



Detaljplan för Långflons gränshandel

Miljökonsekvensbeskrivning

Samrådshandling 2010-03-15



Förord

Denna rapport tillhör detaljplan för Långflons gränshandel för fastigheterna Aspberget 1:96, 1:164, 1:165, 1:166, 1:182, 1:184, 1:201, 1:206 samt delar av Aspberget 1:127 och 1:128 m.fl. Rapporten utgör tillsammans med övrigt utredningsmaterial underlag till detaljplanen.

Karlstad, 2010-03-15

Vectura
Lagergrens gata 4
652 26 Karlstad
www.vectura.se

Beställare:	Långflons Handel och Gränskrog AB, Morten Johansen
Konsult:	Vectura Consulting AB
Projektledare:	Victoria Hågland-Sandborgh
Uppdragsledare	Anna Nordlander
MKB:	

Bild framsidan: Exploateringsområdet, december 2009, Foto Anders Holmstrand, Vectura

Innehåll

Sammanfattning	5
Förutsättningar	6
Bakgrund	6
Planprogram	6
Tidigare utredningar och beslut	6
MKB förutsättningar	8
Lagstiftning	8
Handelsutredningar	9
Alternativa platser	11
Riksintressen	13
Miljömålen	14
Miljökvalitetsnormer	15
Samråd	16
Avgränsningar	17
Tillstånd, dispenser, anmälningar	17
Miljökonsekvenser	18
Natur	18
Kultur	19
Friluftsliv	19
Trafikflöde	21
Buller	22
Luft	24
Ljus	24
Vatten	24
Förorenad mark	26
Masshantering	26
Geoteknik/Radon	27
Risker	28
Räddningstjänstaspekter	29
Byggtiden	31
Uppföljning	31
Referenser	32
Samlad bedömning	34

Sammanfattning

Detaljplanen för Långflons gränshandel syftar till att utveckla gränshandeln i anslutning till Norska gränsen vid väg 62. Det akutella området ligger öster om väg 62 i anslutning till befintligt handelsområde mellan väg 62 och Höljessjön (Klarälven).

Det nya handelsområdet skall innehålla en byggrätt för ca 14 000 kvadratmeter handelsyta. Dessutom medges en utökning av det befintliga handelsområdet. Handelsverksamheten skall fördelas mellan nuvarande och tillkommande ytor genom att nuvarande handelsytor riktar sig mot trafikanter och service med bl.a. restaurang och cafe. Den tillkommande handelsytan innehåller detaljhandel och viss motorservice. I planområdet ingår även befintliga bostadsfastigheter.

Området ligger inom riksintresse för friluftsliv enligt 4 kap 1 o 2 § miljöbalken (MB) och inom strandskyddat område enligt 7 kap MB. Intrånget i dessa intressen kommer att vara begränsat. Tillgänglighet till strandområdet utökas och säkerställs i planen.

Exploateringen innebär att en upprustning av befintliga avlopp inom Långflon initieras. Detta innebär att tillförseln av näringsämnen till Höljessjön kommer att förbättras, trots att reningsverkets belastning ökar med fler personer. Förbättrade avlopp förutsätts också även om inte den nya handelsetableringen byggs.

Det skogsområde som skall ianspråkats för handelsverksamheten har avverkats under 2009. I skogen finns ett område med sumpskog som kommer att försvinna i och med exploateringen. Dess nuvarande värde är dock ringa i och med att det är avverkat.

Den befintliga drivmedelshanteringen flyttas till andra sidan väg 62. En sanering av marken kan komma att behöva genomföras.

Den utvidgade handelsetableringen kommer att locka kunder i första hand från Norge. Kunderna kommer att nå handelsområdet med bil. En trafikökning på ca 2100 fordon/dygn (ÅDT) kan förväntas vid fullt utbyggt handelsverksamhet.

Trafiken kommer att generera utsläpp och buller, dels lokalt i Långflon men även på den norska sidan gränsen.

Trafikökningen innebär att en förbättrad trafiklösning krävs i Långflon. Väg 62 kan komma att behöva breddas för att få plats med refuger. Hastigheten behöver sänkas genom Långflon för att uppnå tillfredsställande trafiksäkerhet.

Förutsättningar

Bakgrund

Detaljplanen för Långflons gränshandel syftar till att möjliggöra en utveckling av gränshandeln i anslutning till Norska gränsen vid väg 62. Området som är aktuellt för ny handelsetablering ligger väster om väg 62 i anslutning till befintligt handelsområde. Den befintliga handelsverksamheten ligger mellan väg 62 och Höljessjön i Långflon, Torsby kommun. Nuvarande handel omsätter ca 50-70 miljoner kronor/år med 16 anställda. För att kunna utöka handelsverksamheten behöver ny mark tas i anspråk. Detaljplanens syfte är bl.a. att skapa byggrätter för ny handelsetablering samt att strukturera trafiken för handelsytorna och förbättra trafiksäkerheten längs väg 62.

Planområdet omfattar den befintliga bebyggelsen och handelsområdet längs väg 62, strandområdet vid Höljessjön och ett ca 10 hektar stort skogsområde väster om väg 62. Det nya handelsområdet kommer att rymma ca 10 butiker. Handelsverksamheten kommer att byggas upp som en galleria med möjligheter att hyra butiksytor. I området skall även finnas övernattningsmöjligheter, drivmedelsförsäljning och bilverkstad.

Förutom detaljplanen förutsätter genomförandet av handelsetableringen även ett flertal följdbeslut, bl.a. tillstånd för vattenverksamhet, tillstånd till markavvattning, förstudie och eventuell arbetsplan för breddning av väg 62.

Planprogram

Detaljplanen har föregåtts av ett planprogram för området daterad 2009-09-14. Programområdet har bland annat lett till förändringar av trafiklösningen för planområdet samt att en miljökonsekvensbeskrivning genomförs.

Tidigare utredningar och beslut

I översiktsplanen (ÖP) för Torsby kommun, antagen av kommunfullmäktige den 26 juni 1990, finns inte det aktuella området utpekad som strategiskt i något avseende. Området kategoriseras istället som glesbygd; mark utanför tätorterna. Kommunen redovisar i sin ÖP att området är riksintresse för det rörliga friluftslivet.

Planområdet gränsar till Norge. På den norska sidan ligger Trysil kommun i Hedmarks Fylke. Trysil kommun har en kommuntäckande plan "Trysil kommune Kommuneplan 2007-2018". Trysil kommun har inte pekat ut området i anslutning till gränsen för något särskilt ändamål. Det närmaste samhället på norska sidan är byn Lutnes.

Väg 62 byter namn till riksvej 26 på norska sidan. Längs RV 26 ligger ett antal fastigheter i anslutning till gränsen.

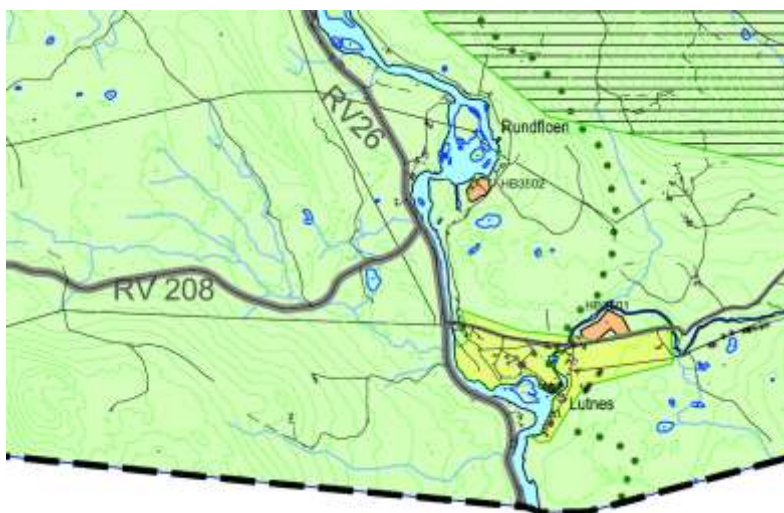


Bild 1

Utdrag ur Trysil Kommuneplan 2007-2018

Hedmark Fylkeskommune har ansvar för planering av bl.a. externhandelcentra. I Norge så skall en lämplig lokalisering av handel vara utpekad i planen, om inte så kan handel upp till 3000 kvm etableras. Större handelsytor kräver dispens.

”større møbelsentre, teppesentre og utsalg av hvite- og brunevarer kan etableres i ervervsområdene dersom en særskilt helhetsvurdering av trafiksikkerhet, støy, forurensning og vegenes og vegkryssenes kapasitet tilsier det.”

MKB förutsättningar

Lagstiftning

I 5 kap 18 § i plan och bygglagen (PBL) listas ett antal verksamheter för vilka en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) alltid skall upprättas om de kan innebära betydande miljöpåverkan. Punkt 2 omfattar "köpcentrum, parkeringsanläggning eller annat projekt för sammanhållen bebyggelse". Förutsättningar för såväl handel som parkeringsytor kommer att skapas inom den aktuella detaljplanens område. Eftersom detaljplanens syfte omfattas av punkt 2 skall en MKB för detaljplanen upprättas enligt 6 kap. 6 § och 7 § första och andra stycket miljöbalken om samråd respektive miljökonsekvensbeskrivningens innehåll tillämpas.

Miljöbalken 6 kap 6 § innehåller bestämmelser om gränsöverskridande miljöeffekter enligt Esbo konventionen. Om samråd skall hållas med Norge på grund av gränsöverskridande miljöeffekter av den ökade trafiken på den norska sidan skall Länsstyrelsen underrätta Naturvårdsverket om som i sin tur ansvarar för samrådet med sin norska motpart.

Miljöbalken 6 kap 7 § hänvisar dels tillbaka till 3 § om syftet med MKB för verksamheter och 7 § innehåller i övrigt krav på innehållet i en MKB.

I miljöbalken 6 kap. 3 § anges att syftet med en MKB för projekt är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten eller åtgärden kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.

Denna miljökonsekvensbeskrivning skall alltså redovisa resultatet från en miljökonsekvensbedömning av projektet och följa förutsättningarna för MKB för projekt. MKB:n måste även uppfylla kraven på en MKB för planer och program enligt 12 § MB.

En MKB skall enligt 6 kap 12 § MB innehålla en beskrivning och bedömning av den betydande miljöpåverkan som identifieras, beskrivning av alternativ och nollalternativ, beskrivning av miljön i området med avseende på biologisk mångfald, befolkning, människors hälsa, djurliv, växtliv, mark, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, landskap, bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter, berörda miljömål samt behov av uppföljning.

Vägverket har tagit fram ett vägledningsdokument för hur effekter av etablering av externhandel skall konsekvensbeskrivas. I nedanstående tabell beskrivs vilka faktorer som skall konsekvensbedömas samt var dessa redovisas för att ge en vägledning av hur projektet påverkar samhällets väg till hållbar utveckling.

Denna MKB kommer utöver vad som beskrivs nedan att summera delar av trafikutredningen och tillgängligheten. Viss beskrivning av handelns påverkan lokalt och regionalt kommenteras också med avseende på trafikallsträng.

Tabell 3.1 Hållbarhetsaspekter och faktorer som bör konsekvensbedömas

Aspekt	Faktorer som bör konsekvens-bedömas	Konsekvensbeskrivning görs i:
Ekologiskt	Trafikalsträng Utsläpp till luft Buller Markanvändning	Trafikutredning MKB MKB MKB
Ekonomiskt	Sysselsättning Befintlig handel (lokal o regional)	Handelsutredning Handelsutredning
Socialt	Trafiksäkerhet Tillgänglighet Jämställdhet Utbud	Trafikutredning Tillgänglighetsutredning Tillgänglighetsutredning Tillgänglighetsutredning

Tabell 1

Utdrag ur vägverkets publikation 2008:34 Lokalisering av externhandel

Handelsutredningar

Det har inte tagits fram någon handelsutredning specifikt för utvecklingen av Långflons gränshandel. Däremot kan erfarenheter hämtas från andra utredningar och generella erfarenheter.

Försäljningsindex för dagligvaror ligger över 100 i Torsby och Årjängs kommuner. Det innebär att dagligvaruhandeln inom dessa kommuner omsätter mer än kommuners genomsnitt. En orsak till detta är bl.a. gränshandeln som ökar omsättningen av dagligvaror.

Vid planering av handelsverksamheten finns ett antal faktorer som påverkar utvecklingen av handel:

- Läget har en mycket viktig betydelse. Läget i kombination med pris och utbud utgör viktigt underlag för konsumtionsbeslut.
- Butikskoncept, kedjornas fördelar. Exempelvis kännedom om sortiment och nytta av bred och gemensam marknadsföring.
- Detaljer, vad gör butikskonceptet speciellt.

Dessa frågor regleras inte i detaljplanen, men de har stor inverkan på kundernas val och därmed de miljökonsekvenser som uppkommer.

Trenden går mot större handelsytor. Detta drivs av effektivitets- och lönsamhetsskäl. Större butiker kan ha större omsättning per anställd. Av det totala trafikarbetet – den sammanlagda reslängden – som uträttas av privatpersoner i Sverige är cirka en tredjedel ägnat service och inköp. Cirka 20-25 % av handelns totala omsättning i Sverige sker på externa handelsetableringar. Det betyder att det finns en stor bränsle- och utsläppspotential i att lokalisera handel på ett transportmässigt hållbart sätt.

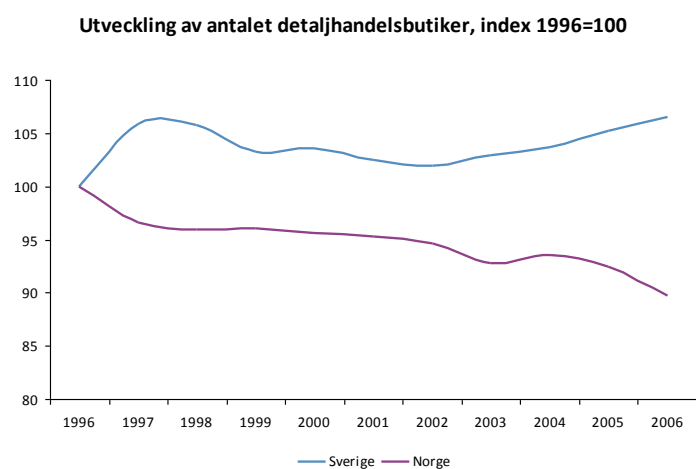


Diagram 1

Diagrammet är hämtad ur Handelns utredningsinstitut (2002) Kampen om köpkraften – en regional analys Värmlands län.

Diagrammet ovan visar utvecklingen av antalet detaljhandelsföretag i Sverige och Norge under tidsperioden 1996-2006. Tidsserien är indexerad med 1996=100. Detta innebär att värdet på tidsserien visar den procentuella förändringen av antalet företag sedan 1996. I Sverige har antalet detaljhandelsföretag ökat med 6 procent sedan 1996. I Norge har utvecklingen gått åt motsatt håll, antalet detaljhandelsföretag har minskat med 10 procent. En anledning är att Norge har haft ett förbud mot nya externhandelsetableringar mellan 1998-2003. I Norge kan endast områden som pekats ut i fylkesplaner användas för externhandel på mer än 3000 m².

Mer än 90 % av resor till och från externhandeletableringar görs med bil. I det aktuella läget i Långflon kommer förmodligen mer än 90 % av resorna att göras med bil eftersom det lokala kundunderlaget är litet liksom möjligheterna till kollektivt resande. Leverans av varor kommer att ske med lastbil. Den miljömässiga belastningen till följd av val av läge för denna typ av handelsetablering är alltså till största delen beroende av handelsvolym och kundunderlag. Den beräknade reslängden till/från handel i externa lägen utanför befintligt centrumnära läge är normalt 3-5 mil. Det aktuella läget kommer även locka kunder med längre resvägar, exempelvis Hamar med ca 10 mil.

Alternativa platser

Enligt 2 kap MB skall bästa plats väljas för lokalisering av en verksamhet.

Syftet med detaljplanen är att utveckla gränshandeln i området. *Med gränshandel avses när privatpersoner genom handel i annat land drar nytta av skillnad i moms, skatt och andra faktorer som styr priset. Konsumtionen av varorna sker i hemlandet och inhandlas i handelsmotiverade resor över gränsen.*

I första hand är målsättningen att locka gränshandelsbesökare från Norge. De närmaste tätorterna till Långflon är Trysil och Hamar i Norge. Avståndet till Trysil är ca 4 mil, till Hamar är det ca 10 mil och inom Sverige är det ca 13 mil till Torsby.

Pågående gränshandel lockar många besökare och har en omsättning på ca 60 miljoner om året. Alternativa platser för en utveckling av befintlig gränshandel i närheten av Långflon är gränsovergångar längre söderut, vid väg 964 vid Medskogen eller längre norrut vid väg 71 vid Grundforsen. Av dessa gränsovergångar är det väg 964 som har den största gränstrafiken, 490 (ÅDT) jämfört med 270 (ÅDT) vid gränsovergången för väg 71. Det största trafikflödet har dock väg 62 med 540 (ÅDT) vid gränsen, mycket beroende på den nuvarande handeln i Långflon.



Bild 2

Alternativa platser vid väg 964, väg 62 och väg 71.

En översiktlig beräkning av trafikarbete och potentiellt kundunderlag för alternativa platser i Medskogen och Grundforsen ger följande resultat:

Ort/antal invånare i Norge	Avstånd för kunder km		
	Långflon, v 62	Medskogen, v 964	Grundforsen, v 71
Trysil 7 000	40	110	40
Hamar 30 000	110	100	130
Kongsvinger 17 000	-	90	-
Elverum 19 000	80	80	100
Åsnes 5 400	120	35	-
Potentiellt kundunderlag	67 000 invånare	83 000 invånare	63 000 invånare
trafikarbete personkm	6 miljoner pkm	7,2 miljoner pkm	6,4 miljoner pkm
Trafikarbete per kund	90 km/p	86 km/p	100 km/p

Beräkningsförutsättningar: Det färdas två personer/bil. Beräkningen förutsätter en resa per person för orter på ett avstånd av > 50 km. Invånare på de orter som har kortare avstånd (< 50 km) beräknas besöka gränshandeln med två resor.

Observera att detta inte är en beräkning för en handelsutredning. Det är en överslagsberäkning för att bedöma bästa plats med minsta miljöpåverkan utifrån potentiellt kundunderlag. Utöver dessa redovisade orter finns ett flertal mindre samhällen på kortare avstånd. En beräkning av det totala potentiella kundunderlaget har inte genomförts.

Av dessa alternativ är det Medskogen som i överslagsberäkningen kan nå det största kundunderlaget på den norska sidan på ett avstånd mindre än 130 km. En placering i Medskogen ger också det lägsta beräknade trafikarbetet per person.

Eftersom skillnaden i överslagsberäkningen av trafikarbetet per person är mindre än 10 procent mellan alternativ Långflon och Medskogen får det anses ligga inom felmarginalen för den mycket översiktliga beräkningen.

En nackdel med etablering i Medskogen är att de säsongsbetonade resorna som passerar till och från Trysil inte passerar denna sträcka. Dessa ger ett kundunderlag bl.a. för drivmedelshandeln och restaurangen. En lokalisering av gränshandel i Långflon ger därför ett bredare underlag av bl.a. svenska turister som passerar och bidrar med köpkraft. Detta kompletterar den norska gränshandeln och därför blir Långflon det alternativ som bäst uppfyller syftet med utökningen av gränshandeln på lång sikt.

En placering i Långflon breddar kundunderlaget med tanke på ev. framtida förändring av växelkursen. De, befintliga handelsbyggnaderna och infrastrukturen kan nyttjas. I

Långflon kan även annat än handel erbjudas i form av turistaktiviteter som bad och fiske.

Riksintressen

Planområdet ligger inom riksintresseområdet *övre delen av Klarälven inom Torsby kommun*, med särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap 1 o 2 §§ miljöbalken (MB). Området är med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i området, i sin helhet av riksintresse. Inom riksintresset skall turismen och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets intressen särskilt beaktas vid bedömning av exploateringsföretag. Bestämmelserna utgör inte hinder för t ex utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

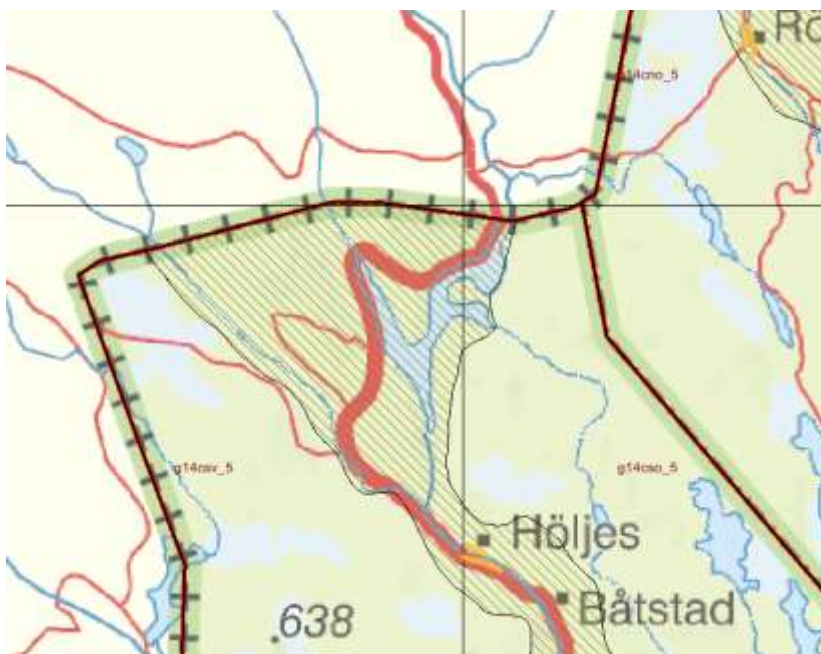


Bild 3

Område av riksintresse för övre delen av Klarälven, enligt 4 kap 1 o 2 §§ MB. (Källa www.gis.lst.se)

MB innehåller bestämmelser om hur avvägning mellan olika önskemål om användning av mark och vatten ska ske. Riksintresset är ett passivt skydd och skall vägas mot varje anspråk på förändrad markanvändning för att bedöma om påtaglig skada sker på intresset. Samtidigt hindrar bestämmelserna inte att tätorterna och det lokala näringslivet utvecklas i de här områdena, om andra lämpliga alternativ saknas.

Miljömålen

Riksdagen har antagit mål för miljö kvaliteten inom 16 områden. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturresurser som är miljömässigt hållbara på lång sikt.

För detta projekt är det främst följande miljömål som berörs:



Begränsad klimatpåverkan



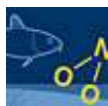
Frisk luft



Myllrande våtmarker



Levande skogar



Ingen övergödning



God bebyggd miljö

Miljömålen för myllrande våtmarker och levande skogar berörs till viss del. Eftersom skogsområdet inom detaljplanen är avverkat bedöms det biologiska värdet vara litet, men förslaget innebär att skogsmark och våtmark tas i anspråk för nyetablering av bebyggelse.

Miljömålet god bebyggd miljö berörs eftersom bebyggelsen i området kraftigt utökas liksom trafiken. Detta medför ökning av buller.

Miljömålet ingen övergödning är berört av att hela området får en förbättrad avloppsrening.

Det miljömål som främst är berört av projektet är Begränsad klimatpåverkan, men även miljömålet Frisk luft. Den allra största påverkan på miljömålets syfte är den ökande trafiken vid planens genomförande. Trafikökningen innebär att delmålet att

reducera utsläppen av växthusgaser inte gynnas av detaljplanens genomförande. Projektet innebär också att skogsmark tas i anspråk, ytan för att binda koldioxid (CO₂) minskar marginellt.

En sätt att reducera projektets negativa klimatpåverkan med ökade koldioxidutsläpp kan i stället vara att sträva efter hållbara lösningar för uppvärmning och övrig energiförbrukning inom planområdet. Genom att välja en energieffektiv byggnadsteknik och hållbara energikällor för uppvärmningen och övrigt energibehov kan klimatpåverkan reduceras.

Framtida övergång till mer hållbara drivmedel för trafiken kan också vara en lösning. Regeringens förslag till nytt mål för transportsektorn i propositionen Mål för framtidens transporter innebär:

-att transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som regleras med stöd av 5 kap miljöbalken. Miljö kvalitetsnormerna infördes för att komma till rätta med miljö påverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk där varje enskilt utsläpp inte medför krav på åtgärder men den sammanlagda utsläppsmängden medför olägenheter och skador. Miljö kvalitetsnormer gäller uppmätta halter, oavsett källan, av de samlade utsläppen som tillsammans medför lokalt försämrade miljö kvaliteten.

Idag finns det miljö kvalitetsnormer för:

- olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2001:527)
- olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)
- omgivningsbuller (SFS 2004:675)
- vattenförvaltning (SFS 2004:660)

Med ökad biltrafik kan miljö kvalitetsnormerna för luft överskridas. Problemen är särskilt stora i tätortsmiljöer med höga byggnader som begränsar gaturummet längs gator med mycket trafik. Trafikmiljöer med stillastående trafik i köer och trafikljus medför stora problem.

Utsläpp av koldioxid, NO_x och partiklar påverkas dels av lokala utsläpp och dels av långväga transporter av föroreningar. Den beräknade trafikökningen och

bebyggelseutformningen i Långflon innebär sannolikt inte att någon miljö kvalitetsnorm för luft kommer att överskridas.

Miljö kvalitetsnormen för fisk- och musselvatten gäller inte för Höljessjön, den gäller nedströms Höljesdammen i Klarälven.

Miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller gäller stora tätorter och kraftigt trafikerad infrastruktur vilket inte blir tillämpligt för Långflon. Bullerkrav finns även för arbetsmaskiner och dessa blir främst aktuella vid byggskedet.

Miljö kvalitetsnormer för vatten finns beskrivet under Vatten.

Samråd

Programskedet

I samrådshandlingarna till planprogram för Långflons gränshandel finns en behovsbedömning om planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningens syfte är att ge ett beslutsunderlag för att fatta beslut om en miljöbedömning av planen skall göras.

Slutsatsen i behovsbedömningen är någon betydande miljöpåverkan inte identifierats och någon miljöbedömning inte behövs men att följande utredningar skall tas fram:

- geoteknisk utredning med markradonundersökning,
- VA-utredning,
- trafikutredning
- trafikbullerberäkningar

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande (del 1) över planprogrammet och dess behovsbedömning framfört att en MKB bör genomföras enligt 5 kap 18 § PBL eftersom planen kan förväntas ha betydande miljöpåverkan. Kommunen har efter Länsstyrelsens yttrande beslutat att detaljplanen för Långflons gränshandel skall innehålla en MKB.

De synpunkter som lämnats i övrigt hanteras enligt den samrådsredogörelse som upprättats. Synpunkter som skall arbetas in i planen har även beaktats i denna MKB.

Samrådsskedet

Denna text kompletteras efter samrådet

Utställningsskedet

Denna text kompletteras efter utställelse

Avgränsningar

Denna MKB beskriver konsekvenser av byggande av ett nytt handelsområde i Långflon. Konsekvenserna begränsas i huvudsak till den lokala påverkan som uppstår inom och i direkt anslutning till planområdet. Konsekvenser för trafik och buller kommer även att beskrivas på den norska sidan gränsen. En bedömning kommer att göras av särskilda konsekvenser under byggtiden.

I kapitlet om miljökonsekvenser kommer två alternativ att beskrivas, dels nollalternativet och dels exploateringsalternativet.

Nollalternativet innebär att det område som omfattas av detaljplanen inte exploateras med nytt handelsområde. Nuvarande handelsverksamhet fortsätter utan större om- och tillbyggnader. Områdets avloppsförsörjning kommer att behöva ses över. Väg 62 kan komma behöva åtgärder för att trafiksäkerheten skall bli tillfredsställande. Skogsområdet återplanteras och sumpskogen kan på lång sikt återfå sitt värde. Drivmedelshanteringen fortsätter på nuvarande plats.

Exploateringsalternativet innebär att detaljplanen genomförs som ger en ny bygggrätt för handel på 14 000 m² på nuvarande skogsområde. I detaljplanearbetet ingår att lösa vatten och avlopp för området. Nytt gemensamt avlopp kommer att innebära förbättrad rening. Trafiksäkerheten på väg 62 genom Långflon förbättras och parkeringen struktureras bättre. Nuvarande drivmedelshantering flyttas till andra sidan väg 62 och får bättre utrymme och ytor kopplade till oljeavskiljare. Eventuella markföroreningar p.g.a. drivmedelshanteringen kommer att saneras. Trafiken på väg 62 kommer att öka väsentligt i riktning till och från Norge. Trafiken kommer att öka på väg 26 på norska sidan.

Tillstånd, dispenser, anmälningar

En detaljplan reglerar mark och vattenanvändningen, bl.a. omfattningen och placering av bebyggelse. Utöver planen behövs tillstånd och dispenser enligt ett flertal lagstiftningar för att kunna genomföra detaljplanens intentioner.

Exempel på identifierade behov av dispenser och tillstånd:

Upphävande av strandskydd enligt Miljöbalken (SFS 1998:808)
 Vattenverksamhet för byggande i vatten, uttag av dricksvatten och kulvertering av bäck är tillstånds- eller anmälningspliktigt enligt 11 kap 9 o 9a §§ Miljöbalken (SFS 1998:808)
 Tillstånd till markavvattning enligt Miljöbalken (SFS 1998:808)
 Tillstånd för lagring av brandfarlig vara enligt lag om brandfarliga och explosiva varor.
 Tillstånd för avloppsanläggning < 200 pe enligt Miljöbalken (SFS 1998:808)
 Anmälan om c-anläggning drivmedelsförsäljning enligt Miljöbalken (SFS 1998:808)

Förstudie och Arbetsplan för ombyggnation av väg 62, enligt Väglagen (SFS 1971:948)

Miljökonsekvenser

Natur

Området ligger högt, ovanför det som betecknas som högsta kustlinjen. Högsta kustlinjen sträcker sig upp i Klarälvdalen och slutar strax norr om Höljes. Marken inom planområdet består av morän med inslag av berg i dagen.

Inom planområdet ligger ett utpekad sumpskogsområde som är averkat. Sumpskog är blöt mark där träden (i moget stadium) har en medelhöjd på minst 3 m, och trädens krontäckningsgrad är minst 30 %.

Sådana trädbestånd räknas till sumpskog även på fuktig mark om fuktighetsälskande (hydrofila) arter täcker minst hälften av befintligt fält- eller bottenskikt. Med fuktighetsälskande arter i bottenskiktet avses främst de s.k. sumpmossorna, dvs. vitmossor, björnmossor etc.

Sumpskogen har Skogsstyrelsens ObjektID: 140245011. Skogen har varit en blandskog av löv och barr (kärrskog) med bäckdrag på 2 ha, krontäckning på > 70 %, naturvärdesklass 3. Naturvärdesklass 3 betyder ordinär sumpskog där inga speciella naturvärden kan återfinnas, men som ändå inte påverkats starkt av ingrepp. De har de allmänna värden sumpskogar har just i kraft av att vara sumpskogar. Många av dessa objekt har tidigare utnyttjats för skogsbruk, dock utan mer omfattande markavvattning.

Detaljplanens område har till stor del averkats, så även den ovan nämnda sumpskogen.

I planområdet gäller utvidgat strandskydd inom 150 meter från Höljessjöns strandlinje enligt 7 kap MB. Strandskyddet gäller för samma avstånd på land som ut i vattnet. Strandskyddet syftar till att bevara stränderna för växt- och djurliv och för friluftsliv.

Nollalternativet

Eftersom skogsområdet som är aktuellt för etableringen i dag till största delen averkat, så har sumpskogen tidigare värden försvunnit. Om skogsområdet återplanteras och grundvattennivån lämnas orörd kan det återfå sitt värde på sikt.

Exploateringsalternativet

Skogsområdet som är aktuellt för etableringen är i dag till största delen averkat. Sumpskogen kommer inte att kunna återskapas. Eftersom skogsområdet med den tidigare sumpskogen avses bebyggas kan det finnas behov av att sänka grundvattennivån alternativt att fylla ut området som utgörs av en sänka. Om grundvattennivån kommer att förändras måste tillstånd till markavvattning sökas enligt 11 kap MB.

Strandskyddet upphävs genom särskilt beslut av länsstyrelsen. Strandskyddet skall bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv i strandzonen samt allmänhetens friluftsliv. Eftersom Höljessjön är kraftigt reglerad bedöms djur- och växtlivet i vattnet vara kraftigt påverkat och bedöms inte påverkas negativt av upphävandet av strandskyddet. Det strandområde som omfattas av strandskydd är till största delen exploaterat i dag. Strandområdet mellan väg 62 och Höljessjön kommer att göras mer tillgänglig för allmänheten och säkerställas i detaljplanen. Exploateringen väster om väg 62 kommer att öka, men detta bedöms inte påverka djur- och växtlivet negativt.

Kultur

Området har varit bebott sedan stenåldern. Bostäder har funnits på bägge sidor av älven och finns dokumenterade från 1700-talet. Väg har funnits till Långflon sedan sekelskiftet 1800-1900. Området har påverkats starkt av uppdämningen av Höljessjön. Sjöns dämningnivå varierar kraftigt. Strax utanför planområdet i Höljessjön fanns en numera borttagen och överdämd lämning av boplats och fångstgrop sedan stenåldern. Området undersöktes och togs bort i samband med dambygget 1960. Vid utgrävningen av fångstgropen påträffades 11 skrapor av flinta och kvartsit, ca 700 avslag av flinta, kvarts, kvartsit och porfyr samt en myckenhet skörbränd sten. Området innehåller i övrigt inte några kända fornlämningar.

Nollalternativ

Långflons handel fortsätter med handel i nuvarande omfattning utan större om- och tillbyggnad. Det avverkade skogsområdet återplanteras och fortsätter utgöra skogsbruk.

Exploateringsalternativ

Skogsmark tas i anspråk för bebyggelse och vägar. Området innehåller inte några kända fornlämningar som berörs. En exploatering med nytt handelsområde kommer att påverka Långflons småskaliga känsla. En utvecklad service kan ge förutsättningar för fler bofasta på orten. Den förhållandevis stora exploateringen med handelsyta i förhållande till bebyggelsen i övrigt kommer att påverka upplevelsen av området. Exploateringen kommer att påverka ortens utveckling.

Friluftsliv

Planområdet ligger i anslutning till Höljessjön med möjligheter till fiske och bad. Området ligger inom riksintresse för främst det rörliga friluftslivet enligt 4 kap. MB. Med friluftsliv avses i detta sammanhang vistelse utomhus i natur- eller kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling. Till skillnad mot utpekade områden för riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap syftar riksintresseområden enligt 4 kap mer till att bevara helhetsvärden inom området. Värdet hänger samman med hur stort och orört området är.

I planområdet gäller även ett utvidgat strandskydd inom 150 m från Höljessjöns strandlinje enligt 7 kap MB. Strandskyddet gäller för samma avstånd på land som ut i vattnet. Strandskyddet syftar till att bevara stränderna för växt- och djurliv och för friluftsliv. Beslut om upphävande av strandskyddet fattas av länsstyrelsen.

Nollalternativet

Planområdets verksamheter pågår utan förändrad markanvändning, dvs. handel, boende och skogsbruk. Omsättningen förväntas öka något och antalet besökare till Långflon ökar inom de närmaste åren.

På lång sikt kommer skogsområdet som avverkats att vara uppvuxet och gallrat så att det lämpar sig som strövområde och rörligt friluftsliv. Inom de närmaste åren kommer området vara bevuxet med ungskog och sly.

Exploateringsalternativet

Områdets värde beskrivs i Torsby kommuns ÖP som sektorsvisa intressen för naturvård och friluftsliv. (med stöd av dåvarande 2 kap 6 § Naturreisurslagen). Någon fördjupad värdebeskrivning har inte återfunnits. Prövningen av om marken är lämplig för etablering av handelsverksamhet skall ske enligt bl.a. 2 kap MB. I andra kapitlet beskrivs de hänsynsregler som skall beaktas vid prövningen: kunskapskravet, vidtagna försiktighetsmått och val av bästa möjliga teknik, produktvalsprincipen, hushållningsprincipen samt val av bästa plats. I detta projekt är det i första hand lokaliseringen, dvs. val av bästa plats som skall prövas enligt 2 kap 7 § MB. Ändamålet skall uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Planförslaget kommer att ianspråkta ca 10 hektar skogsmark som i dag till stora delar är avverkad. Området innehåller viss verksamhet som är riktad mot det rörliga friluftslivet. Främst möjligheter till övernattning, fiske och bad. Dessa delar kommer att utvecklas. Antalet bäddar kommer att öka.

Intrånget i riksintresseområdet är dels direkt med ianspråktagande av skogsmark, men även indirekt genom ökad trafik vilket ger ökad bullernivå i området. Intrång kommer även ske visuellt i och med att anläggningen ligger på en höjd och kommer att synas från det närmaste området, från Höljessjön och från den norska sidan.

Jämfört med nollalternativet kommer exploateringen inte att väsentligt påverka områdets nyttjande för det rörliga friluftslivet. Visst intrång som beskrivs ovan kommer att påverka riksintresset. Exploateringsområdet ligger i direkt anslutning till befintligt handelsområde. Någon fragmentering skapas därför inte av riksintresseområdet. Eftersom det utpekade riksintresset inte skall hindra utvecklingen av det lokala näringslivet bör intrånget kunna accepteras eftersom det även sker en utveckling av möjligheterna till friluftsliv kopplat till Höljessjön.

Strandskyddet föreslås inom planområdet att upphävas för kvartersmark och gata (genomfart) samt för anläggningar (bryggor) inom vattenområdet i Höljessjön. Tillgängligheten till strandområdet säkerställs i detaljplanen med allmänplatsmark,

natur. Allmänhetens tillgång till strandområdet säkerställs med fri passage för gående över kvartersmarken till vattnet. Planen möjliggör också byggande av bryggor i Höljessjön som därmed blir mer tillgänglig för allmänheten och fritidsaktiviteter.

Trafikflöde

Väg 26 (fortsättningen på väg 62) på den norska sidan har ca 620 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) närmast gränsen (2005). Ytterligare en bit från gränsen har antalet fordon minskat till under 500 fordon i ÅDT. På den svenska sidan visar trafikflödesmätningar på 180 ÅDT (2006) söder om Långflon. Vid gränsen passerar ca 540 ÅDT (2006).

Kollektivtrafiken till och från Långflon på den svenska sidan är begränsad till en busslinje med en fast avgång per dag på vardagar. Därutöver finns tre avropsstyrda avgångar på vardagar och en på helgdagar.

Nollalternativet

Nuvarande handel fortsätter men trafiksäkerheten förbi handelsområdet kan komma att behöva ses över. Parkering, lastning/lossning m m behöver struktureras för att en trafiksäker passage skall kunna säkerställas.

Exploateringsalternativet

Ökad biltrafik till och från handelsområdet påverkar inte bara närmiljön utan påverkar också grannkommuner. I detta fall handlar det främst om ökad trafik på den norska sidan gränsen i Trysils kommun och Hedmarks fylke.

Den befintliga handeln i Långflon påverkar redan i dag trafikflödet över gränsen. En utökning av handeln med 2000-3000 besökare kommer därför att medföra en kraftig förändring av trafikflödet eftersom den i dag är förhållandevis låg. Den låga trafikmängden innebär också att handelsetableringen i liten utsträckning kommer att locka "passerande" kunder. De som besöker handelsetableringen har sannolikt detta som mål för sin resa eller väljer att åka denna väg och passera Långflon på väg till annat resmål.

Sammanfattningsvis kommer trafikarbetet att öka. En bedömning av trafikökningen är ca 2100 bilar per dag vid fullt utbyggd handelsyta om 14 000 m². Kunder kommer företrädesvis att komma med bil. Lokala konsekvenser i form av buller och störningar kommer att märkas för boende i Långflon och längs väg 26 i Norge. Den största miljöpåverkan vad gäller utsläpp och trafikarbete kommer att ske på den norska sidan gränsen.

Eftersom den största andelen kunder förutsätts komma från den norska sidan (ca 95%) kommer det att finnas underlag för att anordna shoppingresor med buss från de större tätorterna i Norge.

I Långflon måste trafiksäkra korsningar anordnas vid bägge anslutningarna till väg 62. En gångpassage över väg 62 anordnas som plankorsning vilket innebär att hastigheten förbi området måste sänkas och korsningen måste utformas på ett trafiksäkert sätt, exempelvis med refug i mitten av vägen.

För att få tillgång till utökat vägområde för de åtgärder som behöver genomföras måste en förstudie och arbetsplan tas fram för väg 62.

Tullverket har i programsamrådet efterfrågat möjlighet till parkeringsyta mellan handelsområdet och gränsen. En möjlighet att tillskapa detta är att samutnyttja den nedre parkeringen för handelsområdet.

Buller

Trafikökningen med ca 2100 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) kommer att generera ökat buller, både i Långflon och på norska sidan gränsen. En översiktlig beräkning av vilket avstånd som krävs för att nå rekommenderade gränsvärden har gjorts.

Riktvärdet för buller vid nybyggnad av bostäder är 55 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad och 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus. Vid uteplats i anslutning till bostad bör maxnivån inte överstiga 70 dB(A). I Norge använder man inomhusnivån som bedömningsnivå för bullerstörning (støy) för befintlig väg vid befintlig bebyggelse. Där gäller 42 dB(A) ekvivalentnivå inomhus.

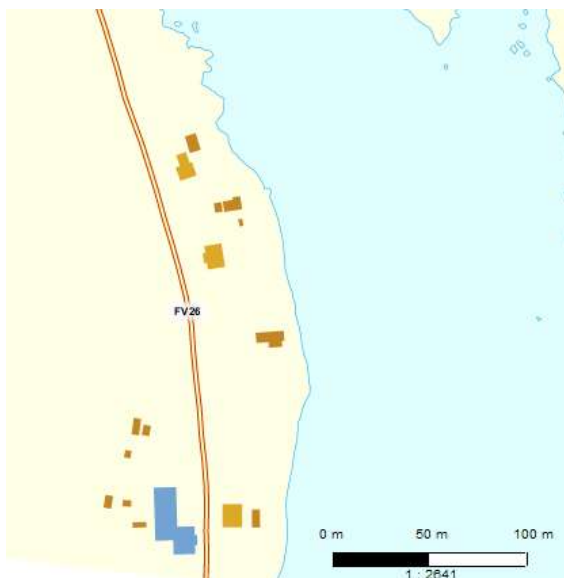


Bild 4

Fastigheterna närmast gränsen längs väg 26 där hastigheten är 50 km/h.

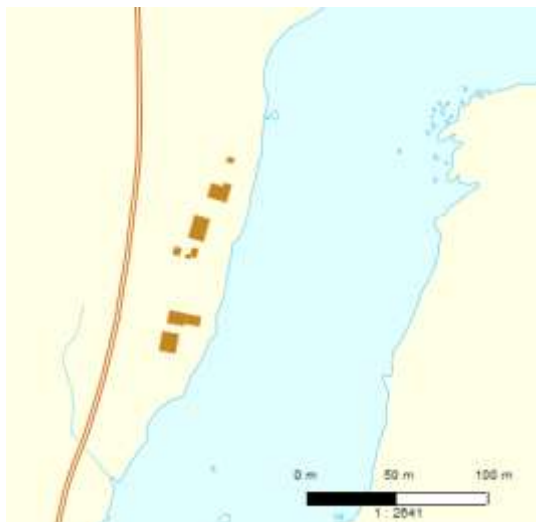


Bild 5

Fastigheterna längre norrut längs väg 26 där hastigheten är 70 km/h.

Avstånd för att uppnå riktvärden för buller från vägtrafik

	Sverige	Norge	Avstånd från vägmitt
Vid fasad	55 dB(A) L eq		14 m norr om utbyggnadsområdet 4 m söder om utbyggnadsområdet
Utomhus vid bostad	70 dBA) L max		30 m både norr och söder om exploateringsområdet
Inomhus		42 dB(A) Leq	3,5 m vid 50 km/h
Inomhus		42 dB(A)L eq	5 m vid 70 km/h

Vid beräkningen förutsätts att väg 62 få en viss breddning genom Långflon och att hastigheten sänks till 40 km/h från 100 m söder om den södra infarten till handelsområdet. Miljömålet "God bebyggd miljö" ska till år 2020 uppnå det långsiktiga målet avseende riktvärden för buller som riksdagen antagit, 55 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad och 70 dB(A) maxnivå vid uteplats. I Norge förutsätt nuvarande förutsättningar fortsätta att gälla med 50 km/h närmast gränsen och 70 km/h längre norrut. Vägen byggs inte om därför tillämpas det norska riktvärdet för buller (støy) 42 dB(A) ekvivalentnivå inomhus. Fasaden beräknas dämpa 25 dB(A).

Slutsatsen är att med de riktvärden som angivits ovan kommer inte någon fastighet på varken Svenska eller Norska sidan gränsen att överstiga rekommenderade riktvärden för ekvivalenta bullernivåer. På den svenska sidan kommer 3-4 fastigheter att överskrida riktvärdet på 70 dB(A) mätt som maxnivå vid fasad. Där bullernivån överskrider 70 dB(A) bör plank sättas upp för att reducera nivån vid uteplatser eller vid fasad. Den ökade trafiken kan ändå komma att upplevas som störande eftersom antalet passager kommer att öka väsentligt.

Luft

Nuvarande utsläpp till luft i Långflon kommer främst från trafik och uppvärmning av fastigheter.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär inte någon ändring av utsläppsmängder till luft.

Exploateringsalternativet

Den aktuella lokaliseringen kommer att medföra en trafikökning av ca 2100 ÅDT vid fullt utbyggd handelsyta om 14 000 m². Reslängden för kunder kommer i genomsnitt att vara 5-10 mil. Detta medför en utsläppsökning på ca 1000 ton koldioxid (CO₂) per år om transportererna sker med enbart fossila bränslen. En förändring av drivmedelsanvändningen till mer hållbara alternativ ger en reduktion av utsläppen. Kollektiva resor till Långflon kan också medverka till att CO₂ utsläppen minskar.

Ljus

Med ökad trafik och exploatering kan verksamheten som sådan och trafiken till och från verksamheten upplevas som störande med avseende på ljus från skyltar, belysning och strålkastare.

Nollalternativet

Ljus störningar från pågående verksamhet förstås.

Exploateringsalternativet

Exploateringen kommer att ske på en högre höjd jämfört med den bebyggelse som finns i området. Upplysta delar av exploateringsområdet kommer därför att synas från fastigheterna i närheten. Ljuskäglor från bilar som svänger in och ut från området kan falla på de närmast belägna fastigheterna. För att undvika störning från strålkastare bör fastigheterna mitt emot den södra infarten förses med plank.

Vatten

Klarälven/Trysilvasdraget är vid riksgränsen ett klart vatten med måttlig påverkan av föroreningar. Statusen vid Lutnes i Norge betecknas enligt norska riktlinjer som naturligt och något näringsrikt.

På den svenska sidan hör Höljessjön (Klarälven) till Västerhavets vattendistrikt. Den kemiska statusen för Höljessjön bedöms enligt databasen VISS som god. Den uppnår ej god status vad gäller kvicksilver. När det gäller ekologisk status är den måttligt påverkad. Höljessjön betecknas som kraftigt modifierad eftersom

regleringsamplituden är mer än 1 meter. Kvalitetskraven för att uppnå god kemisk och ekologisk ytvattenstatus är satta till 2021.

Inom planområdet finns två mindre bäckar. En av bäckarna avvattnar den sumpskog som berörs av planen. En våtmark i södra delen av planområdet står i förbindelse med Höljessjön.

Bebyggelsen i Långflon har enskilt vatten och avlopp. Två borrade brunnar finns registrerade i brunnsarkivet hos Sveriges Geologiska undersökning (SGU). Någon uppgift om avloppsanläggningarna inom planområdet finns inte hos kommunen. Kommunens miljöförvaltning bedömer dock att de kringliggande fastigheternas befintliga avloppsanläggningar i området samt handelns anläggning sannolikt inte uppfyller dagens krav på rening. En anslutning till en gemensam anläggning är generellt sett alltid den miljömässigt bästa lösningen. Miljöförvaltningen anser därför att möjligheten till en ny gemensam avloppsanläggning skall utredas.

Nollalternativet

Verksamheten fortsätter att bedrivas i nuvarande omfattning. Kommunens miljö- och byggnämnd kommer förmodligen att genomföra en VA-inventering och förelägga fastighetsägare att vidta åtgärder för att uppfylla dagens krav på rening.

Exploateringsalternativet

Planområdet ligger inom Klarälvens avrinningsområde. Såväl delar av Klarälven som Väneren är av riksintresse och skulle indirekt kunna påverkas av försämrad vattenkvalitet. Riskerna bedöms dock som mycket små under förutsättning att spill- och dagvatten omhändertas på ett betryggande sätt.

Ytavrinning från detaljplanens område rinner mot Höljessjön. Vatten från de hårdgjorda ytorna kommer att ledas till en fördröjningsdamm. Dammen gör att partiklar avskiljs och eventuella oljeförureningar kan tas omhand. Fördröjningsdammen lokaliserar i anslutning till våtmarken i södra delen av planen.

Ytavrinning från området med drivmedelshantering kommer att ledas till en oljeavskiljare. Detta vatten kommer sedan också ledas till fördröjningsdammen innan det leds ut i Höljessjön.

En gemensam avloppsanläggning för Långflon kommer att anläggas i planens södra del. Det kommer att bli en gemensamhetsanläggning för de fastigheter som ligger inom planområdet. Utloppet kommer att ledas via fördröjningsdammen.

Dricksvattenförsörjning för området kommer även fortsatt att vara enskilda anläggningar. En ny anläggning för dricksvatten kommer att anläggas för Långflons handel inom planområdet. En eller flera bergborrade brunnar planeras för att förse verksamheten med vatten.

Förorenad mark

Vi nuvarande handel, mellan serveringen och väg 62, finns drivmedelsförsäljning. Drivmedelsförsäljningen har pågått under många år. För närvarande finns tillstånd enligt lag om brandfarliga och explosiva varor att lagra 40 m³ klass 1 (bensin) fördelat på två tankar under mark. Utöver detta finns också tillstånd att lagra 20 m³ diesel i cistern ovan mark.

Vid detaljplaneläggning enligt PBL är markens beskaffenhet en av flera faktorer som ska beaktas i bedömningen av lämplig markanvändning. För att kunna bedöma att inga extraordinära åtgärder behöver vidtas för exempelvis marksanering måste en undersökning göras för att säkerställa att marken inte är förorenad.

Plan- och bygglagen innehåller numera en möjlighet att med planbestämmelse reglera att bygglov inte ska ges till åtgärder som innebär en väsentlig ändring av markens användning förrän markföroreningen har avhjälppts om marken med dessa åtgärder blir lämplig för bebyggelse (5 kap 8 § PBL).

Enligt 10 kap 2 § miljöbalken (MB) är den som bedriver en verksamhet som har bidragit till en föroreningsskada eller allvarlig miljöskada ansvarig för den sanering (avhjälpande) som skall genomföras enligt bestämmelserna i MB.

Om bolaget vid flytt av drivmedelhanteringen upptäcker att marken är förorenad skall detta saneras. Innan sanering sker skall en anmälan göras till kommunen, miljö- och byggnämnden.

Vid eventuell sanering av förorenade jordmassor vid nuvarande drivmedelshantering kommer förorenade massor att behöva omhändertas. Dessa massor måste transporteras utanför kommunen eftersom Torsby kommun inte har någon yta för att hantera sådana föroreningar.

Masshantering

Nollalternativet

Masshanteringsfrågan blir inte aktuell.

Exploateringsalternativet

Vid planläggningen av det nya handelsområdet eftersträvas massbalans.

Avbaningsmassor och otjänliga jordmassor kommer att användas inom planområdet för grönytor m m. Avståndet ned till berg varierar mellan ca 1,5 – 2,5 meter enligt den geotekniska undersökningen. Genom att höjdsätta projektet på lämplig nivå kan man få tillgång till bergmaterial till parkeringsytor, vägar m m. Sannolikt kommer kvalitativt berg, d.v.s. material till bärlager, att behöva hämtas från befintliga bergtäkter. Det är förhållandevis långt till de bergtäkter som kan bli aktuella vilket innebär både en stor

kostnad och miljöbelastning av transporter. Därför kommer projektet så långt möjligt att efterståva massbalans.

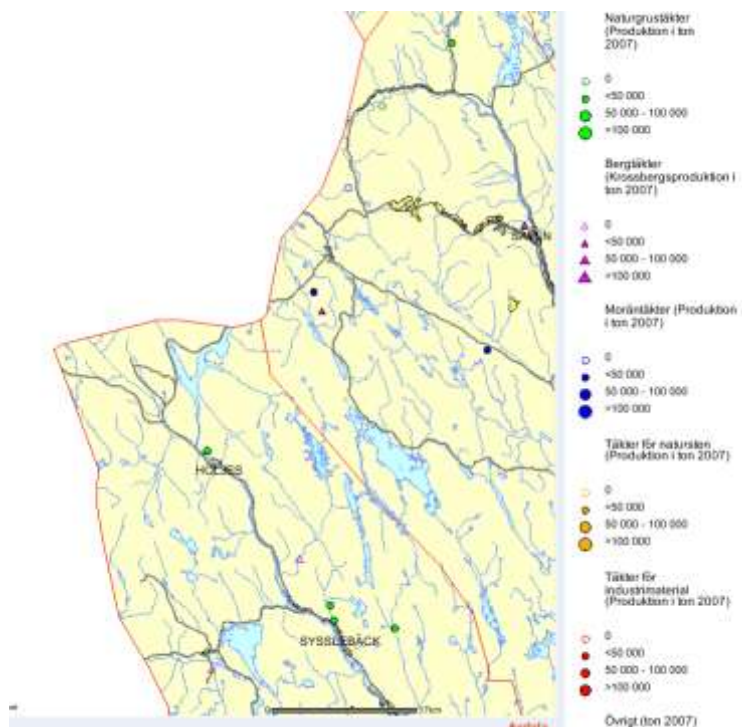


Bild 6

Pågående täkter i närheten av Långflon, källa SGUs täktdatabas.

Geoteknik/Radon

De geotekniska förhållandena för området är främst aktuellt vid exploateringsalternativet.

Området är mycket blockrikt. Uppmått djup till förmodat berg, block eller sten varierar mellan 1,5–2,5 meter under markytan. Jorden består av silt och grusig sand, närmast berg består jorden av siltig morän. I våtmarksområdet ligger det upp till 1,5 meter torv.

Den uppmätta radonhalten i marken är 5 kBq/m³ (borrhål 1) och 26 kBq/m³ (borrhål 2) vilket innebär att marken klassas som lågrisk och normalriskområde. Eftersom endast två provtagningar genomförts bör byggnader inom området byggas i radonskyddat utförande. Radonrisken bör även beaktas vid grundläggning på större lager av sprängsten eftersom radonhalten i berg kan ha andra värden.

Risker

Farligt gods och hantering av brandfarlig vara

Väg 62 är inte någon rekommenderad transportväg för farligt gods. Transport av farligt gods är inte förbjudet på vägen, men antalet transporter kan förväntas vara lågt. I den flödesstatistik av farligt godstransporter som MSB (Räddningsverket) samlade in 2006 redovisas endast transporter av klass 3 (brandfarliga vätskor) på denna sträcka av väg 62. Transporterna utgörs sannolikt av transporter till Långflons drivmedelsförsäljning samt olja för uppvärmning till de fastigheter som ligger längs vägen.

Enligt uppgift är försäljningsvolymerna av drivmedel i Långflon ca 200 m³ bensin och 100 m³ diesel per år. Drivmedelshanteringen sker i dag inom ett område som även utgör parkering vilket medför vissa risker, särskilt vid tankning och lossning.

Nollalternativet

Handel med drivmedel fortsätter på nuvarande plats. Viss risk finns vid tankning och lossning eftersom hanteringen sker i nära anslutning till väg 62.

Exploateringsalternativet

Försäljningsvolymerna av drivmedel förväntas öka proportionellt med ökad trafik till området.

De risker som uppstår i och vid planområdet är främst risker vid tankning och lossning av brandfarlig vara. Regler för skyddsavstånd och försiktighetsmått för utformningen av anläggningen och vid lossning finns reglerat av lag och förordning om brandfarliga och explosiva varor (SFS 1988:868).

Ytan där drivmedel hanteras skall vara kopplad till en oljeavskiljare. Enligt SÄIFS 2000:2 Föreskrifter om hantering av brandfarliga vätskor, skall plats där spill eller läckage av brandfarlig vätska kan förekomma vara så utförd eller ha sådana tekniska anordningar att brandfarlig vätska kan tas om hand på ett säkert sätt så att brand- och explosionsrisker undviks.

Ytor, på vilka brandfarliga vätskor hanteras, skall utformas på ett sådant sätt att spill och läckage kan insamlas och omhändertas, enligt Naturvårdsverkets föreskrift SNVFS 2003:24.

Höljesdammen översvämning

Höljesdammen byggdes 1962 och dämde då upp Klarälven och Höljessjön bildades. Höljesdammen har vid Höljes en lägsta dämningegräns på + 270 meter över havet och en högsta dämningegräns på + 304 meter över havet (höjdangivelser i RH 00).

MSB (Räddningsverket) har genomfört en översiktlig översvämningskartering längs Klarävlan. Karteringen sträcker sig från Höljesdammen och söderut. Hur de höga flödena påverkar dammen och dämningssgränserna framgår inte av den karteringen. De beräknade flödena nedströms Höljesdammen vid ett 100 årsflöde är 990 m³/s och vid ett högsta dimensionerande flöde 1597 m³/s. En provtappning av Höljesdammen genomfördes 2008 med 900 m³/s. Dammen har fått kritik för brister i att kunna motstå höga flöden. Ombyggnation och renovering pågår därför för att dammen skall uppfylla kraven för riskklass 1 damm. Enligt uppgift från dammägaren (Fortum) klarar dammen i dag ett flöde på 1200 m³/s innan dämning uppstår. Detta motsvarar minst ett 500 årsflöde.

Nollalternativet

Risken för översvämnning och dammbrott kan komma att minska när dammen renoveras. I övrigt förändras inte förutsättningarna.

Exploateringsalternativet

Risk för översvämnning måste beaktas men denna risk minskar när dammen renoveras och utskovskapaciteten ökat. Det innebär att dämningssgränsen på +304 meter (RH00) bör innehållas med marginal för de anläggningar som etableras vid Långflons gränshandel. Marginalen behövs för högre vattenstånd på grund av vind och vågor samt eventuell överfyllnad av dammen. Lägsta grundläggningsnivå för byggnader samt den nivå som skall beaktas för tekniska installationer bör vara minst +305 (RH70) att jämföras med dämningssgränsen +304,35 (RH70).

Räddningstjänstaspekter

Långflon ligger långt från närmaste bemannade brandstation eller deltidsstation. Räddningstjänsten i Torsby kommun har en station i Sysslebäck som ligger 55 km från Långflon. Den beräknade insatstiden är mellan 30-40 minuter. Detta innebär att Långflons handel måste ha en god beredskap själva och hålla den utrustning som behövs för ett tillfredsställande brandskydd. Räddningstjänstens har små möjligheter att begränsa en utbruten brand och kan möjligtvis medverka till att förhindra brandspridning.

Närmaste brandstyrka finns i Trysil i Norge 35 kilometer bort. Även denna har lång insatstid och små möjligheter att begränsa en utbruten brand.

Nollalternativet

Nuvarande bebyggelse och verksamhet fortsätter. Förnyade krav kan komma vid tillsyn och tillstånds prövning.

Exploateringsalternativet

Räddningstjänstaspekterna måste beaktas vid utformning av handelsbyggnaden, självutrymning måste kunna ske. Räddningstjänstens insatstid måste även beaktas när

det gäller utformningen av drivmedelshanteringen. Eventuellt kommer försäljning av däck att ske på området. Brand i ett däcklager är mycket svårsläckt. Om det kommer att vara en lager för däckförsäljning i anslutning till handelsetableringen måste ett tillfredsställande avstånd skapas mellan däcklager och övriga byggnader för att förhindra risk för brandspridning. Ett rekommenderat avstånd för att uppnå skydd mot brandspridningen utan särskilda åtgärder är 30 meter.

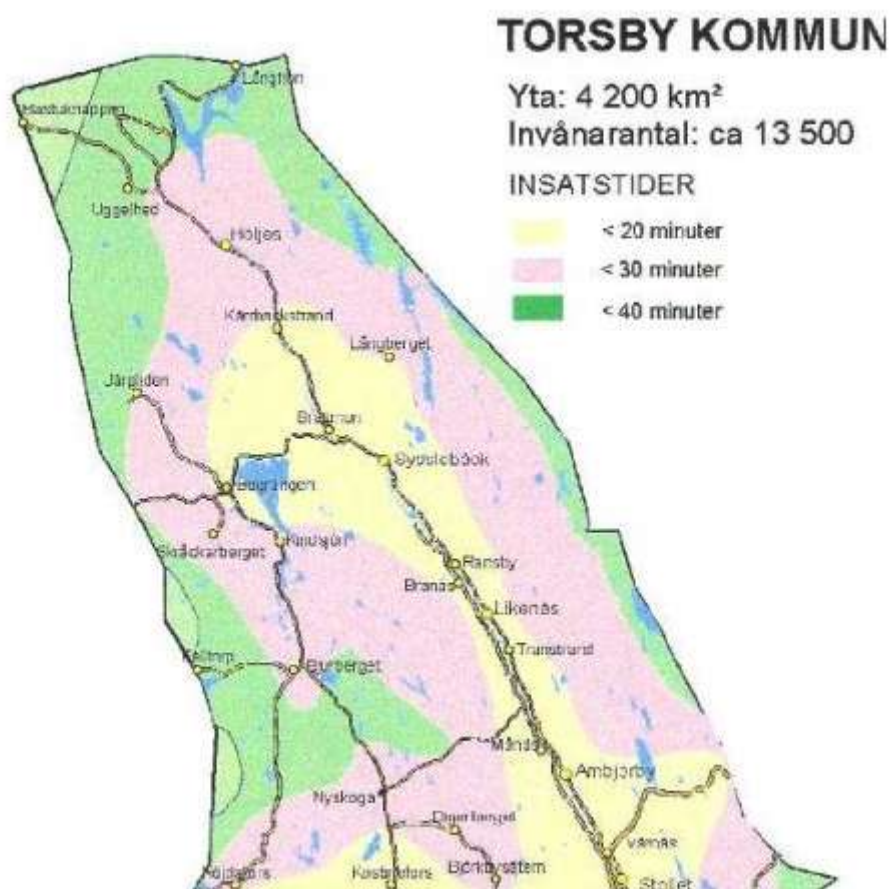


Bild 7
 Insatstider för Räddningstjänsten i norra Torsby. Källa www.torsby.se.

Byggtiden

Byggtiden är endast aktuell vid exploatering av området, ej vid nollalternativet. Planens genomförandetid är 10 år. Det innebär att byggnationer kan ske under den tiden, men även senare så länge kommunen inte ändrar detaljplanen. Utbyggnaden av handelsverksamheten är planerad att ske etappvis, men gator och parkering planeras att bli byggda direkt vid exploateringen liksom VA systemet.

Under byggtiden kommer många transporter att gå längs väg 62. Bullerstörningar kommer att vara den främsta konsekvensen under byggtiden. Dammning kan även förekomma vid arbete sommartid. Vibrationer och bullerstörningar kan förekomma vid sprängning.

Eftersom massbalans eftersträvas och viss del av bergmaterial kommer att tas från området behöver en bergkross ställas upp. En anmälan om lämplig uppställningsplats görs till kommunen. En reglering kan då ske av exempelvis tider för verksamheten för att förhindra bullerstörningar på kvällar och helger.

Uppföljning

Behov av uppföljning följer främst av att se till att utlovade försiktighetsmått iakttas. Det är också viktigt att exploatören ser till att samtliga anmälningar och tillståndsansökningar som behövs kommer att genomföras.

Vid en bedömning av miljökonsekvenser av en detaljplan förutsätts att hela detaljplanen genomförs som planerat. En detaljplan är inte tvingande och alla byggrätter behöver inte nyttjas fullt ut. I detta fall är tanken att bygga ut handelsetableringen i två etapper. Om full exploatering till 14000 m² inte fullföljs bedöms den beskrivna miljöpåverkan reduceras i första hand med avseende på trafikbelastning och buller. Minskad exploateringsyta bedöms inte innebära något behov av uppföljning.

Den största miljöpåverkan som följer av planens genomförande är den ökande trafiken till Långflon. Ett sätt att bidra till att reducera miljökonsekvenserna är att öka samåkning och kollektivt resande. Exploatören bör bidra till att möjligheterna för att anordna kollektivt resande till handelsverksamheten undersöks och om det är möjligt även genomförs.

Kommunens tillsyn av bygglov och planens genomförande skall säkerställa att allmänheten har tillgång till strandområden på så sätt som planen medger. Friluftslivets intressen väger tungt i området och det är viktigt att detta blir genomfört.

Referenser

Handelns utredningsinstitut (2002) Kampen om köpkraften – en regional analys Värmlands län
ISSN 1102-8882

Handelns utredningsinstitut (2006) Handelsutredning Charlottenberg och Eda Glasbruk

Länsstyrelsen i Skåne län (2008) Externhandel i planeringen

MSB (Räddningsverket) (2001) Översiktlig översvämningsskartering av Klarälven, sträckan från Höljes till Karlstad

Naturvårdsverket (2005) Riksintresse för naturvård och friluftsliv Handbok 2005:5

Naturvårdsverket (2009) Strandskydd – en vägledning för planering och prövning Handbok
2009:4

Norsk institutt for vannforskning (2007) Femund/Trysilvattendraget, Overvakning av vannkvalitet og biologiske forhold og miljøgifter

Trysil kommune (2007), Kommuneplan 2007-2018

Vägverket (2008) Lokalisering av extern handel - vägledning för beskrivning av effekter på trafik och miljö 2008:34

Webb

Brunnsarkivet och täkt databasen

www.sgu.se

Bullerföreskrifter för Norge: FOR 2004-06-01 nr 931: Forskrift om begrensnig av forurensning (forurensningsforskriften)

<http://www.lovdatabasen.no/cgi-wift/wiftldrens?usr/www/lovdatabasen/for/sf/md/xd-20040601-0931.html>

Länsstyrelsens underlag

www.gis.lst.se

Naturvårdsverket, Kartverket Skyddad natur

<http://www.naturvardsverket.se/Arbete-med-naturvard/Skydd-och-skotsel-av-vardefull-natur/Skyddad-natur/>

NVDB Web, Statens vegvesen Norge

<http://svngw.vegvesen.no/http://svnvdbapp.vegvesen.no:7778/webinnsyn/anon/index>

Riksantikvarieämbetet, fornsök

www.raa.se

Skogsstyrelsen, skogens pärlor

<http://www.svo.se/episerver4/templates/skogensparlor.aspx>

Torsby kommun

www.torsby.se

Trafikflödeskartan, Vägverket

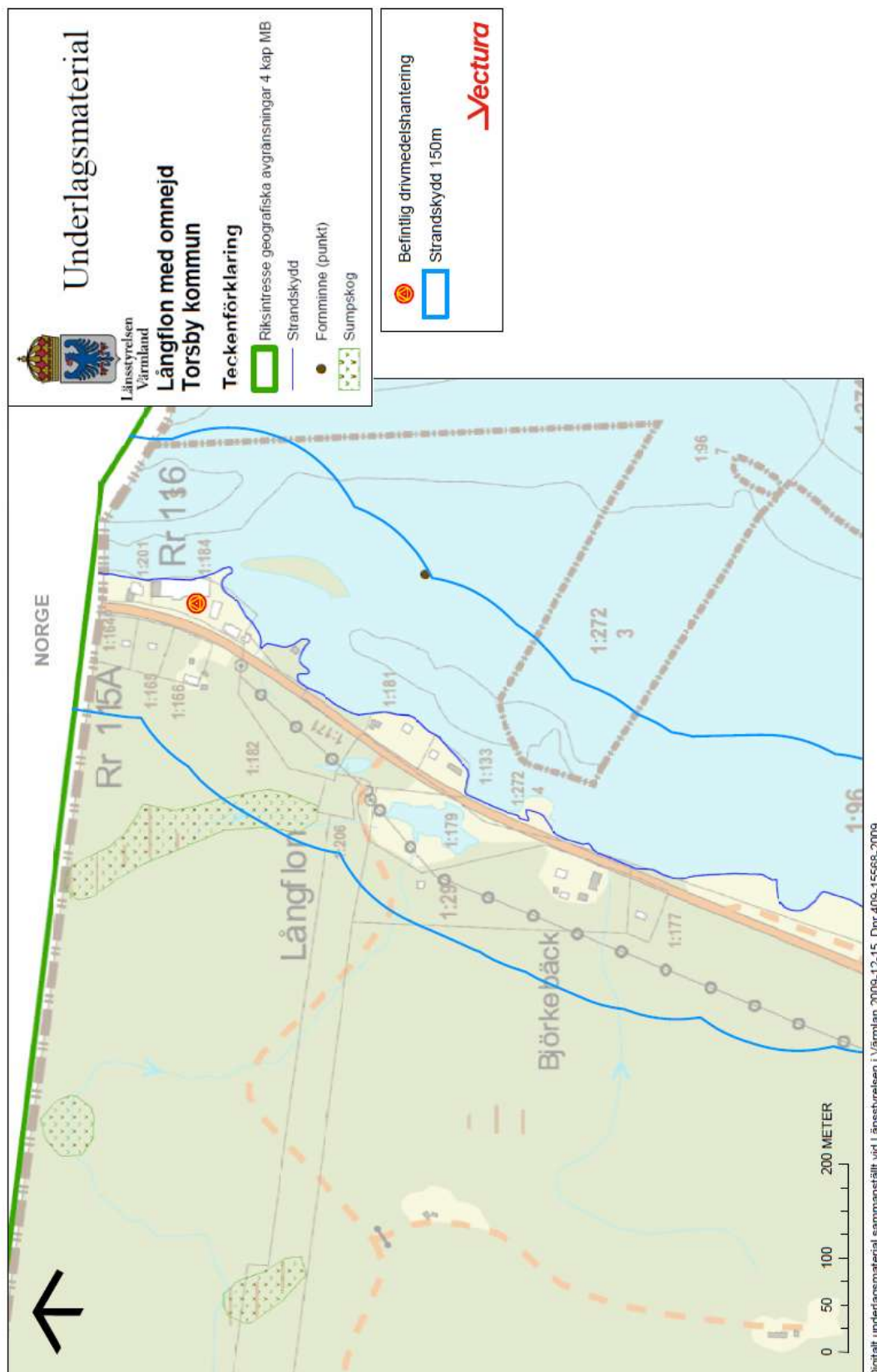
<http://gis.vv.se/tfk2/tfk/indextfk.aspx?config=tfk>

Vattenstatus

www.viss.lst.se

Samlad bedömning

Samlad bedömning av miljökonsekvenser		
	Nollalternativ	Exploateringsalternativ
Riksintressen	0 Inget nytt markanspråk	0 Intrånget på riksintresset bedöms som ringa.
Miljömål	0 Trafiken innebär viss påverkan på miljömålet – Begränsad klimatpåverkan	-- Trafiken innebär påverkan på miljömålet – Begränsad klimatpåverkan med mer utsläpp av koldioxid
Miljö kvalitetsnormer	0 Inga miljö kvalitetsnormer bedöms överskridas	0 Inga miljö kvalitetsnormer bedöms överskridas
Natur	+ Den averkade skogen återplanteras och får på sikt tillbaka visst naturvärde	- Det averkade skogsområdet ianspråk tas för handelsetablering
Kultur	0 Nuvarande handel fortsätter	0 Utveckling av samhället sker i ny fas och i större skala.
Fri luftsliv	0/+ På lång sikt återfår skogsområdet rekreativt värde	- Det averkade skogsområdet ianspråk tas för handelsetablering. Handelsverksamheten påverkar området med mer besökare och mer trafik. Fler kommer att besöka norra Klarälvdalen
Trafik	0 Nuvarande omsättning fortsätter generera viss trafik	-- Trafikökningen blir betydande i förhållande till nuvarande ringa trafikmängd.
Buller	0 Den nuvarande trafiken är förhållandevis låg och ger liten bullerpåverkan.	-- Bullerökningen blir proportionell gentemot trafikökningen. Mindre än 5 fastigheter berörs.



Vectura är konsulter inom transportinfrastruktur och rörelseplanering. Det nybildade bolaget övertog vid årsskiftet all verksamhet från Banverket Projektering och Vägverket Konsult. Vi finns på ett 40-tal orter i Sverige. www.vectura.se.

Vectura