

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

för

MOBERGSKÖLEN –

flygplats med Airport centrum

Malung-Sälens kommun



UTSTÄLLNINGSHANDLING

december 2015

INNEHÅLL

1	INLEDNING	3
1.1	VAD ÄR EN FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN?	3
1.2	PLANENS UTGÅNGSPUNKT OCH SYFTE.....	3
1.3	ORGANISATION	4
1.4	PLANAVGRÄNSNING	4
1.5	PLANENS UPPLÄGG OCH INNEHÅLL	5
1.6	GÄLLANDE PLANER	5
1.7	PLANPROCESS	6
2	FLYGPLATS OCH NYTT HANDELSCENTRUM	7
2.1	BEFINTLIG VERKSAMHET	7
2.2	PLANERAD FLYGVERKSAMHET	7
2.3	PLANERAD VÄGOMDRAGNING	8
2.4	PLANERAD HANDELSVERKSAMHET	9
2.5	ÖVRIG PLANERAD VERKSAMHET	9
3	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	10
3.1	BEBYGGELSE	10
3.2	GEOLOGI	10
3.3	LANDSKAPSBILD	11
3.4	NATURMILJÖ	11
3.5	KULTURMILJÖ	14
3.6	FRILUFTSLIV OCH TURISM	15
3.7	VATTEN.....	15
3.8	KOMMUNIKATIONER	17
3.9	AREELLA NÄRINGAR	17
3.10	VÄRDEFULLA ÄMNER OCH MATERIAL	18
3.11	TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	18
3.12	SERVICE.....	18
3.13	HÄLSA OCH SÄKERHET	19
3.14	RISK OCH SÄKERHET	20
4	RIKSINTRESSEN, MILJÖKVALITETSNORMER OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN.	23
4.1	RIKSINTRESSEN OCH NATURA 2000	23
4.2	MILJÖKVALITETSNORMER.....	25
4.3	MELLANNATIONELLA OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN	25
4.4	NATIONELLA MILJÖKVALITETSMÅL	26
5	PLANFÖRSLAG - OMRÅDESvisa REKOMMENDATIONER	27
5.1	ÖVERSIKTSPLANENS DELOMRÅDEN.....	27
FH	TERMINAL- OCH HANDELSOMRÅDE	27
F	BANOMRÅDE	28
T	VÄGKORRIDOR VÄG 1053	28
B	BRUNNTJÄRNÅSEN M.M.	29
S	SKOGSMARK.....	29
6	ÖVRIGA PLANERINGSÅTGÄRDER	30
6.1	VÄGPLANERING	30
6.2	KOMPLETTERING AV MILJÖPRÖVNING.....	30
6.3	DETALJPLAN, BYGGLOV	30

6.4 KONCESSION FÖR HÖGSPÄNNINGSLEDNING.....	30
7 KONSEKVENSER.....	31
7.1 MILJÖKONSEKVENSER.....	31
7.2 RISKER.....	39
7.3 SAMHÄLLSEKONOMI	41
7.4 SOCIALA ASPEKTER.....	44
7.5 MELLANNATIONELLA OCH MELLANKOMMUNALA FRÅGOR	44
7.6 PÅVERKAN PÅ NATIONELLA MILJÖMÅL	46
REFERENSER.....	49

Bilaga: - samrådsredogörelse

TILL ÖVERSIKTSPLANEN HÖR FÖLJANDE KARTOR:

- REKOMMENDATIONSKARTA, Skala 1:15 000 (A1-format)

I denna handling medföljer endast nedförminskad karta (A3-format)

Foton: Sweco

Omslagsbild: Befintlig flygplats på Mobergskölen. Foto: Sweco.

1 INLEDNING

Sälenfjällsområdet är Sveriges fjärde största turistdestination med över 2 miljoner turister. Trysil är Norges största vinterdestination med 1 miljon besökare årligen. Gemensamt för de två destinationerna är att tillgängligheten med kollektivtrafiken till områdena är begränsad. Vagnätet till och från Sälen är idag inte dimensionerat för det omfattande trafikflöde som råder framför allt under vintersäsongen. Tillgängligheten till Sälen och Trysil är sämre i jämförelse med konkurrerande skiddestinationer. Ambitionen är därför att med en etablering av en charterflygplats vid Rörbäcksnäs flygplats skapa goda förutsättningar för att utmana konkurrerande skiddestinationer, men också bibehålla den inhemska marknaden. Nya marknader väntas bli en viktig faktor för den fortsatta utvecklingen av Sälen-Trysil som en av norra Europas största skiddestinationer. En etablering av en charterflygplats är en avgörande komponent för detta. I flygplatsens upptagningsområde finns även Idre Fjäll som är Sveriges tredje största vinterdestination efter Sälen och Åre samt Engerdal på den norska sidan.

Rörbäcksnäs flygplats har idag en bana utbyggd till en längd av 1199 m och bredd 30 m. 2013-02-11 beslutade mark- och miljödomstolen att tillåta en utbyggnad av flygplatsen till 2500 m med 45 m bredd. Den utbyggda flygbanan kommer att korsa länsväg 1053 mellan Rörbäcksnäs och Hundfjället vilket medför att väg 1053 måste dras om.

Tillsammans med flygplatsen planeras ett nytt handelsområde motsvarande cirka 35 000 m². Målgruppen är tänkt att vara turister, invånare samt tillresande för gränshandel.

Kommunfullmäktige beslutade 2013-09-23 att en översyn av delsområde C9 Mobergskölen i den kommuntäckande översiktsplanen där flygplatsen ingår ska göras. Byggnadsnämnden har därefter 2013-12-18 beslutat att arbete med fördjupad översiktsplan får påbörjas som ska utgöra underlag för övriga planarbeten.

Ett förslag till en ny fördjupad översiktsplan har med anledning av ovanstående arbetats fram som huvudsakligen omfattar delområde C9 Mobergskölen, mindre del av delområde B21 Rörbäcksnäs samt del av delområde D2 Västra Randområdet i den kommuntäckande översiktsplanen.

1.1 VAD ÄR EN FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN?

Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen ha en översiktsplan som omfattar hela kommunen. Planen kan innehålla kommunens vision och vara dess strategiska dokument för den framtida utvecklingen. En fördjupad översiktsplan tas oftast fram som ett tillägg för att bredda beslutsunderlaget. Det kan t.ex. handla om speciella sakfrågor som ex. flygplats, handelsområde som i detta fall eller ett område under stark expansion vilket kräver flertalet ställningstaganden i ett tidigt skede.

Både den kommuntäckande översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen är vägledande, såväl när kommunen upprättar detaljplaner och områdesbestämmelser samt prövar bygglov enligt plan- och bygglagen, som när kommunen eller andra myndigheter fattar andra beslut som rör mark- och vattenanvändningen i kommunen. Översiktsplaner är vägledande men inte juridiskt bindande och de är således inte absolut styrande när projekt eller planer ska genomföras. Det är först vid prövningen av detaljplaner/områdesbestämmelser eller marklov/bygglov eller andra beslut enligt miljöbalken, väglagen som enskilda intressen vägs mot allmänna intressen.

1.2 PLANENS UTGÅNGSPUNKT OCH SYFTE

Översiktsplanen ska redovisa allmänna intressen enligt 2 kap. PBL och de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om användning av mark- och vattenområden. Vid redovisningen ska riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken anges särskilt.

Enligt PBL 3 kap. 5 och 6 §§ ska följande framgå av planen:

- grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden
- kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras
- hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljö kvalitetsnormer

- hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Översiktsplanen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår.

Planläggningen ska ske så att människans hälsa och miljö skyddas mot störningar, värdefulla natur- och kulturområden skyddas och vårdas, den biologiska mångfalden bevaras, en god hushållning med mark och vatten tryggas samt så att återanvändning och återvinning främjas.

Den fördjupade översiktsplanen för Mobergskölen ska översiktligt klargöra de förutsättningar som finns för områdets framtida utveckling, i första hand för de närmaste ca 10 åren. Planen ska ange var marken ur allmän synpunkt är lämplig för utbyggnad av nuvarande flygplats, handel, vägar m.m. Den fördjupade översiktsplanen ska också ge ett underlag för beslut om fortsatt detaljplanläggning, bygglov m.m.

1.3 ORGANISATION

Sälen-Trysil Airport AB har gett Sweco Architects AB i Falun i uppdrag att utarbeta en fördjupad översiktsplan för en utökad flygplats samt nytt handelsområde vid Mobergskölen.

Planarbetet har utförts av Marina Fyhr planeringsarkitekt MSA, Yvonne Seger arkitekt SAR/MSA samt Åsa Hermansson landskapsarkitekt LAR/MSA. Samråd har främst skett med stadsarkitekt Tomas Johnsson på stadsbyggnadskontoret, Lena Bergman Miljö- och byggchef samt med övriga berörda förvaltnings- och tjänstemän.

Underhand har kontakter tagits med berörda enheter på länsstyrelsen och vissa andra myndigheter, organisationer och intressenter.

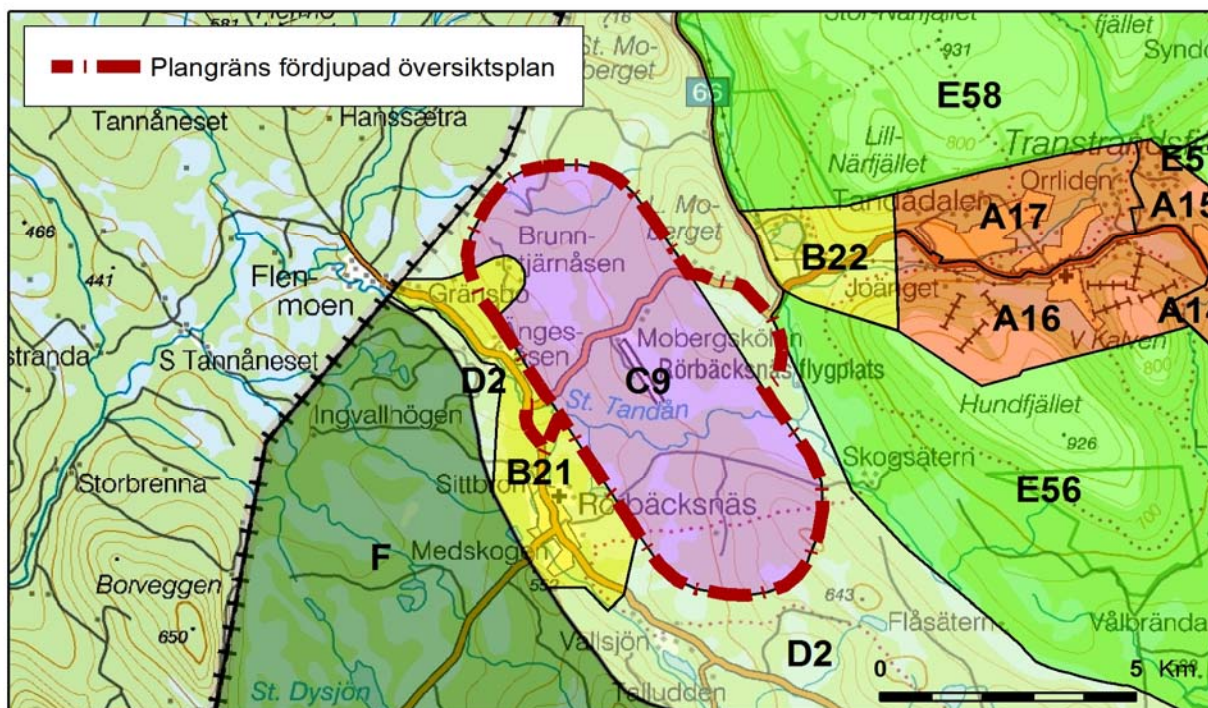
Arbetsgrupp

Charlotte Skott VD Destination Sälenfjällen/ koordinerande projektledare Airport Center, Bo Halvardsson Skistar AB samt Stefan Andersson Skistar AB har utgjort arbetsgrupp för planarbetet på uppdrag av Sälen-Trysil Airport AB.

1.4 PLANAVGRÄNSNING

Planområdet omfattar huvudsakligen delområdet *C9 Mobergskölen* i den kommunomfattande översiktsplanen. Enligt översiktsplanens beskrivning har ett 10 km långt och 4 km brett område avgränsats kring Sälen flygplats vid Mobergskölen. Förutom flygplatsens anläggning finns endast ett fåtal bostadshus inom delområdet.

Dessutom ingår del av delområde *B21 Rör-*



Utsnitt ur rekommendationskarta för den kommuntäckande översiktsplanen.

bäcksnäs samt del av D2 Västra Randsområdet.

1.5 PLANENS UPPLÄGG OCH INNEHÅLL

Den fördjupade översiktsplanen anger riktlinjer för markanvändning, byggande och detaljpanelläggning. Den visar också hur olika allmänna intressen som t.ex. natur- och kulturvård, friluftsliv, skogsbruk och kommunikationer kan tillgodoses.

Den fördjupade översiktsplanen består av en textdel samt en separat rekommendationskarta i skala 1:15 000 (A1). Karta medföljer även textdelen nedförminskad till A3-storlek.

Den fördjupade översiktsplanens textdel har huvudsakligen följande innehåll:

I avsnitt 2 *Flygplats och nytt handelscentrum* redovisas befintliga samt nya verksamheter som planeras inom planområdet.

I avsnitt 3 *Planeringsförutsättningar* ges bakgrundsfakta om olika intressen och förutsättningar samt en beskrivning av nuvarande markanvändning och förhållanden.

I avsnitt 4 *Riksintressen, miljö kvalitetsnormer och mellankommunala intressen* redovisas hur dessa berör planområdet.

I avsnitt 5 *Planförslag – områdesvisa rekommendationer* redovisas planens omfattning och vilka förändringar som planeras samt beskrivningar över samtliga delområden som redovisas på rekommendationskartan. Riktlinjer i form av rekommendationer anger hur de olika delområdena får nyttjas och hur olika intressen ska tas tillvara.

I avsnitt 6 *Övriga planeringsåtgärder* redovisas vilka planeringsinsatser som krävs utöver den fördjupade översiktsplanen för att möjliggöra utbyggnad av planerad verksamhet inom planområdet.

I avsnitt 7 *Konsekvenser* redovisas de förändringar som planen i sin helhet innebär samt en bedömning av de konsekvenser förändringar medför.

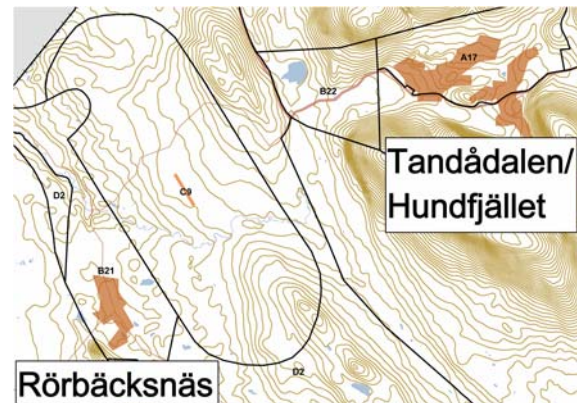
1.6 GÄLLANDE PLANER

Översiktsplan

Den kommuntäckande översiktsplanen för Malung-Sälens kommun är antagen av kommunfullmäktige 2009-03-30. Till översiktsplanen hör också en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) där den betydande miljöpåverkan

som översiktsplanens genomförande kan antas medföra identifierats, beskrivits och bedömts.

Planområdet för den fördjupade översiktsplanen för Mobergskölen omfattar delområde C9 Mobergskölen, del av delområde B21 Rörbäcksnäs samt del av delområde D2 Västra Randområdet i den kommuntäckande översiktsplanen.



I rekommendationerna för C9-området sägs följande:

På grund av det allmänna intresset av att flygplatsen kan behöva utvecklas i framtiden bör ingen ny bebyggelse eller annan ny markanvändning tillåtas inom området då detta kan försvåra en sådan utveckling. Viss restriktivitet även mot exploateringsföretag som täktverksamhet etc som kan inverka negativt på flygplatsintresset eller rekreativvärden. Om beslut i framtiden fattas om utveckling av flygplatsen får rekreativintresset i viss mån stå tillbaka.

Skogsbruket bör bedrivas med särskild hänsyn till ekologisk känslighet beträffande Tandån. I exponerade lägen bör hyggesstorlekarna begränsas.

Möjligheter till rätningar och förbättringar av väg 1053 beaktas vid markanvändning.

I rekommendationerna för B21-området sägs bl.a. följande:

Bebyggelse får tillkomma inom områden som redovisas på karta (kommentar: det innebär bl.a. ett framtida område för verksamheter som ligger norr om Rörbäcksnäs, öster om väg 1047 mot Norge och söder om väg 1053 mot Hundfjället m.m.). Detaljpanelläggning krävs.

Kompletterande ny bebyggelse får tillkomma under förutsättning att jordbruksintresset beaktas, att landskapsbilden inte påverkas negativt samt att planförhållandena bedöms lämp-

liga. Beträffande Gränsbo, Nybo, Brunntjärn-åsen, Ängesåsen kan kompletterande bebyggelse få tillkomma i begränsad omfattning inom eller i direkt anslutning till dessa bebyggelseansamlingar men inte i obebyggda områden utanför.

Begränsade bebyggelsestillskott bör normalt kunna prövas utan detaljplan. Lansspråktaganden av nya områden för mer omfattande bebyggelse ska föregås av detaljplaneläggning.

Möjligheterna att förbättra länsväg 1053 beaktas.

Vid mark- och vattenanvändning ska särskild hänsyn tas beträffande Stora Tandåns ekologiska känslighet.

I rekommendationerna för D2-området sägs bl.a. följande:

Pågående markanvändning (skogsbruk och ev fäboddrift) bör behållas. Ny bostadsbebyggelse bör inte tillåtas. Enstaka komplettering av befintlig bebyggelsegrupp kan dock få göras vid Lilla Moberget, Vallsjön, Kråkbrickan, Kinnvallsjöstrarna, Kinnvallsjön, Långtjärnen om planförhållandena bedöms lämpliga. Vid övriga befintliga fäbodställen eller äldre odlingar (enstaka hus finns) kan komplettering få ske med enstaka ny mindre fäbodstuga om detta är ett led i bevarandet av fäbodmiljön/odlingen.

Stor försiktighet med nya exploateringsföretag. Restriktivitet råder mot nya täkter. Täkter kan endast övervägas i lägen där begränsade konflikter finns med förekommande rekreations- och naturvärden.

Skogsbruket bör bedrivas med varsamhet. I exponerade områden bör hyggesstorlekarna begränsas. I höjdlägen nära kalvfäll bör skogsbruksåtgärder undvikas. Vid mark- eller vattenområden som inrymmer naturvärden eller är ekologiskt känsliga bör särskild hänsyn tas.

Förhållande översiktsplan – FÖP

Denna fördjupade översiktsplan ersätter de rekommendationer som finns i den kommuntäckande översiktsplanen för delområde C9 Mobergskölen samt för mindre del av delområde B21 Rörbäcksnäs och del av D2 Västra Randområdet.

De allmänna riktlinjer som finns i den kommuntäckande översiktsplanen gäller parallellt med denna fördjupade översiktsplans riktlinjer.

Detaljplaner

Inga gällande detaljplaner finns inom planområdet.

1.7 PLANPROCESS

Samråd

När förslag till översiktsplan har upprättats, ska kommunen samråda och föra en dialog med länsstyrelsen, regionplaneorgan och andra kommuner som berörs av förslaget. Tillfälle till samråd ska finnas även för de myndigheter, sammanslutningar och enskilda medborgare som har ett väsentligt intresse av förslaget.

Den fördjupade översiktsplanen har varit på samrådsremiss under vintern 2014/2015.

Utställning

Efter samrådet har inkomna synpunkter ställts samman och kommenterats i en av kommunen upprättad samrådsredogörelse. Planförslaget har bearbetas med utgångspunkt från samrådsredogörelsen. Översiktsplanen ställs ut för granskning under minst två månader i början av 2016.

Antagande

Efter utställningen sammanställs inkomna synpunkter i ett utlåtande och eventuella revideringar görs. Om revideringarna är av mindre omfattning och inte föranleder ytterligare handläggning av planen går översiktsplanen därefter vidare till kommunfullmäktige för antagande.

2 FLYGPLATS OCH NYTT HANDELSCENTRUM

2.1 BEFINTLIG VERKSAMHET

Rörbäcksnäs flygplats

Den befintliga flygplatsen vid Mobergskölen utanför Rörbäcksnäs har idag en bana utbyggd till en längd av 1199 meter och en bredd på 30 meter. Idag bedrivs endast allmänflyg, d.v.s. icke-kommersiell lufttrafik, vid flygplatsen. Verksamheten är av begränsad omfattning med enstaka starter och landningar per månad. Ingen passagerartrafik av betydelse förekommer och flygplatsen saknar inflygningshjälpmedel.



Befintlig flygbana



Befintlig bebyggelse inom flygplatsen

Verksamheten är inte prövad enligt miljöbalken. Med färre flygrörelser än 500 per år krävs inget tillstånd eller anmälan.

Verksamheten bedrivs idag inom fastigheten Rörbäcksnäs 2:31 som ägs av Malung-Sälens kommun.

Övrig verksamhet

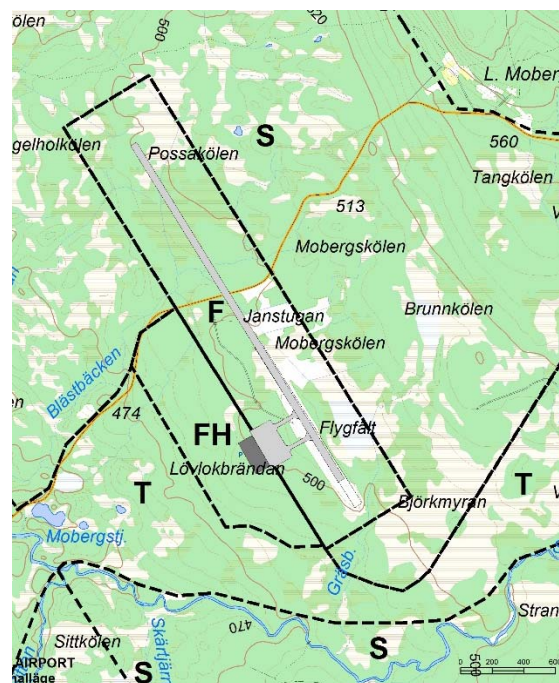
I Mobergskölen, intill väg 1053 mellan Rörbäcksnäs och Sälen, finns tre fritidshus som kommer att ligga nära planerat flygplatsområde. I planområdets nordvästra del ligger bebyggelsegrupper i Brunntjärnåsen och Handelskölen.

2.2 PLANERAD FLYGVERKSAMHET

Sälen-Trysils flygplats

För att möta ökat behov av transporter till turistanläggningarna i Sälenfjällsområdet, men även till Trysilområdet behöver den befintliga flygplatsen vid Mobergskölen utvecklas. Tillgängligheten till Sälen och Trysil bedöms vara betydligt sämre i jämförelse med konkurrerande skiddestinationer. Ambitionen är att med en etablering av en charterflygplats skapa goda förutsättningar för utveckling av turismen i området.

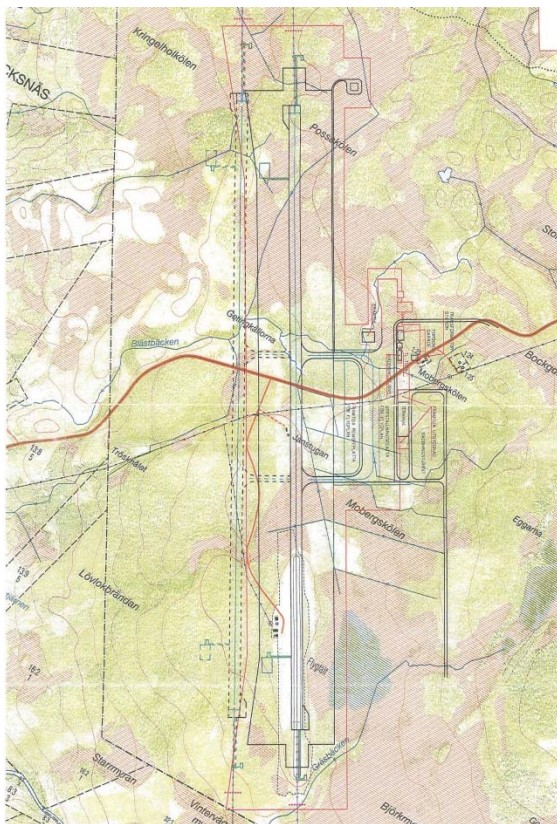
Verksamheten vid befintlig flygplats planeras att utvecklas för att kunna ta emot charterflyg, linjefart och taxifyg. En förlängning norrut av befintlig bana till 2 500 meter samt breddning till 45 meter planeras, utbyggnad av stationsområde samt installation av instrumentinflygningshjälpmedel. Banan planeras att uppfylla klassningen bankod 4E, där 4 innebär att banan är 1 800 m eller längre och kan ta emot flygplan med referenskod E (vingspann upp till 65 m och en maximal spårvidd hos flygplanet på upp till 14 m).



Befintlig flygbana planeras att förlängas norrut inom område markerat F och korsar väg 1053

Gällande miljötillstånd

Mark- och miljödomstolen har 2013-02-11 lämnat tillstånd att anlägga och driva civil flygplats med instrumentbana om 2 500 meter och därmed sammanhängande verksamhet vid Sälen Trysil Airport till en omfattning motsvarande högst 11 250 flygplansrörelser per år, varav högst 7 200 rörelser i linjetrafik eller charter. Som underlag för beslutet har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. Till miljökonsekvensbeskrivningen hör ett antal underutredningar såsom bl.a. utredning angående alternativa flygplatslägen, naturvärdesinventering, bullerutredning, studie angående utsläpp till luft från flygtrafiken.



Flygplatsens föreslagna utbyggnad som legat till grund för miljötillståndet som givits 2013-02-11.

Ändringsanmälan

En ändringsanmälan har gjorts till Länsstyrelsen med anledning av ändrat läge för terminalbyggnaden vid Sälen/Trysil Airport. Terminalområdet flyttades från den östra till den västra sidan av banan samt förskjöts mer söderut. Flytten innebar att de kulverterade sträckorna av Blästbäcken reducerades. Ytor som behöver avvattnas minskar. Länsstyrelsen har i beslut 2015-02-17 konstaterat att ändringen kan hanteras som ändringsanmälan. Länsstyrelsen påpekar att ett granskogsparti med högt naturvärde i en bäcksänka norr om terminalen (objekt

M i naturvärdesinventering) inte får påverkas negativt genom avrining, vägbyggnad eller dylikt.

2.3 PLANERAD VÄGOMDRAGNING

Den utbyggda landningsbanan kommer att korsa väg 1053 mellan Rörbäcksnäs och Hundfjället vilket medför att väg 1053 måste dras om.

För att möjliggöra att nya väganslutningar kan byggas för att trafikförsörja flygplats- och handelsområdet krävs framtagande av olika planeringsunderlag. Trafikverket har därför i ett första steg genomfört en åtgärdsvalsstudie. Resultatet från åtgärdsvalsstudien innebär att en ny ersättningsväg för väg 1053 ska lokaliseras söder om den planerade start- och landningsbanan.

Syftet med vägprojektet är att utreda lokalisering för optimerad väglinje inom ett angivet utredningsområde samt ta fram en vägplan för ny väg 1053 som sedan fastställs av Trafikverket.

Projektets effektmål är:

- Möjliggöra utbyggnad av flygplatsen (nordlig förlängning av rullbanan)
- Ökad trafiksäkerhet på (nya) väg 1053
- Fjäll- och friluftsturismen ökar, destinationen kan expandera och nya arbetstillfällen skapas

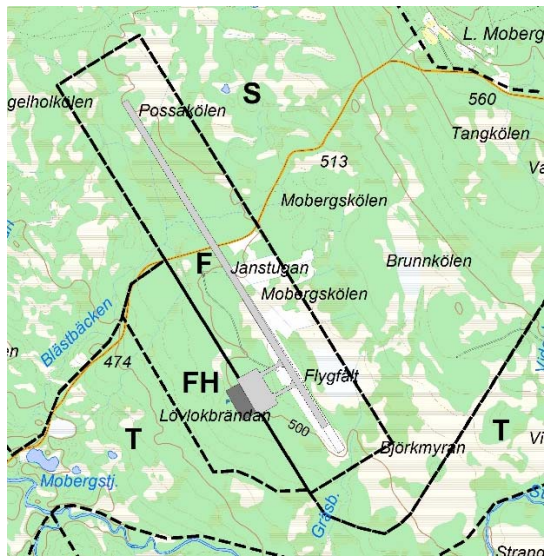
Trafikverket har påbörjat arbetet med att ta fram en vägplan för ny väg 1053.

Kommunen har lagt ut en vägkorridor (T) för omdragning av väg 1053 i översiktsplanen norr om Stora Tandån och Rörbäcksnäs. Vägkorridorens läge har valts utifrån att den största tillströmningen till området förväntas ske från Norge via Gränsbo och som alstras av planerad gränshandel. Vägkorridorens läge har också lokaliserats utifrån att minimera antalet passager över Stora Tandån som är ekologiskt känslig.

I MKB:n till miljötillståndet för flygplatsen diskuterades en vägkorridor söder om Rörbäcksnäs och Stora Tandån, men genom nu föreslagen vägkorridor förhindras att en stor mängd trafik tvingas passera genom Rörbäcksnäs som skulle ge upphov till ökade bullernivåer och försämrade trafiksäkerhet. En korridor norr om Stora Tandån resulterar dessutom enbart i en ny passage över ån jämfört med en korridor söder om ån vilken resulterar i två passager.

2.4 PLANERAD HANDELS- VERKSAMHET

Ett handelsområde planeras tillsammans med flygplatsens terminalfunktioner (Airport center) motsvarande ca 40 000 m². Terminalfunktionerna bedöms uppta ca 5000-6000 m² och handelsfunktionerna ca 35 000 m². Storleksordningen på handelsområdet baseras på samhällsekonomiska beräkningar och kundupptagningsområden. Se vidare under avsnitt 7.2 *Samhällsekonomi*.



Airport center planeras inom område markerat FH.

Målgruppen för handelsområdet bedöms vara svenska och norska invånare i närområdet, turister samt tillresande för gränshandel. Omfattningen bedöms enligt genomförda samhällsekonomiska studier alstras enligt följande:

- Boende i svenska närområdet 15-20 %
- Boende i norska närområdet 10-15 %
- Turister 10 %
- Gränshandel 60-75 %

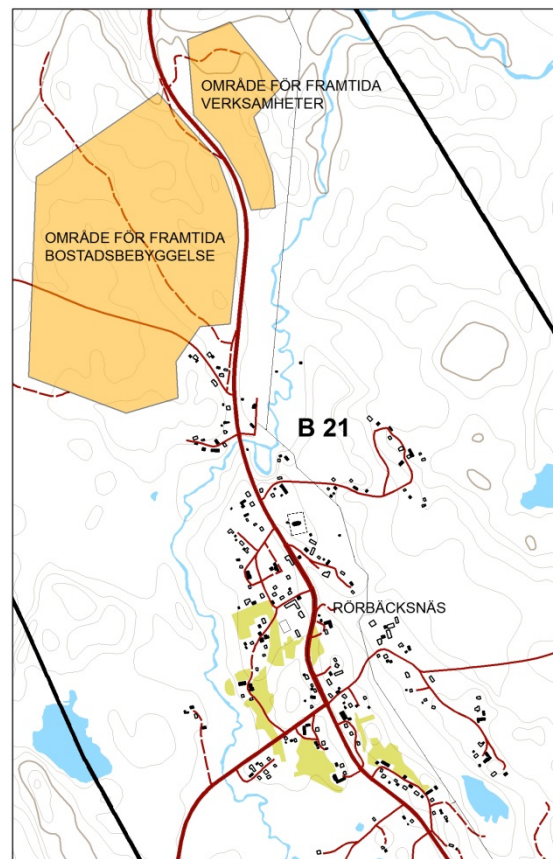


Airport center – Terminal- och handelsfunktioner planeras tillsammans.

2.5 ÖVRIG PLANERAD VERKSAMHET

Utöver flygplatsen med tillhörande terminal- och handelsområde kan kompletterande servicefunktioner komma att anläggas såsom bensinstation med biltvätt, hyrbilsfunktioner, utrymmen för polis och räddningstjänst, hangarer etc. Boendeverksamhet planeras inte att anläggas inom området då behovet kan tillgodoses inom fjällanläggningarna.

Inom delområde B21 Rörbäcksnäs i den kommuntäckande översiktsplanen finns ett ca 10 ha stort område, beläget norr om samhället och öster om väg 1047, utlagt som möjligt för etablering av verksamheter. Området kommer nu att ligga inom område som i denna fördjupade översiktsplan avsatts som korridor för omläggning av väg 1053 (T) till följd av flygplatsen. Området för framtida verksamheter bedöms vara fortsatt intressant för utveckling men måste underordna sig slutlig vägsträckning för väg 1053.



Karta ur den kommuntäckande översiktsplanen som redovisar möjligt utbyggnadsområde för framtida verksamheter.

3 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 BEBYGGELSE

I den närmaste omgivningen kring flygplatsen finns ingen tät bostadsbebyggelse. I Mobergskölen, intill väg 1053 mellan Rörbäcksnäs och Sälen, finns tre fritidshus som kommer att ligga nära planerat flygplatsområde. Längre åt nordost, strax utanför planområdet, ligger Lilla Moberget med ett 20-tal fritidshus. I planområdets nordvästra del ligger Brunntjärnåsen och Handelskölen med sammanlagt ett 20-tal fritidshus.



Bebyggelse närmast flygplatsen i Mobergskölen.

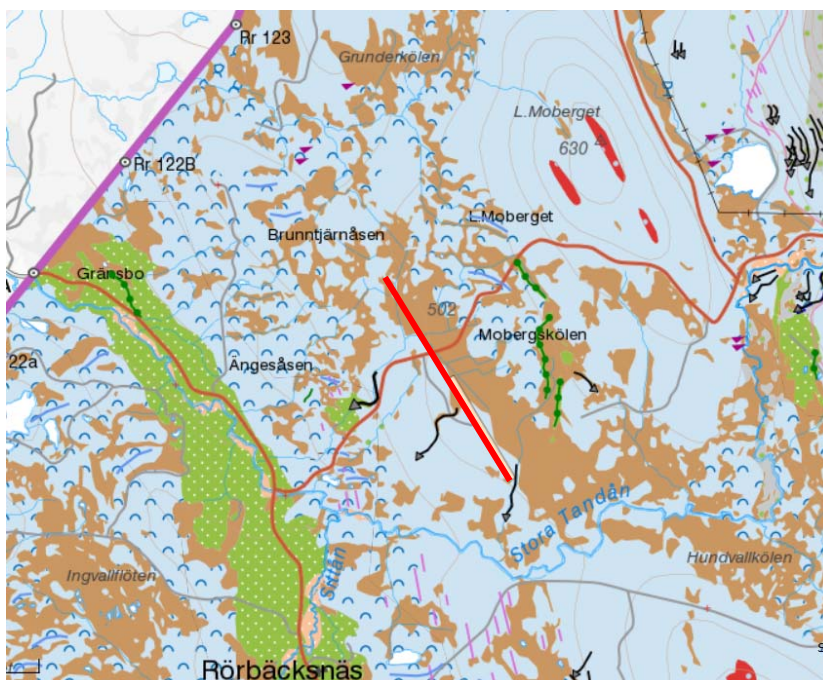
3.2 GEOLOGI

Marken i området för flygplatsen består enligt SGU:s jordartskarta främst av morän med inslag av torv. Öster om flygplatsen består marken främst av torv, se karta nedan.

Det planerade terminal- och handelsområdet (FH-området) utgörs huvudsakligen av morän. Tre isälvsrännor finns väster och söder om flygbana; Blästbäcken, Gräsbäcken samt en ränna mellan dessa två bäckar i anslutning till byggnaderna som tillhör befintlig flygbana. Ett mindre område med isälvs sediment finns vid Blästbäcken samt i anslutning till Stora Tandån och väg 1047.

Under hösten 2015 har en geoteknisk undersökning genomförts för befintlig flygbana och den planerade utbyggnaden av banan (F-området). Marken består av morän blandat med torv/myrmark.

Huvuddelen av översiktsplaneområdet utgörs av skogsmark (S-område) där inga större exploateringsföretag planeras. I samband med pågående vägplanering inom T-området kommer geotekniska undersökningar genomföras. I samband med kommande projektering av och ansökan om bygglov för terminal- och handelsbyggnader ska geoteknisk undersökning genomföras.



Jordartskarta med planerat läge för ny bana. Blå färg är morän och brun färg torv. Grön färg med vita prickar visar isälvs sediment. Svarta pilar visar isälvsrännor. Källa SGU.

3.3 LANDSKAPSBILD

Planområdet är till stor del skogbeväxt och ganska flackt, vilket gör att utblickarna i landskapet i allmänhet inte är särskilt långa. Öppna landskapsrum bildas av våtmarker, längs vägar och kring bebyggelse, men de är relativt små och avgränsade av skog.

Landskapet runt befintlig flygplats har måttliga nivåvariationer, kring ca 500 m.ö.h., och präglas av relativt gles och lågväxt tallskog med inslag av myrmark. Själva flygplatsen med flygbana utgör ett stort öppet rum, där man har vackra utblickar mot bergen i såväl norr som söder. (Se foto på omslaget).

Den befintliga flygplatsen utgörs av en asfaltbelagd flygbana samt några mindre envåningsbyggnader. Se foton i avsnitt 2.1. Flygplatsen har funnits på platsen sedan början av 1970-talet och är inte synlig från omgivningen annat än på helt nära håll, framför allt från väg 1053, som idag går norr om landningsbanan.



Tallskog i området kring flygplatsen.

Väster om planområdet ligger samhället Rörbäcksnäs, på ca 460 m.ö.h. Samhället ligger lägre än flygplatsen, med skogspartier emellan, vilket gör att man inte kan se flygplatsen från bebyggelsen.

I planområdets södra del ligger höjden Orrhön på som högst ca 625 m.ö.h. Orrhön syns tydligt från flygplatsen, men däremot har man inte utblickar mot flygplatsen uppifrån berget i särskilt hög grad, eftersom sikten skymms av skog.

Planområdets nordöstra del gränsar till berget Lilla Moberget som sträcker sig som högst ca 630 m.ö.h. Bebyggelsen i Lilla Moberget ligger kring nivån ca 570 m.ö.h. och är inte synlig från flygplatsen. Inte heller ser man flygplatsen från denna bebyggelse p.g.a. vegetation.



Orrhön sett från flygplatsen.

I planområdets nordvästra del ligger höjdpartierna Brunntjärnåsen samt Handelskölen med fritidsbebyggelse kring nivån ca 480 m.ö.h respektive 465 m.ö.h. Inte heller från denna bebyggelse ser man flygplatsen då bebyggelsen ligger betydligt lägre än flygplatsen.

Om man blickar norrut från flygplatsen framträder Granfjällsstöten och Fulufjället/Faxfjället samt fjällen på den norska sidan gränsen.



Vy norrut sett från flygplatsen.

3.4 NATURMILJÖ

Naturreservat

Särskilt skydd av naturområden kan ges med stöd av 7 kap. 4 § miljöbalken genom bildande av naturreservat. För varje reservat finns en skötselplan som beskriver hur området ska skötas för att naturvärdena ska bevaras och utvecklas.

Södra delen av *Hundfjället* är utpekad som Natura 2000-område samt naturreservat. Området ligger ca 6,5 km nordost om flygplatsen.

Särskilt värdefulla våtmarker

I rapporten *Våtmarker i Kopparbergs län* har en inventering av våtmarker för hela länet gjorts.

Rapporten redovisar våtmarker klassificerade i en fyrgradig skala.

Inom planområdets östra del ligger Videskogskölen, en vidsträckt, myrrik svacka som sträcker sig mellan flygplatsen och Hundfjället och som genomkorsas av Stora Tandån samt flera mindre tillflöden. Området har ett variationsrikt skogs- och myrlandskap med olika typer av mossar och kärr. Videskogskölen är utpekad som klass 2 utifrån värdena; storlek, orördhet, representativitet och friluftsliv.

I planområdets norra del ligger Grunderkölen som är ett tallhedslandskap med stor myrandel. Grunderkölen är ett klass 3-objekt och har begränsade naturvärden, men är av värde för friluftslivet.

Övriga naturvårdsintressen

Riksintressen som ligger inom planområdet eller angränsar till detta beskrivs i avsnitt 4.1 *Riksintressen och Natura 2000*. Nedan redovisas övriga naturvårdsintressen utpekade av länsstyrelsen och Skogsstyrelsen. Se även karta på nästa sida.

Inom planområdet finns flera sumpskogar, även i närområdet till flygplatsen, främst öster och sydväst om den befintliga landningsbanan samt norrut i landningsbanans förlängning.

Gilleråsen är utpekad i länsstyrelsens *Urskogsinventering* från 2003 och utgörs av ett värdefullt gransumpskogsområde med bredvidliggande tallbeklädda moränkullar. Området berör delvis sydvästra delen av planområdet.

Sälentjärnen är utpekad i länsstyrelsens *Naturvårdsprogram för Kopparbergs län* från 1988. Där redovisas Sälentjärnen som värdefullt för friluftslivet. Motiven för utpekandet var bland annat det sydliga läget i landet och att det är lättillgängligt för turister. Vidare att det finns liftar, sportcentra, campingplatser, raststugor, leder, fiskevatten och bra övernattningsmöjligheter. Området gränsar till den östra delen av planområdet invid Mobergstangen.

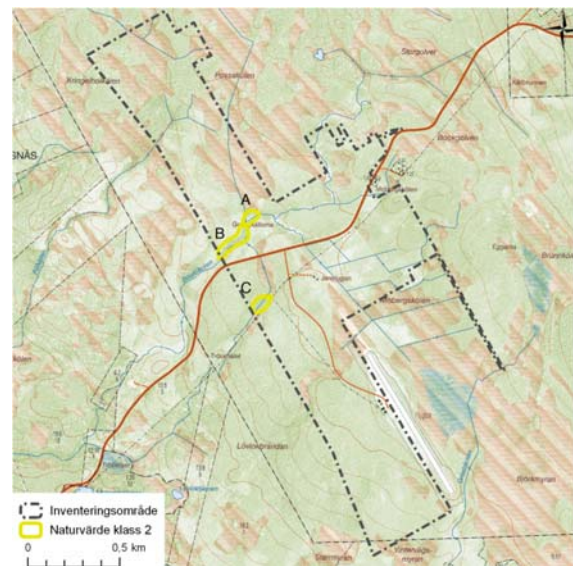
Naturvärdesinventering 2010

En förenklad naturvärdesinventering genomfördes av Enefjärn Natur AB under december 2010 på uppdrag av Sälen-Trysil Airport AB. Inventeringen syftade till att utgöra underlag för lokalisering och provning av flygplatsen.

Till följd av att inventeringen genomfördes under december med mycket snö i området, har vissa biotoper inte kunnat inventeras, så som

myrar och bäckar. Bedömningarna grundar sig på slutsatserna från fältbesöken samt annan kunskapssammanställning. Dessutom har en utredning av områdets fågelliv gjorts.

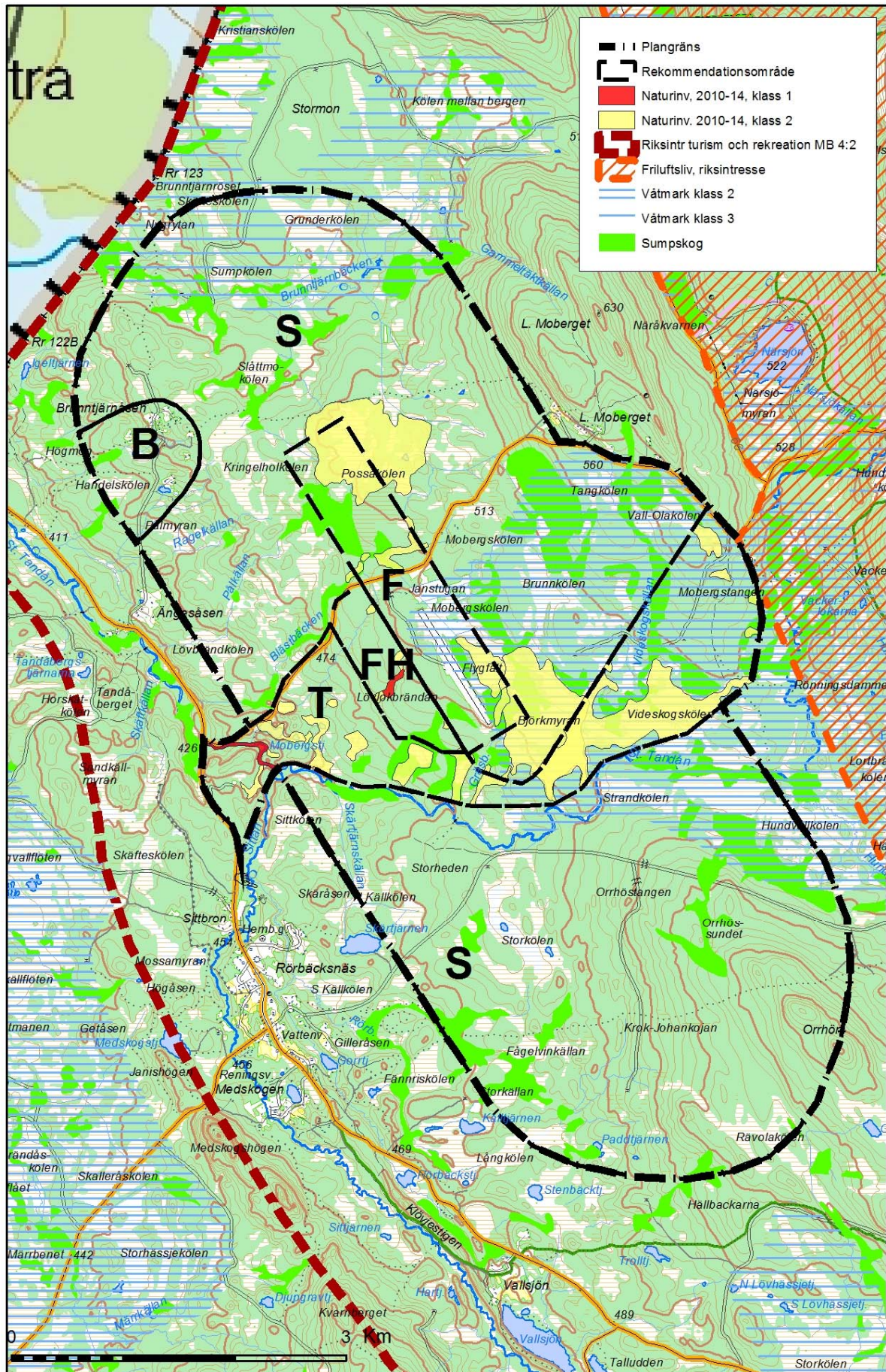
Inventeringsområdet består till största delen av skogsmark men med betydande inslag av våtmarker. Skogsmarken utgörs till största delen av produktionsskogar med nästan uteslutande tall. Mindre hyggen och ungskogar av framförallt tall breder ut sig över stora delar av området och flera avverkningar har nyligen utförts. Äldre skog förekommer endast sparsamt.



Karta från naturvärdesinventering 2010. Se även kartan på nästa sida.

De områden som befanns ha högre naturvärden och/eller vara känsliga för ingrepp utgörs i första hand av små skogspartier längs mindre bäckar. Områdena framgår även på karta på nästa sida. De tre objekt som utpekats med äldre naturskog hyser höga naturvärden bl.a. i form av död ved och äldre träd. Övriga delar av inventeringsområdet domineras av brukad skog, hyggen och dikade myrmarker som varken har speciella naturvärden eller är särskilt känsliga.

Områdets fågelfauna domineras av arter som är allmänna och utbredda i brukad skogsmark i denna del av Dalarna. Det finns inga kända bon av större rovfåglar eller kända större spelplatser av skogshöns inom inventeringsområdet. Såväl tjäder som orre förekommer dock relativt frekvent inom området. Det finns tre kända kungsörnsrevir inom tio km från inventeringsområdet och arten bedöms födosöka inom området.



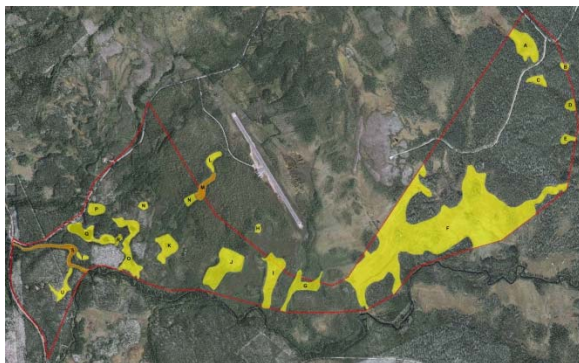
Naturmiljö och friluftsliv.

Den samlade bedömningen i inventeringen från 2010 är att endast mindre områden med höga naturvärden kommer att påverkas av flygfältet. Några vanligare fågelarter och däggdjur kommer att påverkas till följd av habitatförluster men bevarandestatusen bedöms inte påverkas negativt. Kungsörnens födosöksområde kommer endas påverkas marginellt.

Naturvärdesinventering 2014

En förenklad naturvärdesinventering genomfördes av Enetjärn Natur AB under oktober 2014 på uppdrag av Sälen-Trysil Airport AB. Inventeringen syftade främst till att inventera den vägkorridor (T) som finns avgränsad i denna fördjupade översiktsplan.

De områden som befanns ha högst naturvärden, klass 1, utgörs av en bäcksänka (orange-markerat område väster om flygplatsen på kartan nedan), samt Stora Tandån (orange-markerat område inom västra delen av vägkorridoren). Områdena framgår även på karta på föregående sida.



Karta från naturvärdesinventering 2014. Se även kartan på föregående sida.

Bäcksänkan omfattar ett mindre bäckflöde med omkringliggande granskog. Bäckens avvattnar ett starrkärr och rinner ner i en fuktig granskogssänka. Den omgivande skogen utgörs av fuktig granskog med ett litet lövträdsinslag av björk, sälg samt videbuskar. Trädskiktet är varierat med både skiktning och diametervariation samt med luckor efter trädfällen. Här finns ett betydande inslag av död ved. Närmast bäcken växer en hel del örter, gräs och bräken. Inslaget av mossor är stort. Området inrymmer flera arter som är extra skyddsvärda, av vilka flera är rödlistade.

Stora Tandån utgör inom inventeringsområdet ett 10-15 m brett vattendrag. Ån är speciellt i den nedre delen nedsänkt i en storåsig terräng

utan naturlig strandzon. Uppströms utvecklas en smal strandzon med örter, starr, gräs och fräken. Utmed stränderna växer en hel del lövträd som björk, sälg och gråal samt vide- och enbuskar. Uppströms är terrängen flackare och på några platser finns lite bredare svämzoner med samma vegetation som strandzonerna. Mot ån ansluter också ett par fattigkärr. I innerböjen i den markerade kröken av ån står mellan ån och den branta åsbrinken ett litet kvarhållet skogsbestånd av äldre och grövre tallskog samt en hel del äldre och grövre björk och björkbuketter. På marken växer mycket mossor, lummer och fräken samt en del enbuskar. Under fältbesök i samband med naturinventeringen observerades en strömstare födosöka i strömmen.

Utöver bäcksänkan och Stora Tandån har ett flertal våtmarksområden utpekats som värdefulla i naturvärdesinventeringen (klass 2).

3.5 KULTURMILJÖ

Värdefull kulturmiljö

Inom eller i närheten av planområdet finns inga kulturreservat eller riksintressen för kulturmiljövården.

Närmaste riksintresse för kulturmiljövården finns ca 10 km söder om flygplatsen vid Norra och Södra Lötsjön som har en fornlämningsmiljö med stor koncentration av strandbundna stenåldersboplatser.

Fornlämningar och fornyfynd

Inga registrerade fornlämningar finns inom planområdet.

Under sommaren 2015 genomfördes en arkeologisk utredning för det planerade terminal- och handelsområdet (FH-området) av Arkeologisentrum AB. I utredningsområdet påträffades inga fornlämningar och inte heller några övriga kulturhistoriska lämningar eller andra kulturvården.

Äldre stigar

Söder om flygplatsen mellan Rörbäcksnäs och byns fåbovall vid Skogssätra går en stig över Orrhön. Norr om flygplatsen finns en stig mellan Brunntjärnäs och Lilla Moberget.

3.6 FRILUFTSLIV OCH TURISM

Turism

Sälen är Sveriges fjärde största turistdestination med över 2 miljoner turister. Trysil är Norges största vinterdestination med 1 miljon besökare årligen.

Planområdet ligger inom ett riksintresse för turism och rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken, *Fjällvärlden från Transtrand till Trekröset*. Områdets värden består i de stora möjligheterna till olika aktiviteter som vandring, skidåkning, skoteråkning, jakt och fiske.

Planområdet angränsar till ett område av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap 6 § miljöbalken, *Transtrandsfjällen*, som är landets sydligaste fjällmassiv och landets intensivast besökta vintersportort.

Se även avsnitt 4.1 Riksintressen och Natura 2000.

Några besöksmål för turism i planområdets närområde är Sälenfjällens Älgpark strax öster om Rörbäcksnäs, väster om planområdet, där besökarna kan uppleva tama älgar och få kunskap om dessa. Vidare finns ett s.k. Put and Take vatten i Mobergstjärnen norr om Rörbäcksnäs i planområdets västra del. I Rörbäcksnäs västra delar finns flera cykelleder för mountainbike.



Put and Take fiske vid Mobergstjärnen.

Rörligt friluftsliv

Området kring flygplatsen utgörs av ett flackt skogs- och myrområde som inte nyttjas särskilt flitigt för rörligt friluftsliv. De flesta turister rör sig närmare fjället i de mer orörda miljöerna med utmärkta stigar och leder. Planområdet nyttjas troligen mest av närboende som bl.a. bedriver jakt i området.

Söder om flygplatsen finns en stig mellan Rörbäcksnäs och Orrhön och norr om flygplatsen finns en stig mellan Brunntjärnäs och Lilla Moberget. En cykelled följer vägen från Rörbäcksnäs upp över fjället förbi Tandådalen.

3.7 VATTEN

Planområdet ligger inom Västerhavets vattendistrikt (huvudavrinningsområde Göta älv). Sjöar och vattendrag samt grundvattenförekomster inom och nära planområdet som omfattas av miljö kvalitetsnormer framgår av tabeller på nästa sida.



Avsnitt av Stora Tandån i närheten av väg 1047.

Flygplatsen kommer delvis att skära av ytvattenavrinningen mellan myrmarksområden med sumpskogar öster om rullbanan, från myrmarker och Tandån väster om rullbanan. För rullbanans utbyggnad krävs en kulvertering av ytvatten under rullbanan och stråk vid lågpunkter. För att inte dränera ut de myrmarker med sumpskogar som finns öster om banan och för att inte få in detta vatten i bankroppen måste särskild hänsyn tas vid utformning av ytvattenavledningen.

I miljö tillståndsansökan för flygplatsen bedömdes att, vad gäller vattenverksamhet, ca 500 meter av Bläsbäcken komma behöva kulvertas nordväst om befintlig bana och ca 350 meter av Gräsbäcken behöver läggas i kulvert sydost om banan.

Enligt miljö tillståndet för flygplatsen ska dagvatten ledas via sedimentationsdammar och luftningsdammar innan utsläpp i Bläsbäcken samt att dammarna ska kunna användas för hantering av släckvatten. Vid diknings- och renningsåtgärderna får vatten passera via sedimentationsdammar, dock endast under förutsättning att medelvattenflödet vid arbetenas utförande överstiger ett beräknat lågvattenflöde om 10 liter per sekund.

Efter ändringsanmälan på grund av att flygplatsens terminalområde har flyttats från den östra till den västra sidan av banan samt förskjutits mer söderut kommer de kulverterade sträckorna av Blästbäcken reduceras. Ytor som behöver avvattas bedöms minska eftersom terminal och bana nu huvudsakligen föreslås inom område som består av moränmark.

SGU har under samrådet påpekat att utsläpp i Blästbäcken hamnar i Stora Tandån. Vid Ängsåsen korsar Stora Tandån ett grundvattenmagasin, som i framtiden kan komma att nyttjas som vattentäkt. Det är därför viktigt att dagvattnet vid flygplatsen kontrolleras så att det vatten som släpps ut i ån inte innehåller föroreningar.

VATTENDRAG	Ekologisk status		Kemisk status (exkl kvicksilver)		Anm.
	Status 2009	Kvalitetskrav	Status 2009	Kvalitetskrav	
Gröna, SE678802-134444 (Stora Tandån)	God	God 2015	God	God 2015	Inom planområdet (delområde S2).
Gröna, SE678805-133483 (Stora Tandån)	Måttlig (p.g.a. förorening och morfologiska förändringar)	God 2021	God	God 2015	Inom planområdet (delområde T, norr om Rörbäcksnäs).
Sittån, SE678177-133946	Måttlig (p.g.a. morfologiska förändringar)	God 2021	Ej klassad	God 2015	Tangerar planområdet (delområde T, norr om Rörbäcksnäs)

GRUNDTVATTEN	Kemisk grundvattenstatus		Kvantitativ status		Anmärkning
	Status 2009	Kvalitetskrav	Status 2009	Kvalitetskrav	
SE678199-134000, sand- och grusförekomst	God	God 2015	God	God 2015	Inom planområdet (vid väganslutningen norr om Rörbäcksnäs).
SE678802-134403, sand- och grusförekomst	God	God 2015	God	God 2015	Ca 200 meter från planområdet (längs väg 66 vid Tandådalen).
Malung-Särna, SE680726-136256, sedimentär bergförekomst	God	God 2015	God	God 2015	Mycket stort område, berör så gott som hela planområdet

Statusklassningar och miljökvalitetsnormer för vattenförekomster inom och nära planområdet, beslutade 2009.

Anmärkning: Inga ytvattenförekomster i Sverige uppnår god kemisk status med avseende på kvicksilver.

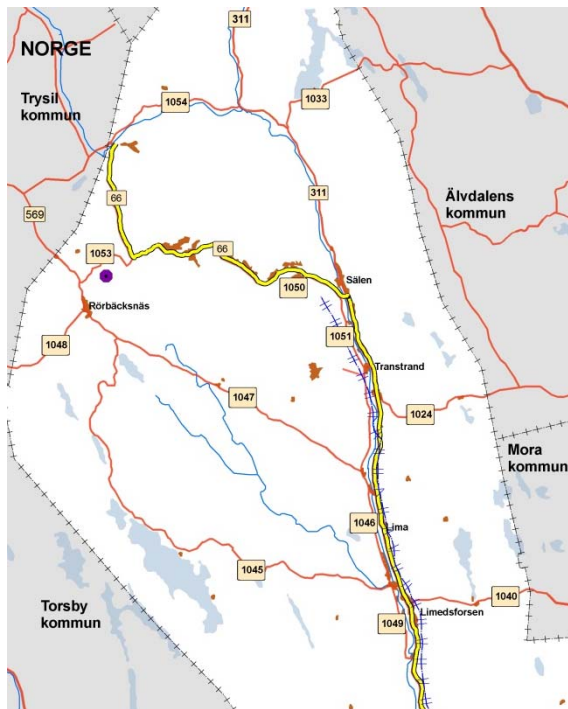
Vattendragens namn enligt VISS (VattenInformationssystem Sverige) kan skilja sig från de namn som står på kartan.

3.8 KOMMUNIKATIONER

Vägtrafik

Riksväg 66 sträcker sig mellan Malung och Sälenfjällen. Vid riksgårnsen i närheten av Stöten möter riksväg 66 den norska riksväg 25, som ansluter till Trysil och Hamar.

I korsningen där riksväg 66 viker av norrut mot Stöten ansluter väg 1053 västerut mot flygplatsen i Mobergskölen och möter väg 1047 norr om Rörbäcksnäs. Väg 1047 går från Lima genom Rörbäcksnäs till Gränsbo vid norska gränsen, där vägen övergår i väg 569 på den norska sidan och som leder mot Trysil.



Större vägar i området inom Sverige. Flygplatsen markerad med lila prick

En stor del av reseströmmen till Sälen/Trysil färdas med bil. Enbart i Sälen befinner sig upp till 80 000 turister samtidigt i området under vintersäsongen d.v.s. december till april varav ca 90 % av dessa är bilburna turister.

Trafikflödet på främst riksväg 66 varierar kraftigt under året och är särskilt högt i samband med stugbytdagar under vintersäsongen. Under högsäsong passerar upp mot 10 000 fordon per dygn, ofta under ett fåtal timmar.

Förbättrad kapacitet behövs i trafikintensiva korsningar utmed Fjällvägen, t.ex. vid Tandådalen och Hundfjället.

Trafikflödet längs väg 1053 mot Rörbäcksnäs förbi flygplatsen trafikeras av ca 350 fordon per årsmedeldygn. Väg 1047 norr om Rörbäcksnäs

mot Gränsbo trafikeras av ca 308 fordon per årsmedeldygn och sträckan genom Rörbäcksnäs av ca 430 fordon per årsmedeldygn.

Busstrafik

Dalatrafik trafikerar skidanläggningarna i Sälenfjällen med flera bussturer dagligen. Veckoslutsbussar och abonnerade skidresebussar går under högsäsong från Stockholm, Göteborg m.fl. orter i Sverige samt även från Trysil i Norge.

Tågtrafik

Från södra Sverige nås Mora med tåg på Dalabanan. Från Mora trafikeras bussar fjällområdena.

Flygtrafik

I Dalarna finns två flygplatser, Dala Airport i Borlänge och Mora flygplats. Dessa ligger ca 21 respektive 13 mil från Sälen by.

Tele och IT-kommunikation

Flygplatsområdet ligger i direkt anslutning till områden som är aktuella för bredbandsutbyggnad. Flygplatsen samt terminal- och handelscenter kommer att anslutas. I samband med framdragning av elförsörjning till flygplatsen planeras fiberkabel att samförläggas av Malung-Sälens fibernät. I dagsläget finns en befintlig fiberkabel genom Rörbäcksnäs.

3.9 AREELLA NÄRINGAR

Skogsbruk

Huvuddelen av planområdet utgörs av produktiv skogsmark där skogsbruk bedrivs. Skogen i området för flygplats- och handelsområdet utgörs främst av medelålders gallringsskogar med tall. I området finns även hyggen och ungskogar. Planområdet ligger utanför gränsen för fjällnära skog.



Skogsmark i området mellan Bruntjärnsåsen och flygplatsen.

3.10 VÄRDEFULLA ÄMNEN OCH MATERIAL

Täktverksamhet

Täktverksamhet av sten, grus, sand, lera och kalk kräver tillstånd enligt 9 kap. 6a § miljöbalken. I den kommuntäckande översiktsplanen finns allmänna riktlinjer gällande täkter angivna som även kommer att gälla inom den fördjupade översiktsplanen. Bl.a. anges att uttagen av naturgrus (glacifluviala avlagringar) och antalet naturgrustäkter ska minska till dess att naturgrus bara används till ändamål där alternativ, i första hand krossberg, inte kan komma ifråga. Grus och krossmaterial ska så långt som möjligt återanvändas. Vidare sägs att vid behandling av täktansökningar ska stor restriktivitet gälla mot nya grustäkter och utvidgningar av befintliga täkter inom områden med bevarandebestånd för naturvård, friluftsliv och kulturminnesvård samt inom ekologiskt känsliga områden. Detta gäller särskilt inom områden som omfattas av 3 kap. 1-6 § och 4 kap. miljöbalken. Generellt bör hellre befintliga täkter utnyttjas än att nya öppnas.

3.11 TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energi

Malungs Elnät AB äger hela det lokala elnätet, 10-50 kV, som distribuerar el till abonnenterna i kommunen. Regionnätet, 50-130 kV, ägs av Fortum.

Handels- och terminalbyggnaden beräknas ha ett effektbehov motsvarande ca 2,5 MW (40 000 m² å 50 w/m²) och flygplatsen med belysning, flygledning, fordon m.m. ett effektbehov på ca 1,5 MW. Detta ger sammantaget ett effektbehov på totalt ca 4,0 MW.

Effektberäkningarna bygger på direktverkande el. Om anslutning till alternativa energikällor såsom fjärrvärme med flis, pellets etc sker kan effekterna sänkas avsevärt.

Området bedöms kunna anslutas till det befintliga elnätet. En 50 kV-ledning kommer österifrån och löper förbi fjällanläggningarna längs Fjällvägen/rv 66 för att sedan vika av norrut mot Stötenanläggningen. Från korsningen mot Stöten, öster om planområdet, föreslås en ledning kunna markförläggas längs den väg som planeras angöra flygplatsen inom T-området på rekommendationskartan.

Nuvarande elmatning till fjällområdet är otillräcklig och behöver förstärkas för att en fortsatt expansion ska kunna ske i området. Hög

spänningsnät som försörjer fjällområdet (området längs Fjällvägen och Stöten) är sårbart p.g.a. begränsad möjlighet till rundmatning. Fortum Distribution och Malungs Elnät har gemensamt utrett ett antal alternativ för att upprätta en ny högspänningsledning till Tandådalen.

Vatten och avlopp

Flygplatsen med terminalområde och handelscentrum (Airport Centrum) avses anslutas till kommunalt vatten och avlopp. I närområdet till den planerade verksamheten finns två befintliga områden med utbyggt kommunalt vatten och avlopp, Rörbäcksnäs respektive Tandådalen.

Enligt miljötillståndet för flygplatsen kan det bli aktuellt med upp till 500 000 besökare per år, i huvudsak under vinterhalvåret. Denna fördjupade översiktsplan tar därtill höjd för ett handelsområde med ca 400 anställda inkl. tillhörande kundunderlag.

Baserat på vattenförbrukning i andra gränshandelsområden och flygplatser av motsvarande storlek, bedöms den sammanlagda vattenförbrukningen erfarenhetsmässigt kunna bli upp emot 50 m³/dygn. Den sammanlagda vattenförbrukningen respektive avloppsbelastningen från dessa verksamheter innebär att det aktuella alternativet är att ansluta till de kommunala anläggningarna i Tandådalen.

I Rörbäcksnäs begränsar reningsverkets recipient Sittan en framtida utbyggnad av det befintliga reningsverket. Vattentillgången i Rörbäcksnäs vattentäkt har ej heller den kapacitet som möjliggör ett uttag av den storlek som krävs.

3.12 SERVICE

Ingen utbyggd service finns idag inom planområdet. I Rörbäcksnäs ca 3,5 km sydväst om flygplatsen finns bl.a. livsmedelsaffär inklusive apoteks- och systemombud, friluftssaffär, vårdshus, restaurang, café och hårfrisör etc.



Livsmedelsaffär i Rörbäcksnäs.

3.13 HÄLSA OCH SÄKERHET

Flygbuller

Naturvårdsverket har angivit riktvärden för buller från flygtrafik som vägledning för myndigheter. Riktvärdena finns i allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser (NFS 2008:6).

Naturvårdsverkets definitioner för buller från flygtrafik		
Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå i dBA för dygn (FBN)	Maximal ljudnivå i dBA
Utomhus		
Permanentbostäder, fritidsbostäder samt vårdlokaler	55	70
Inomhus		
Permanentbostäder, fritidsbostäder samt vårdlokaler	30	45
Undervisningslokaler	30	-
Utomhus där tystnad är en väsentlig del av upplevelsen		
Friluftsområde avsatt i kommunal översiktsplanering	40	-

Den enskilda bullerhändelsen är ensam inte tillräcklig som beskrivning av bullerupplevelsen kring en flygplats. Därför används även FBN som väger in bullrets varaktighet, antalet bullerhändelser och när på dygnet de inträffar. FBN är ett mått på medelljudnivån under ett år, där en kvällshändelse värderas som tre daghändelser och en natthändelse värderas som tio daghändelser.

Vägtrafikbuller

I regeringens infrastrukturproposition 1996/97:53 anges riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostäder.

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Naturvårdsverket anser därutöver att följande värden ska eftersträvas:

- Rekreatiomsområden i tätort, ekvivalentnivå 55 dBA för vardagsmedeldygn
- Friluftsområden där låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet, ekvivalentnivå 40 dBA för vardagsmedeldygn

Luft

Regeringen har utfärdat en luftkvalitetsförordning (2010:477) som anger gränsvärden för luftföroreningarna kväveoxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM10), fina partiklar (PM2,5) och ozon.

Utsläpp av luftföroreningar från flygplatsverksamhet sker huvudsakligen från flygplan, fälthållningsfordon och drivmedelshandling. I övrigt sker utsläpp till luft när passagerare och personal transporterar sig med bil och buss till och från flygplatsen. Utsläpp av luftföroreningar från handelsområden sker huvudsakligen när besökare transporterar sig med bil och buss till dessa.

Emissioner från flygplatsverksamhet samt trafik till och från dessa är främst koldioxid, kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och partiklar.

Kemikalier

Huvuddelen av de kemikalier som hanteras på en flygplats är avisnings- och halkbekämpningsmedel samt bränsle. Dessutom används olika kemikalier i mindre mängder i verkstäder och hangarer för tvätt av fordon och flygplan och för normalt underhållsarbete på byggnader och materiel.

Vid avisning av flygplan i samband med starter används en vätska som huvudsakligen består av monopropylenglykol och vatten.

Halkbekämpning genomförs i fyra steg; plogning, sopning, renblåsning samt spridning av sand eller formiat. Plogning, sopning och renblåsning är mekaniska åtgärder. I de fall den mekaniska bekämpningen inte räcker för att uppnå tillräcklig friktion läggs också sand ut. I situationer med underkyld nederbörd eller då is redan bildats på banan kan halkbekämpning med kaliumformiat vara nödvändig.

3.14 RISK OCH SÄKERHET

Risker flyg och väg

Risker nära flygplatser

Generellt gäller att i området vid landningsbanans förlängda centrumlinje ska etablering av anläggningar som drar till sig mycket folk såsom idrottsanläggningar, shoppingcentrum etc. undvikas.

Störst risk för flygplansolyckor finns i anslutning till banan och i banans förlängning, de så kallade stopway och clearway. *Stopway* är en rektangulär yta i änden av banan och utgör tillsammans med banan ASDA (Accelerate-Stop Distance Available). Inom detta område ska ett flygplan, som måste avbryta starten, kunna stanna. Längden på ytan är cirka 350-400 meter. *Clearway* är en rektangulär yta i änden av banan, som tillsammans med banan utgör TODA (Takeoff Distance Available). Enligt uppgift från företrädare för Trafikverket är clearway cirka 400-500 meter. Inom dessa ytor får inga allmänna vägar m.m. dras. Önskvärt är att ny väg förläggs mellan 800-1200 meter från banan. Avståndet är bl.a. beroende på den korsande vägens höjdläge.

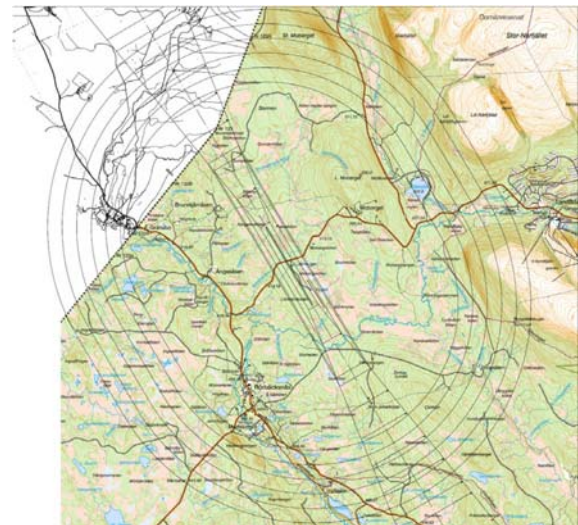
Hinderfrihet – höjdbegränsade områden

Runt alla flygplatser finns områden som begränsar byggnadshöjden för att flygsäkerheten inte ska äventyras. Dessa områden ska skyddas genom att inte tillåta vegetation eller byggnadsverk att överskrida höjdbegränsningarna. Vid planering av byggnadsprojekt som är över 20 meter höga och belägna inom en radie av 55 kilometer från en flygplats (MSA – Minimum sector Altitude), görs en flyghinderanalys, d.v.s. detta berör även områden utanför den fördjupade översiktsplanen.

I flygplatsens omedelbara närhet finns hinderzoner, procedurområde, som garanterar att flygplan kan stiga från och landa på banan utan att komma för nära underliggande hinder. Det finns olika zoner, exempelvis start-, stig- och inflygningszoner som reglerar behovet av hinderfrihet i banans förlängning.



MSA-yta för flygplats vid Mobergskölen.



Hinderytor enligt miljökonsekvensbeskrivning till tillståndsansökan för flygplatsen.

Transporter farligt gods

Väg 1053 är rekommenderad väg för transport av farligt gods. Det innebär att markanvändningen i anslutning till vägen måste anpassas så att riskerna vid en eventuell olycka minimeras. I tabellen nedan redovisas exempel på markanvändning som normalt inte kräver särskild riskhantering beroende på avståndet till riskkällan/vägen:

Avstånd väg	Markanvändning användning som normalt inte kräver särskild riskhantering
0-30 m	- trafikytor - ytparkering - friluftsområden
30-70 m	- bilservice - industri - mindre handel - tekniska anläggningar - parkering
70-150 m	- bostäder (högst 2 plan) - mindre samlingslokal - handel - mindre kontor
över 150 m	- hotell - större samlingshall - betydande åskådarpplatser - m.m.

Flygbränsle består av fotogen vilket enligt transportregelverket ADR klassas som en brandfarlig vätska (ADR-klass 3) i förpackningsgrupp III. Samma klassning har t.ex. diesel medan bensin är mer brandfarligt. Ett tankfordon med flygbränsle kan rymma uppåt 36 m³. Dragbil och släp är sektionerade i fack (vanligt 3-5 olika fack med vardera 4,5 m³). Fotogen har en flampunkt mellan 38 C och 72 C och dess termiska tändpunkt är 220°C. Brännbarhetsområdet ligger mellan 1 och 6 volymprocent. Potentiella tändkällor är t.ex. varma avgasrör, katalysatorer och statisk elektricitet.

Räddningstjänst

Planområdet är beläget inom 30 minuters insattid från räddningsstation i Lindvallen.

Flygverksamhet

Enligt internationellt (ICAO) och nationellt regelverk (TSFS 2010:114) är flygplatshållaren skyldig att upprätta en *Plan för räddningsinsatser*. Denna plan ska samordnas med andra nödvändiga samhällsfunktioner såsom kommunal räddningstjänst, polis och sjukvård.

Planen för räddningsinsatser innehåller bl.a. en *räddningsinstruktion* som reglerar hur samverkande organisationer och speciellt flygplatsens egna operativa funktioner såsom ex. flygplatsräddningstjänst och flygplatsens krisorganisation ska agera i samband med olika nödsituationer.

Enligt internationellt och nationellt regelverk ska den som driver en flygplats tillhandahålla räddningstjänst för kommersiella flygtransporter. Den primära uppgiften är att rädda liv i samband med luftfartsolyckor inom flygplatsområdet eller i dess omedelbara närhet. Insattiden får normalt inte överstiga 3 minuter. Räddningsstyrkan ska bl.a. bestå av en insatsledare som i samband med larm leder en eventuell insats. Räddningsstyrkan ska också bestå av ett antal brandmän, som bör stå i relation till trafikerande luftfartygs maximala startvikt. Flygplatsräddningstjänsten ska samtidigt, under öppethållningstid kunna aktivera en släckkapacitet som motsvarar luftfartygets storlek.

Internationella och nationella regelverk ställer också krav på flygplatsräddningstjänsters fordonskombinationer och räddningsutrustning, vilket medför att de fordon som används vid flygplatser behöver en specifik utformning och prestanda. Bl.a. måste minst ett fordon vara utrustat med en kraftfull takkanon som kan påföra en viss mängd släckmedel av en specifik typ, inom det s.k. ”kritiska området”. Släckmedlet ska kunna påföras med en föreskriven tömningshastighet för att beroende på flygplanets storlek, d.v.s. olyckans omfattning, snabbt kunna säkra haveriplatsen och i samband med olycka rädda så många liv som möjligt.

För flygplatsen ska ett utbildnings- och kontrollprogram finnas och inom ramen för programmet ska personalens kompetens verifieras genom praktiska brand- och räddningsövningar samt repetitionsutbildningar.

Inrättande och drift av svenska flygplatser prövas av Transportstyrelsen.

Enligt miljötillståndet ska sedimenterings- och luftningsdammarna för dagvatten kunna användas för hantering av släckvatten.

Handelsverksamhet

Handelsverksamheten måste ha ett eget systematiskt brandskyddsarbete med dels olycksförebyggande åtgärder, dels skyddsinriktade åtgärder för att i förväg begränsa konsekvenserna av en eventuell olycka eller brand. Byggnaden måste bl.a. utformas för självutrymning och för att minska risken för brandspridning.

Kommunen har upprättat ett handlingsprogram för det skadeförebyggande arbetet och räddningstjänstverksamheten i kommunen. Räddningsnämnden har även fastställt riktlinjer för brandvattenförsörjning som ska följas vid framtagande av detaljplaner och utredningar samt vid bygglovgivning.

Det byggnadsbrandtekniska utförandet bestäms slutligt i samband med bygglov och bygganmälan. I övrigt ska det omarbetade avsnittet 5 i Boverkets byggregler beaktas vad gäller byggnadens tekniska utförande.

Erosionsrisk

Området för utbyggnad av flygplats samt terminal- och handelsområde utgörs av morän och torv, inom vilka ingen erosionsrisk bedöms föreligga.

Isälvsediment finns i anslutning till Stora Tandån utmed väg 1047 inom T-område avsett för ny vägsträckning. I samband med vägplaneringen kommer geotekniska undersökningar att genomföras.

Huvuddelen av planområdet utgörs av skogsmark (S) där ingen förändring av pågående markanvändning planeras.

Översvämningrisk

Området för utbyggnad av flygplats samt terminal- och handelsområde utgörs av en relativt plan högplatå och bedöms inte beröras av översvämningrisker på grund av höga vattenflöden.

Radon

Enligt SGU:s jordartskarta består marken kring flygplatsen av morän och i viss utsträckning av torv. Sandig morän, som är Sveriges vanligaste jordart, har en begränsad genomsläpplighet för transport av jordluft. Detta innebär att moräner vid normala radonhalter i jordluften inte bedöms vara högriskjordarter för markradon. Berggrunden i kommunen består ofta av sandsten och Öjediabas med erfarenhetsmässigt låga markradonhalter, men även de graniter och porfyryer som finns har vid stickprovskontroller visat sig ge låga halter med enstaka undantag. Området berörs inte av radioaktiva graniter och pegmatiter. Den enskilda fastighetsägaren har ansvar för att undanröja risken för radon.

4 RIKSINTRESSEN, MILJÖKVALITETSNORMER OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

4.1 RIKSINTRESSEN OCH NATURA 2000

I 3 kap. miljöbalken finns grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. ”Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning”. Vissa områden för ett visst allmänt intresse kan ha så stor betydelse att de är av riksintresse. Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dem.

I 4 kap. miljöbalken anges geografiska områden som med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena i sin helhet är av riksintresse.

I 4 kap. 2§ miljöbalken anges områden som är av riksintresse för turism och friluftsliv. Där ingår Sälenfjällsområdet.

Särskilt skydd av naturområden kan ges med stöd av 7 kap. 28 § miljöbalken, så kallade Natura 2000-områden. Dessa områden bedöms vara av gemensamt intresse för EU:s medlemsländer och har ett mycket starkt skydd. Regeringens tillstånd erfordras för att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i dessa områden. Alla Natura 2000-områden är av riksintresse, många av Natura 2000-områdena är också naturreservat. Till varje Natura 2000-område ska det finnas en bevarandeplan. Den ger en beskrivning av området och dess naturvärden, vad som kan skada eller påverka naturvärdena samt vad som krävs för att de ska finnas kvar.

Inom eller några kilometer från planområdet finns följande riksintressen och Natura 2000-områden vilka även redovisas på karta på nästa sida.

Turism och rörligt friluftsliv

Fjällvärlden från Transtrand till Treriksröset är ett mycket stort område som är av riksintresse enligt 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken. I Malung-Sälens kommuns översiktsplan anges att Transtrandsfjällen utgör ett värdefullt område

för rörligt friluftsliv och rekreation lokalt, nationellt och internationellt. Området ger stora möjligheter till olika aktiviteter som vandring, skidåkning, skoteråkning, jakt och fiske. Hela planområdet ligger inom detta riksintresse. Inom eller nära planområdet finns dock inga anläggningar för turism och friluftsliv.

Transtrandsfjällen är landets sydligaste fjällmassiv och samtidigt landets intensivast besökta vintersportort. Även under sommartid har fjällen många besökare. Allmänt används idag benämningen Sälenfjällen för denna del, varvid avses fjällområden och vintersportanläggningar från Kläppen i söder till Näsfjället i norr. Transtrandsfjällen är av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Riksintresseområdet angränsar till planområdet i nordost.

Naturmiljö

Stor-Närfjället-Synddalen-Öjskogsfjället är av riksintresse för naturmiljö enligt 3 kap. 6 §. Riksintresset ligger ca 5 km nordost om flygplatsen. Den västra delen av riksintresset *Stor-Närfjället* är även utpekad som Natura 2000-område *Stor-Närfjället* med stöd av 7 kap. 28 § miljöbalken.

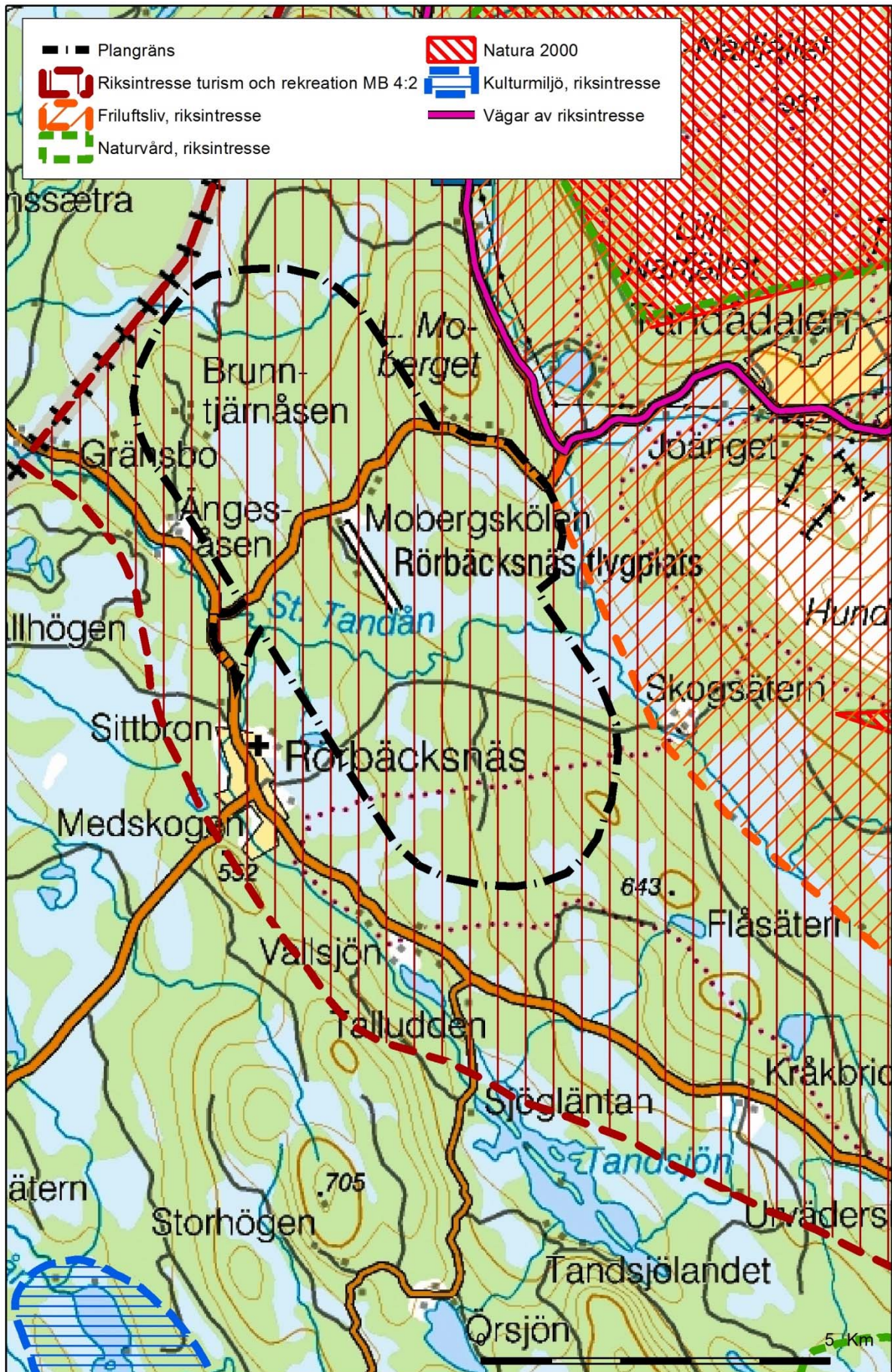
Södra delen av *Hundfjället* är utpekad som Natura 2000-område. Området ligger ca 6,5 km sydost om flygplatsen.

Kulturmiljö

Närmaste riksintresse för kulturmiljövården finns ca 10 km söder om flygplatsen vid *Norra och Södra Lötsjön* som har en fornlämningsmiljö med stor koncentration av strandbundna stenåldersboplatser.

Infrastruktur

Fjällvägen/riksväg 66 är av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Detta innebär att vägens funktioner ska skyddas så att god transportkvalitet och närhet till andra regioner erhålls, god tillgänglighet för samtliga trafikanter som färdas både längs och tvärs vägen uppnås, god trafiksäkerhet och god miljö vad gäller hälsa, skydd av stads- och landskapsbild samt en god estetisk utformning erhålls. *Fjällvägen/riksväg 66* ansluter i öster till väg 1053 som löper genom planområdet.



Riksintressen

4.2 MILJÖKVALITETSNORMER

Enligt miljöbalken kan miljökvalitetsnormer fastställas för lägsta miljökvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område.

Normen reglerar alltså inte vad som är tillåtet att släppa ut, utan den miljökvalitet som ska finnas eller uppnås.

Utomhusluft

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft ställer krav på luftkvaliteten med syfte att skydda människors hälsa och miljön eller avhjälpa skador eller olägenheter på människors hälsa och miljön.

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) anges maximala föroreningsnivåer i utomhusluften för kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, arsenik, kadmium, bly, nickel samt partiklar (PM10 och PM2,5).

Kvaliteten på utomhusluften i kommunen bedöms vara god.

Vattenförekomster

Enligt förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön (SFS 2004:660) har Havs- och vattenmyndigheterna fastställt miljökvalitetsnormer för ytvatten och grundvatten. Syftet är att tillståndet i våra vatten inte ska försämrats och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljö-kvalitet. Planområdet ligger inom Västerhavets vattendistrikt (huvudavrinningsområde Göta älv). Vattenförekomster inom och nära planområdet som omfattas av miljökvalitetsnormer redovisas i avsnitt 3.7 *Vatten*.

Fisk- och musselvatten

Miljökvalitetsnormer finns också för fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) där specifika begränsningar ställs för vissa ämnens förekomst i fisk- och musselvatten samt i fisk- och musselkött. Inga utpekade fisk- eller musselvatten finns inom planområdet.

Omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormer finns även för omgivningsbuller. Från 2011 ingår kommuner med fler än 100 000 invånare, vägar med fler än 3 miljoner fordon per år och järnvägar med fler än 30 000 tåg per år. Inget av dessa kriterier berör planområdet.

4.3 MELLANNATIONELLA OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

Enligt 6 kap. 15 § miljöbalken ska miljökonsekvensbeskrivningen och översiktsplanen överlämnas till Norge om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan i Norge, som angränsar till planområdet. Miljöpåverkan vid genomförandet av översiktsplanen bedöms härröra från verksamhet vid Sälen-Trysils flygplats och beskrivs närmare under kapitel 7 *Konsekvenser*.

I den kommuntäckande översiktsplanen anger kommunen att bra kommunikationer är en nödvändig förutsättning för utvecklingen av Malung-Sälens kommun och regionen Västerdalarna/Sälensfjällen. De är nödvändiga för att genom en regionförstoring skapa en större marknad. Kommunen prioriterar E16 Borlänge – Malung – Oslo, Rv 66 Malung – Sälen, E45 Inlandsvägen Göteborg – Karesuando, Västerdalsbanan och dess förlängning, kollektivtrafiken, Malungs flygplats och Sälens flygplats som nu aktuell fördjupning omfattar. I översiktsplanen anger kommunen även att översiktsplanen ska säkerställa att flygtrafiken i Malung och Sälen utvecklas. Miljöpåverkan beskrivs närmare under kapitel 7 *Konsekvenser*.

4.4 NATIONELLA MILJÖKVALITETSMÅL

Riksdagen har fastställt 16 nationella miljö-kvalitetsmål. Syftet är att skapa goda livs-miljöer för våra efterkommande. Miljömålen ska vara vägledande i samhällsplaneringen och samhällsbyggandet.

Flera av miljöproblemen är globala och kräver internationell samordning, men åtgärder på kommunal nivå kan bidra till att förbättra situationen. De nationella miljömålen är:

- **Frisk luft**
- **Grundvatten av god kvalitet**
- **Levande sjöar och vattendrag**
- **Myllrande våtmarker**
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- **Ingen övergödning**
- **Bara naturlig försurning**
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- **Storslagen fjällmiljö**
- **God bebyggd miljö**
- **Giftfri miljö**
- Säker strålmiljö
- Skyddande ozonskikt
- **Begränsad klimatpåverkan**
- **Ett rikt växt- och djurliv**

De miljömål som bedöms beröras av planen är, Frisk luft, Grundvatten av god kvalitet, Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Ingen övergödning, Bara naturlig försurning, Storslagen fjällmiljö, God bebyggd miljö, Giftfri miljö, Begränsad klimatpåverkan och Ett rikt växt- och djurliv. Se vidare under avsnitt 7 *Konsekvenser*.

5 PLANFÖRSLAG - OMRÅDESVISA REKOMMENDATIONER

5.1 ÖVERSIKTSPLANENS DELOMRÅDEN

Utgångspunkter för planförslaget

Enligt 6 kap 12 § miljöbalken ska rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas.

I denna översiktsplan redovisas ett planalternativ avseende flygplatsens och handelsområdets lokalisering. Alternativa lokaliseringar övervägs inte då flygplatsens lokalisering har diskuterats i samband med miljötillståndsansökan. Vidare är etableringen av ett handelsområde i direkt anslutning till flygplatsen enligt företrädare för flygplatsen en ekonomisk förutsättning för utveckling av flygplatsen.

I Trafikverkets vägplanering ingår prövning angående alternativa väglösningar för omdragning av väg 1053 till följd av en förlängning av flygbanan, se vidare under avsnitt 2.3 *Planerad vägomdragning*.

Indelningsgrund

Den fördjupade översiktsplanen har delats in i följande delområden:

- FH Terminal- och handelsområde
- F Banområde
- T Vägkorridor väg 1053
- B Brunntjärnåsen m.m.
- S Skogsmark

I avsnitt 1.4 *Planavgränsning* beskrivs områdets avgränsning i förhållande till gällande kommuntäckande översiktsplan.

FH TERMINAL- OCH HANDELSOMRÅDE

FH-området omfattar flygplatsens terminalfunktioner (Airport center) samt ett planerat handelsområde, se illustration i avsnitt 2.2. Terminalfunktionerna bedöms uppta ca 5000-6000 m² och handelsfunktionerna ca 35 000 m².

Utöver flygplatsen med tillhörande terminal- och handelsområde kan kompletterande servicefunktioner komma att anläggas såsom bensinstation med biltvätt, hyrbilsfunktioner, utrymmen för räddningstjänst, hangarer etc. Boendeverksamhet planeras inte att anläggas inom området då behovet kan tillgodoses inom fjällanläggningarna.

I områdets mellersta del finns ett område av klass 1 i naturvärdesinventeringen, som utgörs av en bäcksänka med omkringliggande fuktig granskog. Området inrymmer flera arter, av vilka flera är rödlistade.

I områdets norra del finns ett mindre skogsparti med äldre naturskog längs en mindre bäck (klass 2 i naturvärdesinventeringen). Inom området finns även mindre partier med sumpskog.

Rekommendationer

Inom området bedöms terminalfunktioner och handelsområde med tillhörande servicefunktioner kunna uppföras. Detaljplaneläggning krävs.

Vid planläggning ska hänsyn tas till utpekade naturvärde klass 1. I möjligaste mån bör hänsyn även tas till övriga utpekade naturvärden.

De geotekniska förutsättningarna ska närmare klarläggas vid bygglovprövning/byggnämnan av större byggnader.

Hanteringen av dagvatten behöver studeras närmare i detaljplan samt vid bygglovprövning.

F BANOMRÅDE

Verksamheten vid befintlig flygplats planeras att utvecklas för att kunna ta emot charterflyg, linjefart och taxiflyg. En förlängning norrut av befintlig bana till 2 500 meter samt breddning till 45 meter planeras, utbyggnad av stationsområde samt installation av instrumentinflygningshjälpmedel. Mark- och miljödomstolen har 2013-02-11 lämnat tillstånd att anlägga och driva civil flygplats. Därefter har en ändringsanmälan gjorts eftersom flygplatsens föreslagna terminalområde har flyttats från den östra till den västra sidan av banan.

Den utbyggda landningsbanan kommer att korsa länsväg 1053 mellan Rörbäcksnäs och Hundfjället vilket medför att väg 1053 måste dras om. Vägen planeras att dras om söder om flygplatsen.

Utöver själva banan behöver också ett säkerhetsområde inhägnas runt själva banan som inte är tillgängligt för allmänheten. Ungefärlig avgränsning av detta område redovisas på rekommendationskartan. Illustration över flygplatsens utformning, se illustration avsnitt 2.2.

F-området innefattar själva banan, inhägnat säkerhetsområde samt områden för belysning som behövs för flyget.

Rekommendationer

Inom området får flygbana samt tillhörande kringverksamheter för flygplatsen anläggas.

T VÄGKORRIDOR VÄG 1053

Planerad utbyggnad av befintlig flygbana kommer att korsa länsväg 1053 mellan Rörbäcksnäs och Hundfjället vilket medför att vägen måste dras om i detta avsnitt.

En vägkorridor (T) har utifrån kommunens planeringsinriktning avsatts för ny sträckning av väg 1053. Korridoren omfattar en sträcka från väg 1047 norr om Rörbäcksnäs och vidare mot flygplatsen och söder därom för att ansluta till befintlig väg 1053 strax väster om korsningen mot Stöten. Korridoren går huvudsakligen norr om Stora Tandån.

Vägkorridorrens läge har valts utifrån att den största tillströmningen till området förväntas ske från Norge via Gränsbo och som alstras av gränshandel. Vägkorridorrens läge har också lokaliserats utifrån att minimera antalet passager över Stora Tandån, som har naturvärden och är ekologiskt känslig.

Vägkorridoren har av säkerhetshänsyn avgränsats så att avståndet mellan änden på flygbanan i riktningen för start och landning och vägkorridoren är minst 800 meter.

Inom delområde B21 Rörbäcksnäs i den kommundäckande översiktsplanen finns ett ca 10 ha stort område, beläget norr om samhället och öster om väg 1047, utlagt som möjligt för etablering av verksamheter. Verksamhetsområdet ligger inom vägkorridor för omdragningen av väg 1053. Området för framtida verksamheter bedöms vara fortsatt intressant för utveckling men måste underordna sig slutlig vägsträckning för väg 1053.

Inom vägkorridoren finns ett antal utpekade våtmarksområden klass 2 samt ett flertal sumpskogsområden. Inom västra delen av vägkorridoren rinner Stora Tandån som här har klass 1 enligt naturvärdesinventeringen. Stora Tandån rinner i övrigt till stora delar strax söder om vägkorridoren.

Rekommendationer

Inom området bedöms att omdragning av väg 1053 ska kunna ske samt anläggande av tillhörande anslutningsvägar till flygplatsen.

På grund av det allmänna intresset av att flygplatsen kan behöva utvecklas i framtiden bör ingen ny bebyggelse eller annan markanvändning tillkomma inom området som kan försvåra en sådan utveckling.

Utbyggnad av verksamhetsområde i anslutning till väg 1047 ska föregås av detaljplanläggning. Områdets utformning måste underordna sig ny vägsträckning för väg 1053.

Restriktiviteten gäller mot exploateringsföretag som kan inverka negativt på flygplatsintresset, t.ex. vindkraft.

Vid lokalisering och utformning av nya vägar inom området bör hänsyn till utpekade naturvärden tas i möjligaste mån.

Ny högspänningsledning för elförsörjning av flygplatsen bör placeras i mark i anslutning till ny sträckning för väg 1053.

Restriktiviteten råder mot nya täkter.

B BRUNNTJÄRNÅSEN M.M.

I den kommuntäckande översiktsplanen ligger Rörbäcksnäs samt några mindre bebyggelseansamlingar i ortens närhet, bl.a. Brunntjärnåsen och Handelskölen, inom rekommendationsområde B21 Rörbäcksnäs. En del av detta område, Brunntjärnåsen och Handelskölen, tas nu in i den fördjupade översiktsplanen med anledning av bullerkrav kring den planerade flygplatsen. Inom dessa områden finns risk för att bullerriktvärden för flyg överskrids. Syftet med att ta in området är att undvika att nya hus uppförs som kan komma att utsättas för buller överskridande gällande bullerriktvärden.

I miljötillståndet för flygplatsen anges att för bostäder belägna i flygplatsens omgivningar, vilka i medeltal minst tre gånger per dygn under tiden den 1 december- den 30 april beräknas utsättas för maximalbullernivåer utomhus överstigande 75 dB(A), ska sökanden genomföra bullerbegränsande åtgärder. Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en ljudnivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A). Åtgärderna ska endast vidtas på bostadsbyggnader uppförda före år 2013.

Rekommendationer

På grund av det allmänna intresset av att flygplatsen kan behöva utvecklas i framtiden bör ingen ny bebyggelse eller annan markanvändning tillkomma inom området som kan försvåra en sådan utveckling.

S SKOGSMARK

S-områdena består till största delen av skogsmark men med betydande inslag av våtmarker. Skogsmarken utgörs till största delen av produktionsskogar med nästan uteslutande tall. Mindre hyggen och ungskogar av framförallt tall breder ut sig över stora delar av området kring planerad flygplats och flera avverkningar har nyligen utförts. Äldre skog förekommer endast sparsamt. I sydost höjer sig Orrhön och i nordost höjer sig Lilla Moberget cirka 125 respektive 130 meter över flygfältet.

Söder om flygplatsen finns en stig mellan Rörbäcksnäs och Orrhön. Norr om flygplatsen finns en stig mellan Brunntjärnåsen och Lilla Moberget.

Inom området finns ett stort antal sumpskogar.

Rekommendationer

På grund av det allmänna intresset av att flygplatsen kan behöva utvecklas i framtiden bör ingen ny bebyggelse eller annan markanvändning tillkomma inom området som kan försvåra en sådan utveckling.

Restriktivitet gäller mot exploateringsföretag som kan inverka negativt på flygplatsintresset (t.ex. vindkraft) eller rekreationsvärden såsom befintliga stig- och ledssystem.

Stor restriktivitet gäller mot exploateringsföretag som kan påverka Stora Tandåns höga naturvärden.

Restriktivitet råder mot nya täkter, särskilt bör täkter i exponerade lägen, t.ex. delar av Orrhön, undvikas.

6 ÖVRIGA PLANERINGSÅTGÄRDER

6.1 VÄGPLANERING

Rörbäcksnäs flygplats har idag en bana utbyggd till en längd av 1199 m och bredd 30 m. 2013-02-11 beslutade mark- och miljödomstolen att tillåta en utbyggnad av flygplatsen till 2500 m med 45 m bredd. Den utbyggda landningsbanan kommer att korsa länsväg 1053 mellan Rörbäcksnäs och Hundfjället vilket medför att väg 1053 måste dras om.

För att möjliggöra att nya väganslutningar kan byggas för att trafikförsörja flygplats- och handelsområdet krävs utredning och vägplanering av Trafikverket. En åtgärdsvalsstudie har genomförts och arbetet med att ta fram en vägplan har påbörjats, se även avsnitt 2.3 *Planerad vägomdragnings*. När vägplanen är klar görs en bygghandling. Den innehåller främst tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens funktion. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

6.2 KOMPLETTERING AV MILJÖPRÖVNING

Mark- och miljödomstolen har 2013-02-11 lämnat tillstånd att anlägga och driva civil flygplats med instrumentbana om 2 500 meter och därmed sammanhängande verksamhet vid Sälen Trysil Airport.

En ändringsanmälan har tagits fram, eftersom flygplatsens föreslagna terminalområde flyttats från den östra till den västra sidan av banan samt förskjutits mer söderut. Flytten innebär att de kulverterade sträckorna av Blästäcken kommer att reduceras. Ytor som behöver avvattas bedöms också minska eftersom terminal och bana nu huvudsakligen föreslås inom område som består av moränmark. Länsstyrelsen har i beslut 2015-02-17 konstaterat att ändringen kan hanteras som ändringsanmälan.

6.3 DETALJPLAN, BYGGLOV

För att kunna anlägga den bebyggelse som planeras inom planområdet i form av terminalbyggnad, handelscentrum m.m. krävs att en detaljplan tas fram. Detaljplanen styr hur marken inom ett visst område får användas och bebyggas. Planen är juridiskt bindande och kan ses som ett kontrakt mellan stat, kommun, markägare och grannar. Den ligger sedan till grund för bland annat beslut om bygglov.

Ett förslag till detaljplan för terminal- och handelsområdet har varit på samråd under hösten 2015. Detaljplaneförslaget planeras ställas ut för granskning i början av 2016. Under granskningstiden finns möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Därefter tas planen upp för antagande i kommunfullmäktige. Detaljplane-processen regleras i första hand av plan- och bygglagen, PBL, 5 kapitlet.

6.4 KONCESSION FÖR HÖGSPÄNNINGSLEDNING

För att bygga ut elförsörjningen av flygplatsen med tillhörande terminal- och handelsområde krävs koncessionsprövning. Från korsningen mot Stöten, öster om planområdet, föreslås en ledning kunna markförläggas längs den väg som planeras angöra flygplatsen inom T-området på rekommendationskartan.

Länsstyrelsen har under samrådet framhållit att om elnätet ska byggas ut och förläggas på annat sätt än markförlagd invid väg kan riksintresset för rörligt friluftsliv komma att påverkas. Det behövs med hänsyn till natur- och kulturvärden grundliga utredningar i kommande prövningar om var i området en ny dragningslinje kan göras.

7 KONSEKVENSER

Konsekvenserna av planförslaget redovisas i detta kapitel, med avseende på:

- Miljö
- Samhällsekonomi
- Sociala aspekter
- Risk och säkerhet
- Mellannationella och mellan-kommunala frågor
- Påverkan på de nationella miljömålen

En översiktsplan är till sin karaktär översiktlig. Den styr inte kommande exploateringar eller andra förändringar i detalj. Det innebär att konsekvensbeskrivningarna är anpassade till planens innehåll och detaljeringsnivå. Konsekvenserna kommer att kunna beskrivas närmare i kommande skeden, t.ex. vid detaljplane-läggning, tillståndsansökan/dispensärende enligt miljöbalken eller ansökan om bygglov.

7.1 MILJÖKONSEKVENSER

Behovsbedömning

Behovsbedömningen för en plan är en analys som leder fram till ställningstagandet om huruvida en *miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB)* behöver göras för planen. En miljöbedömning ska, enligt 6 kap. 11 § miljöbalken göras om planen kan antas medföra en *betydande miljöpåverkan*. Kriterier för vad som anses vara betydande miljöpåverkan anges i förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

Enligt Malung-Sälens kommun kan den fördjupade översiktsplanen för Mobergskölen antas få betydande miljöpåverkan. En MKB behöver därför utarbetas.

Motivering till detta ställningstagande redovisas kortfattat nedan:

- I MKB-förordningen 4§ punkt 2 anges vissa verksamheter som ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bland de verksamheter som förordningen anger finns ”Anläggning av flygfält” och ”Projekt för tätortsbebyggelse, inklusive byggande av shoppingcentrum och parkeringsplatser”. Den fördjupade översiktsplanen avses redovisa område för flygplats och handelsområde. Bedömning av huruvida

betydande miljöpåverkan uppstår kommer att göras i MKB:n.

- Utifrån bestämmelserna i 6 kap. 12§ miljöbalken har följande aspekter bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan (och dessa ska behandlas i MKB:n):
 - Verksamheternas påverkan på människor bedöms kunna utgöra betydande miljöpåverkan i form av bullerstörningar och påverkan på friluftslivet.
 - Verksamheternas påverkan på vatten, luft och klimat bedöms kunna utgöra betydande miljöpåverkan genom risker för att föroreningar läcker ut i bäckar, diken eller myrar och genom exploatering i myrmarker eller våtmarker. Ökade utsläpp till luften kan genereras av den ökade fordons- och flygtrafik som förväntas.
 - Verksamheternas påverkan på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt bedöms kunna utgöra betydande miljöpåverkan och kommer att behandlas i MKB:n genom att påverkan på riksintressen tas upp. Bedömningar avseende värdefulla miljöer utöver riksintressen hänskjuts till senare planeringsskeden.

I miljöbedömningen angavs även att verksamheternas påverkan på annan hushållning med material, råvaror och energi kunde utgöra betydande miljöpåverkan, då markområden med tillgångar av material eller råvaror påverkas. I efterhand har dock konstaterats att sådana områden inte berörs.

Planområdet angränsar till annat land (Norge) varför det kommer att beskrivas hur påverkan kan bli.

När kommunen sommaren 2014 gjorde en första bedömning av olika sträckningar för omdragning av väg 1053 var ett av alternativen att en vägtunnel skulle byggas under landningsbanan och att det skulle kunna innebära att landskapsbilden lokalt påverkades betydligt. Detta alternativ ingår inte längre i förslaget till fördjupad översiktsplan.

Samråd med Länsstyrelsen om behovsbedömningen har genomförts och länsstyrelsen har i sitt yttrande daterat 2014-08-14 svarat att Länsstyrelsen inte gör någon annan bedömning än den kommunen har presenterat gällande

planavgränsning, avgränsning av de miljöaspekter där betydande miljöpåverkan bedöms kunna uppstå eller av noll- och planalternativ.

Studerade alternativ och geografisk avgränsning

Enligt 6 kap. 12 § miljöbalken ska rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas. MKB:n omfattar ett *nollalternativ* och ett *planalternativ*. I MKB:n som tagits fram och legat till grund för miljötillståndet för flygplatsen redovisas alternativa lokaliseringar i närområdet. Förutom Mobergskölen undersöktes lokaliseringar i Tandö och Vallerås. Alternativa lokaliseringar inom Rörbäcksnäsområdet har också studerats. Förlängning av befintlig bana åt sydost, förlängning av befintlig bana åt nordväst samt en nylokalisering av bana ca 500 m söder om befintlig bana. I miljö-tillståndet har slutligt tillstånd givits för utbyggnad där befintlig bana förlängs åt nordväst med en förskjutning av befintlig bana ca 200 meter norrut. Det är också det alternativ som redovisas som *planalternativ* i MKB:n för nu aktuell fördjupad översiktsplan.

En etablering av ett handelsområde för gränshandel i direkt anslutning till flygplatsen är enligt företrädare för flygplatsen en ekonomisk förutsättning för utveckling av flygplatsen. Därför har inga andra alternativ för etablering av gränshandel i norra Dalarna studerats. Alternativ för utveckling av annan handel finns hanterad i kommunens kommuntäckande översiktsplan från 2009.

Nollalternativ

Enligt 6 kap. 12 § miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning beskriva miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, d.v.s. nollalternativet. Nollalternativet utgörs, utöver pågående mark- och vattenanvändning, av vad som kan komma att ske med stöd av nuvarande översiktsplan, gällande detaljplaner och miljötillstånd samt den bebyggelseutveckling som bedöms kunna ske utan stöd av ny översiktsplan eller nya detaljplaner.

När det gäller den fördjupade översiktsplanen bedöms nollalternativet vara detsamma som nuläget. Visserligen finns ett gällande miljö-tillstånd för att utöka flygplatsen, men detta förutsätter omläggning av väg 1053, vilket i sig kräver prövning via vägplan. Eftersom väg-

planen inte är färdig har utökningen av flygplatsen inte bedömts ingå i nollalternativet i denna MKB.

Planalternativ

Den fördjupade översiktsplanen redovisar område för flygplats med flygbana och terminalbyggnad. Den visar även område för utbyggnad av handelsområde, en korridor för ny vägdragning av väg 1053 (eftersom utbyggnaden av befintlig flygbana måste ske över befintlig allmän väg) och rekommendationer och restriktioner för andra eventuella byggnationer och verksamheter så som exempelvis täktverksamhet inom planområdet.

Geografisk avgränsning

Beskrivning av miljöförhållanden görs inom planområdet, vars avgränsning beskrivs närmare under avsnitt 1.4 *Planavgränsning*. Miljöintressen som finns i närheten av planområdet både inom kommunen och angränsande norska områden beaktas också.

Underlag

I första hand utgör MKB:n i tillståndsansökan för flygplatsen underlag för bedömning av miljökonsekvenserna. Efter givet tillstånd har dock vissa förändringar av flygplatsens utformning skett avseende lokaliseringen av terminalområdet och en ändringsanmälan har därför gjorts till Länsstyrelsen, se avsnitt 2.2 *Planerad flygverksamhet*.

För att möjliggöra att nya väganslutningar kan byggas för att trafikförsörja flygplats- och handelsområdet krävs framtagande av olika planeringsunderlag. Trafikverket har därför genomfört en åtgärdsvalsstudie och påbörjat framtagande av en vägplan för omdragning av väg 1053.

Övrigt underlag till MKB:n redovisas tillsammans med översiktsplanens övriga underlag sist i planen under avsnittet *Referenser*.

Påverkan på riksintressen

Riksintresse för turism och rörligt friluftsliv

NOLLALTERNATIV

Planområdet ligger inom ett riksintresseområde för turism och rörligt friluftsliv, *Fjällvärlden från Transtrand till Treriksröset*. Se karta Riksintressen i avsnitt 4.1. Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuläget inom den fördjupade översiktsplanens planområde.

PLANALTERNATIV

Riksintresset för turism och rörligt friluftsliv enligt miljöbalken 4 kap. 1-2 §§, *Fjällvärlden från Transtrand till Treriksröset*, berörs genom markintring för flygplats, handelsområde samt ny vägdragning. Detta riksintresse är dock mycket stort och markanvändningsförändringarna sker i skogs- och myrmark utan utpekade höga friluftlivsvärden. Flygplatsen och handelsområdet blir inte synliga på håll från de mer välutnyttjade delarna av riksintresset (såsom anläggningarna i Sälenfjällen och de spårtäta fjällområdena där) och får därmed inte heller indirekta konsekvenser för upplevelsevärdena. I planen finns rekommendationer i syfte att förhindra täkter i exponerade lägen, t.ex. delar av Orrhön.

Den utbyggnad av flygplatsen som planalternativet möjliggör får positiva konsekvenser för turism och rörligt friluftsliv, genom att besökare lättare kan ta sig till Sälenfjällen.

”Orördhet” är vanligen ett centralt begrepp när besökare ska beskriva vad de lockas av och upplever i fjällen. Det aktuella planområdet präglas inte av orördhet, eftersom väg 1053 och flygplatsen redan ligger här. I planområdets närhet finns dessutom Rörbäcksnäs samhälle och de stora fjällanläggningarna. Besökare som vill uppleva ostördhet väljer andra delar av fjällområdet.

Sammantaget innebär detta att planförslaget inte bedöms menligt påverka riksintressets samlade värden. Planförslaget har positiva konsekvenser, genom att bidra till att underlätta för besökare att ta sig till Sälenfjällen.

Riksintresse för friluftslivet

NOLLALTERNATIV

Transtrandsfjällen, som är av riksintresse för friluftslivet enligt miljöbalken 3 kap. 6 §, angränsar till planområdet. Se karta *Riksintressen* i avsnitt 4.1.

Nollalternativet innebär inga förändringar jämfört med nuläget inom den fördjupade översiktsplanens planområde.

PLANALTERNATIV

Den utbyggnad av flygplatsen som planalternativet möjliggör får positiva konsekvenser genom att besökare lättare kan ta sig till Sälenfjällen.

Naturvårdsverket har angivit riktvärden för buller från flygtrafik. För flygbuller i ”områden där tystnad är en väsentlig del av upplevelsen”,

såsom friluftsområden, är riktvärdet 40 dBA ekvivalentnivå. Enligt bullerberäkningarna i MKB:n till tillståndsansökan kommer bullernivåerna inom riksintresseområdet att ligga lägre än riktvärdet, se kartor över bullerutbredning i avsnitt *Påverkan på bullermiljön*. Riksintressets avgränsning framgår av karta *Riksintressen* i avsnitt 4.1.

Planförslaget innehåller ingen ny fritidsbebyggelse eller anläggningar för friluftslivet inom planområdet. Etableringen av charterflygplats antas i sig inte leda till någon ökning av besöksantalet jämfört med vad som förutsetts i den kommuntäckande översiktsplanen (d.v.s. nollalternativet). Däremot underlättar flygplatsen att den kommuntäckande översiktsplanens vision om fortsatt utveckling med 25 000 nya bäddar inom Sälenfjällsområdet kan uppnås.

När det gäller landskapsbilden bedöms inte flygplatsen bli synlig i någon större omfattning från riksintresseområdet och påverkar därmed inte upplevelsevärdena.

För utbyggnad av flygplats samt terminal och handelsområde krävs utbyggnad av elförsörjningen till området. I rekommendationerna för T-området anges att ny högspänningsledning för elförsörjning av flygplatsen bör placeras i mark i anslutning till ny sträckning för väg 1053. Anläggande av högspänningsledning prövas genom koncession.

I planen finns rekommendationer i syfte att förhindra täkter i exponerade lägen, t.ex. delar av Orrhön. Vidare finns rekommendationer som anger restriktivitet mot exploateringsföretag som kan inverka negativt på rekreativvärden såsom befintliga stig- och ledssystem.

Riksintresset Transtrandsfjällens värden för friluftslivet bedöms sammantaget inte påverkas negativt av planförslaget.

Påverkan på miljökvalitetsnormer

Vattenförekomster

NOLLALTERNATIV

Inom och nära planområdet finns vattendrag och grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Två av de berörda vattendragen uppnår idag inte god ekologisk status p.g.a. försurning och morfologiska förändringar. Miljökvalitetsnormen är att de ska uppnå god ekologisk status senast år 2021. Inga åtgärder får vidtas som försämrar vattendragens status.

Nollalternativet innebär ingen skillnad mot nuläget vad gäller miljö kvalitetsnormerna för vatten. Utsläppen av föroreningar från befintlig verksamhet på flygplatsen är, enligt MKB:n till tillståndsansökan inte dokumenterad, men kan förutsättas vara små, eftersom det idag inte sker någon regelbunden trafik på flygplatsen.

PLANALTERNATIV

I MKB:n till tillståndsansökan för utbyggnad av flygplatsen sägs att den påverkan på *dagvattnet* som härrör från flygplatsen, i form av ett mindre tillskott av kväveföreningar och organiskt material, endast marginellt kan påverka vattenkvaliteten i recipienten. Risken för olyckor som medför spridning av föroreningar till vattendragen bedöms som störst vad gäller drivmedel. Alla drivmedelsdepåer kommer, enligt MKB:n till tillståndsansökan, att vara invallade. Möjligheterna till sanering vid en olycka bedöms därmed vara goda.

Enligt tillstånds-MKB:n kommer glykol att användas för avisning. Vid nedbrytning av glykol åtgår stora mängder syre. Därför ställer tillståndet villkor kring hanteringen av glykol. Avisning av flygplan ska ske på speciellt iordningställda hårdgjorda ytor med separat uppsamlingsystem för dagvattnet. Direkt efter flygplanets avgång ska spilld vätska omhändertas med sugbil. Sökanden ska årligen till tillsynsmyndigheten rapportera den mängd som använts för avisning och den mängd som har samlats upp.

Halkbekämpning kommer i första hand att ske genom sandning och borstning, enligt tillstånds-MKB:n. Vid besvärliga väderförhållanden kommer kaliumformiat att användas. Kaliumformiat är betydligt mindre syreförbrukande än urea (som förr användes mycket för halkbekämpning). I miljötillståndet för flygplatsen anges att urea inte får användas som halkbekämpningsmedel, med undantag för ambulans- och räddningsflyg, för vilket tillståndsmyndigheten får fastställa villkor. I miljötillståndet regleras vidare att dagvatten ska ledas via sedimentationsdammar och luftningsdammar innan utsläpp i Blästbäcken. Enligt tillstånds-MKB:n blir belastningen på recipienten med syretärande ämnen i dagvattnet från flygplatsen begränsad, tack vare de skyddsåtgärder som vidtas (uppsamling av glykol samt behandling av dagvattnet i luftningsdamm).

Hur dagvattnet från väg 1053 hanteras när vägen dras om i ny sträckning kommer att klargöras i kommande planeringsskeden, som

hanteras av Trafikverket. Vägen kommer att ligga närmare Stora Tandån än idag. Vägkorridoren i planförslaget (T) har förlagts på ett sådant sätt att ån endast korsas i ett läge. Åtgärdsbehovet vad gäller dagvattenföroreningar behöver utredas närmare i fortsatt vägplanering.

Även dagvattnet från FH-området (terminal- och handelsområdets) parkeringar kommer att innehålla föroreningar. Detta område kan även komma att innehålla bensinstation. FH-området ska detaljplaneläggas, varvid dessa frågor kommer att studeras närmare. I bygglovprövningen kan frågorna hanteras mer specifikt.

Beträffande föroreningar från *spillvatten* anger miljötillståndet att kemiska produkter som är klassificerade som hälso- eller miljöfarliga samt farligt avfall ska hanteras på sådant sätt att spill eller läckage som kan medföra miljö- eller hälsorisker inte kan nå avloppet. Drivmedel ska förvaras på ogenomsläpplig, invallad yta under tak. I MKB:n till tillståndsansökan sägs att de skyddsåtgärder som föreslås, t.ex. oljeavskiljare för spillvatten från vissa byggnader, uppsamling av glykol (från avisning av flygplan) och separat hantering av vatten från bana och avisningsplats gör att halterna av föroreningar i spillvattnet bedöms bli låga. Flygplatsens utsläpp av spillvatten bedöms enligt MKB:n inte innebära några särskilda negativa konsekvenser i miljön, men periodvis bör kontroll av spillvattnet genomföras.

Sammantaget bedöms planförslaget inte innebära någon försämring av de berörda vattendragens status.

Utomhusluft

NOLLALTERNATIV

Planområdet och dess omgivningar är beläget i fjällmiljö med få utsläppskällor av luftföroreningar. Vägnetet i området är lågt trafikerat. Området är också glest bebyggt med få människor som uppehåller sig.

Vid flygplatsen bedrivs idag endast allmänflyg, d.v.s. icke-kommersiell lufttrafik. Verksamheten är av begränsad omfattning med enstaka starter och landningar per månad. Ingen passagerartrafik av betydelse förekommer. Förhållandena har i stort sett varit desamma sedan flygplatsen anlades i början av 1970-talet. Ingen väsentlig trafikökning har varit fallet sedan banan asfalterades och byggdes ut till 1199 meter.

Nollalternativet innebär ingen skillnad mot nuläget vad gäller miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft. Enligt MKB:n till tillståndsansökan är tillskottet av luftföroreningar från den nuvarande verksamheten vid flygplatsen marginell. Vägnätet i området är lågt trafikerat och även beaktat en viss ökning i framtiden så bedöms tillskottet av luftföroreningar att bli små.

PLANALTERNATIV

I MKB:n till miljö tillståndet för utbyggnad av flygplatsen redovisas att de sammanlagda årliga utsläppen till luft från maximal flygplatsverksamhet bedöms bli följande:

Sammanlagda årliga utsläpp till luft från maximal flygverksamhet i ton/år				
No _x	VOC	CO	CO ₂	PM ₁₀
16,7	1,6	10,6	2513	0,2

Källa: Miljökonsekvensbeskrivning med teknisk beskrivning för Sälen Trysil Airport AB, 2010-03-11.

Halttillskottet av luftföroreningar i omgivningsluften från flygplatser av Sälen-Trysil Airports storlek är erfarenhetsmässigt lågt. Med relativt stora avstånd till bostadshus bedöms halttillskottet vara lågt. Vid jämförelser med liknande flygplatser kan halttillskottet av kvävedioxid uppskattas till < 5 µg/m³. För kolväten uppskattas halttillskottet vid flygplatsens gränser vara < 1 µg/m³. Halttillskottet vid närmaste bostadshus kommer att vara ytterst marginellt.

Med marginella tillskott av luftföroreningar utanför flygplatsområdet och de låga halterna av föroreningar i närområdet, bedöms utsläppen från flygverksamheten inte ge något överskridande av miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar och kolväten. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar är normalt avgörande för om även normerna för övriga luftföroreningar kan komma att överskridas. Därför bedöms inte någon miljö kvalitetsnorm för luft överskridas till följd av flygplatsverksamheten.

Flygplatsverksamhetens utsläpp av kväveoxider och koldioxid har framför allt regionala och globala negativa miljöeffekter. Kväveoxider bidrar till försurning och övergödning av mark och vattendrag. Kväveoxider medverkar till fotokemisk oxidantbildning vilka ger skador på växter. Den koldioxid som släpps ut från verksamheten är av fossilt ursprung och bidrar till den globala växthuseffekten.

Luftutsläppen till följd av passagerartransporter till och från flygplatsen är svåra att beräkna. Tillförlitligt underlag om var de resande bor och resvanor är svåra att få fram. Resvanor kan också förändras med tiden. Fordonstrafik till och från flygplatsen bedöms huvudsakligen ske med buss. Avstånden till destinationerna i Sälen och Trysil bedöms i genomsnitt vara ca 30 km. Med ca 450 000 passagerare per år och om man utgår ifrån att varje buss tar 50 passagerare blir den sammanlagda busstrafiken till och från flygplatsen ca 540 000 km.

Sammanlagda årliga utsläpp till luft från fordonstrafik till/från flygplatsen i ton/år				
No _x	VOC	CO	CO ₂	PM ₁₀
11,2	1,3	1,7	583	0,6

Källa: Miljökonsekvensbeskrivning med teknisk beskrivning för Sälen Trysil Airport AB, 2010-03-11.

Det nya handelsområdet med kompletterande servicefunktioner som planeras tillsammans med flygplatsen bedöms maximalt omfatta en yta på ca 35 000 m². Handelsområdet kommer att alstra tillresande trafik från boende i svenska närområdet 15-20 %, boende i norska närområdet 10-15 %, turister 10 % och gränshandel 60-75 %.

Luftutsläppen till följd av besökare till och från planerat handelscenter är svåra att beräkna, men har översiktligt beräknats utifrån att medelbesökaren antas ha en resväg enkel väg på i genomsnitt 90 km och där merparten av besökarna bedöms komma från Norge, Sälenområdet och övriga Dalarna. Med ca 1 600 000 besökare årligen och det trafikflöde som bedöms alstras därav bedöms den sammanlagda trafiken till och från handelscenter bli ca 100 000 000 fkm per år och CO₂-utsläppen 20 kiloton per år. CO₂-utsläppet per fordonskilometer (fkm) har antagits uppgå till 0,2 kg.

Den vägtrafik som alstras av handelsområdet och flygplatsen bedöms inte ge upphov till några överskridanden av miljö kvalitetsnormer längs vägnätet då trafikflödena är relativt låga och vägrummen öppna och välventilerade samtidigt som bakgrundshalterna är låga. Risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormer föreligger först vid betydligt mer trafikerade vägar i trånga gaturum.

Sammantaget utsläpp av koldioxid (CO₂) har beräknats till ca 23 kiloton per år, vilket kan jämföras med transportsektorns utsläpp från väg- och flygtrafik som är ca 17 500 kiloton/år.

Påverkan på bullermiljön

Flygbuller

NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär samma situation som nuläget vad gäller flygtrafikbuller. I nuläget förekommer flygbuller från befintlig flygplats vilket består av enstaka flygrörelser med sportflygplan, främst under sommarhalvåret. Verksamheten är av begränsad omfattning med enstaka starter och landningar per månad. Ingen passagerartrafik av betydelse förekommer. Förhållandena har i stort sett varit desamma sedan flygplatsen anlades i början av 1970-talet. Ingen väsentlig trafikökning har varit fallet sedan banan asfalterades och byggdes ut till 1199 meter.

Nollalternativet innebär ingen skillnad mot nuläget vad gäller flygbuller.

PLANALTERNATIV

Enligt miljötillståndet för flygplatsen ska regelbunden flygtrafik vid flygplatsen huvudsakligen ske under dag och kvällstid kl. 06.00–22.00. Endast i undantagsfall får starter och landningar ske under nattetid kl. 22.00–06.00, dock att trafikering med ambulans- och räddningsflyg även får ske nattetid.

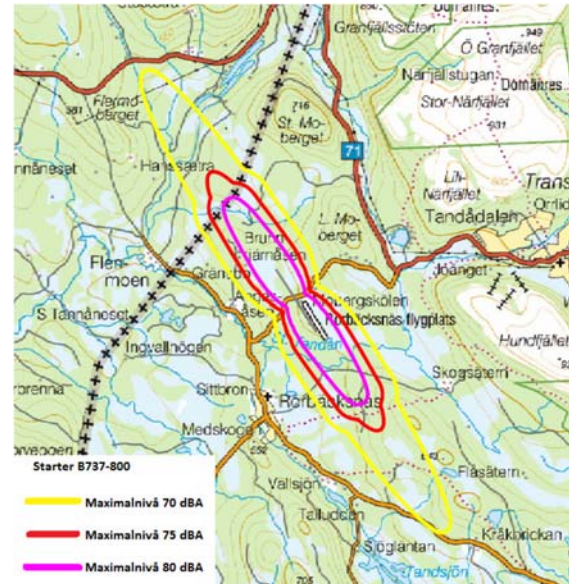
I bostäder belägna i flygplatsens omgivning, vilka i medeltal minst tre gånger per dygn under tiden den 1 december- den 30 april beräknas utsättas för maximalbullernivåer utomhus överstigande 75 dB(A), ska sökanden enligt tillståndet genomföra bullerbegränsande åtgärder. Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en ljudnivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A) maximalnivå. Åtgärderna ska endast vidtas på bostadsbyggnader uppförda före år 2013.

I MKB:n till miljötillståndet anges att 3 fritidshusfastigheter i Mobergskölen och 16 fritidshusfastigheter i Brunntjärnåsen kommer att beröras av flygbuller med nivåer 70–80 dB(A). Fritidshuset i Mobergskölen berörs av buller vid samtliga starter av flygplanstyp Boeing 737-800 och fritidshuset i Brunntjärnåsen berörs enbart vid starter mot nordväst. De aktuella exponeringarna är dock färre än tre i genomsnitt per dygn och sker dag- och kvällstid. Ingen övrig bebyggelse inom planområdet berörs av flygbuller överskridande riktvärden. Se bullerkartor nedan.

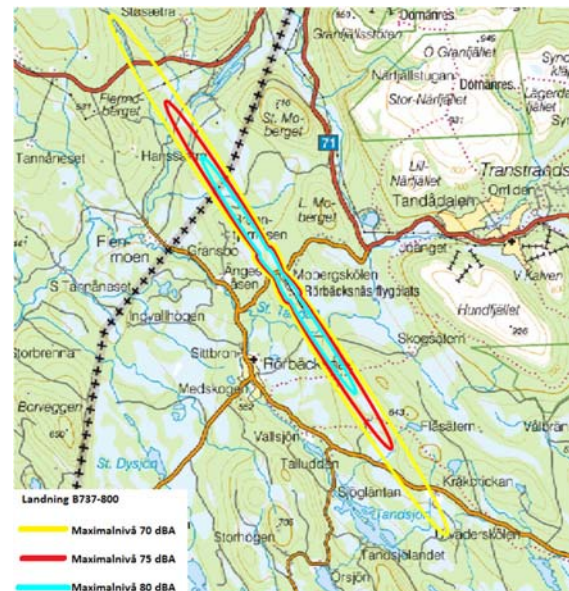
Buller från markverksamheten får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än 50 dB(A) vardagar dagtid kl. 07.00–

18.00, 40 dB(A) nattetid kl. 22.00–07.00 och 45 dB(A) övrig tid. Avståndet till närmaste bostadshus är så stort att störningar inte bedöms uppstå.

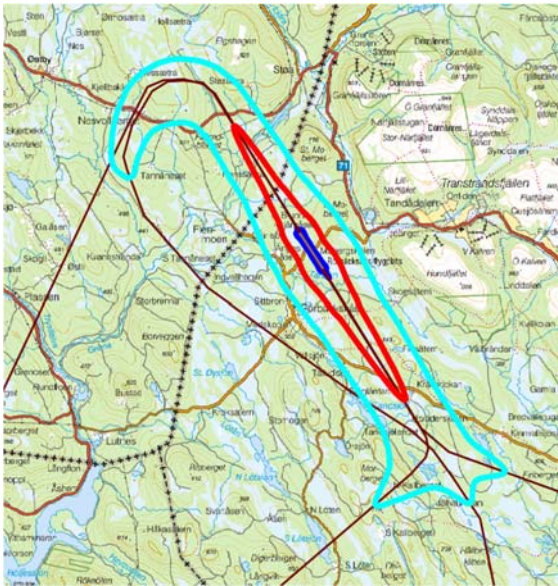
Den flygtrafik som miljötillståndet medger bedöms sammantaget inte ge upphov till några överskridanden av bullerriktvärden som enligt tillståndet kräver åtgärder.



Bullernivåer vid start med Boeing 737-800 enligt miljökonsekvensbeskrivning till tillståndsansökan för flygplatsen.



Bullernivåer vid landning med Boeing 737-800 enligt miljökonsekvensbeskrivning till tillståndsansökan för flygplatsen.



Ekvivalenta bullernivåer. 55 dB(A) – mörkblå linje, 40 dB(A) – röd linje, 30 dB(A) – ljusblå linje enligt miljökonsekvensbeskrivning till tillståndsansökan för flygplatsen

Vägtrafikbuller

Ett PM för analys av vägtrafiken till följd av utbyggnad av flygplats och handelscentrum har tagits fram efter samrådet. I PM:et redovisas en bedömning av de trafikflöden som bedöms alstras på det svenska och norska vägnätet samt hur dessa översiktligt fördelas på olika vägsträckor.

Trafikökningen på den svenska sidan bedöms främst generera ökat buller längs väg 1047 på sträckan mellan väg 1053 och norska gränsen. En översiktlig beräkning av vilket avstånd från väg där riktvärden för buller klaras har gjorts. Cirka tre fastigheter bedöms komma att utsättas för bullernivåer överskridande gällande riktvärden. Bullernivåerna bedöms underskrida 65 dBA.

Trafikökningen på den norska sidan bedöms främst generera ökat buller längs Rv. 25 och Fylkesväg 569. Bullernivåerna längs Rv. 25 genom Elverum med anslutande riksvägar (Rv.2 och Rv. 3) beräknas öka med mindre än 1 dB och bedöms inte medföra några åtgärdsbehov. För Rv. 25 vid Østby och Fylkesväg 569 beräknas bullernivåerna komma att underskrida gällande bullerriktvärden vid befintlig bebyggelse, (42 dB(A) inomhus).

Övrig påverkan

Nedan beskrivna konsekvenser utgör inte sådan betydande miljöpåverkan att de ingår i den formella MKB:n.

Energiushållning

I Energi- och klimatstrategin för Dalarna konstateras att fjällanläggningarnas utbyggnadsplaner sannolikt leder till en ökning av bilresandet i länet, om inte de alternativa transportmöjligheterna förbättras, samt att det är angeläget att arbeta för att få fler besökare att välja kollektiva färdmedel till fjällen.

I kommunens översiktsplan framgår kommunens viljeinriktning på att främja utvecklingen av kollektiva transporter till Sälenfjällsområdet, främst med tåg och buss. Den satsning på charterresande som flygplatsen innebär kommer till viss del att innebära att turister när de väl är på plats, blir mer stationära än de turister som medför egen bil. Det är också möjligt att fjällresenärer från södra Sverige kan välja Sälenfjällen framför mer avlägsna fjälldestinationer och därmed minskar de utsläpp deras resa genererar. Sådana fördelnings-effekter är dock svåra att bedöma.

En etablering av ett handelsområde för gränshandel i direkt anslutning till flygplatsen är enligt företrädare för flygplatsen en ekonomisk förutsättning för utveckling av flygplatsen. Området för den planerade handelsplatsen är från energisynpunkt lokaliserat så att det ska kunna nås av flera olika intressentgrupper. En lokalisering närmare fritidsboendena i Sälenfjällen skulle ge kortare resor för den målgruppen, men längre för tillresande normmän på dagstur som bedömts vara den största målgruppen, för boende i Rörbäcksnäs och för de som har flygplatsen som målpunkt.

Naturvärden

I MKB:n till tillståndsansökan redovisas att flygplatsen delvis kommer att skära av ytvattenavrinning mellan myrmarksområden med sumpskogar. För banans utbyggnad krävs en kulvertering av ytvatten under bana och stråk vid lågpunkter. För att inte dränera ut de myrmarker med sumpskogar som finns öster om banan och för att inte få in detta vatten i bankroppen måste särskild hänsyn tas vid utformning av ytvattenavledningen. Det bedöms i MKB:n till tillståndsansökan vara möjligt att utforma ytvattenavledningen så att värdena i myrmark och sumpskogar består. En fördel är att myrmarken skärs av tvärs ytvattenströmningen vilket minskar risken för dränering.

Den nya angöringsvägen kommer att ge visst intrång i myrmarker som finns inom föreslagen vägkorridor men berör inga tyngre värden enligt de naturvärdesinventeringar som tagits fram, se vidare under avsnitt 3.4 *Naturmiljö*. Den nya vägen och beskrivning av dess konsekvenser kommer mer i detalj att hanteras i Trafikverkets egen planeringsprocess, se vidare under avsnitt 6.1 *Vägplanering*.

I miljötillståndet för flygplatsen ingår tillstånd för att kulvertera cirka 500 meter av Bläsbäcken samt cirka 350 meter av Gräsbäcken, där bäckarna passerar under bana och stråkytor, samt att avvattna mark genom att anlägga ca 3,5 kilometer nya diken och rensa befintliga diken till en längd av ca 2 kilometer. En ändringsanmälan har tagits fram som syftar till att komplettera nuvarande tillstånd eftersom flygplatsens föreslagna terminalområde flyttats från den östra till den västra sidan av banan samt förskjutits mer söderut. Flytten innebär att de kulverterade sträckorna av Bläsbäcken blir mindre än vad angivet tillstånd medger, 300 meter i stället för 500 meter. Behovet av kulvertering av Gräsbäcken kvarstår, och dessutom finns ett kulvertbehov längs en kort sträcka där den nya angöringsvägen (1053) till flygplatsen kommer att passera över Gräsbäcken. Ytor som behöver avvattnas bedöms minska eftersom terminal och bana nu huvudsakligen föreslås inom område som består av moränmark. Ändringsanmälan beskriver konsekvenserna av förändringarna. Enligt miljötillståndet för flygplatsen ska dagvatten ledas via sedimentationsdammar och luftningsdammar innan utsläpp i Bläsbäcken samt att dammarna ska kunna användas för hantering av släckvatten.

Arbetet med dikning och kulvertering kommer att medföra skador på vegetation. Dessa skador bedöms dock bli av mindre omfattning och en snabb återhämtning kan förväntas. Eftersom denna övre del av bäcken inte bedöms hålla någon fast fiskpopulation kommer skadorna på djurlivet i bäcken att begränsas till bottenfauna. Möjligheterna för växter och djur att sprida sig försämras där bäcken kulverteras. Detta är emellertid endast längs en begränsad sträcka.

I Skogsstyrelsens övergripande inventering av värdefull skogsmark har bäckravinen i Bläsbäcken bedömts ha naturvärden utan att vidare preciserats. Dessa eventuella naturvärden i den övre delen av Bläsbäcken bedöms gå förlorade i samband med utbyggnad av rullbana och stråk.

I de naturvärdesinventeringar som utfördes 2010 och 2014 har några objekt med höga naturvärden identifierats. Se avsnitt 3.4. Inom det nya terminalområdet (FH) ligger en bäcksänka med skyddsvärda arter, som har klass 1 i naturvärdesinventeringen. I planförslaget finns en rekommendation om att hänsyn ska tas till detta objekt vid planläggning, samt i möjligaste mån även till övriga utpekade naturvärden. Stora Tandån, som också är ett klass 1-objekt, korsas av ny väg 1053 (T). Inom vägkorridoren finns även ett antal våtmarker som har klass 2 i naturvärdesinventeringen. Hänsyn har tagits genom valet av vägkorridor, som lokaliserats så att bäcken inte ska korsas på fler ställen än ett. I planförslaget finns en rekommendation om att hänsyn i möjligaste mån bör tas till utpekade naturvärden vid lokalisering och utformning av nya vägar. Detta studeras närmare i Trafikverkets pågående vägplanering.

Intrång i de naturmiljöer som identifierades i naturvärdesinventeringen år 2010 har prövats i tillståndsansökan för flygplatsen.

Strandskydd

Syftet med strandskyddsbestämmelserna i miljöbalken är att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Aktuella bäckar och diken som kan komma att beröras av planförslaget (Bläsbäcken, Gräsbäcken) bedöms ha begränsad betydelse för allemansrättslig tillgång till strandområden.

Inom den del av flygplatsen som inhägnas upphör tillgängligheten till bäckar och vattendrag. Anläggandet av flygplatsen och handelsområdet innebär att naturmark hårdgörs och bebyggs, vilket innebär förändring av livsvillkoren för djur- och växtlivet.

Kulturmiljö

Planförslaget innebär ingen påverkan på utpekade värdefulla kulturmiljöer eller kända fornlämningar.

Landskapsbild

Landskapsbilden inom planområdet förändras till del genom att flygplatsen byggs ut, ett nytt handelsområde tillkommer och väg 1053 dras om. Marker som idag utgör ett naturlandskap med skog och myr omvandlas till ett bebyggelselandskap med utökad flygplats och handelsområde. Den befintliga flygplatsens småskaliga karaktär ersätts med en större och mer trafikerad flygplats, med byggnader som är

större än de nuvarande och med tillkommande bebyggelse för handel. Landskapet går från en "naturnära" flygplats till en bebyggelsepräglad. Eftersom flygplatsen ligger lågt och i skogsterräng blir den inte synlig på håll. I princip är det bara de som vistas i närområdet till utbyggnaden som kommer att uppleva dessa förändringar. Landskapet kommer att upplevas som mer ianspråktaget än idag, mindre "orörd natur", men den aktuella delen av Sälenfjällen är redan präglad av fjällanläggningar och turismverksamhet. Människor som vill uppleva landskap med prägel av orördhet söker sig längre ut i fjällterrängen och har stora möjligheter att göra detta. Mot bakgrund av detta bedöms de ovan beskrivna landskapsbildförändringarna inte komma att upplevas negativt.

I planen finns rekommendationer i syfte att förhindra negativ påverkan på landskapsbilden i de delar av skogsområdena som blir synliga från närbelägna, välbesökta fjällområden, genom att planen anger restriktivitet mot nya täkter i exponerade lägen, t.ex. delar av Orrhön.

Värdefulla ämnen och material

Utbyggnad av flygplats och handelsområde samt vägar kommer att kräva nyttjande av bl.a. sten, grus och sand.

I den kommuntäckande översiktsplanen finns riktlinjer gällande täkter som syftar till hushållning, bl.a. sägs att uttagen av naturgrus och antalet naturgrustäkter ska minska till dess att naturgrus bara används till ändamål där alternativ, i första hand krossberg, inte kan komma ifråga samt att grus och krossmaterial så långt som möjligt ska återanvändas. Vidare sägs att stor restriktivitet ska gälla mot nya grustäkter och utvidgningar av befintliga täkter inom områden med bevarandebestånd för naturvård, friluftsliv och kulturminnesvård samt inom ekologiskt känsliga områden. Generellt bör hellre befintliga täkter utnyttjas än att nya öppnas.

I planen finns rekommendationer som anger restriktivitet mot nya täkter.

7.2 RISKER

Flygtrafik

Utbyggnad av flygplatsen med ökad flygtrafik kan innebära en ökad risk för flygolyckor samt läckage och spridning av kemikalier främst till Tandån som rinner söder om flygplatsen.

Enligt internationellt (ICAO) och nationellt regelverk (TSFS 2010:114) är flygplatshållaren skyldig att upprätta en *Plan för räddningsinsatser*. Denna plan ska samordnas med andra nödvändiga samhällsfunktioner såsom kommunal räddningstjänst, polis och sjukvård. Vidare ska den som driver en flygplats tillhandahålla räddningstjänst för kommersiella flygtransporter. Den primära uppgiften är att rädda liv i samband med luftfartsolyckor inom flygplatsområdet eller i dess omedelbara närhet.

Utbyggnad av flygplatsen bedöms bidra till ökade risker för trafikolyckor och kemikalieolyckor. Flygplatsen har dock erhållit miljötillstånd och kommer att utformas och bemannas enligt gällande regelverk.

Den nya sträckningen av väg 1053 kommer att korsa start- och landningsriktningen, d.v.s. i banans förlängning, utanför själva flygplatsen. Korridoren för ny vägsträckning (T) ligger dock minst 800 meter från banändan. Vägen bedöms också enligt preliminära studier ligga cirka 10 meter under banans höjdläge. Bedömningen är att riskerna vad gäller flygolycka vid start- eller landning kontra vägtrafiken på väg 1053 är små utifrån sannolikheten att sådan olycka inträffar. Konsekvenserna för vägtrafiken av en flygolycka vid start och landning bedöms bli begränsade med hänsyn till vägens läge och utformning samt den relativt låga trafikbelastningen på vägen.

Vägtrafik

Utbyggnad av flygplatsen och handelsområdet genererar mer trafik till och från området. Risken för trafikolyckor ökar därmed. Omdragningen av väg 1053 kan dock motverka de ökade riskerna eftersom den nya väg 1053 kan utformas med bättre trafiksäkerhet än dagens. Bl.a. kommer den trafikfarliga branta korsningen mellan befintlig väg 1053 och väg 1047 norr om Rörbäcksnäs att ersättas när väg 1053 dras om.

Farligtgodsolyckor

Ett PM *Risker och riskavstånd i fördjupad översiktsplan och detaljplan – Mobergskölen* har tagits fram efter samrådet. PM:et sammanfattas nedan.

För att en farligtgodsolycka ska inträffa krävs dels att bil med farligt gods är inblandad i en trafikolycka, dels att tanken med farligt gods påverkas tillräckligt kraftigt för att läckage skall uppstå. Utsläppet kan sedan leda till toxisk påverkan, brand eller explosion beroende på vilket ämne som är inblandat.

Tre grundläggande förutsättningar antas regelmässigt gälla avseende sannolikhet för farligtgodsolyckor:

- Sannolikheten för trafikolyckor som resulterar i farligtgodsolyckor skiljer sig inte från sannolikheten för motsvarande trafikolyckor som inte får denna typ av konsekvens.
- Farligtgodstransporter sker främst med tunga fordon. Det är inte sannolikt att en kollision med fotgängare, cyklist eller vilt åstadkommer sådana skador att godset kan läcka ut. Därför betraktas inte dessa olyckor utan endast singelolyckor med tungt fordon, kollision mellan tungt fordon och annat tungt fordon samt kollision mellan tungt fordon och annat fordon.
- Antalet olyckor är direkt proportionerligt mot det totala trafikarbetet.

Konsekvenserna av ett utsläpp med brandfarlig vätska beror inte så mycket på storleken på hålet som av storleken på den pöl som bildas på marken. Ju större pöl som bildas desto större blir branden och flammornas höjd om pölen antänds. En stor brand genererar vidare en hög strålningvärme mot människor och byggnader

i dess närområde. Den sammanlagda sannolikheten för antändning av en läckande brandfarlig vätska vid en olycka uppgår enligt brittisk statistik¹ till 6 %. Eftersom denna statistik i hög grad innefattar även bensintransporter kan sannolikheten för antändning av flygbränsle förmodas vara avsevärt lägre än 6 % givet att läckage uppstår.

I Boverkets byggregler anges 15 kW/m² som den nivå som bör understigas när det gäller acceptabel strålningsnivå mot närliggande byggnaders ytor. Denna gräns används även av t.ex. länsstyrelsen i Skåne län inom ramen för ”riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM)”.

I tabell nedan redovisas de riskavstånd som kan förväntas vid transporter av flygbränsle på väg i tankbil. Vid större avstånd är inte strålningvärmen tillräckligt stark för att kunna medföra någon signifikant påverkan.

Storlek på utsläppet	Riskavstånd till 3:e gradens brännskador (m)	Riskavstånd brandspridning (skadekriterium 15 kW/m ²)
Stort	19	30
Medel	13	18
Litet	7	8

Tabell: Riskavstånd till 3:e gradens brännskador och brandspridning till byggnad (Rapport 5158, Brandteknik Lunds universitet, 2005)

Utifrån ovanstående tabell av strålningvärme bedöms risknivån till följd av pölbrand vara acceptabel på ett avstånd av 30 m.

Säkerhetsavstånd till bebyggelse ökar inte efter utpekad nät för farligtgodstransporter på grund av flygbränsletransporterna i förhållande till de risker som redan föreligger vid bensintransporter.

Erosionsrisk

Området för utbyggnad av flygplats (F-område) samt terminal- och handelsområde (FH-område) utgörs av morän och torv, inom vilka ingen erosionsrisk bedöms föreligga.

Isälvsediment finns i anslutning till Stora Tandån utmed väg 1047 inom T-område avsett för ny vägsträckning. I samband med vägplaneringen kommer geotekniska undersökningar att genomföras.

¹ Purdy, Grant (1993), Risk analysis of the transportation of dangerous goods by road and rail, Journal of Hazardous Materials, 1993, sidorna 229-259

Huvuddelen av planområdet utgörs av skogsmark (S) där ingen förändring av pågående markanvändning planeras. Inga förändringar av pågående markanvändning planeras heller inom Brunntjärnsåsen (B).

Översvämningsrisk

Området för utbyggnad av flygplats samt terminal- och handelsområde utgörs av en relativt plan högplata och bedöms inte beröras av översvämningsrisker på grund av höga vattenflöden.

7.3 SAMHÄLLSEKONOMI

Flygplats

En samhällsekonomisk analys av ny flygplats har genomförts av ÅF daterad 2014-02-03, baserad på Trafikverkets beräkningsmodell. Denna modell är primärt utvecklad för andra typer av infrastrukturinvesteringar, men nyttjas för att skapa jämförbarhet med andra projekt. Härutöver har en övergripande, indikativ samhällsekonomisk analys genomförts för att visa potentialerna för en nationsgränsöverskridande storregionutveckling. Denna översiktliga analys visar att en samlad storregionutveckling med gemensam samhällsplanering, flygplats-satsning och vägsystemutveckling har goda förutsättningar att ge samhällsekonomisk lönsamhet i ett intervall mellan 550 och 1370 MSEK.

Handel

Underlag för gränshandel

En oberoende forskningsstudie, *Underlag för gränshandel och köpcentrum i Sälen*, daterad november 2011, togs fram av Högskolan Dalarna på uppdrag av Länsstyrelsen. Forskningsstudien syftade till att studera förutsättningarna för etablering av en gränshandel i Sälen av traditionellt snitt och närvaron av ett stort antal turister, främst vintertid. Utgångspunkten har varit att det handlar om en snarlik variant på de affärskomplex som finns i Värmland i form av Charlottenberg och Töcksfors. Det visade sig i studien att den framräknade köpkraften skulle kunna ligga i närheten av det som gäller för Charlottenberg. Kundunderlaget bedömdes huvudsakligen vara norrmän samt fjällturisterna på svensk sida. Slutsatsen i studien är att det kan finnas underlag för ett köpcentrum i Sälenområdet som kan betjäna både gränshandel och turisthandel i Sälenområdet.

Högskolan Dalarna har därefter tillsammans med NIRAS, Janne Sandahl Consulting och Handelns utredningsinstitut genomfört ett projekt som särskilt belyser möjligheterna att kombinera ett handelscentrum med en eventuell flygplats som skulle betjäna Sälen-Idre-Trysil-Engerdalområdet med lokalisering till Sälen. I rapporten *Sälen-Trysil Airport Centre – Möjligheten att kombinera den planerade flygplatsen med ett handelscentrum*, (september 2013) redovisas att upp mot 900 000 invånare i Norge skulle ”delta” i gränshandeln i Sälen, vilket ger en potential på nästan 1 000 MSEK. Tre utbyggnadsalternativ för handelsområdet redovisas i rapporten; Mini-17 500 m², Mellan-35 500 m² och Maxi-45 000 m². För alternativet Mellan-35 000 m², som motsvarar en exploatering i paritet med redovisning i denna översiktsplan, redovisas en möjlig omsättning motsvarande ca 1250-1350 MSEK. Omsättningen bedöms alstras från följande:

- Boende i svenska närområdet 15-20 %
- Boende i norska närområdet 10-15 %
- Turister 10 %
- Gränshandel 60-75 %

Mellan-alternativet bedöms i rapporten resultera i ca 600 årsarbetstillfällen under byggtiden och knappt 400 årsanställda därefter.

Konsekvenser av ny handelsetablering

En handelsutredning *Konsekvensanalys – hur påverkar en handelsetablering vid Scandinavian Mountains Airport förutsättningarna för befintlig handel i regionen?* har tagits fram under plansamrådet. Utredningen är gjord av HUI research, Peter Andersson, Gustav Blomqvist och Karin Olsson. I utredningen konstateras att drivkrafterna för gränsrelaterad handel är; högre norska punktskatter på t.ex. alkohol, tobak och socker, högre lönenivåer i Norge samt skillnad i valutakurs där norska kronan är mer värd i Sverige. Enligt rapporten förväntas de gynnsamma skillnaderna för gränshandel bestå under lång tid framåt, även om valutakursen ändras eftersom detta endast är en orsak till prisskillnaderna.

I utredningen framhålls att Malung-Sälens kommun har utifrån ett *gränshandelsperspektiv* ett bra läge, i synnerhet i kombination med de turismanläggningar som ligger i anslutning till området både på den norska och på den svenska sidan. Vägstandarden i området bedöms vara utvecklingsbar och ytterst betydelsefull för att

handeln vid Mobergskölen ska bli framgångsrik. Det är viktigt att prioritera en god tillgänglighet för området så att inga barriärer finns vad gäller att nå handelsområdet. Detta är särskilt viktigt för kundunderlaget från den norska marknaden. Analysen visar på att förutsättningarna för en etablering av handel vid flygplatsen begränsas i ringa omfattning av konkurrens från befintlig och planerad gränshandel i värmlandskommunen Torsby. HUI bedömer att det finns utrymme för såväl gränshandel i Långflon/Torsby som etablering av handel vid Mobergskölen.

HUI bedömer att *befintlig handel i Malung-Sälens kommun* i begränsad omfattning kommer att påverkas negativt av handeln vid Mobergskölen, eftersom handeln vid flygplatsen i hög grad kommer att rikta sig mot norska kunder. Befintligt handelsutbud riktas mot lokalbefolkningen samt fritidsboende/turister. En möjlig negativ effekt kan vara att utbyggnad av handelsområdet delvis begränsar förutsättningarna för *gränshandeln i Långflon*, men mot bakgrund av Långflons relativt begränsade handelsutbud i sammanhanget bedöms detta mer som möjligheter än hot. HUI:s bedömning är att det initialt kommer att ske en omsättningsreducering för dagens butiker i Sälensfjällen, främst inom dagligvarusegmentet. Denna reduktion finns dock goda möjligheter att stoppa och bygga upp i takt med att ett ökande antal turister besöker Sälensfjällen och konsumerar dagligvaror lokalt i anslutning till fjällanläggningarna samt i Sälens by. Totalt förväntas handeln både inom sällanköpsvaror och inom dagligvaror mångdubblas jämfört med dagens nivåer. Risken för utslagning finns men också möjligheten för handeln att omlokalisera sig och möta en större mängd kunder i samma marknadsområde.

När det gäller *dagligvarubutiken som finns i Rörbäcksnäs* idag (ICA Nära butik) så baserar den sin verksamhet i första hand på närhet och tillgänglighet till sin lokalmarknad. Butiken har idag en omsättning på cirka 12 miljoner kronor och konsekvenserna vid en etablering av handel vid Mobergskölen kommer att förändra förutsättningarna för butiken. Enligt HUI är det inte nödvändigtvis till det sämre, då området kommer att expandera och dra till sig avsevärt fler besökare till området, vilket kan tillföra nya möjligheter för området samt butiken. Samtidigt är det viktigt att belysa att konkurrensen om dagligvarukunderna kommer att skärpas markant i området och en viss påverkan för

befintliga aktörer beräknas ske, särskilt för de som ligger i nära anslutning till anläggningen.

HUI framhåller att en etablering av handel vid Mobergskölen kan, utöver ökad försäljning inom detaljhandeln, även leda till nya möjligheter och ökade intäkter inom andra närbesläktade branscher, som restaurang och boendeanläggningar med mera. De flesta kunder från Norge besöker i stor omfattning gränshandelsanläggningarna i Sverige över dagen. Det innebär att potentialen för ökade intäkter är störst i branscher som restaurang/café och servicebranscher som bilreparationer, veterinär, tandläkare etc. En utbyggd handel kommer dessutom att stärka attraktiviteten för hela regionen, även för skidanläggningarna på den norska sidan då Trysil/Sälen/Engerdal/Älvdalen kommer att framstå som en mer komplett besöksdestination. Detta kan öka intäkterna och beläggningsgraden på befintliga boendeanläggningar och kan innebära en potential för framtida nyetableringar.

När det gäller *handeln i närområde* framhåller HUI att befintlig handel i närområdet i huvudsak riktar sig mot boende i kommunen och till viss del mot turister och fritidshusboende men inte mot norska kunder. Erfarenheter från andra gränshandelskommuner visar att handeln i övriga kommuner i närområdet i mycket liten utsträckning konkurrerar med gränshandeln. En etablering av gränshandel vid Mobergskölen bedöms därför inte medföra några nämnvärda negativa konsekvenser för befintlig handel i övriga kommuner i området. Ett viktigt undantag är Torsby/Långflon, som genom sitt riktade utbud till den norska marknaden direkt utgör en konkurrent till handelsområdet vid Mobergskölen. En utbyggnad av handeln i Långflon påverkar marknadsförutsättningarna för handelsområdet vid Mobergskölen. HUI:s bedömning är dock att om handeln begränsas till de nivåer som kommunicerats, det vill säga till 16 000 m² handel i Långflon samt till mellan 28 000 och 36 000 m² vid Mobergskölen, skapas förutsättningar för att båda anläggningarna kan bli framgångsrika. Effekterna av handeln vid flygplatsen blir knappast avgörande för flertalet av butikerna på den norska sidan. Sammantaget utgör den totala gränshandeln ett större hot än just en enskild anläggning. Gränshandelskunderna har alltid möjlighet att välja alternativ som Charlottenberg eller andra orter. Bedömningen blir således att effekterna av handelsområdet vid Mobergskölen är begränsade även på den norska marknaden.

Övrig näringslivsutveckling

En utbyggnad av flygplatsen innebär att tillgängligheten ökar till regionen och upptagningsområdet för tillresande turister blir större. Handelsområdet bedöms också medföra att tillströmningen av besökande/turistande norrmän ökar. Detta bedöms ge en utveckling av turistnäringen i Sälen och ger i sin tur underlag för ett stort antal företag i hela kommunen, men också i dess kringområden.

Infrastuktur

Vägutbyggnad

För att möjliggöra att nya väganslutningar kan byggas för att trafikförsörja flygplats- och handelsområdet krävs framtagande av olika planeringsunderlag. Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie och påbörjat arbetet med att ta fram en vägplan för ny sträckning av väg 1053.

Elförsörjning

Handels- och terminalbyggnaden beräknas ha ett effektbehov motsvarande ca 2,5 MW (40 000 m² å 50 w/m²) och flygplatsen med belysning, flygledning, fordon m.m. ett effektbehov på ca 1,5 MW. Detta ger sammantaget ett effektbehov på totalt ca 4,0 MW.

Området bedöms kunna anslutas till det lokala elnätet vid korsningen mot Stöten. En investering kommer att krävas i form av en markförlagd ledning som förläggs längs den väg som planeras angöra flygplatsen.

Vatten och avlopp

Planområdet planeras att anslutas till Tandådalsens vatten- och reningsverk. Tandådalsens vattenverk har en begränsad kapacitet men har samtidigt en tillhörande vattendom för själva vattentäkten som möjliggör ett större framtida uttag.

Tandådalsens reningsverk har också idag begränsad kapacitet. Bedömningen är att Tandådalsens reningsverk med tanke på recipienten Tandån bör kunna utöka sin kapacitet något i jämförelse med idag. Processen att utöka tillståndet för Tandådalsens reningsverk pågår.

Med tanke på hela den belastningen som flygplatsen och handelsområdet tillsammans med utbyggnadsområden inom Tandådalen kan komma att medföra, kan det i ett långsiktigt perspektiv bli aktuellt att leda avloppsvatten genom den befintliga överföringsledningen från

Tandådalsens reningsverk till Sälffällets reningsverk. För att klara detta kan det i framtiden bli nödvändigt att kapaciteten på överföringsledningen och kanske t.o.m. Sälffällets reningsverk utökas.

Bedömningen är att förbrukningen och belastningen från de aktuella verksamheterna klaras med dagens tekniska system, eventuellt efter mindre kapacitetsstärkande insatser. Kapacitetsstärkande åtgärder kan t.ex. vara utbyggnad av kapaciteten på vattenverket samt reservoarkapaciteten och/eller en förstärkning av överföringskapaciteten av avloppsvatten från Tandådalsområdet till Sälffällets reningsverk.

Dessa investeringsbehov härrör inte enbart från nu aktuell exploatering utan kommer sig även av andra planerade exploateringar i Sälenfjällen redovisade i den kommuntäckande översiktsplanen.

Den framtida förbrukningen för och belastningen från handelsområdet och flygplatsen är svår att förutsäga, särskilt då det idag endast finns ett tak i miljötillståndet motsvarande högst 11 250 flygplansrörelser per år, varav högst 7 200 rörelser i linjetrafik eller charter vad gäller storlek och omfattning för flygplatsen.

En utbyggnad av kostnadskrävande tekniska vatten- och avloppssystemen i förväg utifrån ett väl tilltaget miljötillstånd är inte realistiskt utan bedömningen av behovet av utbyggnad behöver gå hand i hand med hur handelsområdet och flygplatsen utvecklas. Under denna process kommer också erfarenheter kring den verkliga förbrukningen och belastningen som verksamheterna medför erhållas.

Det är därför av stor vikt att VAMAS kontinuerligt blir informerad om flygplatsens och handelsområdets utveckling.

Brandvatten

Brandvattenförsörjningen kommer exploitören att behöva lösa lokalt i samråd med Räddningstjänsten. En brandvattenreservoar eller en sprinklerbassäng kan exempelvis bli aktuellt för leverans av brandvatten i tillräcklig mängd och med erforderligt tryck.

7.4 SOCIALA ASPEKTER

Sociala aspekter i samhällsplaneringen, såsom jämställdhet, barnperspektiv, integration och folkhälsa bedöms inte vara relevant att bedöma i den aktuella planen. Varken flygplatsen, handelsområdet eller omläggningen av väg 1053 (de största förändringar som planen redovisar) bedöms ha någon stor påverkan ur dessa aspekter.

7.5 MELLANNATIONELLA OCH MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

Gränsöverskridande påverkan Norge

Den planerade flygplatsen ligger nära gränsen till Norge. Riktningen på banan innebär att överflygning kommer att ske över Norge.

Flygplatsen ligger också i Stora Tandåns avrinningsområde och ån rinner vidare in i Norge och heter där Tandåa. Dessa omständigheter innebär att olika värden i Trysil kommun och Hedmark fylke i Norge kan komma att påverkas av den planerade flygplatsverksamheten. Även etablering av handelsområde vid flygplatsen kommer att påverka Norge vad gäller trafikströmmar och påverkan på handeln i närområdet, se nedan.

Flygplatsen och handelsområdet bedöms sammantaget bidra till en framtida positiv utveckling av turismen såväl på den norska som den svenska sidan.

Värdefulla naturmiljöer

Markområden i den östra delen av Trysil kommun är glest befolkade och har få natur- eller friluftsintrussen. Inga naturmiljöer av utpekade värde (nasjonalpark, landskapsvernområde, naturreservat el.dyl.) angränsar till Malungs-Sälens kommun på den norska sidan.

Värdefulla vattenmiljöer

I MKB:n till miljötillståndet har bedömts de halttillskott av COD/BOD och kväveföreningar i Stora Tandåns vatten som kan förväntas till följd av flygplatsverksamheten. Halterna av totalkväve bedöms bli oförändrade sedan beslut tagits om att Urea inte ska användas för halkbekämpning. Tillskott av syreförbrukande ämnen bedöms inte heller ge några negativa effekter eftersom dessa ämnen bryts ned snabbt och syresättningen i det strömmande vattnet bedöms vara god. Inga negativa konsekvenser för vattenlevande djur och växter i Stora Tandån bedöms därmed uppstå.

Bullermiljö

I MKB:n till miljötillståndet för flygplatsen framgår av redovisningen att inga områden i Norge kommer att exponeras av flygbuller överstigande 55 dBA. Det bedöms att inga boende i Norge kommer att exponeras för flygbuller överstigande 50 dBA från Sälen-Trysil Airport.

Vidare framgår att maximalnivåerna 70 och 80 dBA från medeldistansjetflygplan kommer att beröra norskt territorium.

När det gäller vägtrafik har trafikökningarna på den norska sidan studerats i ett PM *Analys av vägtrafiken till följd av utbyggnad av flygplats och handelscentrum*. Bullernivåerna längs Rv. 25 genom Elverum med anslutande riksvägar (Rv.2 och Rv. 3) beräknas öka med mindre än 1 dB och bedöms inte medföra några åtgärdsbehov. För Rv. 25 vid Østby och Fylkesväg 569 beräknas bullernivåerna komma att underskrida gällande bullerriktvärden vid befintlig bebyggelse, (42 dB(A) inomhus.

Hinderfrihet

Av flygsäkerhetsskäl krävs att hinderfrihet ska råda i olika sektorer runt en flygplats. Hur dessa hinderytor ser ut redovisas i avsnitt 3.14 *Risk och säkerhet*. Hinderytorna innebär att restriktioner finns mot master, vindkraftverk och andra särskilt höga byggnader. Dessa hinderytor berör till viss del även Trysil kommun.

Handel

I av HUI research framtagen handelsutredning *Konsekvensanalys – hur påverkar en handels-etablering vid Scandinavian Mountains Airport förutsättningarna för befintlig handel i regionen?* framhåller HUI att eftersom handelsområdet främst riktar sig mot norska konsumenter är det i Norge som de största konsekvenserna för befintlig handel kan väntas. Effekterna av handeln vid Mobergskölen bedöms i utredningen knappast bli avgörande för flertalet av butikerna på den norska sidan. Sammantaget utgör den totala gränshandeln ett större hot än just en enskild anläggning. Gränshandelskunderna har alltid möjlighet att välja alternativ som Charlottenberg, Torsby/Långflon eller andra orter. Bedömningen blir således att effekterna av handelsområdet vid Mobergskölen är begränsade även på den norska marknaden.

Mellankommunal och regional påverkan

Regional infrastruktur

I den kommuntäckande översiktsplanen anger kommunen att bra kommunikationer är en nödvändig förutsättning för utvecklingen av Malung-Sälens kommun och regionen Västerdalarna/Sälensfjällen. De är nödvändiga för att genom en regionförstoring skapa en större marknad. Kommunen prioriterar E16 Borlänge – Malung – Oslo, Rv 66 Malung – Sälen, E45 Inlandsvägen Göteborg – Karesuando, Västerdalsbanan och dess förlängning, kollektivtrafiken, Malungs flygplats och Sälens flygplats som nu aktuell fördjupning omfattar. I översiktsplanen anger kommunen även att översiktsplanen ska säkerställa att flygtrafiken i Malung och Sälen utvecklas.

Utveckling av turismen

I den kommuntäckande översiktsplanen anger kommunen att en utveckling av Sälensfjällen ska kunna ske med bl.a. en utbyggnad med uppemot ca 20-25 000 bäddar samt en utbyggnad av Sälens flygplats i Mobergskölen m.m. En utbyggnad av flygplatsen innebär att tillgängligheten ökar till regionen och upptagningsområdet för tillresande turister blir större. Utbyggnad av handelsområdet bedöms medföra att tillströmningen av besökande/turistande norrmän ökar. Detta kan ge en utveckling av turistnäringen i Sälen och ger i sin tur underlag för ett stort antal företag i hela kommunen, men också i dess kringområden, som helt eller delvis har sin utkomst genom turistnäringen.

Flygplatsen och handelsområdet bedöms sammantaget bidra till en framtida utveckling av turismen inom hela kommunen och också för kringliggande kommuner.

Handel

Handelsområdet är till huvuddelen inriktat på gränshandel. Verksamheten bedöms vara snarlik den som finns i Värmland i form av Charlottenberg och Töcksfors.

När det gäller *handeln i närområde* framhålls i den handelsutredning som tagits fram av HUI att eftersom handelsområdet främst riktar sig mot norska konsumenter är det också i Norge som de största konsekvenserna för befintlig handel kan väntas. Erfarenheter från andra gränshandelskommuner visar att handeln i övriga kommuner i närområdet i mycket liten utsträckning konkurrerar med gränshandeln. En etablering av gränshandel vid Mobergskölen bedöms därför inte medföra några nämnvärda

negativa konsekvenser för befintlig handel i övriga kommuner i området. Ett viktigt undantag är Torsby/Långflon, som direkt utgör en konkurrent till handelsområdet vid Mobergskölen. HUI:s bedömning är dock att om handeln begränsas till de nivåer som kommunicerats, det vill säga till 16 000 m² handel i Långflon samt till mellan 28 000 och 36 000 m² vid Mobergskölen, skapas förutsättningar för att båda anläggningarna kan bli framgångsrika. Se vidare avsnitt 7.3 *Samhällsekonomi, Handel*.

7.6 PÅVERKAN PÅ NATIONELLA MILJÖMÅL

Sveriges riksdag har antagit 16 miljömål som syftar till att vi ska lämna över ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta och målen ska leda till en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Målen ska vara riktmärken för allt miljöarbete som bedrivs.

De miljömål som bedömts främst berör verksamheten har beskrivits på följande sätt i MKB:n för flygplatsens miljö tillstånd. Utöver detta tillkommer påverkan som härrör från etablering av ett handelsområde och ny vägsträckning, vilket kommenteras i tabellen.

NATIONELLA MILJÖKVALITETSMÅL Dess innebörd	Kommentarer
<p>Begränsad klimatpåverkan</p> <p>Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.</p> <p>Minskade utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser (2008-2012).</p>	<p><i>Flygplatsen bidrar till utsläpp av växthusgaser i form av koldioxid från fordon och flygplan. Flygbranschen arbetar kontinuerligt med att minska sina egna utsläpp av klimatpåverkande gaser. Flygplatsen begränsar klimatpåverkan t.ex. genom att köpa enbart grön el, köpa/leasa miljöbilar. Flygbranschen har ett miljömål som innebär att koldioxidutsläppen måste minska med 4 % per år. För de utsläpp som ändå kvarstår köper flygplatsen utsläppscertifikat. De s.k. CDM-certifikaten (CDM = Clean Development Mechanism) kompenserar för koldioxidutsläpp genom att certifikaten finansierar utsläppsminskning i projekt i utvecklingsländer.</i></p> <p><i>Flygplatsens läge och utveckling är prövat i miljö tillståndet och utgör nollalternativ. Utbyggnad av handelsområdet medför att vägtrafiken ökar, vilket ger upphov till ökade utsläpp av koldioxid. Detta gör att utbyggnad av handelsområdet inte bidrar till att uppfylla miljömålet, vilket gäller för alla större handelsområden. Sammantaget utsläpp av koldioxid (CO₂) från flygplats och handelsområde har beräknats till ca 23 kiloton per år, varav handelsområdet svarar för ca 20 kiloton CO₂. Detta kan jämföras med transportsektorns utsläpp från väg- och flygtrafik som är 17 500 kiloton/år.</i></p>
<p>Frisk luft</p> <p>Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.</p> <p>Bl.a. anges att halten av kvävedioxid ska inte överskrida 20 mikrogram/m³ som årsmedelvärde och 60 mikrogram/m³ som timmedelvärde år 2010. Timmedelvärdet får överskridas högst 175 timmar per år. Halten av bensen bör inte överskrida 1 µg/m³ (generationsmål om 25 år).</p>	<p><i>Flygplatsverksamheten innebär emissioner av bl.a. kvävedioxid. Håltbidraget utanför flygplatsområdet bedöms vara litet. Även utbyggnad av handelsområdet innebär emissioner, men håltbidraget bedöms vara litet. Risk för överskridanden av de i miljö kvalitetsmålet angivna luftföreningshalterna bedöms inte föreligga.</i></p>
<p>Grundvatten av god kvalitet</p> <p>Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.</p> <p>Grundvattnets kvalitet påverkas inte negativt av mänskliga aktiviteter som markanvändning, uttag av naturgrus, energiutvinning ur jord, berg och grundvatten, tillförsel av föroreningar m.m.</p> <p>Förbrukning eller annan mänsklig påverkan sänker inte grundvattennivån så att tillgång och kvalitet äventyras.</p> <p>Grundvattnet har så låga halter av föroreningar orsakade av mänsklig verksamhet att dess kvalitet uppfyller kraven för god dricksvattenkvalitet enligt gällande svenska normer för dricksvatten och kraven på God grundvattenstatus enligt EG:s ramdirektiv för vatten.</p>	<p><i>Vid Ängsåsen korsar Stora Tandån ett grundvattenmagasin, som i framtiden kan komma att nyttjas som vattentäkt. Det är därför viktigt att dagvattnet vid flygplatsen kontrolleras så att det vatten som släpps ut i ån inte innehåller föroreningar. I miljö tillståndet för flygplatsen finns villkor som avser att minska utsläpp av vissa ämnen via dagvattnet. Dagvatten ska ledas via sedimentationsdammar och luftningsdammar innan utsläpp i Blästbäcken samt att dammarna ska kunna användas för hantering av släckvatten.</i></p> <p><i>Hanteringen av dagvatten för ny sträckning av väg 1053 kommer att hanteras i den förmella vägplaneringen.</i></p> <p><i>Även dagvattnet från FH-områdets (terminal-och handelsområdets) parkeringar kommer att innehålla föroreningar. Detta område kan även komma att innehålla bensinstation. Dessa frågor ska studeras närmare vid detaljplanläggning och i samband med bygglovprövning enligt planens rekommendationer.</i></p>

<p>Bara naturlig försurning</p> <p>De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål.</p>	<p><i>Flygplatsverksamheten ger utsläpp av kväve vid användning av urea för halkbekämpning och som kväveoxider till luft. Utbyggnad av handelsområdet medför att trafiken ökar vilket ger upphov till viss ökning av försurningen, men möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsmålet bedöms inte påverkas.</i></p>
<p>Giftfri miljö</p> <p>Miljön ska vara fri från ämnen och metaller som skapats i eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.</p>	<p><i>Mängden och farligheten hos de kemiska produkter som används i verksamheten är begränsad. För att undvika utsläpp till vatten kommer oljeavskiljare installerade där det finns risk för spill. Mindre mängder av föroreningar, t.ex. kadmium, bedöms kunna förekomma i dagvattnet från rullbanan och terminalplattan. Föroreningarnas ursprung är flygplanen, från fälthållning och nedfall från luften. Flygplatsen kan endast i begränsad omfattning påverka förekomst och spridning av dessa föroreningar. Även eventuell utbyggnad av bensinstation inom handelsområdet bedöms endast ge upphov till begränsade utsläpp av föroreningar.</i></p>
<p>Ingen övergödning</p> <p>Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningarna för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.</p> <p>Sjöar och vattendrag uppfyller när det gäller näringshalten kraven God ekologisk status enligt definitionen i EG:s ramdirektiv för vatten.</p>	<p><i>Flygplatsverksamheten bidrar till utsläpp av kväve genom användningen av urea vid halkbekämpning och till utsläpp av kvävedioxid från fordon och flygplan.</i></p>
<p>Levande sjöar och vattendrag</p> <p>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</p> <p>Fiskar och andra arter som lever i eller är direkt beroende av sjöar och vattendrag kan fortleva i livskraftiga bestånd.</p> <p>I dagens oexploaterade och i huvudsak opåverkade vattendrag är naturliga vattenflöden och vattennivåer bibehållna och i vattendrag som påverkas av reglering är vattenflöden så långt möjligt anpassade med hänsyn till biologisk mångfald.</p> <p>Sjöar och vattendrag har God ytvattenstatus med avseende på artsammansättning och kemiska och fysikaliska förhållanden.</p>	<p><i>Flygplatsverksamhetens utsläpp av urea kan ge konsekvenser i närliggande recipienter. Utformningen av dagvattensystemet med viss omhändertagande och fördröjning av kväveutsläppen kan minska denna påverkan. Kommentar: I miljöutlåtandet för flygplatsen anges att urea inte får användas som halkbekämpningsmedel, med undantag för ambulans- och räddningsflyg, för vilket tillståndsmyndigheten får fastställa villkor. Ny väg 1053 korsar Stora Tandån, som har höga naturvärden och är ekologiskt känslig. Vägkorridorens läge har lokaliserats utifrån att minimera antalet passager över ån. I planförslaget finns dessutom rekommendationer om hänsyn.</i></p>
<p>Myllrande våtmarker</p> <p>Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.</p> <p>Våtmarker skyddas så långt möjligt mot dränering, torvtäkter, vägbyggen och annan exploatering.</p> <p>Våtmarkernas värde för friluftsliv värnas.</p>	<p><i>Dagvatten från flygplatsverksamheten leds ut i våtmark. Tidigare genomförd dikning i våtmarken har sannolikt en större påverkan. Påverkan på uppströmsliggande myr/våtmark ska beaktas i utformning av dagvattensystem. I miljöutlåtandet finns villkor som avser att minska utsläpp av vissa ämnen via dagvattnet. Ny väg 1053 innebär att våtmarksområden med höga naturvärden enligt naturvärdesinventeringen tas i anspråk. I planförslaget finns rekommendationer om hänsyn.</i></p>
<p>God bebyggd miljö</p> <p>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. Inriktningen är att miljökvalitetsmålet ska nås inom en generation.</p> <p>En långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur utvecklas, både vid nylokalisering av byggnader, anläggningar och</p>	<p><i>Flygplatsverksamheten påverkar omkringliggande bebyggelse genom viss bullerexponering i samband med start och landningar med flygplan. Området är dock glesbefolkat och inga bostadshus bedöms utsättas för maximala bullernivåer över 80 dB(A). Ökning av vägtrafiken till flygplats och handelsområde kan innebära viss ökning av bullernivåerna utmed det allmänna vägnätet. Cirka tre fastigheter i Sverige bedöms komma att</i></p>

<p>verksamheter och vid användning, förvaltning och omvandling av befintlig bebyggelse.</p> <p>Människor ska inte utsättas för skadliga luftföroreningar, bullerstörningar, skadliga radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.</p> <p>Användningen av energi, vatten och andra naturresurser sker på ett effektivt, resursbesparande och miljöanpassat sätt och främst förnybara energikällor används.</p> <p>Naturgrus nyttjas endast när ersättningsmaterial inte kan komma i fråga med hänsyn till användningsområdet. Naturgrusavlagringar med stort värde för dricksvattenförsörjningen och för natur- och kulturlandskapet bevaras</p>	<p><i>utsättas för bullernivåer överskridande gällande riktvärden. Bullernivåerna i Norge längs Rv. 25 genom Elverum med anslutande riksvägar (Rv.2 och Rv. 3) beräknas öka med mindre än 1 dB och bedöms inte medföra några åtgärdsbehov. För Rv. 25 vid østby och Fylkesväg 569 beräknas bullernivåerna komma att underskrida gällande bullerriktvärden vid befintlig bebyggelse, (42 dB(A) inomhus.</i></p> <p><i>Utveckling av flygplatsen är ett led i den utveckling av Sälenfjällen för friluftsliv och turism som är av central vikt för kommunens fortlevnad. Detta ligger i linje med den kommuntäckande översiktsplanen.</i></p> <p><i>Avfallshanteringen vid flygplats och handelsområde kommer att ske med långtgående källsortering för att underlätta materialåtervinning.</i></p>
<p>Ett rikt växt- och djurliv</p> <p>Den biologiska mångfalden skall bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer skall värnas. Arter skall kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor skall ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.</p>	<p><i>Flygplatsverksamheten har ingen direkt påverkan på miljömålet utöver de som kommenterats ovan om Levande sjöar och vattendrag och Myllrande våtmarker.</i></p> <p><i>Ny väg 1053 samt handelsområdet innebär att områden som har höga naturvärden enligt naturvärdesinventeringen tas i anspråk. I planförslaget finns rekommendationer om hänsyn.</i></p>
<p>Storslagen fjällmiljö</p> <p>Fjällen ska ha en hög grad av ursprunglighet vad gäller biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Verksamheter i fjällen ska bedrivas med hänsyn till dessa värden och så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation. Fjällvärlden är särskilt skyddsvärd i fråga om bullerstörningar.</p> <p>Generationsmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Låg bullernivå eftersträvas. - Arealen områden med stora upplevelsevärden eller höga natur- och kulturvärden som är fria från buller och andra störningar ökar. <p>Följande delmål har definierats i fråga om bullerstörningar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - buller i fjällen från motordrivna fordon i terräng och luftfartyg ska minska och uppfylla följande specifikation, nämligen att - minst 60 procent av terrängskotrar i trafik senast år 2015 ska uppfylla högt ställda bullerkrav (lägre än 73 dBA), - buller från luftfartyg senast år 2010 ska vara försumbart både inom regleringsområde klass A enligt terrängkörningsförordningen och inom minst 90 procent av nationalparksarealen. 	<p><i>Flygplatsverksamheten har en mindre påverkan på delmålet buller.</i></p> <p><i>Generationsmålet är allmänt. Delmålet berör skyddade områden som inte ligger i direkt anslutning till flygplatsen. Uppmärksamhet måste dock riktas mot Fulufjällets nationalpark, så att in- och utflygningar inte påverkar ljudklimatet där.</i></p>

REFERENSER

Konsekvensanalys – hur påverkar en handels-etablering vid Scandinavian Mountains Airport förutsättningarna för befintlig gränshandel i regionen? HUI research, september 2015.

PM Analys av vägtrafiken till följd av utbyggnad av flygplats och handelscentrum. Sweco, december 2015.

PM Risker och riskavstånd i fördjupad översiktsplan och detaljplan – Mobergskölen. Sweco, 2015-11-04.

Sälen-Trysil Airport Centre – Möjligheten att kombinera den planerade flygplatsen med ett handelscentrum. Högskolan Dalarna m.fl., september 2013.

Scandinavian Mountains – Sälen, Idre, Trysil, Engerdal – Samhällsekonomi för airport center. ÅF, 2014-02-03

Underlag för gränshandel och köpcentrum i Sälen. Högskolan Dalarna, Näringslivsenheten 2011:28

Miljökonsekvensbeskrivning med teknisk beskrivning för Sälen Trysil Airport AB (inklusive bilagor), 2010-03-11.

Förenklad inventering och bedömning av naturvärden och fåglar, Sälen-Trysil Airport, planerat flygfält i Malungs kommun. Enetjärn Natur AB, 2011-02-04.

Kompletterande naturvärdesinventering Sälen - Trysil Airport, Planerad flygplats i Sälen. Enetjärn Natur AB, 2014-11-28.

Rapport över arkeologisk utredning steg 1, Rörbäcksnäs 2:31. Arkeologacentrum i Skandinavium, 2015-09-04.

Redovisning av utförd arkeologisk undersökning, fastigheten Rörbäcksnäs 2:31, 2015-09-04.

Väg 1053, Flygplatsvägen Sälen. Planläggningsbeskrivning. Trafikverket, 2015-11-17.

Översiktsplan för Malung-Sälens kommun, laga kraft 2009-11-26.

Energi- och klimatstrategi för Dalarna – för ett energiintelligent och klimatsmart Dalarna 2050. Länsstyrelsen Dalarna, rapport 2012:20.

Strategi för miljöanpassade transporter i Dalarna. Länsstyrelsen i Dalarna, Vägverket, Banverket, Region Dalarna, 2009-03-13.

RUM – regionalt planeringsunderlag från Länsstyrelsen.

Fornsök. Riksantikvarieämbetets tittskåp för fornlämningar.