanslutningar till E14 har en särskild trafikutredning genomförts (se avsnitt 6.5 och 6.10). Inför detaljplanens granskningsförfarande har trafikutredningen reviderats och kompletterats med en känslighetsanalys för trafikalstringen samt prognostiserade trafikflöden. Slutsatserna i den reviderade trafikutredningen innebär inga förändringar i bedömningen av konsekvenser på riksintresset för kommunikationer.

Skyddsåtgärder

Avståndet mellan detaljplaneområdet och E14 respektive järnvägen Mittbanan kommer att följa de avstånd som anges i framtagna riskutredningar för farligt gods, se avsnitt 6.13.

För att skapa en säker trafikmiljö och undvika köbildningar så kan den nya infarten till planområdet räknas som huvudväg och väg 659 anslutas till korsningen sekundärt.

Korsningen behöver breddas något för att skapa tillräckliga ytor för svängande fordon. Korsningen kommer att utformats så att den medger svängar för så kallade Lps-fordon (lastbil med trailer 16 meter) utan att fordonet sveper över mötande körfält. Lps-fordon är de fordon som är mest utrymmeskrävande i svängande rörelser.



Figur 10. Körspår med Los fordon i korsningen.

6.5.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget

Nollalternativet

Att riksintresset E14 kan nyttjas för transporter till och från planområdet och de verksamheter som etableras bedöms vara i god överensstämmelse med riksintresset.

Även nollalternativet medför att riksintresset kan nyttjas i enlighet med dess intressen.

Motiverat av att sikten är god åt båda hållen längs vägen vid den av- och påfart som kopplar E14 mot planområdet bedöms anslutningen inte medföra negativa effekter för riksintresset.

Eftersom korsningen inte kommer att flyttas jämfört nollalternativet, är sikten i anslutningen god även vid detta alternativ.

Detaljplanen bedöms inte medföra några negativa effekter för riksintresset E14 och därmed inte försvåra utnyttjandet av vägen.

Nollalternativet, med skogsbruk och eventuell camping, bedöms inte medföra något försvårande av utnyttjandet av riksintresset E14.

Detaljplanen bedöms inte medföra några negativa effekter för riksintresset järnvägen Mittbanan och därmed inte försvåra utnyttjandet av järnvägen.

Nollalternativet, med skogsbruk och eventuell camping, bedöms inte medföra något försvårande av utnyttjandet av riksintresset järnvägen.

6.6 AVRINNING TILL NATURA 2000-OMRÅDE, 7 KAP. 27 § MILJÖBALKEN

6.6.1 Förutsättningar

Natura 2000-områden omfattar värdefulla naturområden med arter och/eller naturtyper som i ett europeiskt perspektiv betraktas som särskilt skyddsvärda. Regeringen kan med stöd av 7 kap. 28 § miljöbalken utse Natura 2000-områden enligt EU fågeldirektiv och/eller art- och habitatdirektiv vilket medför att Sverige och övriga EU-länder ska se till att nödvändiga bevarandeåtgärder vidtas. Alla Natura 2000-områden är riksintressen och skyddas vanligen även som nationalpark eller naturreservat.

Åreälven väster om planområdet är ett Natura 2000-område och älvens vatten och stränder utgör därmed livsrum för djurarter av högt skyddsvärde, se avsnitt 1.4.2.

Enligt Åre kommuns ÖP är vattenkvaliteten och tillståndet i Åreälven/Åresjön till en del oklart. Eftersom en stor del av Åre kommuns utveckling sker i Åredalen, där Åreälven/Åresjön är central, är det viktigt att skyddet av vattenmiljön går att förena med en fortsatt tillväxt i dalgången. För att ett projekt ska kunna genomföras vid Åreälven/Åresjön krävs att projektet inte har negativ påverkan. Kommunen anger att ett lokalt omhändertagande av dagvatten ska eftersträvas, för att minimera flöden av dagvatten och risker med sedimenttransport och slamning. Vad gäller de sammantagna orsakerna till tillståndet i Åreälven vill kommunen betona vikten av att inte bara väga in exploaterings påverkan utan även utreda de effekter som skogsbruk och naturliga sedimentationsprocesser har på vattenkvaliteten.

För att minska vattendragens materialtransport har åtgärder i form av bland annat sedimentationsdammar, erosionsskydd med mera genomförts under senare år. Åtgärderna inriktas i första hand mot vattendrag som i dagsläget för mest sediment till Åreälven/Åresjön, det vill säga Vikbäcken, Mörviksån och Lundsbacken. Även insatser i Lerån och Gunnilbäcken som ligger i anslutning till boende och pister i Duved och Tegefjäll är nödvändiga.

För att vattenkvaliteten inte ska bli sämre är det viktigt att arbeta med dagvattenhantering, riskutredningar och bra vatten- och avloppslösningar vid detaljplanering och bygglov. Samordnad uppsamling, hantering och vid behov rening av dagvattnet ger bättre förutsättningar att minska risken för att de föroreningar som finns i samhället sprids till recipient Åreälven/Åresjön. Avloppsrening i större anläggningar och kommunala avloppsreningsverk (ARV) ger dels högre reningsgrad, dels bättre förutsättningar att kontrollera det utgående vattnet jämfört mindre enskilda avloppsanläggningar.

6.6.2 Planförslaget

Detaljplanen medför behov av hantering av både dag- och avloppsvatten.

Avrinningen från planområdet sker mot Natura 2000-området Åreälven.

Genomförande av detaljplanen medför risk för att föroreningar från planområdet (spill och läckage från transporter, parkerade fordon och liknande) via dagvattnet och/eller infiltrering till grundvattnet kan spridas vidare till älven och påverka dess värden. För att utreda riskerna och ta fram lämpliga skyddsåtgärder har genomförts en särskild dagvattenutredning, se avsnitt 6.12.

Skyddsåtgärder

Planområdet kommer anslutas till kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp.

Åre kommun har tagit fram en policy för vatten och avlopp som i dagsläget är under beredning för antagande (Åre kommun, VA-policy, arbetsmaterial 2018). Genom att följa policyn och de skyddsåtgärder som beskrivs i den kommuntäckande översiktsplanen respektive i utkastet till den fördjupade översiktsplanen kan risken för negativa effekter i recipienten motverkas och förhindras.

Det dagvatten som uppkommer inom planområdet kommer att samlas upp, fördröjas och renas i ett system av kross/makadamdiken och översilningsytor innan vattnet via Lornsbäcken och Stockbäcken leds vidare till Natura 2000-området Åreälven. Dagvattenutredning visar på risk för att dagvattnet innehåller halter av bly, kadmium, kvicksilver, suspenderat material, olja och bens(a)pyren som överskrider rekommenderade riktvärden för direktutsläpp till recipient (enligt Gränsvärdesgruppen, 2009). Eftersom dagvattnet innehåller en hög halt suspenderat material bedöms förutsättningarna vara goda för att föroreningarna binds vid partiklar som sedan kan fastläggas i olika typer av markfilter (kross/makadamdiken och översilningsytor av gräs).

6.6.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget

En utökning av kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp ger även möjlighet till anslutning för befintligt verksamhetsområde öster om planområdet samt för närliggande bostäder vilket ger bättre kontroll på de totala utsläppen av avloppsvatten till Natura 2000-området.

Trots att genomförandet av detaljplanen kan leda till etablering av verksamheter med högre risk för föroreningar jämfört nollalternativet, bedöms planförslaget inte påverka grundvattnet och Natura 2000-området. Detta eftersom planerad hantering av dagvatten från området bedöms motverka risken för transport av föroreningar.

Nollalternativet

Om planen inte genomförs kommer möjligheten att ansluta det befintliga verksamhetsområdet och närliggande bebyggelse till det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp att skjutas till en mer osäker framtid.

Nollalternativet med skogsbruk, campingverksamhet och plats för snödumpning kan medföra risk för spridning av föroreningar till grundvattnet och Natura 2000-området.

6.7 STRANDSKYDD, 11 KAP. 13-18 §§ MILJÖBALKEN

6.7.1 Förutsättningar

Strandskyddsbestämmelserna enligt 7 kap. 13-18 §§ miljöbalken gäller vid havet och vid alla sjöar och vattendrag och syftar långsiktigt till att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Kommunen kan upphäva strandskyddet för ett område i samband med att en ny detaljplan antas, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften. De särskilda skäl som gäller för att upphäva strandskyddet är samma som för att bevilja en dispens, se 7 kap. 18 c–d § miljöbalken.

6.7.2 Planförslaget

I och med att Lornsbäcken rinner genom den norra delen av planområdet och Stockbäcken genom den södra delen omfattas stora delar av planområdet av strandskyddsbestämmelserna.

Det föreslagna området kring fastigheten Så 8:4 är redan tagen i anspråk, vilket kan åberopas som särskilt skäl för upphävande av strandskyddet.

Delar av fastigheten Så 2:91 har fått strandskyddet upphävt av Länsstyrelsen Jämtlands län, diarienummer 511-4932-2016.

För övriga delen av fastigheten 2:91 samt Så 2:11 kan strandskyddet upphävas genom att området behövs för ett angeläget allmänt intresse, det vill säga bostäder, service och verksamheter, som inte kan tillgodoses utanför området. Anledningen till att skälet kan åberopas är att Åre kommun inför arbetet med MKB tagit fram en lokaliseringsprövning där nio olika områden utvärderats med tanke på följande förutsättningar (Åre kommun, 2018)

- Kulturminnesskydd
- Åkermark
- Fornlämningar
- Riksintresse för friluftslivet
- Riksintresse för det rörliga friluftslivet
- Riksintresse för kommunikation
- Avrinning till Natura 2000
- Strandskydd
- Farligt gods
- Vattenskyddsområde
- Avstånd från Åre by

Områdena har även utvärderats med tanke på följande genomförandeaspekter.

- Utanför utvecklingsområde 1500 meter från Åre by
- Skoterled genom område (möjlighet till tankning)
- Befintlig avfart E14 (standard)
- Trafiksituation E14 (sikt)
- Kommunalt VA
- Terräng
- Planbesked
- I anslutning till liknande användning
- Utpekad för verksamheter i pågående FÖP

- Utpekad i landskapsanalys
- I anspråkstagen mark

Slutsatsen av detta är att planområdet är det mest lämpliga att bebygga, se vidare övriga slutsatser i MKB. I och med att planförslaget är det bästa alternativet kan inte det allmänna intresset i form av bostäder, service och verksamheter tillgodoses utanför strandskyddsområdet. Det finns därmed skäl att upphäva strandskyddet, under förutsättning att föreslagna skyddsåtgärder arbetas in i planförslaget.

Skyddsåtgärder

Längs bäckarna sparas/anläggs grönstråk för att bibehålla strandskyddets syfte om tillgänglighet och förutsättningar för växt- och djurlivet.

6.7.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget	Nollalternativet
Längs bäckarna sparas grönstråk så att strandskyddets syften kan bibehållas vilket bedöms motverka negativa effekter.	Vid nollalternativet uteblir exploatering enligt planen.
Bäckarna med närområden skyddas och tydliggörs i grönstråk genom planområdet.	Annan typ av utveckling av området som kan påverka strandskyddets syften kan dock inte uteslutas.
Bäckarna kommer att gå i trumma under ny väg.	Bäckarna går i dagsläget i befintlig trumma under E14.

6.8 MARKFÖRORENINGAR

6.8.1 Förutsättningar

Förutsättningar för arbete med föroreningar och förorenade områden styrs bland annat av miljöbalkens tionde kapitel och enligt dess huvudregel är det verksamhetsutövaren som är ansvarig för avhjälpande av föroreningsskador. Verksamhetsutövaren är den som bedriver, har bedrivit verksamhet, eller på något sätt vidtagit en åtgärd, som har bidragit till föroreningen. Som verksamhetsutövare räknas även den som skapar förutsättningar för att föroreningar från ett område sprids, exempelvis en byggexploatör som schaktar eller gräver i ett förorenat område. En grundprincip är också att föroreningar inte får byggas fast så att kommande undersökningar och efterbehandling försvåras.

I Länsstyrelsernas databas över potentiellt förorenade områden finns ingen registrering inom det nu aktuella planområdet (Länsstyrelsernas Karttjänster, 2018). Även om inget potentiellt förorenat område har identifierats kan dock inte uteslutas att föroreningar kan förekomma, exempelvis via otillåten och för myndigheten okänd deponering av hushålls- och verksamhetsavfall, läckage från skotertrafiken och parkering vid campingen eller liknande.

Angränsande till planområdet i söder finns en yta som i dagsläget används för snöupplag. Snö kan innehålla föroreningar, både från atmosfären och från de vägar och andra ytor varifrån den plogats (se avsnitt 6.12 om dagvatten).

Marken inom planområdet sluttar i olika platåer och har enligt Åre kommuns utredning av miljöpåverkan på vissa ställen blivit schaktad och/eller fylld över tid (Åre kommun, 2018).

Exploateringar medför tillförsel av byggmaterial samt trafik och transporter som på olika sätt kan leda till risk för föroreningar av marken, för vidare spridning till grundvattnet och närliggande ytvattenförekomster.

Hantering av drivmedel styrs av gällande lagstiftning om brandfarliga och explosiva varor (SFS 2010:1011) och omfattas därmed av krav på skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Kraven har sammanställts av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i *Handbok – hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* (MSB, 2015). Kraven omfattar bland annat oljeavskiljare och att drivmedels-/spillplattan ska vara förhöjd eller invallad och förses med tak för att minska mängden dagvatten och därmed minska risken för ursköljning vid intensiva regn.

6.8.2 Planförslaget

Åre kommun bedömer att det finns risk att genomförandet av planen innebär förändring av grundvatten- eller ytvattenkvaliteten. Bedömningen är motiverad av att läckage kan se från parkering, biltvätt, drivmedelspump, oljefilter och liknande, vilket skulle kunna infiltreras till grundvattnet och även nå Åreälven (Åre kommun, 2018).

För att undersöka markens beskaffenhet samt visa på lämplig placering, grundläggning och eventuella åtgärder för att vidhålla en tillfredställande stabilitet för exploatering i enlighet med detaljplanen har en geoteknisk utredning genomförts. Vid den geotekniska undersökningen, som utfördes i oktober 2018, påträffades inga indikatorer på föroreningar såsom avvikande färg eller lukt, inga prover har dock skickats för miljöanalyser (WSP Samhällsbyggnad, 2018).

De beräkningar som genomförts under dagvattenutredningen visar att genomförande av planförslaget medför ökad mängd föroreningar jämfört dagsläget. Enligt beräkningarna finns risk för att halterna av bly, kadmium, kvicksilver, suspenderat material, olja och bens(a)pyren från planområdet överskrider rekommenderade riktvärden för direktutsläpp till recipient (enligt Gränsvärdesgruppen, 2009). Utredningen visar på att dagvattnet innehåller en hög halt suspenderat material, vilket är en förutsättning för att föroreningar ska kunna bindas till partiklar och fastläggas i olika typer av markfilter (kross/makadamdiken och översilningsytor av gräs).

Skyddsåtgärder

Planområdet kommer anslutas till kommunalt vatten och avlopp.

Föreslaget dagvattensystem leder dagvattnet via kross/makadamdiken och avrinningsstråk innan det via Lornsbäcken och Stockbäcken leds vidare till Åreälven/Indalsälven. Genomförda beräkningar visar på god reningseffekt i det planerade systemet. Halterna av förekommande föroreningar kommer att understiga rekommenderade värden. De föroreningar som fastläggs i dagvattensystemets filter ger över tid en ansamling/koncentration av föroreningar och vid skötsel och drift av dagvattensystemet ingår därför att vid behov byta ut dessa filter.

Hantering och omhändertagande av det avfall som kan antas uppkomma vid planerade verksamheter regleras enligt ett flertal lagar och förordningar.

6.8.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget	Nollalternativet
Gällande skyddslagstiftning bedöms förhindra och motverka risken för att etableringen av drivmedelshantering medför negativa effekter i form av föroreningar av marken.	Nollalternativet med bedrivande av skogsbruk och uppställningsplatser för eventuell framtida camping bedöms kunna medföra risk för negativa effekter i form av föroreningar av marken.
Att föroreningar i dagvattnet från planområdet kan fastläggas i dagvattensystemets filter motverkar och förhindrar risken att marken tillförs föroreningar.	De beräkningar som genomförts vid dagvattenutredningen visar på låga föroreningshalter i det dagvatten som uppkommer vid nollalternativet, vilket ger liten risk för markföroreningar på grund av dagvattenföroreningar.

6.9 LUFTFÖRORENINGAR (GÄLLANDE TANKSTATIONENS UTSLÄPP)

6.9.1 Förutsättningar

Luftföroreningar kan medföra både direkta effekter på människors hälsa via den luft vi andas och indirekta effekter via spridning av föroreningar (genom nederbörd och annan deposition) som kan ge miljöproblem såsom förurning, övergödning, korrosion med mera. Partiklar och kvävedioxider är två typer av luftföroreningar som ger negativa effekter. Partiklarna kommer främst från trafiken genom slitage av vägbanor och däck, men även sopning av sand och grus från vägbanor kan ge upphov till partiklar i luften. Partiklar kan orsaka lungsjukdomar och leder även till ökade besvär för exempelvis astmatiker. Kväveoxider bildas vid förbränning och i de flesta tätorter är trafiken den största utsläppskällan, men även eldning i privata braskaminer och eldstäder ger upphov till den sammantagna halten kväveoxider i luft. Kvävedioxid verkar irriterande på luftvägarna och kan orsaka skador på lungorna. Även halterna av så kallade flyktiga organiska föreningar (Volatile Organic Compound, VOC) mäts, bland annat eftersom dessa medverkar i bildningen av marknära ozon och i flera fall är cancerframkallande. Ett av dessa ämnen, bensen, sprids från ett antal olika källor som bensinbilar, småskalig vedeldning, cigarettrök och snöskotrar.

Tillsammans med Naturvårdsverket ansvarar kommunen för att kontrollera luftkvaliteten och mätningar genomförs på platser där risk finns för att höga värden uppstår (Naturvårdsverket, 2018).

Åre kommun har vid tre tillfällen under 2009 och 2010 utfört mätningar av luftkvaliteten vid Åre torg (bykärnan) (Åre kommun, 2009/2010). Mätningarna utfördes av flyktiga organiska kolväten och kvävedioxid. Resultaten av mätningarna visar på genomgående låga halter och därmed låg risk för negativa effekter.

Transportstyrelsens har tagit fram föreskrifter och allmänna råd om återföring av bensinångor på bensinstationer (TSFS 2016:36). Bestämmelserna innehåller till exempel regler om årliga kontrollmätningar och att mätningar ska ske om bensinpumpen blivit reparerad.

6.9.2 Planförslaget

Detaljplanen omfattar etablering av drivmedels- och servicestation vilket kan medföra risk för utsläpp av föroreningar i luften.

Därutöver kan den handeln och service som etableras i planområdet antas bli en målpunkt för boende, besökande och turister. Enligt genomförd trafikutredning beräknas detaljplanen alstra cirka 2 000 fordonsrörelser per dygn (mer än dagsläget) vilket medför en ökning av trafikrelaterade utsläpp i närområdet.

Skyddsåtgärder

För att begränsa utsläppen av flyktiga organiska ämnen vid tankning av motorfordon ska bensinstationer vara utrustade med system för återföring av bensinångor (Transportstyrelsen, 2018). Ångorna förs tillbaka till bensinstationens cistern och när cisternen fylls på med bensen tas ångorna omhand av tankbilen. På depån omvandlas ångorna till bensen igen. Det är viktigt att ta hand om de bensinångor som uppstår vid tankning för att begränsa utsläppen av VOC som både är cancerogena och bidrar till bildande av ozon.

Varje år ska kontroller genomföras för att säkerställa att ångåterföringen fungerar. Kontrollerna genomförs av ett ackrediterat kontrollorgan. Ackrediteringen sker av Swedac.

Motiverat av verksamhetens omfattning och avståndet till närboende bedöms risken för att detaljplanen medför risk för olägenheter i omgivningen, vad gäller lukt och utsläpp av förorenande ämnen från drivmedelshanteringen, vara liten. Skulle detta ändå uppstå ska utsläppen utredas vidare och skyddsåtgärder vidtas så att olägenheten upphör.

6.9.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget

Bensinhantering och service-verksamhet medför risk för utsläpp av förorenande ämnen till luften. Eftersom denna typ av verksamhet enligt gällande krav ska vara försedd med återföring av drivmedelsångor bedöms risken kunna förhindras och motverkas.

Detaljplanen bedöms enligt genomförd trafikutredning alstra cirka 2 000 trafikrörelser mer per dygn än vad som förekommer i dagsläget. Eftersom trafikmängderna är jämförelsevis små jämfört dem som krävs för att ge negativa effekter för luftmiljön bedöms dock de lokalt ökade trafikmängderna inte medföra risk för negativa effekter.

Nollalternativet

Vid nollalternativet finns ingen drivmedelshantering som medför risk för utsläpp av förorenande ämnen till luften.

Nollalternativet bedöms inte alstra någon tillkommande trafik.

Möjlighet att köpa drivmedel inom planområdet ger minskad trafik till andra områden med liknande service, vilket för de närmast boende och närliggande verksamhetsområde kan antas betyda totalt mindre mängd transporter och därmed även mindre utsläpp.

Nollalternativet medför varken större eller mindre mängd transporter.

6.10 TRAFIKSÄKERHET

6.10.1 Förutsättningar

Utvecklingen av Åredalen medför ett större antal trafikrörelser, dels av människor dels av varor, vilket kan antas medföra större risk för olyckor i trafiken. Även om kommunens övergripande mål är att minska bilberoendet kommer en stor andel av persontransporterna (boende, besökande och turister) att ske med bil. Transporter av gods sker främst via tyngre trafik längs E14. E14 sträcker sig mellan Stjørdal i Norge och Sundsvall i Sverige. Skyltad hastighet på sträckan förbi planområdet är 80 km/h.

Enligt 2 kap. 6 § plan- och bygglagen ska vid framtagande av detaljplaner tas hänsyn till skyddet mot trafikolyckor och till behovet av en god trafikmiljö.

Trafikdata från Trafikverkets flödeskartor där E14 uppmättes 2017 (Trafikverket, 2018) har uppräknats med Trafikverkets kalkylverktyg *Effekter vid väganalys* (EVA) till dagsläget år 2018 respektive till prognosåret 2040. Det genomsnittliga trafikflödet per dygn för sträckan (årsdygnstrafik, ÅDT) beräknas 2018 vara cirka 3 800 fordon, varav 437 utgörs av tunga fordon. Enligt Trafikverkets prognos för persontrafik så kommer ÅDT längs E14 år 2040 att vara cirka 4 500 fordon, varav 517 tunga fordon. På samma sätt har ÅDT på väg 659 beräknats till 206 fordon (varav 23 tunga) år 2018 respektive 236 fordon (varav 24 tunga) år 2040.

6.10.2 Planförslaget

Anslutning till planområdet kommer att ske i den norra delen av området, via befintlig anslutning till E14. För att klargöra och beskriva den trafikallstring som detaljplanen medför, hur trafiken fördelar sig på det intilliggande vägnätet samt hur korsningen mot E14 kan utformas på ett tillfredställande sätt har en trafikutredning genomförts.

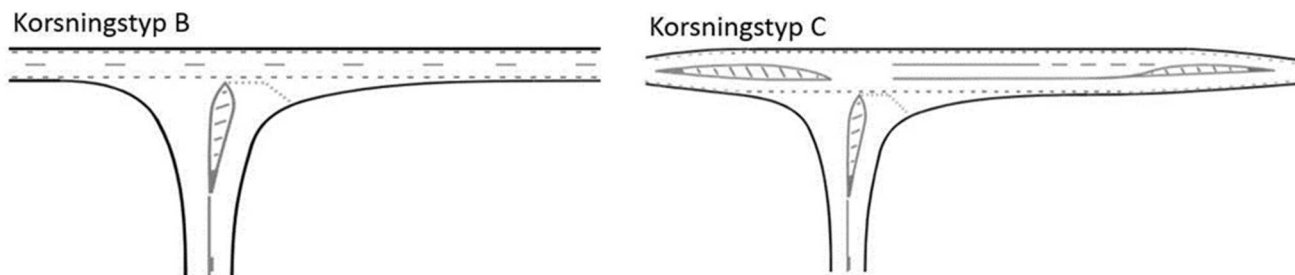
I utredningen har Trafikverkets webbaserade trafikallstringsverktyg använts. Som rimligt antagande av trafikallstringstal vad gäller trafik och parkeringar har liknande verksamheter i exempelvis Undersåker studerats. Motiverat av att den andel resor som sker till området till fots, cykel eller med kollektivtrafik bedöms vara mycket liten omfattar utredningen endast fordonsrörelser.

Trafiken till och från detaljplaneområdet fördelas dels på väg 659, dels på E14. Detaljplanen antas ge upphov till cirka 2 000 fordonsrörelser per dygn, vilket ger en trafikökning av cirka 1 300 fordon (vilket ger totalt 5 100) längs E14 respektive cirka 100 fordon (vilket ger totalt 306) längs väg 659.

Den trafikallstring som sker efter exploatering av planområdet beror dock på vilken typ av verksamhet som etableras. Planbestämmelserna anger bostäder, handel med skrymmande varor/verksamheter samt restaurang,

kontor och drivmedelsförsäljning. Fördelningen dem emellan och inriktningen för respektive verksamhet kan naturligtvis variera. I trafikutredningen har därför en känslighetsanalys genomförts för att jämföra olika utfall av etableringar. Tre olika utfall har jämförts: låg generering med verksamheter som får en låg attraktion och med mindre publik prägel än antagen nivå, trolig medelhög generering samt hög generering där verksamheter blir mer publika och får högre antal besökare än antagen nivå. Skillnaden mellan låg och hög nivå blir cirka 1000 resor per dygn.

Enligt Trafikverkets publikation 2004:80 (VGU VV) ska valet av korsningstyp baseras på flödet på primärvägen (E14) och på sekundärvägen (anslutningen till planområdet), vilket i aktuellt fall ger att korsningstyper B eller C bör användas.



Figur 11. Korsningstyp B och C enligt Väg- och gatans utformning (Trafikverket 2004:80).

Ur ett tillgänglighetsperspektiv bedöms en typ B-korsning uppfylla kraven i VGU utifrån de trafikflöden som beräknats för detaljplanen, även för den högre genereringsnivån av trafikflöden. Den övervägande delen av trafiken bedöms alstras från/till Åre by, det vill säga behöver inte svänga vänster från E14 in i området. Mot bakgrund av detta samt att korsningen är placerad på en raksträcka med mycket god sikt åt båda hållen, bedöms en korsning av typ B kunna accepteras i detta fall.

Skyddsåtgärder

Avståndet till E14 och järnvägen Mittbanan kommer att utformas i enlighet med genomförd riskutredning, se avsnitt 6.13.

Valet av korsningstyp ska baseras dels utifrån tillgänglighet (framkomlighet), dels utifrån trafiksäkerhet. Om trafikflödena på primär- och sekundärvägarna ökar så bör korsningens utformning ur ett trafiksäkerhetsperspektiv ses över och en korsning av typ C övervägas.

För att skapa en bra trafikmiljö och undvika köbildningar så kan den nya infarten till planområdet räknas som huvudväg och väg 659 anslutas till korsningen sekundärt.

Korsningen behöver breddas något för att skapa tillräckliga ytor för svängande fordon. Så kallade Lps-fordon (lastbil med trailer 16 meter) är de fordon som är mest utrymmeskrävande i svängande rörelser. Korsningen har utformats så att den medger svängar för Lps-fordon utan att fordonet sveper över mötande körfält.

I trafikutredningen konstateras att det framför allt är föreslagen restaurang och drivmedelsstation som orsakar hög trafikalstring. För att planförslaget ska vara förenligt med 2 kap. 6 § plan- och bygglagen föreslås att drivmedelsstation och restaurang endast medges inom en av de tre föreslagna fastigheterna. Ur tillgänglighetssynpunkt bör användningen medges på samma fastighet, vilket exempelvis gör att verksamheterna kan

samordna sina parkeringsplatser. Ur trafiksäkerhetssynpunkt spelar det ingen roll vilken av fastigheterna som väljs. Motiverat av säkerhetsavstånd till föreslagna bostäder i den norra delen av planområdet bedöms det inte vara lämpligt att etablera drivmedelsstation på fastigheten närmast denna. Sammantaget bedöms det vara mest lämpligt att medge etablering av drivmedelsstation och restaurang antingen på den mellersta eller södra fastigheten.

6.10.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget	Nollalternativet
Detaljplanen alstrar cirka 2 000 fordonsrörelser per dygn vilket teoretiskt ökar risken för trafikrelaterade olyckor och det är därför viktigt att vägar, korsningar och anslutningar utformas för att förebygga och minska riskerna.	Vid nollalternativet alstras inga nya fordonsrörelser.
Planområdet kan bli målpunkt för verksamheter som idag finns på andra platser inom kommunen eller utanför kommunen vilket kan innebära en minskad belastning på tankstationer, handel och verksamhetsområden som idag ligger centralt eller olämpligt placerade (exempelvis tankstationen i Björnänge som inte är anpassad till tung trafik).	Nollalternativet ger ingen minskad belastning på mindre lämpligt placerade tankstationer, handel och verksamhetsområden.
Att korsningen utformas för att medge svängar för Lps-fordon utan intrång över mötande körfält bedöms förebygga och motverka negativa effekter.	Vid nollalternativet bedöms antalet Lps-fordon som använder korsningen vara försumbar, varför nollalternativet inte bedöms medföra några negativa effekter.
Motiverat av att korsningen är förhållandevis plan så bedöms den valda korsningsradien inte innebära något problem för tyngre fordon vid start och stopp vintertid.	Korsningen är förhållandevis plan även i nollalternativet.

6.11 BULLER

6.11.1 Förutsättningar

Buller är vanligt förekommande i samhället och uppkommer bland annat från industrier, verksamheter och från trafiken på vägarna. Buller kan påverka människors hälsa och livskvalitet negativt och trafikbuller är den miljöstörning som berör flest människor i Sverige (Naturvårdsverket, 2018).

Utveckling av Åredalen medför ökad trafik vilken kan antas medföra högre bullernivåer längs E14 och andra större vägar. Enligt Åre kommuns ÖP ska de nationella riktvärdena för maximalt och ekvivalent buller tillämpas vid planering och byggande. Analys av framtida bullervärden i förhållande till planerad bebyggelse ska tas fram i de fall det anses nödvändigt.

För bostadsmiljöer finns nationella riktvärden för buller från verksamheter/industrier och från trafiken. För nybyggnation av bostäder gäller Trafikbullerförordningen (SFS 2015:216) med förordningsändring (SFS 2017:359) som gäller från och med 2017-07-01:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, dock 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för bostad om högst 35 kvadratmeter (ekvivalent buller utgörs av ett medelvärde av det buller som uppkommer under en bestämd tidsperiod).
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad (maximal ljudnivå är den högsta momentana ljudnivån som uppstår under en viss tidsperiod eller under en bullerhändelse).

Om riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids nattetid vid fasad.

Om 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats ändå överskrids får den göra det högst fem gånger per timme under perioden kl. 06-22 och då med högst 10 dB.

En ny vägledning från Naturvårdsverket (Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller) kring industribuller trädde i kraft 2015. Riktvärden i form av ljudnivåer anges som utgångspunkt för bedömning av immissionsvärden vid bostäder, utomhus vid fasad och vid uteplats och andra ytor för utevistelse i bostadens närhet. Nivåerna i tabell 3 bör i normalfallet vara vägledande för bedömning om buller utgör en olägenhet.

Tabell 3. Ljudnivå från industri/verksamhet, frifältsvärde.

Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA
	Leq dag kl. 06-18	Leq kväll kl. 18-22 samt lör-, sön- och helgdag	Leq natt kl. 22-06	L _{Fmax} Momentana ljud nattetid kl. 22-06
Utgångspunkt för olägenhets- bedömning vid bostäder, skolor, förskolor och vårdcentraler	50	45	40	55

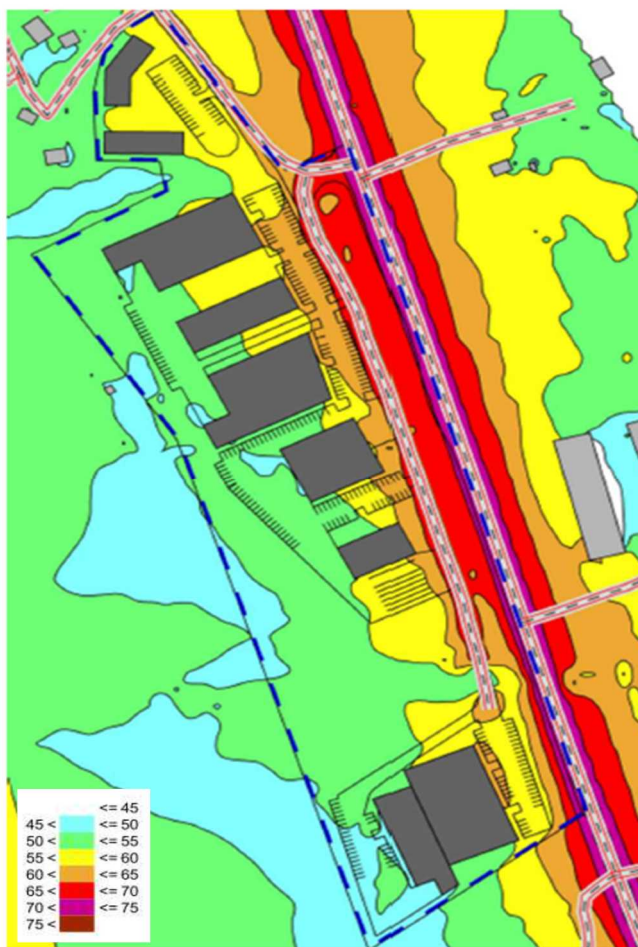
6.11.2 Planförslaget

Planförslaget innebär etablering av bostäder (i den norra delen) och verksamheter såsom exempelvis drivmedelsstation inklusive servicefunktion, lager, handel för sällanköpsvaror och vägkrog. Området är utsatt för buller från både vägtrafiken på E14 och väg 659 (i öster) samt från spårtrafiken längs Mittbanan (i väster).

I syfte att kartlägga ljudnivåerna från väg- och spårtrafiken samt verksamheter/industri har en trafikbullerutredning genomförts. Beräkningar har gjorts för nuläget 2018 och prognosåret 2040 för trafikbuller. Ljudnivåer har beräknats för trafikflöden på E14 och väg 659 samt den väg som tillkommer i planområdet.

Beräkningarna av trafikbuller har utförts med hjälp av beräkningsprogrammet Soundplan version 7.4 vilket tar hänsyn till hur terräng och byggnader påverkar ljudets utbredning, det vill säga reflektioner och skärmning. Beräkningarna är utförda enligt Naturvårdsverkets Rapport 4653 (vägtrafik) respektive Rapport 4935 (spårbunden trafik).

Ljudutbredningskarta för prognosåret 2040 framgår av figur 12.



Figur 12. Ljudutbredningskarta, ekvivalent ljudnivå 1,5 meter över mark för väg- och spårtrafik.

När det gäller industri- och verksamhetsbuller är det i dagsläget okänt vilken typ av verksamhet som kommer etableras i planområdet. I beräkningarna har en A-vägd ljudeffektsnivå på $L_{wA} 9$ dB använts vilket motsvarar liten industri (verkstäder med mera). Detta schablonvärde bedöms motsvara de användningar som medges i detaljplanen.

Industribuller

För industribuller har detaljberäkningar genomförts för bostadsfastigheter som angränsar till planområdet samt för de bostäder som föreslås i detaljplanen (se figur 13).



Figur 13. Beräkningspunkternas placering för industribuller.

Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå för industribuller överskrids vid tre fastigheter endast för tidsperioden natt kl. 22-06 (nya byggnader del 1 (44 dBA), Så 2:49 (41 dBA) och Så 8:3 (42 dBA)).

Prognostiserade bullerökningar från trafik

Det tillskott av trafik som planområdet medför i området ger en teoretisk ökning av den ekvivalenta ljudnivån med 1 dBA. Tillsammans med den prognostiserade trafikökningen längs E14 och väg 659 medför detaljplanen en ekvivalent ljudökning från vägtrafiken med knappt 2 dBA jämfört med nuläget 2018. Eftersom den maximala ljudnivån styrs av fordonstypen antas ingen förändring ske av denna ljudnivå.

Ökningen av antalet tåg från 2018 till prognosåret 2040 medför en ökning med 2 dBA ekvivalent ljudnivå från spårtrafiken vid de planerade bostäderna. Maximala ljudnivåer från tåg orsakas främst av godstågen som antas ha samma ljudnivå vid prognosåret som de har i nuläget.

Bostadsbebyggelse i den norra delen av planområdet

Eftersom beräkningarna visar att den ekvivalenta ljudnivån vid fasad inte överskrider 60 dBA (enligt Trafikbullerföröreningens riktlinjer) finns möjlighet att uppföra bostäder i den norra delen av planområdet.

Enligt beräkningarna överskrider ekvivalent ljudnivå 55 dBA vid översta våningsplanen. Maximal ljudnivå 70 dBA överskrider vid samtliga fasader.

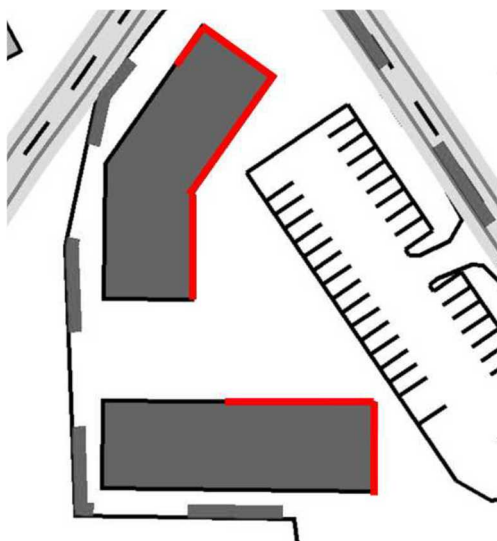
Eftersom spårtrafiken medför höga ljudnivåer från väster och vägtrafiken från öster blir ingen husfasad helt utan bullerstörning. Uteplatser åt väster bedöms trots detta ändå kunna uppfylla riktvärdena, motiverat av att det inte är troligt att det kommer att passera 5 tåg per timme mellan klockan 06-22. De passagerar- och godståg som orsakar de höga ljudnivåerna från spårtrafiken prognostiseras år 2040 vara totalt 8 stycken per dygn.

Buller från skoterled

Det finns i dagsläget inga bullerkrav för skoterleder. I rapporten *Kartläggning av bullerfria områden, Metodbeskrivning för Stockholms län* (2016) anges schablonvärden för ljudeffekter som kan ligga till grund för beräkningar. Sannolikt trafikeras inte skotertrafikleden av fler än 100 till 200 fordon per dygn under högsäsong. Detta skulle generera en A-vägd ekvivalent ljudnivå på ca 44 dB på den värst utsatta fasaden i den beräkningspunkt som kallas "Nya byggnader del 1" i figur 13 ovan.

Skyddsåtgärder

Motiverat av att spårtrafiken inte kommer att överstiga 5 tåg per timme kan delar av bostadsbyggnaderna undantas från krav på tekniska åtgärder för att minska bullernivåerna.



Figur 14. Fasader där riktvärden för uteplats överskrids.

På vägtrafiksidan överskrids riskvärdena för uteplats vid de fasader som markerats med rött (i 14) och det krävs därmed någon typ av tekniska åtgärder för dessa fasadpartier.

Exempel på möjlig teknisk åtgärd är inglasning av uteplats, alternativt anordnas en eller flera gemensamma uteplatser som avskärmas från trafikbuller och därmed kan uppfylla riktvärdena. Observeras bör dock att all markyta är bullerutsatt och lokala skärmar behövs för att möjliggöra uteplatser i markplan.

Det är lämpligt att placera bostadshusen så att det skapas en skyddad innergård, eller åtminstone så att ljudnivåerna från vägtrafiken bättre skärmas av för att skapa god utemiljö men också möjlighet till vädringsöppet.

Beräkningar av den ekvivalenta ljudnivån för industribuller visar att den verksamhet som etableras på planområdet endast får bedrivas dagtid (klockan 06-18) och kvällstid (klockan 18-22). I samband med etablering av verksamheter på planområdet ska en planering utifrån bullersynpunkt genomföras. Extra skramlande och bullrande arbetsmoment, som lastning/lossning, transporter etcetera ska placeras på sådant sätt att bullret skärmas av mot bostadsfastigheterna.

6.11.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget	Nollalternativet
Även om spårtrafiken medför buller för bostädernas västra fasader understiger antalet tåg per timme det som anges i riktlinjerna. Detaljplanen bedöms motverka negativa effekter för boende.	Om det inte byggs några bostäder inom planområdet uteblir underlag för bedömning av spårtrafikens bullereffekter för boende.
För att minska det buller som vägtrafiken medför för bostädernas östra fasader kan tekniska åtgärder vidtas så att riktvärdena innehålls. Med vidtagande av tekniska åtgärder kan negativa effekter för boende motverkas.	Om det inte byggs några bostäder inom planområdet uteblir underlag för bedömning av vägtrafikens bullereffekter för boende.
Om verksamhet endast tillåts dagtid och kvällstid samt om etablering av verksamheter föregås av planering utifrån bullersynpunkt när det gäller placering av bullrande arbetsmoment etcetera, bedöms negativa effekter för boende kunna motverkas.	Om inga verksamheter etableras i området påverkas heller inga närbelägna bostäder av industribuller.

6.12 DAGVATTEN UNDER BYGGNATION OCH DRIFT

6.12.1 Förutsättningar

På naturlig mark infiltreras det mesta av vattnet från nederbörden direkt ner i marken. Vid större nederbördsmängder och marken är mättad eller frusen avrinner vattnet på markytan, mot närliggande diken, vattendrag och sjöar.

Vid anläggande av stadsstrukturer med bostäder, vägar, parkeringar och liknande, minskar möjligheten för naturlig infiltration medan mängden regn och snö är lika stor som innan. Dagvattnet, det vill säga det nederbörds-vatten som avrinner från de hårdgjorda ytor som hustak, vägar, stenläggningar och liknande, måste därför istället samlas upp och ledas vidare till system där det kan tas omhand. Systemen för omhändertagande av dagvatten måste byggas med möjlighet att kunna omhänderta även högre flöden än de normala, så att vatten vid ett skyfall eller en snabb snösmältning inte översvämmar området och ansamlas i källare och andra lågpunkter. Även prognostiserade klimatförändringar kan medföra större mängder nederbörd som behöver hanteras.

Nederbörden i sig innehåller ofta olika typer av atmosfäriska föroreningar, som exempelvis svavel och kväveoxider. När dagvattnet rinner genom samhället för det även med sig föroreningar från tak och från de hårdgjorda

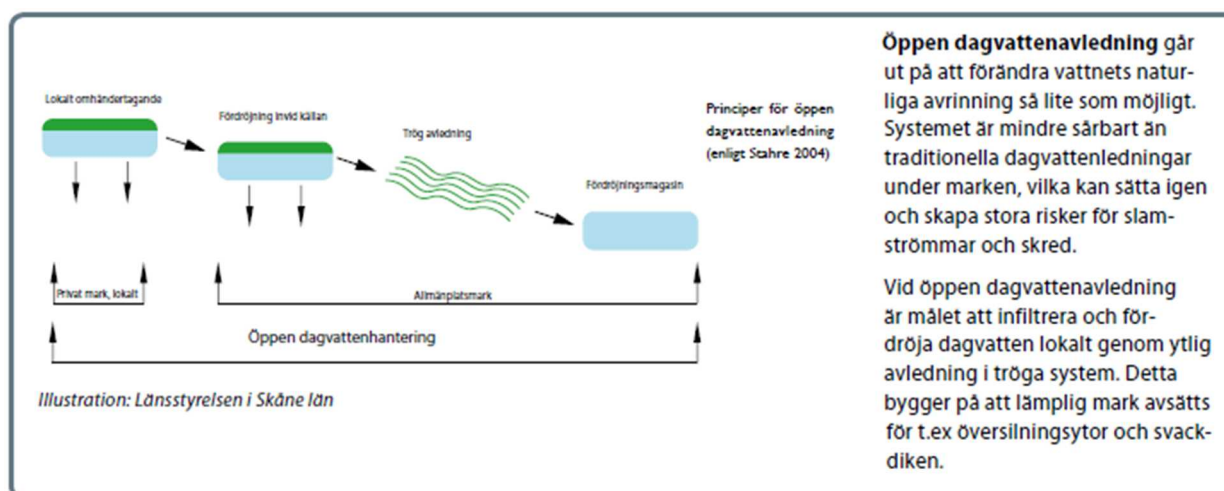
ytorna på marken i form av bland annat tungmetaller, oljor och näringsämnen. Föroreningarna följer med vattnet ut i sjöar och vattendrag där de kan försämra livsmiljöerna för växter och djur och orsaka algbloomingar.

Dagvattnet från vägar innehåller en rad förorenande ämnen som kommer från slitaget från vägbeläggningen, bromsar och däck, från avgaser och från spill av bensin och diesel, bromsolja, smörjoljor, fett och rostskyddsmedel. Föroreningarna består av tungmetaller som zink, kadmium och bly samt kolväten. Även vägsalt, sand och spolarvätska påverkar föroreningsinnehållet i vägdagvattnet (Trafikverket, 2018). Mikroplaster är en föroreningstyp som uppmärksammas under senare år (Luleå Tekniska universitet, 2017). Källor till mikroplaster i dagvattnet är bland annat nötning av bildäck och trafiklinjefärg samt konstgräsplaner, där gummigranulat ofta används.

Normalt fångas det mesta av föroreningarna upp och fastläggs i vägslänter och diken och en del föroreningar bryts ned på plats eller späds ut till låga koncentrationer. Vid vägar med stora trafikmängder kan det dock krävas särskilda reningsanläggningar för vägdagvatten (Trafikverket, 2018).

Det kommunala planeringsansvaret innebär att planerad mark bör klara att avbörda minst ett 100-års regn med en varaktighet på 10 min samt med en klimatkfaktor på 1,25 innan byggnader tar skada. Enligt Svenskt Vattens publikation P110 bör det kommunala ledningsnätet (trycklinje i marknivå) klara återkomsttiden 10 år (gles bostadsbebyggelse), en varaktighet på 10 min samt en klimatkfaktor på 1,25 (Svenskt Vatten AB, 2016).

Enligt Äre kommuns ÖP ska i de flesta fall en öppen avledning av dagvatten tillämpas.



Figur 15. Illustration över öppen dagvattenledning (Länsstyrelsen Skåne län).

6.12.2 Planförslaget

Marken inom planområdet har en sluttning från väst mot sydväst, ned mot Äreälven/Äresjön med varierande marknivåer mellan cirka +404 och +410 meter (RH 2000). Tre tydliga avrinningsområden finns inom planområdet.

Enligt SGU jordartskarta utgörs jordarna i detaljplanområdet av morän och enligt jorddjupskartan är det 5-10 meter ned till berggrunden. Vid den geotekniska undersökning som genomfördes i oktober 2018 noterades att jorden inom området generellt utgörs av en något siltig, stenig grusig sandig morän, längst i norr finns silt ovanför sanden.

I syfte att säkerställa en hållbar dagvattenhantering inom detaljplaneområdet har en dagvattenutredning genomförts (WSP Samhällsbyggnad, 2018).

Flödesberäkningar

Jämfört dagsläget (campingplats, gräsytor, grusplaner och skog) förväntas genomförande av planförslaget (hårdgjorda ytor, byggnader, parkeringar, vägar) ge ökade dagvattenflöden. Beräkningar har utförts för 20-, 50- respektive 100-årsregn.

Flödesreglering

Utgångspunkten är att bibehålla en flödesneutralitet inom planområdet, med vilket avses att den planerade exploateringen inte får försämra dagvattensituationen genom att ge ett ökat flöde jämfört dagsläget.

För att det framtida dagvattenflödet ska motsvara det som finns i dagsläget finns behov av fördröjning. För 20-årsregnet uppstår det största fördröjningsbehovet, 839 m³, för ett regn med 55 minuters varaktighet. Klimatfaktor på 1,25 är inkluderad.

Tabell 3. Fördröjningsbehov

Regn	Varaktighet (min)	Fördröjningsbehov (m ³)
20-års regn	55	839
50-års regn	50	1 132
100-års regn	50	1 421

Föroreningar

Motiverat av föreslagna verksamheter kan planen antas medföra risk för föroreningar från trafikering, transporter, parkering och liknande som via dagvattnet kan infiltreras till grundvattnet och nå Äreälven/Åresjön. Utgångspunkten för utformningen av dagvattensystemet är att planförslaget inte ska ge ökad transport av föroreningar till Åresjön/Äreälven.

Beräkningar har utförts för antagna befintliga och framtida föroreningshalter i syfte att kunna göra en bedömning av exploateringens påverkan på recipienten. De beräknade halterna har jämförts med förslag på riktvärden för årsmedelshalter för direktutsläpp av dagvatten till recipienter bestående av mindre sjöar, vattendrag och havsvikar (Riktvärdesgruppen, 2009).

Genomförda beräkningar visar att planförslaget ger ökade mängder av föroreningar jämfört dagsläget. Den stora procentuella ökningen beror av att koncentrationerna och mängderna för den befintliga markanvändningen (nollalternativet) är mycket små. Enligt beräkningarna riskerar halterna av för fosfor, bly, zink, kadmium, kvicksilver, suspenderat material, olja och bens(a)pyren från planområdet överskrida riktvärdena för direktutsläpp.

Suspenderat material är ett mått på partiklar som kan sedimentera. Innehåll av partiklar är en viktig parameter för att bedöma kvaliteten på dagvattnet då dessa ofta kan binda en stor mängd föroreningar till sig, exempelvis metaller, bakterier eller organiska ämnen. Bindningen ger rening av vattenmiljön i form av att partiklarna sedimenterar och fastnar i markfilter såsom gräs och kross/makadam.

Miljöprövning för drivmedelsstation

Motiverat av att planerad drivmedelshantering regleras av särskild lagstiftning har eventuellt spill från denna verksamhet inte tagits med i beräkningarna. Enligt miljöprövningsförordningen (2013:251) framgår att drivmedelsstationer är anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet, så kallad C-verksamhet, om det hanteras mer än 1000 m³ flytande motorbränsle. Anmälan av C-verksamhet sker till kommunens miljö- och hälsönämnd, vilken även utövar tillsyn på verksamheten. De har då möjlighet att säkerställa att verksamheten uppfyller fastställda villkor för att minimera negativ miljöpåverkan.

Arbetsmiljöverket, Elsäkerhetsverket, Naturvårdsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), sprängämnesinspektionen och Transportstyrelsen har alla utfärdat olika föreskrifter som rör drivmedelsstationer. Handboken *Hantering av brandfarliga vätskor på bensinstationer* som tagits fram av MSB omfattar bland annat skyddsåtgärder som exempelvis oljeavskiljare och att drivmedels-/spillplattan normalt ska förses med tak, samtidigt som den förhöjs eller invallas för att utestänga dagvatten från omkringliggande ytor. Detta för att undvika stora vattenflöden genom oljeavskiljaren med risk för ursköljning vid intensiva regn.

Av Lag om brandfarliga och explosiva varor (2010:1011) framgår att drivmedelsstationer är tillståndspliktiga. Prövningsmyndighet är kommunen och då normalt räddningstjänsten. Av ansökan ska bland annat framgå risker, transportrörelser, avstånd, drift och skötsel. Tillstånden tidsbegränsas, vilket ger möjlighet till omprövning.

Skyddsåtgärder

Två större bäckar passerar genom planområdet. Dessa passerar i dagsläget via befintliga trummor under E14 vilka bedöms ha hög/tillräcklig kapacitet. Stockbäcken rinner i dagsläget i en bäckravin genom planområdet. Bäckan kommer att behöva ledas via trumma under den nya väg som planeras inom området. Även Lornsbäcken kommer att behöva ledas i trumma under den nya vägen. Med avseende på översvämningsrisken bör ett visst säkerhetsavstånd hållas till planerade byggnader. För att minska volymen dagvatten kommer avskärande diken att anläggas runt planområdet, för att leda bort det relativt rena ytvatten som i dagsläget rinner genom planområdet.

Den planerade drivmedelsstationen omfattas av krav på prövning enligt miljöbalken, tillstånd enligt Lag om brandfarliga och explosiva varor samt av flera olika föreskrifter, vilket också kommer att kräva åtgärder som säkerställer så liten miljöpåverkan som möjligt. En ny anläggning ska avsynas innan den får tas i drift, för att bland annat minimera risk för läckage som kan påverka till exempel bäckmiljöerna och de djur- och växtarter som vistas där.

Som system för dagvatten föreslås följande lösningar (se 16):

-  1. Avvattningsdiken
-  2. Svackdiken
-  3. Krossdiken
-  4. Rörbunden avledning
-  5. Fördröjningsmagasin
-  6. Avgränsning naturmark
-  7. Trumma

Vid parkeringsplatser anläggs krossdiken. Vägarna avvattas med svackdiken. Dagvatten från tak avleds från utkastare via avrinningsstråk där det är möjligt och vidare ned mot kross-/svackdiken, eller via dagvattenledning till fördröjningsmagasin.

De befintliga bäckarna som går genom detaljplaneområdet idag avleder vatten från stora områden norrifrån. De naturliga vattenvägarna föreslås behållas genom området.



Figur 16. Illustration av förslag på dagvattenhantering.



Figur 17. Exempel och principskiss på kross-/makadamdike.

Krossdiken/makadamdiken anläggs i anslutning till hårdgjorda ytor där det finns behov av att avleda dagvatten. Dessa diken ger flödesutjämning och viss rening och kan anpassas för att avleda extrema flöden. Avskiljning sker främst av partikelbundna föroreningar genom filtrering och sedimentation. Reningseffekten varierar mellan cirka 50-90% beroende av föroreningstyp. Krossdiken/makadamdiken kräver löpande underhåll i form av renhållning och ogrärensning, även yta och översvämningsskydd måste kontrolleras regelbundet så att de sätter igen. Under vintern finns risk för isbildning och igenfrysning, vilket minskar både infiltrationskapaciteten och reningseffekten.

Avrinningsstråk är ett stråk som avleder vattnet inom ett avrinningsområde. Stråken ska ta om hand det överskottsvatten som inte infiltrerar. Anläggningen ger bland annat fördröjning och rening av dagvatten. Avrinningsstråken kan utformas som svackdiken, se figur 18 och 19. Ett avrinningsstråk får inte fyllas igen.



Figur 18. Exempel på avrinningsstråk. Bildkälla: Svenskt Vatten publikation P105, 2011

Svackdiken är breda diken med ströpta utflöden som fördröjer och renar vatten under regn men annars står torra. De består av en dräneringsledning i botten som är täckt med ett lager makadam, och högst upp ett lager matjord som formats till en gräsbevuxen svacka. Huvudsyftet är att få till en trög avledning av dagvattenflöden utan dränering, om inte markförhållandena är gynnsamma för infiltrering. Utformningen på svackdiken är svag till måttlig släntlutning och anläggs längsmed den hårdgjorda ytan. Dimensionering på svackdiken sker främst för att hand om stora volymer men med låg flödes hastighet som inte bör överstiga 1 m/s.



Figur 19. Exempel på svackdike uppbyggt med fuktängsmattor vid anläggning och efter 1,5 år. Bildkälla: vegtech.se.

Rening

Enligt föreslagen systemlösning kommer allt dagvatten att passera minst ett reningssteg innan det via Lornsbäcken och Stockbäcken leds vidare till Åreälven/Åresjön.

Enligt genomförda beräkningar minskar systemet föroreningsmängderna i dagvattnet. Halterna av samtliga undersökta föroreningsämnen beräknas efter reningen understiga rekommenderade riktvärden.

Under vintertid reduceras både reningsgraden i dagvattensystemet och dagvattenflödet, då dagvattnet ofta bildar ett fruset ytskikt. Vid snösmältningsperioder kan en viss ökning av metaller och suspenderat material uppkomma vilket antas bero av användning av sand och grus vid halkbekämpning som i sin tur ökar slitaget av vägytor och däck. Under snösmältningsperioden förväntas systemet kunna ge viss fördröjning och sedimentering även om makadamytor är frysta.

Observeras bör att beräkningarna baseras på schablonvärden som valts för att fånga in de olika typer av föroreningar som kan antas uppkomma vid planerad markanvändning. I vissa fall antas schablonvärdena visa på högre risk än de verksamheter som planeras inom det nu aktuella planområdet, det

vill säga att beräkningarna troligen visar på högre föroreningshalter än vad som kommer uppstå.

De föroreningar som fastläggs i dagvattensystemets filter ger över tid en ansamling/koncentration av föroreningar och vid skötsel och drift av dagvattensystemet ingår därför att vid behov byta ut dessa filter.

Byggskedet

Under byggskedet krävs åtgärder för att förhindra sedimentflykt, exempelvis genom att anlägga sedimentationsdammar före utlopp till befintliga bäckar.

Fortsatt utredning

För bedömning av om åtgärder krävs för att avleda nuvarande flöde och framtida 50-årsflöde behöver kontroller genomföras av befintliga trummor och befintliga dikens geometri ner till Åresjön.

6.12.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget

De större mängderna dagvatten som exploateringen medför (drygt 650% ökning av det dimensionerande flödet) bedöms kunna hanteras och fördröjas lokalt i föreslaget dagvattensystem. Detaljplanen bedöms därmed inte medföra några negativa effekter vad gäller dagvattenflödet från området.

Det föreslagna dagvattensystemet reducerar föroreningshalterna så att rekommenderade riktvärden klaras och detaljplanen bedöms därför inte medföra negativa effekter vad gäller risk för spridning av föroreningar till recipient. Efter rening är föroreningshalterna (förutom för Hg och BaP) lägre än i nollalternativet.

Nollalternativet

Nollalternativet ger upphov till en mindre mängd dagvatten som inte bedöms medföra negativa effekter.

Dagvatten från de verksamheter som i dagsläget bedrivs inom området beräknas inte innehålla föroreningshalter över rekommenderade värden.

6.13 FARLIGT GODS

6.13.1 Förutsättningar

Transport av farligt gods sker på vägar och järnvägar i hela landet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ansvarar för att ta fram föreskrifter för hantering av farligt gods (MSB, 2018). Föreskrifterna beskriver bland annat ansvarsförhållanden, hur godset ska packas, vilket gods som kan samlastas och hur transporten ska märkas. Farligt gods delas in i olika klasser beroende av dess farliga egenskaper, exempelvis om godset är brandfarligt, frätande eller explosivt.

Genom hela Åredalen löper E14 och järnvägen Mittbanan som båda är transportleder för farligt gods. Med de terrängförhållanden som råder inom dalgången är det svårt att uppfylla de generella riktlinjer som finns när det gäller skyddsavstånd från transportleder för farligt gods och stora delar av den bebyggelse som redan finns i dalgången ligger helt eller delvis inom rekommenderade skyddsavstånd.

Enligt Åre kommuns ÖP avser kommunen generellt beakta fasta skyddsavstånd mellan transportleder med farligt gods och planerad bebyggelse. Om det är möjligt att via åtgärder minska risknivån till en nivå som är godtagbar för bostäder bedömer dock kommunen att bostäder kan placeras närmare riskkällan än vad riktlinjerna anger. Ett kortare skyddsavstånd kan motiveras av platsens lokala förutsättningar, exempelvis i vissa tätorter och stråk inom planområdet. Vad som är ett lämpligt skyddsavstånd behöver utredas i vart enskilt fall med hänsyn till platsens förutsättningar och allmänna och enskilda intressen. Inför eventuella avsteg från de generella skyddsavstånden görs specifika bedömningar med förslag på lämplig anpassning och skyddsåtgärder för bebyggelse. En enkel riskbedömning bör göras vid planläggning eller bygglovsprövning inom 150 meter från leder som är utpekade för transporter av farligt gods. Inom 50 meter bör en mer detaljerad riskanalys tas fram för bebyggelse där människor uppehåller sig längre tid. Prognosticerade siffror för trafikering år 2040 samt känslighetsanalys för Mittbanan ska användas vid analysen.

Riskbedömning

Motiverat av att avståndet mellan planerad bebyggelse och E14 är 30 meter har en riskbedömning utförts avseende transport av farligt gods på E14, närheten till Mittbanan samt framtida drivmedelshantering inom planområdet (WSP, 2018). Riskbedömningen ska belysa vilka miljöeffekter och miljökonsekvenser som plötsligt inträffade händelser (olyckor) i ett driftskede kan generera för människors hälsa och för miljön samt beakta uppsatta krav på tillämpande av riskhanteringsprocessen vid markanvändning intill transportled för farligt gods.

Riskbedömningen utgår huvudsakligen från följande frågeställningar:

- Vad kan inträffa? (riskidentifiering)
- Hur ofta kan det inträffa? (frekvensberäkningar)
- Vad är konsekvensen av det inträffade? (konsekvensberäkningar)
- Hur stor är risken? (riskuppskattning)
- Är risken acceptabel? (riskvärdering)
- Rekommenderas åtgärder? (riskreduktion)

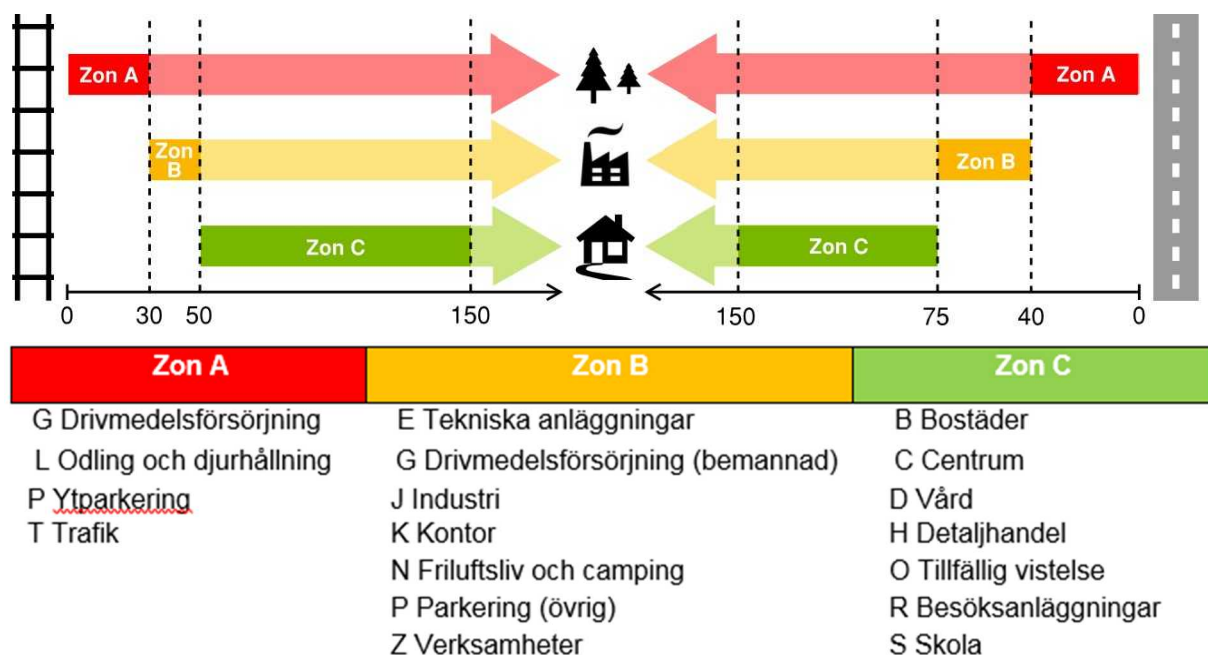
De risker som har beaktats är plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) med livshotande konsekvenser för tredje man, det vill säga risker som påverkar personers liv och hälsa. Bedömningen beaktar inte påverkan på egendom, miljö eller arbetsmiljö, personskador som följd av påkörning eller kollision eller långvarig exponering av buller, luftföroreningar samt elsäkerhet. Resultatet av riskbedömningen gäller under angivna förutsättningar. Vid förändring av förutsättningarna behöver riskbedömningen uppdateras.

Riktlinjer för skyddsavstånd vid leder med transport av farligt gods

Eftersom Länsstyrelsen Jämtlands län inte har några egna riktlinjer för genomförande av riskbedömningar har riskbedömningen baserats på Länsstyrelsen Stockholms vägledning *Riktlinjer för planläggning intill vägar*

och järnvägar där det transporteras farligt gods (Länsstyrelsen Stockholm, 2016).

Vid järnvägsanläggningar finns fasta säkerhetsavstånd som ska hållas byggnadsfria, för att säkerställa järnvägens funktion och möjliggöra underhåll. Större säkerhetsavstånd är dock ofta lämpliga beroende av buller, vibrationer och risk för olyckor med farligt gods samt urspårningar. När det gäller ny bebyggelse innebär Länsstyrelsen Stockholms riktlinjer kortfattat att ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på 25 meter hålls från vägar och järnvägar med transporter av farligt gods. Inom 30 meter ska ett antal skyddsåtgärder säkerställas beroende på typ av bebyggelse. Olika skyddszoner avser olika typer av bebyggelse:



Figur 20. Zonindelning för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods (Länsstyrelsen Stockholm, 2016).

Riktlinjer för skyddsavstånd vid drivmedelshantering

Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm samt Västra Götaland har gemensamt tagit fram dokumentet *Riskhantering i detaljplaneprocessen* (Länsstyrelserna, 2006). Enligt dokumentet bör ambitionen vid nyetablering av bensinstationer vara att hålla ett avstånd på minst 100 meter från bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus. Närmare än 50 meter från bensinstationen bör bostadsbebyggelse och personintensiva verksamheter undvikas. Ett bebyggelsefritt avstånd på 25 meter från bensinstation bör hållas.

Rekommenderade avstånd mellan bebyggelse och drivmedelsstationer finns även i MSB Handbok *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* (MSB, 2015). Lämpligt avstånd beror av bebyggelsetyp och hanterade ämnen och systemdelar. Skyddsavstånd vid hantering av biogas utgår från *Anvisningar – tankstationer för metangasdrivna fordon, TSA 2015* (Energigas Sverige, 2018).

Sammanfattning av genomförd riskbedömning

Både samhällsrisken och individrisken bedöms vara acceptabel förutsatt att ett skyddsavstånd om 30 meter finns till E14, samt att rekommenderade

skyddsavstånd till drivmedelsstationens olika delar enligt MSB Handbok *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* upprätthålls.

6.13.2 Planförslaget

Planområdet är placerat mellan E14 och Mittbanan, anslutning kommer att ske via den nu befintliga korsningen till E14. Genomförandet av detaljplanen med anläggande av bland annat restaurang och sällanköpshandel kommer att ge en ökning och koncentration av trafiken i området, både av persontrafik och av tung trafik med i förekommande farligt gods. Anläggande av en drivmedels- och servicestation kommer i sig att generera ökad andel av transporter av farligt gods.

Skyddsåtgärder

Området inom 30 meter från E14 anges på plankartan som prickmark vilket innebär att annan bebyggelse än teknikbyggnader och dylikt inte får uppföras.

Den valda av- och påfarten medger god sikt åt båda riktningar längs E14, samtidigt som planområdet kommer att utformas för en bra trafiksituation med tanke på blandningen av tung trafik och övriga fordon.

Den norra delen av planområdet där bostäder planeras ligger cirka 180 meter från järnvägen. Den södra delen av planområdet ligger som närmast 130 meter från järnvägen, medan merparten av planområdet ligger drygt 150 meter från järnvägsspåret. Spåret är beläget omkring 25 meter lägre än planområdet, vilket på grund av höjdskillnaden ger ett naturligt skydd för eventuella olyckor på järnvägen.

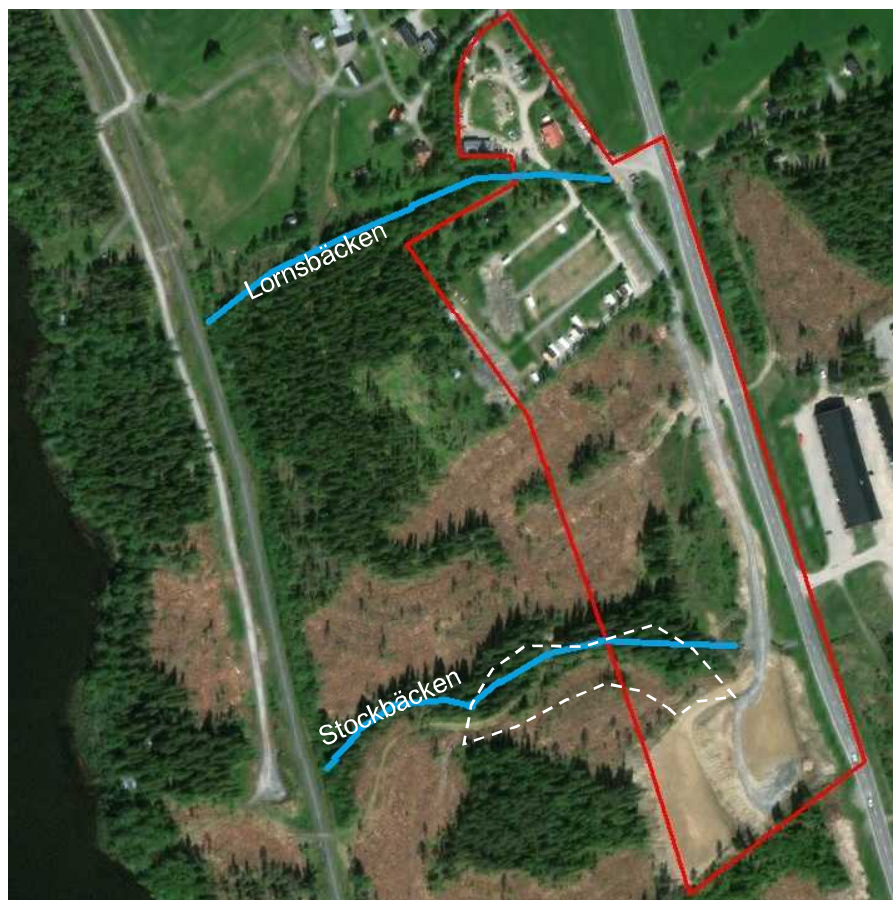
6.13.3 Sammantagen bedömning

Planförslaget	Nollalternativet
Förutsatt att ett skyddsavstånd om 30 meter upprätthålls mot E14 bedöms transport av farligt gods längs E14 medföra låg/acceptabel risk för negativa effekter. Möjlighet till ytterligare riskreduktion ska undersökas där åtgärder med hänsyn till kostnader kan anses rimliga att genomföra.	Även för dem som vistas inom området om exploatering enligt planen inte genomförs bedöms transport av farligt gods längs E14 medföra låg/acceptabel risk.
På grund av avståndet till Mittbanan bedöms transport av farligt gods längs järnvägen inte medföra risk för negativa effekter.	För dem som vistas inom området om exploatering enligt planen inte genomförs bedöms transport av farligt gods längs järnvägen inte medföra risk för negativa effekter.
Förutsatt att rekommenderade skyddsavstånd till drivmedelsstationens olika delar (enligt MSB Handbok) innehålls bedöms drivmedelshanteringen inte medföra risk för negativa effekter.	Om planen inte genomförs uteblir etableringen av drivmedelshantering och den risk som kan förknippas med denna typ av verksamhet kommer därmed inte att uppstå.

6.14 NATURVÄRDEN

6.14.1 Förutsättningar

Inför granskningen av detaljplanen har en naturvärdesinventering av planområdet genomförts.



Figur 21. Avgränsning av inventeringsområdet (röd linje), samt den ungefärliga sträckningen av Lornsbäcken och Stockbäcken som även inventerades väster om inventeringsområdet. Vitt streckat område bedöms ha "visst naturvärde". Ortofoto från Source Esri.

Syftet med inventeringen var att identifiera och avgränsa de geografiska områden i landskapet som är av betydelse för biologisk mångfald samt att bedöma och identifiera vilka naturvärden dessa områden har.

Marken inom planområdet utgör inte del av nyckelbiotop, Natura 2000 eller annat områdesskydd. Det finns inga tidigare registrerade artfynd i Artportalen eller några skyddsvärda träd registrerade i Trädportalen.

Ett delområde med visst naturvärde (se inringat område med vita streck i figur 21) avgränsades runt Stockbäckens östra delar. Stockbäcken omges av granskog. I de östra delarna är skogen olikåldrig och en del död ved förekommer. Markvegetationen är frodig. Miljön är kraftigt påverkad av nya hyggen både i norr och söder. Delområdet bedöms ha visst biotopsvärde i form av skuggad bäckmiljö och en del död ved. Inga naturvårdsarter hittades dock och artvärdet bedöms vara lågt.

I både Lornsbäcken och Stockbäcken konstaterades förekomst av vanlig padda och större vattensalamander. Samtliga grod- och kräldjursarter i Sverige är fridlysta enligt 4 eller 6 §§ artskyddsförordningen. Fridlysningen innebär förbud mot att avsiktligt eller oavsiktligt:

- döda, skada, fånga eller på annat sätt samla in exemplar

- ta bort eller skada ägg, rom, larver eller bon.

Större vattensalamander är även listad i habitatdirektivets bilaga 2 och 4. För större vattensalamander är det förbjudet att:

- avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parnings-, uppfödnings-, övervintrings- och flyttperioder
- skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplatser.

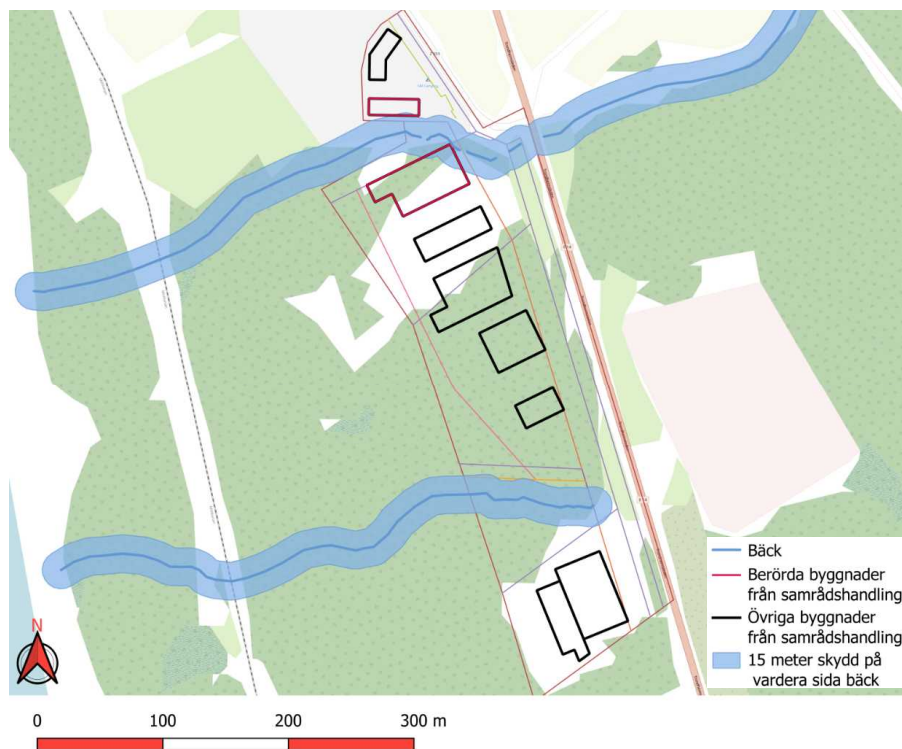
Åtgärder som kan ha negativ effekt på arternas lokala bevarandetillstånd får inte genomföras utan dispens från 14 § i artskyddsförordningen.

Bedömningen är att det finns flera betingelser som är gynnsamma för de större vattensalamanderna vid bäckarna och att det även är troligt att de lever och övervintrar i anslutning till bäckarna. Fortplantning sker dock troligen i något mindre vatten uppströms. Paddan bör kunna leva och reproducera sig i anslutning till bäckarna.

6.14.2 Planförslaget

Planförslaget innebär i huvudsak exploatering på mark som i dagsläget består av hårdgjorda ytor och saknar naturvärden. Längs Lornsbäcken i norr och längs ett vidare område för Stockbäcken i söder, regleras marken som allmän plats och natur. Här får skoterled, naturstig och dagvattenanläggningar anordnas. De sparade naturområdena har som syfte att säkerställa strandskyddets syfte och därmed fortfarande bevara ett värde för allmänhet, djur och växtliv.

Efter samrådet har planområdet utökats med ett naturområde i väster. För att klargöra vilka åtgärder som behöver vidtas för att artskyddsdispens inte ska krävas har samråd hållits med Länsstyrelsen, miljömyndigheten på Åre kommun samt Räddningstjänsten. Detta har resulterat i ett antal skyddsåtgärder.



Figur 22. Illustration av planerad bebyggelse samt bäckar med föreslagna skyddsavstånd (se avsnitt Skyddsåtgärder nedan). Rödmarkerade byggnader i samrådshandlingen ligger mindre än 15 meter från bäcken och här måste detaljplanen justeras. Bearbetad karta från OpenStreetMaps.

Skyddsåtgärder

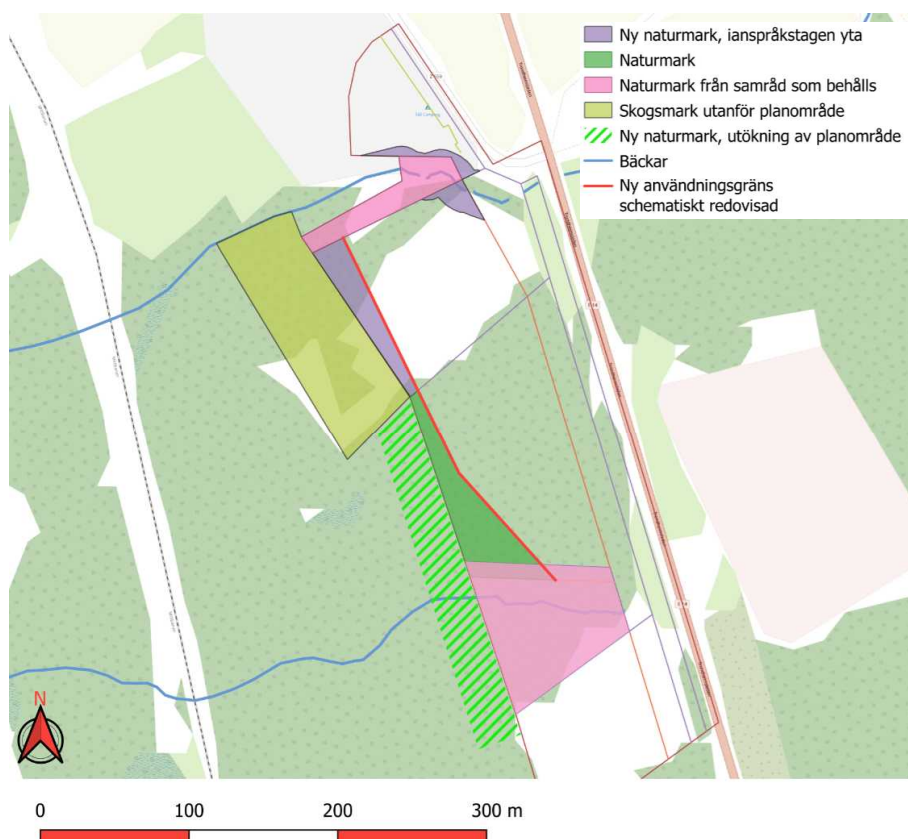
Detaljplanen bör säkerställa att ett tillräckligt stort område längs bäckarna sparas för att inte djur och dess levnadsmiljö skadas vid en exploatering. Rekommendationen är att minst 15 meter på vardera sida om bäckarna planläggs som natur, där befintlig natur ska behållas och utgöras av skog med liggande stockar och död ved, samt sten och stenrösen, se figur 22.

För att säkerställa att Skogsstyrelsen får kännedom om fynden av större vattensalamander och vanlig padda registreras fynden i artportalen. Skogsstyrelsen vet de om detta vid hanteringen av eventuella skogsåtgärder intill bäckarna.

Ett sammanhängande naturområde bör säkerställas mellan bäckarna. Detta säkerställer möjligheterna för större vattensalamander och vanlig padda att röra sig mellan bäckmiljöerna.

Utmed den södra bäcken i den västra delen av planområdet finns möjlighet att säkerhetskälla ett naturområde som sträcker sig 100 meter från båda sidor om bäcken. Detta motsvarar det område som större vattensalamander naturligt uppehåller sig från bäcken. Det bör därför övervägas att planlägga hela detta område som naturmark.

Kommunen bör ställa krav på utformningen av området i detaljplanen. Det område som bör bli naturmark har idag olika förutsättningar och behovet av åtgärder, i form av till exempel återställande av marken, varierar (se figur 23).



Figur 23. Illustration av föreslagen naturmark. Bearbetad karta från OpenStreetMaps.

För åtgärder under byggtiden se avsnitt 7.3 Störningar under byggtiden.

Förändringar av vattenflödena i bäckarna jämfört med nuläget ska minimeras, både under byggtid och efter byggnation.

Planförslaget

Nollalternativet

Om skogen sparas intill bäckarna minimeras risken att eventuella övervintringsplatser för större vattensalamander skadas. Sparas träd och stenar, stenrösen och pinnar i anslutning till bäcken bör det också ge paddorna förutsättningar för en tillräckligt bra livsmiljö.

Nollalternativet innebär i dagsläget inga större risker för att skada livsvillkoren för djurlivet, men innehåller heller inget skydd för naturvärdena på sikt, vilket planförslaget kan reglera.

Planlagd naturmark i väster samt skogsmarken utanför planområdet säkerställer ett sammanhängande naturligt spridningsstråk mellan bäckarna, vilket bland annat är positivt för större vattensalamander.

Nollalternativet innebär i dagsläget inga större risker för att skada livsvillkoren för djurlivet, men innehåller heller inget skydd för naturvärdena på sikt, vilket planförslaget kan reglera.

7 UPPFÖLJNING OCH KONTROLL

7.1 HITTILLS IDENTIFIERADE, REDOVISADE OCH BEDÖMDA MILJÖEFFEKTER

Framtagande av detaljplanen har utgått från de riktlinjer som anges i den kommuntäckande översiktsplanen (ÖP, 2017) samt de avgränsningar som Åre kommun har tydliggjort under samrådet, se avsnitt 2.2 och avsnitt 6.

De miljöaspekter för vilka genomförandet av detaljplanen bedöms kunna medföra betydande miljöeffekter är de aspekter som i dagsläget bedöms behöva belysas och utredas vidare i kommande prövningar av bygglov (enligt plan- och bygglagen) och prövningar av miljöfarliga verksamheter (enligt miljöbalken).

Det bör dock inte uteslutas att det vid de kommande prövningarna kan tillkomma ytterligare aspekter som behöver beaktas och utredas vidare. Klimatförändringarna kan exempelvis ske snabbare än hittills prognostiserats och fördjupade utredningar av området kan ge ny kunskap som behöver beaktas.

7.2 UPPFÖLJNING OCH GENOMFÖRANDE AV PLANEN

Enligt 6 kap. 19 § miljöbalken ska kommunen efter att en plan som omfattas av kravet på en strategisk miljöbedömning har antagits skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen faktiskt medför och om de åtgärder som arbetats in i planen har avsedd effekt.

Syftet med uppföljningen är också att upptäcka eventuell betydande miljöpåverkan som tidigare inte har identifierats och att skapa förutsättningar för att vidta lämpliga avhjälpande åtgärder. Miljöbalken ställer inga preciserade krav på hur uppföljningen ska gå till, men det är en fördel om uppföljningen av miljöpåverkan kan integreras i den normala planeringsprocessen.

7.3 STÖRNINGAR UNDER BYGGSKEDET

Byggskedet omfattar vanligen anläggningsarbeten i form av exempelvis fällning av träd, sprängningar, schaktningar, transporter av massor, material och personal, uppförande av byggnader, vägar, grönytor och dylikt. Det är därför troligt att anta att förekommande anläggningsarbeten kommer att ge upphov till störningar i form av exempelvis buller, damning och ökat antal transporter genom redan bebyggda områden. Anläggningsarbeten ger vanligen upphov till störningar under en begränsad tid.

Byggskedet bedöms medföra betydande negativa effekter för närboende, även i det fall gällande riktlinjer för buller (trafik och byggande) samt vibrationer (trafik och sprängningar) med mera kan klaras. För att motverka och begränsa störningarna bör anläggningsarbeten begränsas till dagtid vardagar.

Utgångsläget bör vara att anläggningsarbeten förläggs till de tider på året som medför minst störning för rennäringen. För att kunna möjliggöra rimliga och lämpliga anpassningar, för alla berörda parter, bör samråd med

rennäringen (berörda samebyar) genomföras i god tid inför alla typer av anläggningsarbeten inom renbeteslandet.

I byggskedet bör sedimentationsdammar anordnas före utloppet till bäckarna i enlighet med slutsatserna i dagvattenutredningen. Åtgärderna bedöms tillräckliga för salamandrarna, som högst troligt inte reproducerar sig i själva bäckarna. När de förflyttar sig till och från sitt troliga reproduktionsområde är de inte lika känsliga för grumling av vattnet som under parningstiden i reproduktionsområdet. Förändringar av vattenflödena ska minimeras under byggtiden.

Eftersom Åredalen lockar turister året om är det troligen svårt att undvika utförande av anläggningsarbeten under turistsäsongen, men så långt möjligt bör anpassning ske även för denna näringsgren. Främst motiverat av att anläggningsarbeten vanligen medför störningar i trafiken och därmed ökad risk för olyckor.

7.4 SAMORDNING

Generellt gäller att kommunen ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av allmänna platser enligt gällande och kommande detaljplaner, medan den enskilda fastighetsägaren eller exploatören ansvarar för detsamma inom kvartersmark. För att begränsa störningarna och på bästa sätt organisera de olika anläggningsaktiviteter som planerad utveckling och exploatering kräver förordas att kommunen ges en samordnande roll. Detta gäller speciellt i de områden där flera olika miljöintressen behöver beaktas.

8 KÄLLFÖRTECKNING

8.1 DIREKTIV, LAGAR, FÖRORDNINGAR, FÖRESKRIFTER OCH MYNDIGHETSBESLUT

Förordning om kvaliteten på vattenmiljön, 2004. SFS 2004:660.

Förordning om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten, 2001. SFS 2001:554.

Förordning om omgivningsbuller, 2004. SFS 2004:675.

Kulturmiljölagen, 1989. SFS 1988:950.

Lag om brandfarliga och explosiva varor, 2010. SFS 2010:1011.

Luftkvalitetsförordningen, 2010. SFS 2010:477.

Miljöbalken, 1999. SFS 1998:808.

Plan- och bygglagen, 2011. SFS 2010:900.

Länsstyrelsen Jämtlands län, 2007. Bevarandeplan för Natura 2000-område, Åreälven SE0720286, Dnr 511-10795-05, 2007-05-15.

Länsstyrelsen Jämtlands län, 2018. Yttrande rörande avgränsningssamråd om betydande miljöpåverkan, planförslag för småindustri, handel och tankstation, fastighet SÅ 8:4 m.fl., i Åre kommun, 2018-08-15, Dnr 402-5195-18.

Trafikbullerförordningen, 2017. SFS 2015:216 med förordningsändring SFS 2017:359 som gäller från och med 2017-07-01.

Transportstyrelsen, 2016. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om återföring av bensinångor på bensinstationer, TSFS 2016:36.

Åre kommun, 2017. Kommuntäckande översiktsplan, Dnr. KS.2012.765/212.

Åre kommun, 2018. Åre kommun samhällsbyggnadskontoret, Undersökning om betydande miljöpåverkan, detaljplan för småindustri, handel och tankstation i SÅ, fastighet 2:91 med flera, dnr PLAN.2016.20, 2018-07-02.

Åre kommun, 2018. Åre kommun Samhällsbyggnadskontoret, Avgränsning av MKB för detaljplan för småindustri, handel och tankstation i SÅ, fastighet 2:91 med flera, Dnr PLAN.2016.20, 2018-07-06.

Åre kommun, 2018. Åre kommun Samhällsbyggnadskontoret, Lokaliseringsprövning för detaljplan för småindustri, handel och tankstation i SÅ, fastighet SÅ 2:91 med flera, Dnr PLAN.2016.20, 2018-09-20.

Åre kommun, 2018. Utkast till fördjupad översiktsplan för Åredalen, arbetsmaterial, 2018-10-03.

8.2 PLANER, PUBLIKATIONER, UTREDNINGAR OCH RAPPORTER

Havs- och vattenmyndigheten, 2016. Följder av Weserdomen – analys av rättsläget med sammanställning av domar, HoVM Rapport 2016:30

Jämtlands län, 2018. Regional handlingsplan. Så når vi miljömålen i Jämtlands län, Länsstyrelsens insatser 2018. Uppdaterade 21 mars 2018.

Länsstyrelsen Stockholm, 2016. Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, Fakta 2016:4, 2016-04-11.

Länsstyrelserna, 2006. Riskhantering i detaljplaneprocessen – riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods, september 2006.

Länsstyrelserna, 2012. Klimatanpassning i fysisk planering – vägledning från länsstyrelserna. ISBN: 978-91-86533-61-8.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, 2015. Handbok – hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, mars 2015.

Naturvårdsverket, 1996. Vägtrafikbuller, nordisk beräkningsmodell, Rapport 4653.

Naturvårdsverket, 1996. Buller från spårbunden trafik, nordisk beräkningsmodell, Rapport 4935.

Naturvårdsverket, 2015. Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller. Rapp

Luleå Tekniska universitet, 2017. Föroreningar i dagvatten, Avdelningen för Arkitektur och vatten, Institutionen för samhällsbyggnad och naturresurser, Augusti 2017.

Riktvärdesgruppen, 2009. Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, Regionala dagvattennätverket i Stockholms län.

Svenskt Vatten AB, 2016. Avledning av dag-, drän- och spillvatten, Funktionskrav, hydraulisk dimensionering och utformning av allmänna avloppssystem, januari 2016.

Sveriges Lantbruksuniversitet, SLU, 2014. Att räkna på vatten – en formelsamling för landskapsingenjörer, Rapport 2014:14, Alnarp 2014.

Sweco Architects AB, 2017. Landskapsanalys Åredalen, Åre kommun, 2017-12-22

Trafikverket, 2018. Rapport Prognos för persontrafiken 2040, Trafikverkets Basprognoser, 2018-04-01, TRV 2017/58771.

Vattenmyndigheten, 2016. Verktyg för bättre vatten: miljökvalitetsnormer – bakgrund, utformning och användning.

WSP Environmental Sverige, 2018. Riskbedömning för detaljplan, Så 8:4, 2:11 och 2:91, Avseende på transport av farligt gods på väg, närhet till järnväg samt lokalisering av drivmedelsstation, 2018-11-09.

WSP Samhällsbyggnad, 2018. Geoteknisk undersökningsrapport, MUR, Detaljplan Så 8:4, 2:11 och 2:91, 2018-11-14.

WSP Environmental Sverige, 2019. Bullerutredning, Utredning av buller från väg- och spårtrafik samt industribuller för planområde Så 8:4, 2:11 och 2:91 i Åre kommun, 2019-09-23.

WSP Environmental Sverige, 2019. Naturvärdesinventering, Så, 2019-10-03.

WSP Samhällsbyggnad, 2018. Dagvattenutredning, Så 2:11, Åre kommun, 2018-11-28.

WSP Samhällsbyggnad, 2019. PM Trafikalstring och korsningsutformning tillhörande detaljplan för verksamheter, drivmedelsförsäljning, restaurang, tillfällig vistelse och bostäder i Så, 2019-10-04.

Åre kommun, 2009 och 2010. Sammanställningar (excellblad) av analyser av luftföroreningar i Åre by.

8.3 DIGITALA KÄLLOR/WEBBPLATSER

Energigas Sverige (2018-11-15),

<http://www.energigas.se/publikationer/normer-och-anvisningar/anvisningar-tankstationer-foer-metangasdrivna-fordon-tsa-2015/> , anvisningar

Länsstyrelsen Jämtlands län (2018-11-15),

<http://www.lansstyrelsen.se/Jamtland/Sv/miljo-och-klimat/miljomal/jamtlands-lans-miljomal/> , regionala miljömål

Länsstyrelsernas Karttjänster (2018-11-15).

<http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/karttjanster.aspx>, webbGIS

Miljömål (2018-11-13), <https://www.miljomal.se/> , nationella miljömål

Naturvårdsverket (2018-11-12), <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> , skyddade områden

Naturvårdsverket (2018-12-11), <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Miljobedomningar/> , strategiska miljöbedömningar

Sveriges Geologiska Undersökning, SGU (2018-11-20).

<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html> , SGU Kartvisare

Trafikverket (2018-10-02), <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/> , transportsektorns utsläpp

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Aktuellt/2016/201609/ny-eva-version-2.94/> , EVA

Trafikverket (2018-12-03), <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Aktuellt/2016/201609/ny-eva-version-2.94/> , EVA

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Aktuellt/2016/201609/ny-eva-version-2.94/> , EVA

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Aktuellt/2016/201609/ny-eva-version-2.94/> , EVA

Transportstyrelsen (2018-11-20),

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Luftkvalitet-i-tatorter/Bensingasaterforing/> , återföring av bensinångor

Trafikverket (2018-11-16), <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden> , trafikflödeskartan

Vatteninformationssystem Sverige, VISS (2018-11-12),

<http://viss.lansstyrelsen.se/Maps.aspx> , status och MKN för vattenförekomster

9 TABELLER

Tabell 4. Statusklassning och MKN gällande sjöar, senaste bedömning enligt VISS (2018-11-12).

Sjö	Status	Motivering till status	MKN fastställd 2017-02-23	Motivering till MKN
Åresjön SE702825-136894 Betydande påverkanskälla: <i>Diffusa källor:</i> Atmosfärisk deposition (kvicksilver och PBDE). <i>Punktkällor:</i> Reningsverk. <i>Vattenuttag eller vattenavledning:</i> Vattenuttag för snötiltverkning <i>Förändring av konnektivitet:</i> Vågtrummor Skyddade områden: Åreälven, Natura 2000 Habitatdirektiv	Otillfredsställande ekologisk status (2014)	<i>Biologiska kvalitetsfaktorer</i> Växtplankton, bottenfauna, makrofyter samt fisk är ej klassade. <i>Fysikalisk kemiska kvalitetsfaktorer</i> näringsämnen hög status, förorening hög status. Ljusförhållanden, syrgasförhållanden, särskilda förorenande ämnen samt syntetiska ämnen är ej klassade. <i>Hydromorfologi</i> Konnektivitet i sjöar status måttlig. Hydrologisk regim i sjöar status hög. Morfologisk tillstånd har statusen otillfredsställande (där även svämplanets strukturer och funktion kring sjön har statusen otillfredsställande).	God ekologisk status 2021	Morfologiska förändringar, konnektivitet och vattenuttag är orsaker till att sjön inte uppnår god status år 2015. Tidsfrist till 2021. Ingen övergödning. Ingen förorening. Flödesförändringar. Risk att MKN inte uppnås 2021 om inga åtgärder görs
	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus (2015)	Nationell extrapolering av kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	God kemisk ytvattenstatus med undantag/minre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	I enlighet med bilaga 6 till HVMFS 2013:19 Risk att MKN inte uppnås 2021 eftersom statusen rörande kvicksilver inte förväntas förbättras.

Tabell 5. Statusklassning och MKN gällande vattendrag, senaste bedömning enligt VISS (2018-11-12).

Vattendrag	Status	Motivering till status	MKN fastställd 2017-02-23	Motivering till MKN
Indalsälven SE703440-135383 Vattendrag 16 km. Huvudavrinningsområde : Indalsälven. Går väster till öster strax söder om planområdet. Betydande påverkanskällor: <i>Diffusa källor:</i> Atmosfärisk deposition (kvicksilver och PBDE). <i>Vattenuttag eller vattenavledning:</i> Vattenuttag för snötillverkning <i>Förändring av konnektivitet:</i> Vägrummar dammar och andra artificiella strukturer.	Måttlig ekologisk status (2014)	Ekologiska och biologiska förhållanden vägde tyngst i bedömningen av den sammanvägda statusen. Biologiska faktorer – kiselalger, bottenfauna och fisk: ej klassade. Fysikalisk/kemiska – näringsämnen hög klassificering enligt hydrologisk modellering. Försurning – hög status, Mätningar saknas för särskilda förorenade ämnen, syntetiska ämnen samt icke syntetiska ämnen. Hydromorfologi – konnektiviteten har status måttlig, hydrologisk regim har statusen måttlig. Morfologiskt tillstånd har statusen måttligt (varav svämplanets strukturer och funktion i vattendraget har statusen god).	God ekologisk status 2021	Morfologiska förändringar. Konnektivitet – kontinuitetsförändringar. Vattenuttag. Flödesförändringar Ingen övergödning. Ingen försurning. Risk att MKN inte uppnås 2021 om inga åtgärder görs.
	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus (2015)	Nationell extrapolering av kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	God kemisk ytvattenstatus med undantag/ mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt PBDE	I enlighet med bilaga 6 till HVMFS 2013:19 Risk att MKN inte uppnås 2021 eftersom statusen rörande kvicksilver inte förväntas förbättras.

Tabell 6. Statusklassning och MKN gällande grundvatten, senaste bedömning enligt VISS (2018-11-12).

Grundvatten	Status	Motivering till status	MKN fastställd 2017-02-23	Motivering till MKN
Indalsåsen Undersåker SE702836-136888 Sand- och grusförekomst. Betydande påverkanskällor: <i>Punktkällor:</i> Brandövningsplats i Undersåker bedöms utgöra en potentiell påverkanskälla med risk för påverkan på grundvattnets kvalitet med avseende på PFAS.	God kvantitativ status (2013)		God kvantitativ status	Ingen risk att kvantitativ status inte uppnås 2021

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Box 758
851 22 Sundsvall
Besök: Landsvägsallén 3

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

