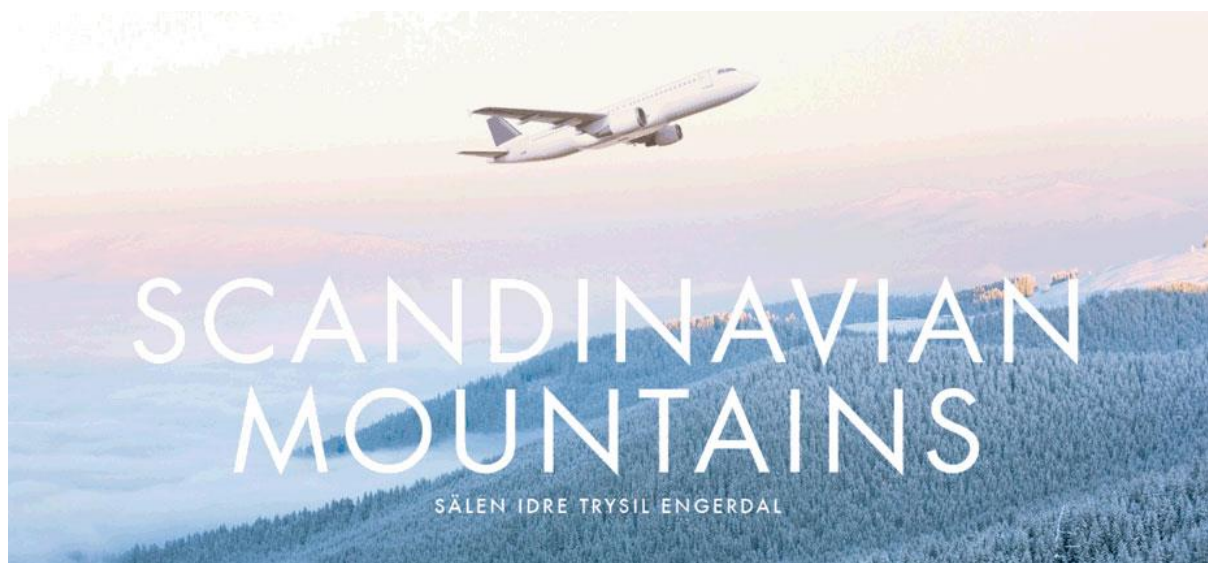


**FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLAN FÖR
MALUNG-SÄLENS KOMMUN
MOBERGSKÖLEN E FLYGPLATS MED AIRPORT CENTER**

SAMRÅDSREDOGÖRELSE







Innehåll

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS	4
Samrådsredogörelsens innehåll	4
SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDE.....	5
Statliga myndigheter och verk m.m.	5
1. Länsstyrelsen Dalarnas län.....	5
2. Hedmark Fylkeskommune	8
3. Lantmäteriet.....	8
4. Sveriges geologiska undersökning, SGU.....	9
5. Post- och telestyrelsen, PTS	10
6. Luftfartsverket, LfV	12
7. Statens vegvesen.....	12
Angränsande kommuner.....	13
8. Torsby kommun.....	13
9. Mora kommun	13
10. Vansbro kommun.....	15
Kommunala nämnder och organ	15
11. Miljönämnden.....	15
12. Räddningstjänsten.....	16
Institutioner, föreningar / organisationer.....	17
13. Dalarnas museum.....	17
14. Föreningen Fjällstugeägarna	18
Företag	18
15. Fortum Distribution	18
Övriga	19
16. Gunvor Jonsson	19
17. Bengt Gustavsson	19
18. Gunnar Moberg.....	20
19. Anders Koj, Johanna Koj, Pia Thuresson, Anders Thuresson	21
20. Märta Arnesson.....	21
21. Olle Elm	23
22. Kjell Holmberg, Alexander von Sydow, Stefan Olsson	24
Sammanfattande kommentar bl a angående flygplats och väg	30
SAMMANFATTNING OCH FÖRSLAG TILL FORTSATT HANDLÄGGNING ...	31
Sammanfattning.....	31
Fortsatt handläggning	31
Medverkande tjänstemän	31

TILLÄGG TILL ÖVERSIKTSPLAN FÖR MALUNG-SÄLENS KOMMUN MOBERGSKÖLEN E FLYGPLATS MED AIRPORT CENTER

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2015-10-22

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Fördjupningen till Översiktsplanen angående Mobergskölen-Airport center har under tiden 22 december 2014 . 27 februari 2015 varit utsänt på samråd till allmänheten, intresseorganisationer, övriga intressenter, angränsande kommuner samt myndigheter.

Plan-och bygglagen anger endast att enskilda, t ex fastighetsägare, ska ges tillfälle att delta i samrådet. Någon uppsökande verksamhet från kommunens sida gentemot enskilda (t ex fastighetsägare) brukar normalt inte vara aktuell i översiktsplanering, utan information om pågående planering sker genom annonsering i tidning. Projektet med en flygplats vid Mobergskölen kan komma att få stor påverkan på närområdet. Då Sälenfjällen är ett område där flera fastighetsägare är bosatta på andra orter har kommunen valt att skicka ett brev med samrådsinbjudan direkt till samtliga fastighetsägare inom det område som i den kommuntäckande översiktsplanen från 2009 är markerat som "flygplatsområde". Utöver detta har två samrådsmöten hållits, ett i Sälen by samt ett i Trysil.

XXXXXXXXXX

Samrådsredogörelsens innehåll

Redogörelsen redovisar de skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden, samt de eventuella kommentarer som finns till dessa. Redogörelsen avslutas med ett avsnitt "Samlade kommentarer". Under denna rubrik bemöts flertalet av de synpunkter som inkommit från privata fastighetsägare, främst avseende järnvägsutbyggnad som ett alternativ till flygplatsen.

Yttrandena har sorterats efter vilken typ av intresse de representerar.

Totalt redovisas 22 stycken skriftliga yttranden.

Samtliga yttranden som inkommit under samrådstiden redovisas i sin helhet. Yttrandena i original finns tillgängliga hos kommunen.

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDE

Nedan följer en sammanfattning av inkomna yttranden med synpunkter på planförslaget samt kommentarer till dessa.

Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
Statliga myndigheter och verk m.m.	
<p>1. Länsstyrelsen Dalarnas län</p> <p>Länsstyrelsen har för samråd mottagit rubricerad fördjupad översiktsplan, daterad i november 2014</p> <p>Övergripande synpunkter</p> <p>Det bör av planhandlingarna tydliggöras hur den aktuella planläggningen främjar långsiktig hållbarhet och en god hushållning med resurser. Den fördjupade översiktsplanen innebär förändrade förhållanden gentemot gällande kommuntäckande översiktsplan, i synnerhet konsekvenserna för handel och service i kommunen. Det helhetsgrepp och ställningstagande om handelsfrågan som finns i gällande översiktsplan saknas i den fördjupade översiktsplanen för Mobergskölen. Airport centrum handelsområde finns inte med i gällande översiktsplan och därför behöver kommunen göra en konsekvensbaserad handelsutredning för kringliggande byar och turistanläggningar där det idag finns handel och service. Det saknas en reflektion och ett ställningstagande av handelsverksamhetens konsekvenser för övrig handel och service i såväl Sälensfjällen som de övriga norra delarna av Malung-Sälens kommun. Tillgänglighet för samhällets alla grupper är en viktig del. I Rörbäcksnäs finns exempelvis ett samlat utbud av ombudstjänster som paket, apotek och systembolag. Lanthandlarna fyller idag också en viktig funktion i att hjälpa människor med kortbetalningar, något som inte alla klarar på egen hand. Under rubriken Miljökonsekvenser redovisas nollalternativet och planalternativet. För handelsområdet bör även konsekvenserna av alternativ plats beskrivas, framför allt lokaliseringalternativ som innebär en utbyggnad av befintliga handelsetableringar.</p> <p>Miljökonsekvenserna för flygplatsen har redan utretts i samband med tidigare beviljat miljötillstånd, varför länsstyrelsen lägger tyngdpunkten i yttrandet vid planens FH-område (terminal- och handelsområdet).</p> <p>Vad gäller mellankommunal samordning, riksintressen, miljö kvalitetsnormer, strandskydd samt hälsa och</p>	<p><i>Området för den planerade flygplatsen finns tydligt markerad i kommunens översiktsplan från 2009, där det framgår att en framtida utveckling är att möjliggöra landning med charterflyg. För att ge projektet ytterligare ekonomisk bärkraft har det befunnits lämpligt att komplettera flygplatsen med ett handelscenter. Kostnaderna att driva en flygplats med tillhörande terminal är idag mycket höga, och de flesta flygplatser behöver någon form av komplettering för att kunna vara hållbara. Avsikten har aldrig varit att kommunen ska bidra till driften av flygplatsen, som är fallet i flera av landets flygplatser. Ej heller kan höga kompletterande intäkter påräknas från långtidsparkering av utresenärer, då flygplatsen primärt kommer att vara en flygplats man reser till, snarare än en utreseflygplats. En alternativ plats för handelsområdet är därför inte relevant, eftersom de båda verksamheterna är varandras förutsättningar. Alternativa platser för handelsområden utan koppling till flygplatsen är redovisade i kommunens översiktsplan.</i></p> <p><i>I kommunens översiktsplan framgår att det tack vare den omfattande utbyggnaden av fritidsboende finns ett stort behov att frångå kommunens tidigare restriktiva hållning till lokalisering av handel och service. Den typ av handel som är planerad vid flygplatsen kommer sannolikt inte att vara av sådant slag att den kommer att ersätta utbudet av ombud för exempelvis paket och systembolag.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>säkerhet har Länsstyrelsen följande erinran.</p> <p>Mellankommunal samordning</p> <p>Det behövs en aktuell analys över hur handeln kommer att påverka och påverkas av den närliggande handelsetableringen i Långflon samt närbelägna norska byar. Av planhandlingarna framgår att huvuddelen av handelsområdets kundkrets förväntas komma från Norge, upp till 75 % av aktiviteten uppskattas bestå av gränshandel. Därmed kan det antas att handelsområdet kommer att baseras på i huvudsak biltrafik från Norge, Till stor del via Hedmark. Det saknas en bedömning av de trafikrörelser för person- och varutransporter till och från handelsområdet som handelsverksamheten förväntas generera, samt en utvärdering av konsekvenserna av trafikmängden. Det hade också varit önskvärt med en övergripande beskrivning av hur olika grupper ska ta sig till och från området och hur de olika transportalternativen prioriteras, exempelvis bil-, cykel- och kollektivtrafik.</p> <p>Riksintressen</p> <p>Det går av den fördjupade översiktsplanen inte att avgöra ifall elnätet som det ser ut idag räcker till för att tillgodose flygplatsen och handelsområdet. Om elnätet ska byggas ut och förläggas på annat sätt än markförlagd invid väg kan riksintresset för rörligt friluftsliv komma att påverkas. Det behövs grundliga utredningar i kommande prövningar om var i området en ny dragnig kan göras. Både lokalisering av ny elnätsdragnig och ny vägsträckning kommer att behöva beakta de natur- och kulturvärden som finns på platsen. Det krävs även en arkeologisk utredning i kommande skeden för områden som avses exploateras.</p> <p>Hälsa och säkerhet</p> <p>Under kapitlet hälsa och säkerhet beskrivs generella krav och riktlinjer för buller, riskavstånd och räddningsinsats. Den fördjupade översiktsplanen bör även belysa förutsättningarna för planerad verksamhet att uppfylla de generella kraven och riktlinjerna.</p>	<p><i>En översiktlig analys av vägtrafiken till följd av utbyggnad av flygplats och handelscentrum har tagits fram av Sweco som bedömer påverkan på trafikrörelser i Norge. Planen kompletteras med uppgifter om detta.</i></p> <p><i>En utbyggnad av elnätet kommer sannolikt att förläggas som markkabel invid väg. Anläggande av ny högspänningsledning prövas genom koncession, där bl.a. påverkan på riksintressen ska beskrivas och hanteras. Översiktsplanen kompletteras med generella rekommendationer angående förläggning av elnätet. Trafikverket har avslutat första skedet, åtgärdsvalsstudien, i utredningen av ny väg till flygplatsen. För närvarande pågår arbetet med en lokaliseringstudie för vägens nya dragnig. I arbetet med detta beaktas även natur- och kulturvärden.</i></p> <p><i>En arkeologisk utredning har genomförts för ett område på ca. 33 ha. Detta område motsvarar den yta som är avsedd att tas i anspråk för terminalbyggnad, handelsområde samt övrig service runt flygplatsen. I utredningsområdet påträffades inga fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar.</i></p> <p><i>Planbeskrivningen kompletteras angående hur riktlinjer m.m. avseende hälsa och säkerhet bedöms kunna uppfyllas.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>Övrigt</p> <p>Energi och bebyggelsestruktur</p> <p>Det bör framgå om handelsområdet, i jämförelse med alternativa lägen, är lokaliserat på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen. Planen bör visa hur kommunen har tagit hänsyn till energi- och klimatstrategin för Dalarna och Dalarnas strategi för miljöanpassade transporter och det bör dessutom framgå på vilket sätt kommunen har tagit hänsyn till preciseringen under miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö om att en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur ska utvecklas.</p> <p>Erosion</p> <p>Risk för erosion bedöms inte föreligga för planerade byggnationer, enligt den fördjupade översiktsplanen. Klimatförändringen indikerar dock att ökad nederbörd förväntas leda till mer extrema nederbördsperioder med förhöjda nivåer i sjöar och vattendrag. Detta kan öka risken för översvämning, erosion och skred, vilket bör värderas vid översiktlig planering. En strategi över hur de geotekniska förutsättningarna för utbyggnad ska klarläggas vid framtida detaljplanläggning eller bygglovgivning utanför detaljplanlagda områden bör tillfogas planen.</p>	<p><i>Lokaliseringen av handelsområdet är i första hand knuten till flygplatsen, vars läge i sin tur är lokaliserad till befintlig flygplats som ligger centralt i förhållande till turistanläggningarna i Trysil samt Sälenfjällsområdet. Långväga flygresenärer i kombination med att fritidsboendet under senare år allt mer har utvecklats.</i></p> <p><i>Beskrivningarna i planen har koncentrerats på de markområden, vilka innebär förändrad markanvändning (F, FH) Planen kompletteras med den geotekniska undersökning som har genomförts inför utbyggnaden av flygplatsen. Beträffande de geotekniska förutsättningar som gäller för eventuell ny vägdragning så kommer de att hanteras i kommande vägplan.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>2. Hedmark Fylkeskommune</p> <p>Fylkesrådet viser til oversendt høringsutkast (samrådshandling) til fördjupad översiktsplan för Mobergskölen ó flygplats med Airport centrum.</p> <p>1. Fylkesrådet er opptatt av at det legges til rette for vekst og utvikling i Hedmark. Reiselivssatsningen i Trysil, Engerdal, Sälen og Idre er viktig både for kommunene og for Hedmark. Fylkesrådet har vært kjent med initiativene til å etablere flyplass i Sälen-Trysil-området gjennom lang tid. På både norsk og svensk side har det blitt arbeidet lenge for å legge til rette for mer turisme og for å utvide til større grad av helårsturisme. Gjennom etablering av flyplass vil en også kunne utvide det geografiske markedsområdet betydelig. Fylkesrådet har støttet flere initiativ som kan bidra til videre reiselivsutvikling i regionen. Det er derfor positivt at arbeidet med flyplass nå har kommet så langt og at det legges realistiske planer for gjennomføring.</p> <p>2. Fylkesrådet er positive til at man er invitert med i prosessen, og vil gjerne informeres fortløpende i det videre arbeidet.</p> <p>3. Fylkesrådet ser det som ønskelig fra norsk side at man ser på hvilke endringer og virkninger en utbygging i denne størrelsen på svensk side vil medføre for norsk vegnett, og forutsetter at dette gjøres i dialog med norske vegmyndigheter.</p> <p>4. Fylkesrådet anser det som viktig at man utreder hvordan støy fra fly og flyplass vil påvirke norsk side.</p> <p>5. Fylkesrådet mener det vil være interessant å belyse hvordan arbeidsmarkedet på norsk side vil påvirkes.</p> <p>6. Fylkesrådet mener at det også bør vurderes hvordan en så stor handelsetablering som det skal planlegges for vil påvirke eksisterende handelsstruktur på norsk side.</p>	<p><i>Flygplatsen är från början avsedd att vara en skandinavisk, snarare än svensk flygplats. Frågan om påverkan på vägtrafiken i Norge har utretts i en översiktlig analys som tagits fram av Sweco, där konsekvenserna för vägtrafiken i Norge och Sverige belyses. Den konsekvensanalys för handel som tagits fram omfattar även hur handeln på den norska sidan kan komma att påverkas. En av de slutsatser som dras i denna analys är att effekterna av handeln vid flygplatsen knappast blir avgörande för flertalet av butikerna på den norska sidan.</i></p>
<p>3. Lantmäteriet</p> <p>Lantmäteriet har inga synpunkter vad gäller fördjupad översiktsplan för Mobergskölen</p>	<p><i>Skrivelsen noteras</i></p>

**Remissynpunkter i sammanfattning****Kommentarer****4. Sveriges geologiska undersökning, SGU**

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 13 januari 2015 erhållit rubricerat ärende för yttrande från länsstyrelsen. Samma ärende har också inkommit från kommunen den 22 december 2014 (33-2513/2014).

Det är mycket positivt att en jordartskarta redovisas i kapitel 3 *Planeringsförutsättningar*. Det underlättar bedömningen av förutsättningarna för såväl grundvatten och mark som geologiska och ekologiska naturvärden, särskilt om planområdet markeras i kartbilden. Vad gäller avsnitt 3.2 *Geologi*, som av någon anledning endast berör själva flygplatsområdet, vill vi nämna att det i regionen nordvästra Dalarna förekommer områden med lagerföljder som visar en komplex uppbyggnad, av såväl sorterade som osorterade jordarter och som kan härröra från olika nedisade och isfria tidsskeden. I vilken mån detta förekommer inom planområdet är inte känt, men sådana förekomster skulle kunna ha betydelse för hur **mark-** och grundvatten rör sig i området, och därmed hur risken för påverkan på grundvattenresurser längre bort ser ut. På t.ex. Hundfjället i Sälenområdet finns dokumenterat olikåldriga moränlager.

Det är positivt att närliggande grundvattenförekomster och deras kvalitativa och kvantitativa status redovisas i underlaget. Grundvattenförekomsten vid Rörbäcksnäs, SE678199-134000, ligger nedströms flygplatsen. Grundvattenförekomsten har idag god kvalitativ och kvantitativ status och i vattenförvaltningen ingår att beslutade miljö kvalitetsnormer inte får försämrats. Grundvattenförekomsten har i vattenförsörjningsplanen för Dalarnas län (Länsstyrelsen Dalarnas län, Rapport 2012:02) bedömts utgöra klass 2, dvs. ett område där grundvattenuttag kan vara intressant i framtiden. I vattenförsörjningsplanen står att framförallt den nordligaste delen av området, dvs. den delen av grundvattenmagasinet som ligger nedströms flygplatsen, kan få betydelse i framtiden om turismen expanderar och att området har uppskattats hysa möjligheter för nyetableringar av vattentäkter exempelvis för turistexpansion i Sälenområdet. Uttagsmöjligheten i grundvattenmagasinet i området mellan Ängesåsen och Gränsbo har av SGU bedömts vara 5-25 l/s.

I samrådshandlingarna står att enligt miljö tillståndet ska dagvatten från flygplatsen ledas via sedimentationsdammar och luftningsdammar innan utsläpp sker i Blästbäcken. Blästbäcken rinner ut vid Stora Tandåns östra strand. Kring Stora Tandån ligger den stora isälvsavlagring i vilken grundvattenmagasinet är beläget. Vid Ängesåsen korsar Stora Tandån grundvattenmagasinet och här har SGU bedömt att det finns en hydraulisk kontakt mellan grund

Planbeskrivningen kompletteras i avsnitt 3.2 Geologi, bl.a. utifrån den geotekniska undersökning som har gjorts inför utbyggnad av flygplatsen.

Planbeskrivningen kompletteras enligt SGU:s synpunkter.



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>vattenmagasinet och ån. Vid eventuella utsläpp från flygplatsen finns en föroreningsrisk för grundvattenmagasinet. Det är därför viktigt att det sker en kontroll av dagvattnet så att det vatten som släpps ut inte innehåller några föroreningar.</p> <p>Den fördjupade översiktsplanen tar upp frågan om brandsläckningsvatten. Kommer även andra brandsläckningsmedel att användas vid brand och eventuella brandsläckningsövningar? Om så är fallet bör krav ställas på att brandsläckningsmedlet ska vara fritt från perfluorerade ämnen då dessa ämnen riskerar att förorena mark och grundvatten. För mer information om perfluorerade ämnen i grundvatten, se SGUs hemsida: http://www.sgu.se/omsgu/nyheter/2014/april/pfos-och-pfaa-i-grundvatten/</p> <p>Av ovanstående anledningar saknar vi ett resonemang om påverkansrisken på miljökvalitetsmålet <i>Grundvatten av god kvalitet</i> i avsnittet 7.6 <i>Påverkan på nationella miljömål</i>. Vi vill slutligen påpeka att de naturinventeringar som hänvisas till i avsnittet 3.3 <i>Naturmiljö</i> endast avser den biologiska mångfalden och inte beaktar geologisk mångfald och ev. geologiska naturvärden. SGU har ingen särskild kännedom om sådana värden i området, men från jordartskartan framgår att den bäcksänka som i FH-området (terminal- och handelsområdet) hyser flera rödlistade arter (naturvärde klass 1), utgör en av flera isälvsrännor. I kartbilden ses också två markanta åsar av isälvsmaterial som löper i planområdets östra del (område S, Skogsmark).</p>	<p><i>Översiktsplanen kan inte styra frågor rörande brandsläckningsövningar och brandsläckningsmedel, men planbeskrivningen kompletteras kort med problematiken kring detta samt eventuell risk för påverkan av det nationella miljömålet öGrundvatten av god kvalitet.</i></p> <p><i>Planen kompletteras med information om de befintliga isälvsrännorna.</i></p>
<p>5. Post- och telestyrelsen, PTS</p> <p>PTS har av Malung-Sälens kommun ombetts att inkomma med synpunkter på utbyggnad av öMobergskölen ó Airport/Handelscenterö.</p> <p>PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar ó sektorsansvar ó inom områdena post och elektronisk kommunikation. Inom ramen för detta arbete skall PTS bland annat:</p> <ul style="list-style-type: none">-främja tillgången till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer enligt de mål som anges i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation-verka för robusta elektroniska kommunikationer och minska risken för störningar, inbegripet att upphandla förstärkningsåtgärder, samt verka för ökad krishanteringsförmåga-verka för att tillgodose totalförsvarets behov av post- och elektronisk kommunikation under höjd beredskap, och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar i näten för elektronisk kommunikation i fred	<p><i>Flygplatsområdet ligger i direkt anslutning till de områden som redan idag är aktuella för bredbandsutbyggnad. Flygplatsen ó terminal samt handelscenter - kommer att anslutas. I samband med framdragnin av elförsörjning till flygplatsen kommer fiberkabel att samförläggas av Malung-Sälens fibernät. I dagsläget finns det även en befintlig fiberkabel genom Rörbäcksnäs. Planbeskrivningen kompletteras avseende detta.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. Det övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Regeringen har även år 2009 presenterat en Bredbandsstrategi. Målet i bredbandsstrategin är att 90 procent av befolkningen bör ha tillgång till 100 Mbit/s. Detta mål är även fastslaget i den digitala agendan.</p> <p>En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte it-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Plan- och bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta. PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen. I detta fall torde det vara lämpligt att kontakta Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET 1 samt Teracom. Även kommunen bör ha en förteckning över vilka ledningsägare som blir berörda. Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, öledningskollen.seö. För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via https://www.ledningskollen.se/</p> <p>PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. Om planen innebär uppförande av vindkraftverk, kan dessa i vissa fall påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkraftsetableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna. Inför ett sådant samråd kan PTS bidra med information om vilka de berörda radiolänkoperatörerna är.</p> <p>PTS har inga ytterligare synpunkter. Tommy Wahlgren</p>	



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>6. Luftfartsverket, LFV</p> <p>LFV har som sakägare av CNS-utrustning <u>inget att erinra</u> mot översiktsplanen.</p> <p>Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 öSkyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektronisk kraftöverföring och tågdriftö, Standardiseringskommissionen i Sverige samt på ICAO DOC 015.</p> <p>VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för öMinimum Sector Altitudeö.</p> <p>LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar utrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.</p>	<p><i>Synpunkten noteras.</i></p> <p><i>Vid prövning av bygglov av byggnadsverk med en total byggnadshöjd över 20 meter kommer MSA-ytan att beaktas. Planen kompletteras med en redovisning av den preliminära MSA-ytan.</i></p>
<p>7. Statens vegvesen</p> <p><i>Fördjupad översiktsplan för Mobergskölen - flygplats med Airport Centrum er en veiledende plan som skal kunne danne grunnlaget for videre detaljplanlegging. Den har vart ute på høring, men Statens vegvesen har ikke mottatt høringsforslaget til uttalelse. Likevel Önsker vi å gi uttalelse da tiltaket vil kunne påvirke trafikk og vegnettet i Norge.</i></p> <p>Statens vegvesen er vegadministrasjon for ståtlige og fylkeskommunale veger i Norge. Det fremgår av planen at hensikten er å utvide eksisterende flyplass og anlegge et handelsområde på ca. 35000 kvadratmeter. Det anslås at mellom 60 og 75 prosent av tilreisende til handelsområdet vil være grensehandel. En utvidet flyplass vil rimeligvis også være nyttig for destinasjoner på norsk side, i første rekke Trysiljøellet. Dersom det blir etablert et handelssenter ved flyplassen, vil antallet reisende til området også fra norsk side øke betraktelig. En mulighetsstudie gjort i forkant av planen konkluderte med at oppimot 900 000 nordmenn skulle kunne «delta» i en grensehandel ved flyplassen. Dette vil medføre en betydelig merbelastning på vegnettet i</p>	<p><i>Sweco AB har tagit fram en översiktlig analys av vägtrafiken till följd av utbyggnad av flygplats och handelscentrum vid Mobergskölen. Där redovisas konsekvenser för trafiken på norsk sida. Fördjupningen av översiktsplanen kompletteras med uppgifter och slutsatser från denna.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>Norge. Dagens vegstandard på fv. 569 er ikke egnet til stor Ökning i trafikkgrunnlaget på vinterstid. Nordmenn på grensehandel kommer ikke nödvendigvis fra tuerområdene rundt handelssenteret. Et bedre handelstilbud vil derfor også påvirke trafikkkavviklingen gjennom Elverum, da mange besökende trolig vil komme via rv. 25/3.</p> <p>Statens vegvesen ber derfor om at det gjennomföres en trafikkundersökelse i neste fase av prosjektet. En slik undersökelse vil være et viktig grunnlag for at Statens vegvesen kan vurdere trafikale konsekvenser av tiltaket på norsk side og for å vurdere om ökt trafikkmengde skaper behov for tiltak på berört vegnett i Norge. Statens vegvesen ber også om å bli inkludert som höringspart i det videre planarbeidet. Seksjon for overordnet planlegging og styring Med hilsen</p> <p>Tryggve Elvsaa seksjonssjef</p>	<p><i>Statens vegvesen kommer att få utställningsversionen av den fördjupade översiktsplanen på remiss.</i></p>

Angränsande kommuner

8. Torsby kommun

1. Malung-Sälens kommun uppmärksammas på att skrivning om handel i planbeskrivningen bör kompletteras med förutsättningarna beroende på etablerad gränshandel i Långflon i Torsby kommun.

2. En utökad flygplats i Malung-Sälen, Rörbäcksnäs, kan vara positiv för turismnäringen också i Torsby kommun. Eventuell påverkan på frågor om regionalt flygplatsstöd bör dock utredas närmare.

3. Redovisning av hinderfrihet för flygplatsen bör kompletteras med MSA-tytor och andra eventuellt höjdbegränsande tytor som kan komma att beröra Torsby

En handelsutredning, som redovisar konsekvensanalys om påverkas och förutsättningar för befintlig handel har tagits fram efter samrådet. Utredningen kommer till slutsatsen att det finns utrymme för såväl utbyggd gränshandel i Långflon såväl som etablering av handel vid flygplatsen vid Mobergskölen.

MSA (Minimum Sector Altitude) är den höjd som ett flygplan som är på väg ner för att landa säkert kan sjunka till innan den slutliga inflygningen tar vid. På denna höjd har flygplanet en marginal på 1000 fot/300 meter över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Den MSA-påverkande ytan består av en cirkel med radien 55 km, som utgår från flygplatsens landningshjälpmedel. Cirkeln är delad i fyra sektorer och höjderna kan vara olika i varje sektor. Planen kompletteras med uppgifter om MSA-påverkande yta.

9. Mora kommun

Mora kommun inser att en flygplats och ett handelsområde i Sälenområdet är en möjlighet för näringslivet att få fler internationella besökare till området. Om näringslivet tar det långsiktiga kostnadsansvaret för driften av flygplatsen och handelsområdet är det positivt, för Norra Dalarna, hela Dalarna och Sverige. Byggnationen av flygplatsen innebär stora

Malung- Sälens kommun delar uppfattningen att flygplatsen och handelsområdet är en möjlighet att få fler internationella besökare till området. Kostnadsansvaret för driften av flygplatsen kommer att ligga på näringslivet.

**Remissynpunkter i sammanfattning**

infrastruktursatsningar som påverkar fördelningen av ekonomiska medel för infrastruktur på både nationell och regional nivå. Detta kan innebära t.ex. att genomfart Mora får stå tillbaka, vilket kan medföra att Mora tätort riskerar att bli en ännu större flaskhals än den redan är idag. Detsamma gäller för de åtgärder som krävs på Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen som idag används av många resenärer till fjällen. Byggnation av ny flygplats och handelsområde i dalafjällen kommer att avsevärt påverka trafikbelastningen på vägarna till fjällen. Av den anledningen är det viktigt att effekterna av flygplatsutbyggnaden behandlas i Fjällpaketet.

Mora kommun saknar en analys över hur flygplatsutbyggnaden påverkar trafiken genom Mora tätort. Kommunen önskar bl.a. en redovisning av hur flygbränslet ska transporteras till flygplatsen eftersom det kan komma att transporteras genom Mora tätort och kommunen.

Ökade transporter av flygbränsle kan medföra begränsningar för möjligheten till byggnation i närhet till väg 70 och även längs med övriga vägar som är utpekade som led för transport av farligt gods mot Dalafjällen. Transporter av farligt gods innebär att eventuella olyckor kan få mycket stora konsekvenser på både människor, egendom och miljön. En olycka där farliga ämnen är inblandade kräver därför insats och förmåga av specialutbildade kemdykare samt högre utbildade befäl, vilket Mora Brandkår har utifrån dagens trafiksituation och riskbild. Mora Brandkår svarar idag genom samverkan för kemdykarberedskapen i hela norra Dalarna, vilket även innefattar Malung-Sälens kommun. Denna beredskap är kostnadsdrivande materiellt men kräver även utökad utbildnings- och övningstid. En ökning av transporter med farligt gods innebär att risken för olyckor med farliga ämnen inbladat ökar och således behöver sannolikt även beredskapen för att hantera dessa komplexa olyckor öka. Mora kommun önskar därför en analys av hur olycksrisken ökar med avseende på transporter av farligt gods, vilka konsekvenser detta innebär samt utifrån denna analys en beskrivning av hur Malung-Sälens kommun avser förstärka kemdykarorganisationen i Mora.

Flera detaljplaner för bostäder har tagits fram i Sälenfjällen under senare tid och även fördjupad översiktsplan för Stöten. Dessa exploateringar medför sammantaget en avsevärd ökning av trafikbelastningen på väg 70. Mora kommun önskar därför att Malung-Sälens kommun redovisar vilken samlad effekt de olika planerna, både den fördjupade översiktsplanen för flygplatsen, den fördjupade översiktsplanen för Stöten och detaljplanerna för bostäder, medför på väg 70 genom Mora. Flygplats med tillhörande handelsområde kan även antas medföra arbetspendling från omkringliggande kommuner vilket ytterligare ökar trafikbelastningen på vägnätet mot fjällen. För att möjliggöra den önskade utvecklingen i norra och västra

Kommentarer

Avsikten med en internationell flygplats är möjliggöra fler internationella besökare till området. Eventuellt kommer även en mindre del nordiska resenärer att ta flyget till Sälenfjällen. Om den ökade mängd besökare som därmed förväntas komma till området istället skulle åka bil skulle långt större och kostsamma investeringar på vägnätet behöva göras.

Riksväg 70 är redan i dagsläget utpekad som rekommenderad transportled för farligt gods. Vid planläggning samt hantering av bygglov ska riktlinjerna i den policy för markanvändning invid rekommenderad transportled för farligt gods, som Länsstyrelsen i Dalarna tagit fram, följas. Ett PM har tagits fram som redovisar risker och riskavstånd vad gäller transporter av farligt gods. Planbeskrivningen kompletteras beträffande detta. Det kan konstateras att flygbränsle har samma brandklassning som diesel och att bensin är mer brandfarligt. Det innebär att transporter av flygbränsle inte ställer högre krav på riskavstånd vid bebyggelseplanering än för redan befintliga transporter av t.ex. bensin genom centrala Mora.

I den kommuntäckande översiktsplanen har en översiktlig analys av förändringar av vägtrafiken tagits fram där. Denna analys omfattar planerad utveckling av cirka ytterligare 25 000 bäddar i Sälenfjällsområdet, bl.a. utvecklingen av Stötenområdet. Inför utställningen har även en analys av förändringen av vägtrafiken utifrån etableringen av flygplats och handelsområdet i Mobergskölen tagits fram. En önskvärd utveckling är att Stöten, likväl som andra anläggningar i Sälenfjällen, i kommande planer inriktar sig allt mera mot gäster som inte anländer med egen bil. Detta kan vara genom förtätningar av befintliga, centrum- resp. backnära områden. Under



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>Dalarna måste därför en förbättring av vägarnas - Rv 66 och 70, E45, genomfart Mora och Vasaloppsvägen Lv 1024/1025 mellan Rv 66 och 70 - liksom Dalabanans standard och framkomlighet ges högsta prioritet.</p> <p>Mora kommun önskar även en konsekvensanalys över hur utbyggnaden av handeln i anslutning till flygplatsen påverkar handeln i Mora och Norra Dalarna. Likaså vill Mora kommun att det tas fram en konsekvensanalys huruvida ytterligare en flygplats i Dalarna påverkar de redan existerande Dala Airport och Mora-Siljan Flygplats. De befintliga flygplatserna är viktiga för sjukvårdens behov av snabba transporter av organ, blod och även patienter till och från akutsjukhusen i Mora och Falun. En risk finns att underlaget för flygplatserna minskar. På lång sikt kan ytterligare en flygplats komma att göra anspråk på offentlig med finansiering för sin överlevnad.</p> <p>Mora kommun anser att idag planerade, nödvändiga satsningar på befintlig infrastruktur som "Genomfart Mora" och "Vasaloppsvägen" måste tidigareläggas då trafikbelastningen beräknas att öka till följd av genomförandet av den aktuella fördjupade översiktsplanen.</p> <p>10. Vansbro kommun</p> <p>Kommunstyrelsen beslutar att Vansbro kommun inte har något att erinra mot presenterat förslag till fördjupad översiktsplan för Mobergskölen, Malung-Sälens kommun.</p>	<p><i>flera år har utbyggnaden av fritidsområden i Sälenfjällen skett i form av nya fritidshusområden som inte befinner sig i direkt anslutning till skidområdena.. Utvecklingen under senare år går mot ett ökat s.k. öski in-ski outö boende, dvs. ett boende där man inte behöver ta bilen från stugan till liften. Detta kommer att innebära förtätningar av backnära områden, och på så vis kan man öka andelen besökare som inte har tillgång till bil.</i></p> <p><i>Samtliga kommuner i norra och västra Dalarna är medvetna om vikten av en förbättring av vägstandarden i området. Flygplatsen ger däremot en möjlighet att utöka mängden besökare utan att öka belastningen på det befintliga vägnätet i samma utsträckning.</i></p> <p><i>Synpunkten noteras.</i></p> <p><i>Synpunkten noteras</i></p>

Kommunala nämnder och organ

11. Miljönämnden

Miljönämndens yttrande

1. Den fördjupade översiktsplanen ska vara utformad i enlighet med Mark- och miljödomstolens beslut 2013-02-11 (M 2509-11).
2. Miljönämnden önskar ett förtydligande i form av en uppskattning om hur stor den samlade volymen är vad gäller dricks- och spillvatten för området som den fördjupade översiktsplanen avser.

1. Villkoren för anläggandet av flygplatsen anges i Mark- och miljödomstolens beslut. Dessa villkor måste uppfyllas för att en flygplats ska kunna anläggas. En översiktsplan, samt fördjupningar av denna, har ingen direkt rättsverkan utan den utgör ett vägledande dokument för kommande planering och beslut
2. Planen kompletteras med en uppskattning av dessa mängder.



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>12. Räddningstjänsten</p> <p>Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2010:114 ställer krav på den som driver en flygplats att den personal som ska utöva räddningstjänst har rätt utbildning. Ett utbildnings- och kontrollprogram skall finnas framtaget. Inom ramen för programmet ska personalens kompetens verifieras genom praktiska brand- och räddningsövningar. Repetitionsutbildning ska genomföras i den omfattning och med den periodicitet som krävs med hänsyn till luftfartsverksamhetens omfattning. Om det planeras att bedriva någon typ av utbildnings eller övningsverksamhet lokalt, bör man tänka på den senare tidens uppmärksammade miljökonsekvenser vid befintliga brandövningsplatser. I ett antal kommuner har man upptäckt höga halter av PFAS i vattentäkter. Brandövningsplatser har visat sig vara källan till dessa föroreningar, som i vissa fall har inneburit att vattentäkter stängts. Dessa fall visar att PFAS-förorening av vattentäkter kan vara ett hot mot dricksvattenförsörjningen.</p> <p>Transport och hantering (LBE) av farligt gods. Transport och hantering av farligt gods måste även planeras inom området utifrån avstånd till olika verksamheter.</p>	<p><i>Transportstyrelsens föreskrifter kommer att ligga till grund för den räddningstjänst som kommer att finnas för flygplatsen. Fördjupningen av översiktsplanen reglerar inte var en eventuell brandövningsplats ska vara placerad. Om en brandövningsplats ska placeras i anslutning till flygplatsen är det möjligt att placera denna på en betongplatta. Vid eventuell släckningsövning med skum är det då möjligt att samla upp skumrester och skicka dessa på destruktion. Länsstyrelsen har att pröva hur eventuellt omhändertagande av släcknatten utformas och genomförs.</i></p>

**Remissynpunkter i sammanfattning****Kommentarer****Institutioner, föreningar / organisationer****13. Dalarnas museum**

Med anledning av Stadsbyggnadskontorets remiss i rubricerade ärende, vill Dalarnas museum framföra följande:

KULTURMILJÖ

Värdefull kulturmiljö

Riksintresset vid Norra och Södra Lötsjön kommer att påverkas negativt av den ökade flygtrafiken

Fornlämningar och fornfynd

Runt planområdet finns det enligt FMIS drygt 30 fasta fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Dessa ligger på 0,4 ó 6 km avstånd från planområdet.

Det rör sig om fångstgropar, fångstgropsystem, järnframställningsplatser, stenåldersboplatser, stenbrott, fossil åkermark, rest sten med tradition, kvarnar m m. I och med att planområdet ligger mellan dessa lämningar finns det stor risk att det kan finnas oregistrerade fasta fornlämningar eller övriga kulturlämningar inom planområdet.

De fornminnesinventeringar som utförts i kommunen är delvis bristfälliga och ca 40 år gamla. I Grövelsjöfjällen och dess närområden gjordes kompletterande inventeringar under senare delen av 1980-talet varvid det framkom ett mycket stort antal fornlämningar i form av framförallt stenåldersboplatser och fångstgropar. Vid kompletterande inventeringar i Sälensfjällen borde det också upptäckas många forn- och kulturlämningar som inte är registrerade sedan tidigare.

Med anledning av ovan beskrivna faktorer rekommenderar Dalarnas museum att planområdet inventeras av arkeologiskt sakkunnig personal.

Vid exploateringsverksamhet har markägaren/grävpersonal/byggherren skyldighet att anmäla eventuella fynd av fornlämning och fornfynd. Om fornlämning eller fornfynd påträffas vid pågående schakt och grävningsarbete skall arbetet omedelbart avbrytas och anmälan göras till Länsstyrelsen Dalarna. Allt enligt Kulturmiljölagen.

Äldre Stigar

Stigar kan vara av hålvägskaraktär, leda till en fornlämning och vara av så hög ålder att de t o m klassas som fornlämningar. Länsstyrelsen kan utreda om stigarna klassas som fornlämningar. Utmed äldre stigar brukar det finnas fornlämningar i form av ristade stenar eller träd, vilstenar, halvvägsstenar m m. Det finns fler stigar inom planområdet än de två omnämnda, bl a stigar till St. Tandån och rönningsdammen.

En arkeologisk undersökning har utförts under hösten 2015 för den pågående detaljplaneläggningen av terminal- och handelsområdet. Resultatet från denna redovisas i planen. Länsstyrelsen har att fatta beslut om ytterligare arkeologiska utredningar ska genomföras i samband med andra exploateringsåtgärder.



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>För Dalarnas museum</p> <p>Maria Lannebro Norell Arkeolog/antikvarie</p>	
<p>14. Föreningen Fjällstugeägarna</p> <p>FFS anser att den föreslagna utbyggnaden av flygplatsen vid Mobergskölen är olämplig av följande skäl:</p> <p>ÉMöjligheten att få de nödvändiga investeringarna att ge ett positivt utfall för en flygplats av så liten storlek är obefintlig. Man kan bara se på svårigheterna för avsevärt större flygplatser som t.ex. Karlstad, Torsby, Hagfors och Mora att få ekonomin i verksamheten att gå runt. Detta innebär att kommunen med nästan 100% sannolikhet kommer att få driva ett förlustprojekt för att stödja turismverksamheterna i kommunen.</p> <p>ÉUr miljösynpunkt är en ökning av flygresandet förkastligt.</p> <p>De alternativ som i stället borde utvecklas är enligt vår åsikt följande:</p> <p>ÉDe föreslagna medlen borde i stället läggas på att bygga ut järnvägen och landsvägarna som ju kommer att ha 99% av de tillresande gästerna.</p> <p>ÉFlygresenärer skulle kunna komma in via Mora (106km) eller Torsby (155km) flygplatser och där erbjudas transport med buss eller hyrbil de sista milen. FFS föreslår att planeringen av flygplatsutbyggnaden avbryts samt att de avsedda medlen i stället läggs på att förbättra landsvägarnas standard samt att driva järnvägsalternativet vidare.</p> <p>För styrelsen Ralph Blommé (ordf)</p>	<p><i>En samlad kommentar till generella yttranden om flygplatsens lämplighet återfinns i slutet av samrådsredogörelsen.</i></p>
Företag	

15. Fortum Distribution

Fortum Distribution AB önskar ändra följande stycke (högre kolumnen på sida 17):
"Fortum Distribution och Malungs Elnät har gemensamt utrett ett antal alternativ till att förlägga en ny 130 kV ledning till Tandådalen"
till

Planen korrigeras med avseende på detta



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>"Fortum Distribution och Malungs Elnät har gemensamt utrett ett antal alternativ till att upprätta en ny högspänningsledning till Tandådalen."</p> <p>Detta eftersom även 50 kV-lösningar var med i utredningen. Fortum Distribution anser att även dessa alternativ är fortsatt intressanta.</p>	
Övriga	
<p>16. Gunvor Jonsson</p> <p>Jag ställer mig inte på ja-sidan i ärendet om flygplats i Sälenområdet. Först ska det klargöras vad detta innebär för oss boende i centralorten Malung.</p> <p>Malung som centralort är redan nu överbefolkad. Att trösta oss boende med att det skapar arbetstillfällen för oss är föga tröstande. Affärer och dylika företag får det ännu knaprare för än tidigare. Tänk om och bygg vägar och infranät so vi som bor här kan stanna i vår by.</p> <p>Mvh Gunvor Jonsson</p>	<p><i>En samlad kommentar till generella yttranden om flygplatsens lämplighet återfinns i slutet av samrådsredogörelsen.</i></p>
<p>17. Bengt Gustavsson</p> <p>Hej, som turist och fjällbesökare lämnar jag in dessa synpunkter på anläggande av flygplats Mobergskölen .</p> <p>Ser nedanstående skrivning om "Påverkan på nationella miljömål som anges i era dokument för denna plan .</p> <p><i>Storslagen fjällmiljö</i> <i>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 ä r att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation. Fjällvärlden ä r särskilt skyddsvärd i fråga om bullerstörningar.</i></p> <p><i>Generationsmål: -låg bullernivå eftersträvas. - Arealen områden med stora upplevelsevarden eller höga natur- och kulturvärden som ä r f r i a frå n buller och andra störningar ökar.</i></p> <p><i>Följande delmål har definierats i fråga om bullerstörningar: - buller i fjällen f r å n motordrivna fordon i terräng och luftfartyg ska minska och uppfylla följande specifikation, nämligen att - minst 60 procent av terrängskotrar i trafik senast ar 2015 ska uppfylla högt ställda bullerkrav (lägre än 73 dB A), - buller från</i></p>	<p><i>En samlad kommentar till generella yttranden om flygplatsens lämplighet återfinns i slutet av samrådsredogörelsen.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p><i>luftfartyg senast år 2010 ska vara försumbart både inom regleringsområde klass A enligt terrängkörningsförordningen och inom minst 90 procent av nationalparksarea.</i></p> <p>Mina synpunkter utifrån bl.a. nationella miljömål:</p> <ol style="list-style-type: none">1. I målen talas om att buller i fjällmiljö skall minska, men här uppenbart ökar de.2. Låg bullernivå eftersträvas, lika här, de ökar om flygplatsen anläggs. Det är väl ingen som kan påstå att man med anläggande av flygplats eftersträvar låg bullernivå ! <p>Ja det var ett par synpunkter som jag har på den här planerade flygplatsen, jag har många fler. Men ställ frågan? Är det här att utveckla hållbar fjällturism?</p> <p>Detta kan väl ingen påstå, för det är väl allmänt känt vad flyget påverkar klimat/miljö/buller. Vad varje flygstol bidrar med vad gäller utsläpp är väl vid det här laget allmänt känt. Alltså ej förenligt med ambitionerna på ett hållbart samhällsbyggande och i synnerhet anläggande av flygplats i skör fjällnatur. Så det finns anledning att kanske tänka till en gång till; blir det här bra med tanke på de nationella och internationella miljö/klimatmål som är uppsatta ?</p> <p>Föreslår att de här planerna på en flygplats läggs ned, och skapa i stället samarbete med övriga myndigheter och intressenter kring den redan befintliga infrastrukturen järnvägen/vägnätet upp mot Sälenfjällen som är i uppenbart behov av underhåll och utveckling.</p> <p>MVH Bengt Gustafsson</p>	
<p>18. Gunnar Moberg</p> <p>Att bygga en flygplats mitt i ett rekreations område måste anses som ett stort hot både mot miljö och alla som bor och verkar där, samt de som söker sig hit för att uppleva en ren och orörd natur.</p> <p>Då det inom rimliga avstånd finnes bra flygplatser både på svensk och norsk sida. Vad som borde satsa på är i så fall bra kommunikationer från dessa.</p> <p>Att satsa så stora pengar på en liten del av presumtiva besökare verka inte speciellt väl genomtänkt.</p> <p>En satsning på en bra förbindelse med t.ex Mora skulle gagna en mycket stor del av tänkbara besökare till området. Detta gäller även för Trysil som har både tåg och flyg inom rimligt avstånd. Detta har tydligt bekräftats av Per Gunnar Stensvaag i intervju med Radio Dalarna. Att sedan satsa på ett köpcentrum , när vi ser en fallande norsk krona som gör att liknande satsningar visar betydande nedgång på andra orter i gränstrakterna mot Norge. Som välkänt är finns det inga lönsamma flygplatser i Sverige, vilket gör att Malungs kommun kan hamna i raden av</p>	<p><i>En samlad kommentar till generella yttranden om flygplatsens lämplighet återfinns i slutet av samrådsredogörelsen.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>bidragsgivande kommuner. Vad gäller de 250milj sek som utlovats från staten, är väl inte ämnade just för en flygplats utan är till för att stimulera näringslivet här. Då borde det inte vara speciellt svårt för en skicklig politiker att omförhandla detta till att satsas på infrastruktur som gagnar kanske 90% istället för 10%. Om detta bygge skulle bli av och sedan visar sig vara en mindre bra satsning, vad händer då? Vem träder in och löser det ekonomiska vad gäller drift underhåll och investeringar? Kommer det att bli ett monument över någons vilda drömmar? Som skattebetalare i kommunen hoppas jag att kommunen inte öppnar för ett sådant riskfyllt projekt Gunnar Moberg</p>	
<p>19. Anders Koj, Johanna Koj, Pia Thuresson, Anders Thuresson</p> <p>Under samrådsmötet 2015-02-18 framkom det att Ni ville ha in synpunkter av berörda. Som ägare av fastigheten med adress Mobergskölen 29, med infart direkt från väg 1053 vill vi få klarhet i vad som händer med vägen efter etableringen samt andra praktiska detaljer. Vi vill se att befintlig väg 1053 fortsatt underhålls sommar och vintertid efter byggnation av ny väg gjorts. Hur kommer det påverka eventuell nybyggnation eller utbyggnad av vår befintliga fastighet.</p> <p>I samrådshandlingen Daterad November 2014 står det att bullerdämpande åtgärder på närliggande fastigheter troligtvis kommer att behöva göras. Vem står för den kostnaden? Vi har inget emot en etablering av flygplatsen så länge alla byggnader kommer att byggas på öandrasidanö start och landningsbanan, samt att våra frågor ovan beaktas och tas hänsyn till.</p>	<p><i>Fastigheten Lima besparingsskog 1:23 (Mobergskölen 29) är den befintliga bostadsfastighet som kommer att hamna allra närmast den utbyggda flygplatsen. Då Trafikverket anlagt en ny väg mellan Rörbäcksnäs och Sälenfjällen söder om flygplatsen kommer vägen att göras om till en enskild väg för de fastigheter som ligger längs den i enlighet med Trafikverkets rutiner för att bilda vägföreningar.</i></p> <p><i>När det gäller behov av bullerdämpande åtgärder är detta en fråga som regleras av miljötillståndet för flygplatsen. Enligt tillståndsbeslutet ska flygverksamheten vidta bullerbegränsande åtgärder på bostäder oavsett i medeltal minst tre gånger per dygn under tiden den 1 december- den 30 april beräknas utsättas för maximalbullernivåer utomhus överstigande 75 dB(A)ö. öBuller 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.ö Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för flygplatsverksamhetens miljötillstånd.</i></p>
<p>20. Märta Arnesson</p> <p>Hej! Jag fick ett brev hemskickad i juletid från er med information om den fördjupade översiktsplanen för Mobergskölen, som kommer att beröra mig. Ni undrade om det fanns synpunkter, och här kommer mina: Jag undrar över om kommunen kommer att kunna ta ansvar för människor som råkar illa ut på grund av flygplatsen? Personligen är jag t.ex. orolig för mitt</p>	<p><i>För ett generellt resonemang om olika trafikslag till och från fjällen ó se nedan.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>vatten, buller, sämre luft, minskad livskvalité mm. Jag tror nog att många fler kommer att bli missnöjda och komma kräva kommunens ansvar och ersättning.</p> <p>De kostnader som måste till för att säkra energitillgång, vatten och avlopp osv. Vet ni hur stora de kostnaderna kommer att bli? Det tror jag vore en bra idé att redovisa nu. Alla vill få reda på det, så man vet vad man har att förhålla sig till. Personligen tycker jag det är lite konstigt att inte det redan varit framme och diskuterats med allmänheten. Oseriöst.</p> <p>Jag tycker hela projektet är en mycket dålig idé. När jag läser den fördjupade översiktsplanen (FÖP) anges bland annat tillgängligheten och belastningen på vägnätet som skäl till varför en flygplats skall byggas (sid 3), dåliga skäl tycker jag. Jag tror att en lösning till att göra tillgängligheten större till våra skidorter, är att bygga ut kollektivtrafiken. En järnväg till sälen hade varit en hållbar, säker satsning (i jämförelse med flyg). Från Trysil till Gardemoen (Oslo) tar det 2 ½ timmar med buss, det är ungefär som det tar för mig att åka till Malung med buss. Skulle man inte redan idag kunna samarbeta mellan Trysil och Sälen med miljövänliga bussar (som allmänheten får åka med också)? Så blir tillgängligheten mycket bättre. Om det i dagsläget är för krångligt att ordna med detta, hur kommer det då att bli att ordna kring en flygplats!? En flygplats kommer dessutom inte att minska belastningen på våra vägar tror jag, tvärtom.</p> <p>Ni får ursäkta att detta blir ett negativt brev, men ni anar inte hur mycket detta påverkar mig. Jag anser att det inte är läge idag att satsa på en flygplats, i en glesbygd. Det är bra med framåtanda, men man måste väl ändå följa vad forskning och vetenskap säger. Och se vilket världsläge vi har idag, det känns inte som att det kommer att komma så många ryska turister t.ex. hit med flyg. Jag förundras över att detta ses som en bra idé - av någon! Och man kan spekulera i varför Skistar kommer upp med en sådan, går det sååå dåligt för dem..? Det måste ju nästan göra det, och det är mycket allvarligt, särskilt om Malungs kommun verkar vilja lägga alla ägg i samma korg.</p> <p>Jag hoppas verkligen att Sälen utvecklas, men jag tror att detta snarare är en avveckling. Vi behöver fler människor som känner sig delaktiga, som trivs och som även får sina sociala och kulturella behov tillgodosedda. Det är det som gör att människor mår bra, håller sig friska och vill bosätta sig här.</p> <p>Det står i översiktsplanen att "orördhet" är ett centralt begrepp när besökare ska beskriva vad de lockas av i fjällen (FÖP sid 31) Det blir jag glad över, det är vad jag också har uppfattat att våra besökare huvudsakligen är ute efter. Men sen står det att eftersom flygplatsen kommer att placeras här i Rörbäcksnäs kommer inte turisterna att bli störda. Väldigt märkligt tycker jag att stora charterflygplan ska vara så osynliga och så ljudlösa att</p>	



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>man inte märker dem några km längre bort! Så stora avstånd är det väl ändå inte här?</p> <p>Ett handelsområde ses som ekonomisk förutsättning för flygplatsen (FÖP sid 25). Det finns ju redan ett stort köpcenter nu (med arbetstillfällen) två mil från Rörbäcksnäs! Varför nämns inte den i översiktsplanen? Och jag förstår inte att det skulle vara lönsamt med ännu ett, och kanske ett i Lindvallen? Skulle det gå vägen ändå så måste det vara en väldigt chansartad satsning och väldigt sårbar.</p> <p>Det finns egentligen hur mycket som helst man kan kritisera i översiktsplanen. Men detta tar nog priset och jag måste förmodligen missförstå: Det står att planförslaget innehåller "ingen ny fritidsbebyggelse eller anläggningar för friluftslivet och kan därmed inte antas leda till någon ökning av besöksantalet" (FÖP sid 31) Vad menas? Allt har väl i syfte att öka besöksantalet hit till Sälen. Vad annars kan det ha i syfte!? Å ena sidan ska vi ha många fler gäster hit (krävs en hel del om alla satsningar ska betala sig) men å andra sidan ska vi inte känna oro för det, det kommer inte att märkas för besöksantalet kommer inte att öka...(?) Jag förstår ingenting..</p> <p>Flygplatsen kommer att ha en betydande miljöpåverkan på människor, vatten, luft och klimat mm (FÖP sid 29). Jag bor invid Brunntjärnåsen och gör mina skogsvandringar runt området. Visserligen har mycket skog avverkat i området nyligen (vilket sammanträffande..), men för mig är området absolut skyddsvärt! Även om det framställs i den fördjupade översiktsplanen som att det är väldigt små partier som har höga naturvärden, så är det inte så för mig! Jag har ett extremt rikt fågel- och djurliv runt husknuten, så några dåliga naturvärden här omkring finns inte, jag blir mycket provocerad av det påståendet. Var kommer det t.ex. fram att en häger har setts i Brunntjärnåsen? Kungörnen har jag sett här, tornfalkar är mycket vanliga, slagugglan, hökugglan, pärlugglan mfl. Jag kan inte räkna upp allt.. Jag tror att det enda djur som jag inte sett är varg (björn och lo däremot finns här). Det är detta jag lever för. Att få titta ut på tranorna på "gale" om sommarmorgnarna, se de vita sångsvanarna i Lökarna här nere.. Jag älskar det. Naturen är också vi människor. Ingen kommer att må bra av en flygplats här i området. Från en mycket arg Märta Arnesson, Högmon Rörbäcksnäs</p>	<p><i>Formuleringen är otydlig. Beskrivningen förtydligas så att det framgår att ingen ny fritidsbebyggelse tillkommer inom det geografiska område som omfattas av fördjupningen. 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.</i></p> <p><i>Förutsättningarna för flygplatsens miljöpåverkan är utredda i det miljötillstånd som beslutats 2013-02-11 av Mark- och miljödomstolen..</i></p>
<p>21. Olle Elm</p> <p>Jag äger 2st fastigheter som ligger i anslutning till den eventuella utbyggnaden av flygplatsen vid Mobergskölen. Det ligger 1st fastighet ute vid vägen och mina 2 som ligger ca 150m från vägen. Jag har sett i miljökonsekvensbeskrivningen att det blir svårt att</p>	<p><i>Miljötillståndet för flygplatsen reglerar villkoren för flygverksamheten. Enligt tillståndsbeslutet ska bullerbegränsande åtgärder vidtas på bostäder övilka i medeltal minst tre gånger per dygn under tiden den 1 december- den 30 april beräknas utsättas för</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>nyttja dessa vid en utbyggnad. Är väldigt intresserad att få veta hur man tänker lösa situationen för vår familj och vill att detta beaktas i det fortsatta planarbetet. Då jag inte bor på orten så skulle jag vilja ha ett mail när samrådsmöten ska hållas, har ingen tillgång till lokaltidning. Med vänlig hälsning Olle Elm</p>	<p><i>maximalbullernivåer utomhus överstigande 75 dB(A)ö. öBuller 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.ö Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för flygplatsverksamheten.</i></p>
<p>22. Kjell Holmberg, Alexander von Sydow, Stefan Olsson</p> <p>Vi har med stort intresse och viss skepsis följt utvecklingen av den planerade omdaning av flygplatsen vid Mobergskölen. Ett projekt som om det blir verklighet, får stora konsekvenser för lokalbefolkning, fastighetsägare, naturen och vår gemensamma framtid. Området kring flygplatsen kommer att bli omgärdat av olika restriktioner som kan få stora ekonomiska eller känslomässiga konsekvenser för den som vill bygga nytt eller sälja en tomt eller ett skogskifte. Vår gemensamma miljö, luften vi andas och vattendragen kommer att påverkas av nya, rejält tilltagna utsläpp från flygplan, entreprenadmaskiner och tillresta besökare. Buller, ett begrepp som inte existerar i området idag, kommer att bli en del av den annars tysta tillvaron. När man egentligen skulle behöva satsa klimatsmart på miljövänligare transportalternativ såsom järnväg, buss och en snabbare och säkrare vägförbindelse till Sälenfjällen från Malung och södra Sverige så lämnar man den absoluta majoriteten av dagens besökare i sticket när man vill plöja ned miljarder i att locka nya besökare. Vore det inte klyftigt att istället försöka behålla och utveckla de besökare man redan har?</p> <p>Faktum är att butiker och företagare i Malung och Lima blir mer och mer frånseglade i en tid när många lämnar den lilla orten för att söka lyckan i storstan. Här har kommunen ett hårt arbete som väntar för att vända den negativa trenden och skapa möjligheter för lokala entreprenörer att bygga sig en framtid. Skistar kan alltid vifta lite med moroten som alla kommuner jagar, nya arbetstillfällen. Med Airport Center nämns siffran öpp till 400 årsanställdaö. Hur många det blir och hur många av dem som kanske kommer att vara norrmän, det vet vi inte. Men det finns andra sätt att skapa jobbtillfällen och framtidstro. Ett sådant exempel är Sixten Jernbergs Museum med tillhörande och otroligt populära restaurang som har blivit lite av ett ömasteö att stanna till vid för Sälenbesökarna. Vad kan Malung/Sälen göra mer för att själva bli en del av lösningen på avfolkningsortens problem?</p> <p>Samtidigt är Malung/Sälens Kommun själva en del av problemet. Man håller mer eller mindre sina balansräkningar i schack med hjälp av</p>	<p><i>En samlad kommentar till generella yttranden om flygplatsens lämplighet återfinns i slutet av samrådsredogörelsen.</i></p> <p><i>Intäkterna från kommunens försäljning av tomter har marginell påverkan på kommunens ekonomi.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>tomtförsäljningar kring skidanläggningarna så man ska inte sticka under stol med att Skistar och Sälenfjällens attraktionskraft är en framgångsfaktor för kommunens ekonomi. Tack och lov har man från kommunens sida varit kloka och vänligen men bestämt avböjt alla inbiter till att satsa kommunala pengar i projektet. Att Vamas behöver vinna på V75 för att finansiera ett nytt avloppsnät vid Airport Center får vi lämna därhän tills vidare.</p> <p>Att hela etableringen är ett högriskprojekt kan enkelt utläsas när Skistar har annonserat att man i flygplatsen och Airport Center är villiga att investera 50-100 miljoner kronor, i ett projekt som kommer att landa på över en miljard kronor. Lättare hade man att öppna plånboken i Lindvallen när Experium byggdes, här delade man kostnaderna med Eklöf Invest.</p> <p>Byggkostnad: 350 miljoner kronor. Experium som dessutom har gått med förlust sedan starten, bokslutet för 2013 visar på minus 8,5 miljoner kronor. Vad vill då detta säga? Man är väldigt tydliga med att en flygplats är mer eller mindre avgörande för utvecklingen av Sälenområdet. Samtidigt förväntar man sig att andra investerare ska ta på sig en stor del av risken. Staten ska betala landningsbanan och Region Dalarna ska bekosta vägen. Kanske är det så att man lagt den största pengasäcken hos duktiga och välformulerade konsulter.</p> <p>Duktiga konsulter eller inte så har man under resan gång ändrat inställningen kring hur man ser på finansieringen av flygplatsen. Det finns bara en flygplats i Sverige som går plus, Arlanda. De andra går minus och behöver ofta kommunalt och/eller statligt stöd. Många flygplatser har eller riskerar att läggas ned. Sannolikheten att flygplatsen vid Mobergskölen ska gå med förlust beskrevs på ett tidigt stadium i samrådet som skedde inför MKB'n, som vann laga kraft 2013. Förlusten på flygplatsen skulle täckas av inkomster på andra ställen, såsom hotellintäkter och annan försäljning.</p> <p>I översiktsplanen som nu är ute på samråd har man formulerat om sig och anser att ett köpcentrum behövs för att täcka förlusterna från flygplatsen. Det har talats om siffror på cirka 80 000 flygpassagerare per år. Det är endast en uppskattning och ingen kan idag veta hur många som faktiskt kommer med flyg den dagen det skulle vara möjligt. Vad vi vet är dock att det är ungefär samma antal människor (cirka 100 000) som besöker Sälenfjällen en vanlig vecka under vintern. Man kan med andra ord fundera på om tillgången till dessa önyaö besökare är så avgörande för framtiden?</p> <p>Under punkt 2.2 i översiktsplanen beskriver man hur tillgängligheten till Sälen och Trysil bedöms vara sämre än till konkurrerande destinationer.</p>	<p><i>Om det bara är Arlanda som går med vinst skulle man kunna ifrågasätta alla andra flygplatser i Sverige. Bedömningen av de dynamiska effekterna som olika satsningar på infrastruktur har ligger utanför ramen för denna fördjupning.</i></p> <p><i>För en diskussion om transporter till fjällområdet ó se nedan.</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>Man kunde kanske börja med att kika på hur vägnätet och tågförbindelserna ser ut hos konkurrerande aktörer? I princip alla som tar sig till Sälen och Trysil åker idag bil. Trycket på vägnätet är enormt vissa dagar. Prova själv att korsa riksvägen i Limesforsen en stugbytdag, förslagsvis en söndag. Man kan bli stående tills fötterna fryser fast innan man hittar en lucka i den ständiga strömmen av bilar.</p> <p>Där, på riksvägen där de flesta människor befinner sig på sin resa till och från fjällen, det är där man borde satsa pengar. Vägen upp från Vansbro och Malung är på sina håll krokig och smal. Den största majoriteten besökare packar kombin och takboxen och sätter sig i bilen när de ska åka till fjälls. Man kan inte annat än ta sig för pannan när pengar istället ska plöjas ned i vägar som de allra flesta Sälenbesökare sällan eller aldrig använder.</p> <p>Det finns gällande planer i området, antagna av Malung/Sälens kommun. Här kan man utläsa öVid mark- och vattenanvändning ska särskild hänsyn tas beträffande Stora Tandåns ekologiska känslighetö. Tillämpas denna skrivelse om man anlägger en flygplats, ett köpcentrum och en ny väg i dess absoluta närhet? Det nämns en siffra på 500 000 besökare per år till öAirport Centerö. Om vi drar av 80 000 flygresenärer så får vi 420 000 kvar som ska åka med bil (och buss). Om vi antar att det i snitt färdas tre personer per bil så skulle det innebära drygt 380 bilar per dag, i Tandåns absoluta närhet. Att flygplatsen ligger inom område C9 och citatet är hämtat från beskrivningen av B21-området känns inte särskilt relevant, det är samma vatten som rinner i ån. För att tala klarspråk, skit in = skit ut.</p> <p>Alla som har varit i alperna vet att det kan vara transfertider med buss på upp till fyra timmar från flygplatsen till skidorten. Om man kan åka buss i Österrike borde det gå lika bra i Sverige. Kruket är att få en presumtiv besökare att ställa sig vid biljettkassan och välja Hundfjället istället för S:t Anton. Det lyckas men inte med bara för att transfertiderna är kortare. Här finns stora möjligheter att skapa synergier med flygplatsen i Mora som kanske kunde vara minst lika intressant som samarbetspartner kring en utvecklad besöksfrekvens.</p> <p>Miljöförstöring och klimatpåverkan har varit heta samtalsämnen de senaste åren. Flygplan är bland de värsta miljöbovarna när man pratar om fordonsutsläpp. Det känns inte särskilt modernt att då planera för en flygplats med tillhörande biltrafik, dessutom i ett område som är klassat som ett Riksintresse. Här har man använt sig av formuleringar som att öplanområdet ligger i Riksområdets utkantö. Det hjälper ju inte med omskrivande formuleringar, befinner man sig i ett område av Riksintresse så hjälper det inte att man är i dess utkantö man är fortfarande på öfelö sida om man</p>	<p><i>Terminal- och handelsområdet ska anslutas till kommunalt vatten- och avlopp.</i></p> <p><i>Fördelen med flygplatsen är just att det knappast kommer att behövas transferbuss i ordets egentliga bemärkelse, jämfört t ex med de flygplatser i Österrike som åsyftas. Sträckan från flygplatsen till de mest närbelägna skidområdena räknas bara i kilometer, vilket i praktiken innebär att man behöver åka kortare sträcka med buss från flygplatsen till hotellet än vad man behöver åka med intern matarbus på internationella storflygplatser. Läget för flygplatsen i förhållande till turistanläggningarna är nästintill optimalt.</i></p> <p><i>Inom området finns två riksintressen. I planens konsekvensbeskrivning bedöms planförslaget vad gäller riksintresse för turism och friluftsliv (4 kap. 2§ miljöbalken) ha positiva konsekvenser, genom att bidra till att underlätta för besökare att ta sig till Sälenfjällen. När det gäller riksintresse för friluftslivet (3 kap. 6§ miljöbalken) anges att Transtrandsfjällens värden för friluftslivet sammantaget inte påverkas negativt av planförslaget.</i></p> <p><i>Sälenfjällen omfattas inte av riksintresset öObrutet</i></p>



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>vill börja exploatera!</p> <p>Dessutom finns Nationella Miljökvalitetsmål, antagna av Riksdagen. Där finns flera formuleringar som ska vara vägledande i vår gemensamma samhällsplaneringen och vårt samhällsbyggande, bland annat:</p> <p>Frisk luft Storslagen fjällmiljö Begränsad klimatpåverkan</p> <p>Beträffande formuleringen öStorslagen fjällmiljö så kan man utläsa: Särskilt värdefulla områden (exempelvis Riksintressen) ska skyddas mot ingrepp och andra störningar. Fjällvärlden är särskilt skyddsvärd i fråga om bullerstörningar.</p> <p>Ett Airport Center skulle gå stick i stäv med Riksdagens intentioner med de Nationella Miljökvalitetsmålen.</p> <p>När det gäller buller så är detta något som i princip inte existerar i området idag. Med flygplatsen beräknar man att buller kring 70-80 dB kommer att förekomma bl.a. i Brunntjärnåsen. Trafikbuller i friluftsområde där öljudnivå utgör en särskild kvalitetö får inte överstiga 40 dB. Differensen mellan maxberäkningen 80 dB och riktvärdet 40 ger summan 40 dB i skillnad och då ska man ha klart för sig att en ökning med endast 3 dB ger dubbla ljudstyrkan! Vi pratar med andra ord om mycket stora ingrepp på ljudnivåerna.</p> <p>På sid. 29, Konsekvenser, finns följande sammanställning gällande en etablering av en ny flygplats: öVerksamhetens påverkan på människor bedöms kunna utgöra betydande miljöpåverkan i form av bullerstörningar och påverkan på friluftslivetö samt öVerksamhetens påverkan på vatten, luft och klimat bedöms kunna utgöra betydande miljöpåverkaní ö. Med andra ord, raka motsatsen till vad Riksdagen ville med sina Nationella Miljökvalitetsmål och raka motsatsen till varför man har gjort området till ett Riksintresse.</p> <p><u>Övrigt</u></p> <p>I översiktsplanen saknas viss information eller så är den som finns otillräcklig: Exempelvis hade det varit intressant att kunna utläsa hur Airport Center ska konkurrera med Långflons gränshandel, en väletablerad aktör som just har satsat stora pengar på en expansion. Det vara önskvärt att veta hur Airport Center ska locka norskar att åka en väg som är både längre och i sämre skick än den till Långflon, om man, precis som projektet, utgår att de flesta</p>	<p><i>fjällö enligt miljöbalken 4:5</i></p> <p><i>Somliga av de nationella miljömålen har fått regionala anpassningar. Dessa anpassningar kan göras, om det dels finns en tillräckligt stor nationell kvantitet, och dels lokala särarter som är karaktäristiska. Ett av dessa miljömål som anpassats på regional nivå är målet öStorslagen Fjällmiljö för Dalarna.</i></p> <p><i>Den lokala anpassningen består i att den generella formuleringen från den nationella nivån kompletteras med en formulering som anger öatt kulturmiljövärden knutna till turismen bevaras och utvecklas.ö Detta innebär för dalafjällens del att nya tillskott i form av anläggningar för turismen, och för Sälens del även den storskaliga fjällturismen, inte automatiskt kan anses strida mot miljömålsarbetet.</i></p> <p><i>En av orsakerna att fjällturismen blivit så framgångsrik och omfattande i Sälensfjällen har varit möjligheten till god kommunikation. Redan på 1920-talet anlades järnväg till Sälen (och vidare till Särna). En landsväg till högfjällshotellet blev klar 1939. Sälensfjällen har alltså en tradition att kunna erbjuda de modernaste kommunikationer som samtiden kunnat erbjuda. Historiskt har det visat sig att möjligheten att kunna erbjuda god kommunikation till fjälldestinationerna är en mycket viktig faktor för att kunna vara ett attraktivt besöksmål.</i></p> <p><i>Planen har kompletteras med en handelsutredning samt en översiktlig analys av vägtrafiken där konsekvenserna för vägtrafiken i Norge och Sverige belyses.</i></p>

**Remissynpunkter i sammanfattning****Kommentarer**

resenärer kommer via Trysil.

En reflektion hade varit bra även över den norska köpkraften. Kommer den vara för evigt, likt diamanter? Vad kommer att hända med Airport Center om norskarna drar ned på sin gränshandel, till följd av en förändrad ekonomisk situation i Norge?

Naturvärdesinventeringen gjord 2010 (sid. 13) kan inte annat än liknas vid ett skämt. Hur man kan ge sig ut i smällkalla vintern och inventera myrar, bäckar och övriga biotoper som är nedbäddade under snö är helt obegripligt. Denna inventering behöver göras om.

Man kan sammanfatta hela projektet med några korta meningar. Tandån kommer att påverkas i negativ bemärkelse, mer eller mindre. Tandån är för övrigt väl frekventerad av en stor skara sportfiskare varje sommar. De flesta tillhör kategorin ölokalbefolkningö. Samma ölokalbefolkningö kommer att vara de som får anpassa sig efter den nya ljudmatta som kommer lägga sig över hustaken kring flygplatsen. Men de som bor, lever och nyttjar skog och mark i området är väl de man ska ta mest hänsyn till? Övriga biotoper, växter, myrar, skyddsvärda skogsridåer och bäckraviner, rödlistade och skyddade kommer att förstöras eller påverkas negativt. Buller från bilar och flygplan kommer att totalt förändra ljudbilden.

Fastighetspriserna kommer på vissa ställen skjuta i höjden och på andra ställen sjunka som en sten, något som kan drabba enskilda fastighetsägare hårt. Samtidigt är det högst osäkert hur ett Airport Center kommer att lyckas på den nationella och den internationella marknaden. Är Sälenfjällen intressant nog för utländska besökare? Kommer norrmännen att fortsätta sin gränshandel eller finns det risker för att den ekonomiska stöttene faller? Vad händer i så fall med Airport Center?

Sist men inte minst måste man ställa sig frågan: Vem ska sköta driften av flygplatsen? Att finansiera och bygga flygplatsen är väl en sak men vem ska driva den med alla de kostnader det innebär och som bara rullar från år till år? Detta bör ju vara klart innan man sätter spaden i marken! Risker är annars överhängande att det blir en utdragen och sorglig historia utan några vinnare.

Vi som skriver detta är måna om den vackra storslagna naturen, tystnaden och känslan av att vi får uppleva något som många missar i dagens stressade tillvaro. Viljan att dela detta med andra människor är en fin och positiv tanke men då ska man göra det på rätt sätt. Att tillföra en massiv miljö- och bullerpåverkan är fel väg att gå anser vi. Det är inte bara etableringen av Airport Center vi invänder oss emot utan känslan av att det är alltid OK att exploatera Sälenfjällen så länge det ger arbetstillfällen och inkomster, oavsett vilken påverkan det får på våra liv, på vår natur och på vår miljö.



Remissynpunkter i sammanfattning	Kommentarer
<p>Förbättrade och klimatsmartare lösningar på hur man ska transportera besökare till Sälen och Trysil känns mer i tiden än ännu en ömiljöbovö. En framtidssäkrad och målmedveten plan på hur Malung, Lima och Sälen ska öka sin attraktionskraft hos presumtiva besökare och etableringar utan att för den skull exploatera och bygga sönder fjället vore önskvärt och skulle uppskattas av kommande generationer. En vacker dag är tomterna slut. Vad händer då?</p> <p>Kjell Holmberg, ägare till Rörbäcksnäs 7:2 Alexander von Sydow, Rörbäcksnäs 15:5 Stefan Olsson, Rörbäcksnäs 6:8</p>	

Sammanfattande kommentar bl a angående flygplats och väg

Bakgrund

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. Vägnetet 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.

Goda kommunikationer historiskt viktigt

En av orsakerna att fjällturismen blivit så framgångsrik och omfattande i Sälenfjällen har varit möjligheten till god kommunikation. Genom sitt sydliga läge har Dalafjällen historiskt sett varit lättåtkomliga från storstadsregionerna i landet, men en av nyckelfaktorerna till att turismen i Dalafjällen kunnat växa till dagens storlek är att man kunnat erbjuda de mest moderna och effektiva transportmedel som stått till buds.

Redan på 1920-talet anlades järnväg till Sälen (och vidare till Särna). En landsväg till högfjällshotellet blev klar 1939. Sälenfjällen har alltså en tradition att kunna erbjuda de modernaste kommunikationer som samtiden kunnat erbjuda. Historiskt har det visat sig att möjligheten att kunna erbjuda god kommunikation till fjälldestinationerna är en mycket viktig faktor för att kunna vara ett attraktivt besöksmål. Kostnaden för att anlägga en ny järnväg till Sälenfjällen är idag så hög att det inte utgör ett realistiskt alternativ till en flygplats. Malung-Sälens kommun har dock en långsiktig vision om en järnvägsförbindelse till Sälen. En framtida järnvägsförbindelse kan komma att möjliggöra för de gäster som idag åker bil att istället åka tåg, men en flygplats möjliggör helt nya resenärer.

Riktat investeringsstöd

I den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025, som beslutades den 3 april i år, slås det fast att 250 miljoner kronor skulle avsättas i ett statligt investeringsstöd till flygplatsinfrastruktur i Sälen, under förutsättning att även andra intressenter bidrog med finansieringen av flygplatsinfrastrukturen. Det är viktigt att vara tydlig med att ett sådant riktat stöd inte går att använda till någon annan infrastrukturutveckling. Lika viktigt är det att påpeka att flygplatsen som planeras inte är en kommunal flygplats utan en privat flygplats, och driften av flygplatsen kommer att hanteras av det privata näringslivet.

SAMMANFATTNING OCH FÖRSLAG TILL FORTSATT HANDLÄGGNING

Sammanfattning

Inför utställningen kommer planen att kompletteras utifrån de synpunkter som kommit in under samrådet. Med utgångspunkt i Länsstyrelsens synpunkter kommer planen att bl.a. kompletteras med en översiktlig analys av vägtrafiken, generella rekommendationer angående förläggning av elnätet, riktlinjer m.m. avseende hälsa och säkerhet bedöms kunna uppfyllas samt med resultat från den översiktliga geotekniska utredningen. Vidare ligger en handelsutredning samt Risk-PM avseende transporter av farligt gods till grund för kompletteringar av planen.

Vidare kommer planen att kompletteras utifrån synpunkter från bl.a. MSB, SGI, Miljönämnden, Dalarnas museum och Statens vegvesen. Detta omfattar bland annat översvämningsrisker, rekommendationer för berörda områden avseende geologi och geoteknik, uppgifter om vatten och avlopp samt arkeologi. Efter samrådet har det vid detaljprojektering av start- och landningsbanan framkommit att den hinderfria ytan behöver revideras något.

Fortsatt handläggning

Det reviderade förslaget till fördjupad översiktsplan för Mobergskölen . Flygplats med Airport center i Malung-Sälens kommun föreslås, efter det att justeringar av begränsad omfattning gjorts enligt ovanstående, ställas ut. Förslaget kommer att finnas tillgängligt för granskning under minst två månader.

Medverkande tjänstemän

Denna samrådsredogörelse har upprättats av stadsarkitekt Tomas Johnsson.

Sweco Architects AB, Yvonne Seger samt Marina Fyhr, har biträtt i arbetet med justering av fördjupningen av översiktsplanen.

Malung-Sälens kommun

Tomas Johnsson
Stadsarkitekt