

Naturskyddsföreningen Dalarna  
Strandgatan 10  
792 30 MORA

2018-02-02

Till  
Nacka tingsrätt  
Mark- och miljödomstolen  
Box 1104  
123 36 NACKA STRAND

Dnr M6738-17 avdelning 3

Även via e-post till [mmd.nacka.avdelning3@dom.se](mailto:mmd.nacka.avdelning3@dom.se)

## REMISSVAR

Naturskyddsföreningen Dalarna (Naturskyddsföreningen) lämnar härmed följande svar på domstolens remiss avseende Scandinavian Mountains Airport AB:s (SMAAB) begäran om förlängning av gällande miljötillstånd för anläggning av flygplats i Sälen.

Vår inställning är

- i första hand att ansökan inte bör beviljas eftersom projektet har förändrats alltför mycket sedan den ursprungliga ansökan lämnades in;
- i andra hand att eftersom sökanden själv hävdar att flygplatsen ska vara färdigställd före utgången av 2019 saknas anledning att medge längre tid än till dess plus ett halvårs marginal, dvs. 30 juni 2020. Naturskyddsföreningen motsätter sig dock all förlängning.

### Nuvarande projekt jämfört med tillståndsgivet projekt

Miljödomstolens dom 2013-02-11 innehåller på sidorna 6–7 följande avgränsning av projektet:

#### ”Avgränsning

*Flygplatsens verksamhet sker på del av fastigheten Lima Besparing S:1. Avgränsningen av flygplatsverksamheten framgår av figur 1 i avsnitt 1.4.1 i miljökonsekvensbeskrivningen med teknisk beskrivning. Utöver denna avgränsning omfattar ansökan även ljuslinje med tillhörande serviceväg samt utrustning för instrumentlandning som ligger utanför själva flygplatsområdet.”*

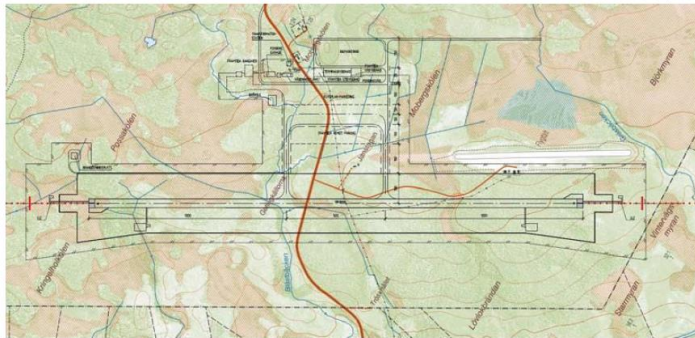
När det gäller verksamhetens art hänvisar domen till avsnitt 3.2 i flygplatsens miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Detta avsnitt har följande lydelse i sin helhet:

#### 3.2 Planerad framtida verksamhet

Sälen Trysil Airport AB planerar att bygga ut flygplatsen med terminal och en rullbana med längden 2 500 m för att ta emot chartertrafik. Flygplatsbolaget har låtit flygplatskonsulten RDG Solutions ta fram en affärsplan för den nya flygplatsen. I affärsplanen har en analys av potentiella flygbolagskunder tagits fram. Analysen omfattar flygplansflotta och sannolik tillväxt i ett kortsiktigt och ett långsiktigt perspektiv. I föreliggande komplettering av MKB har en revidering av trafikprognosen gjorts från 17 400 till 11 248 flygplansrörelser per år inom en femårsperiod efter trafikstart.

Den geografiska avgränsningen framgår av den i domen omnämnda figuren, återgiven nedan.

Flygplatsverksamheten kommer att bedrivas inom stationsområde och rullbana med stråk och ljuslinjer enligt avgränsning som framgår av Figur 1.



Figur 1. Flygplatsens verksamhetsområde, yttre linje, staket, utgör yttre gräns.

Figur 1 Tillståndsgiven utformning av flygplatsen

Källa: MKB 2010-03-11 sid 13. I förhållande till norr är kartan roterad ca 45 grader åt vänster.

Det i domen meddelade tillståndet avser följaktligen ett såväl geografiskt som verksamhetsmässigt snävt avgränsat projekt. Varken MKB eller miljödomstolens dom innehåller någon som helst text kring ett med flygplatsen förenat handelsområde. Avseende planförhållanden hänvisar miljödomen till 2009 års översiktsplan för Malung-Sälens kommun där ett område hade avsatts för flygplatsområdet och framtida utbyggnad. I översiktsplanen finns flygplatsen i området C9 Mobergskölen. KF beslutade emellertid 2013-09-23, dvs när miljödomen redan var meddelad, att göra en översyn av detta område. Detta gav upphov till "Detaljplan för Airport Center – Mobergskölen", lagakraftvunnen 2016-11-11. Planbeskrivningen anger på sidan 4 följande:

*"Den fördjupade översiktsplanen samt nu aktuell detaljplan innebär förändrade förhållanden gentemot gällande kommuntäckande översiktsplan när det gäller handel- och serviceutveckling i området. En handelsutredning har efter samrådet tagits fram som redovisar konsekvenserna av en etablering."*<sup>1</sup>

Detta handelsområde täcks inte av miljödomen. Såvitt framgår av planbeskrivningen, sid 4, framtvungade Länsstyrelsen en MKB av den tillkommande verksamheten (gul markering är gjord av Naturskyddsföreningen):

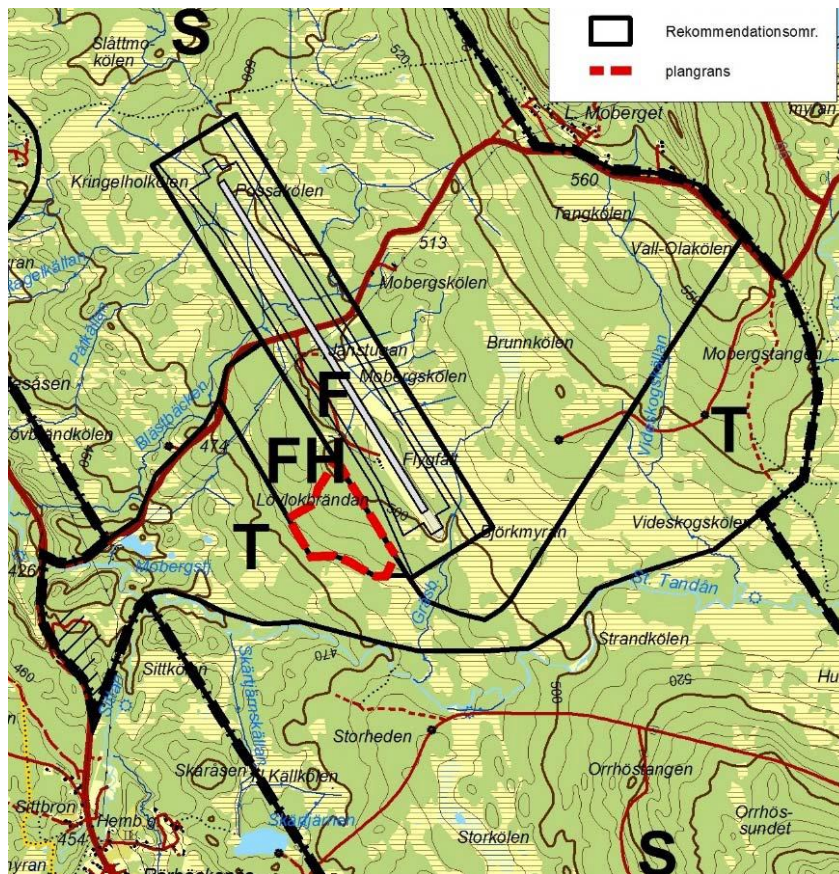
### **"Miljökonsekvensbeskrivning**

*Parallellt med upprättandet av detaljplanen har en behovsbedömning beträffande betydande miljöpåverkan gjorts. I samrådsskedet bedömdes att behov av att upprätta miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte föreligger. Länsstyrelsen har vid samråd om behovsbedömningen ansett att storleken på handelsområdet, som etableras i ett fjällnära område, kan innebära risk för betydande konsekvenser, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bör upprättas. Inför granskningen har därför en MKB till detaljplanen upprättats. **Betydande miljöaspekter är konsekvenserna av ökade trafikströmmar** samt risker förknippade med närhet till flygplats."*

I den nu gällande detaljplanen har följaktligen den tillståndsgivna, snävt avgränsade flygplatsverksamheten utökats med ett handelsområde, vars drift kan medföra en med flygplatsdriften större miljöbelastning. Dessutom har terminalområdet, och därmed tillfartsvägen, flyttats från ett läge nordost om

<sup>1</sup> Handelsutredningen finns på <http://www.malung.se/download/18.3e7c301615a26cf26d95981c/1487082201563/Handelsutredning.pdf>

startbanan till sydväst. Det är möjligt att denna förflyttning inte har någon större miljöeffekt men den frågan måste utredas av SMAAB i en ny ansökan.



Figur 2 Nuvarande utformning av flygplatsområdet

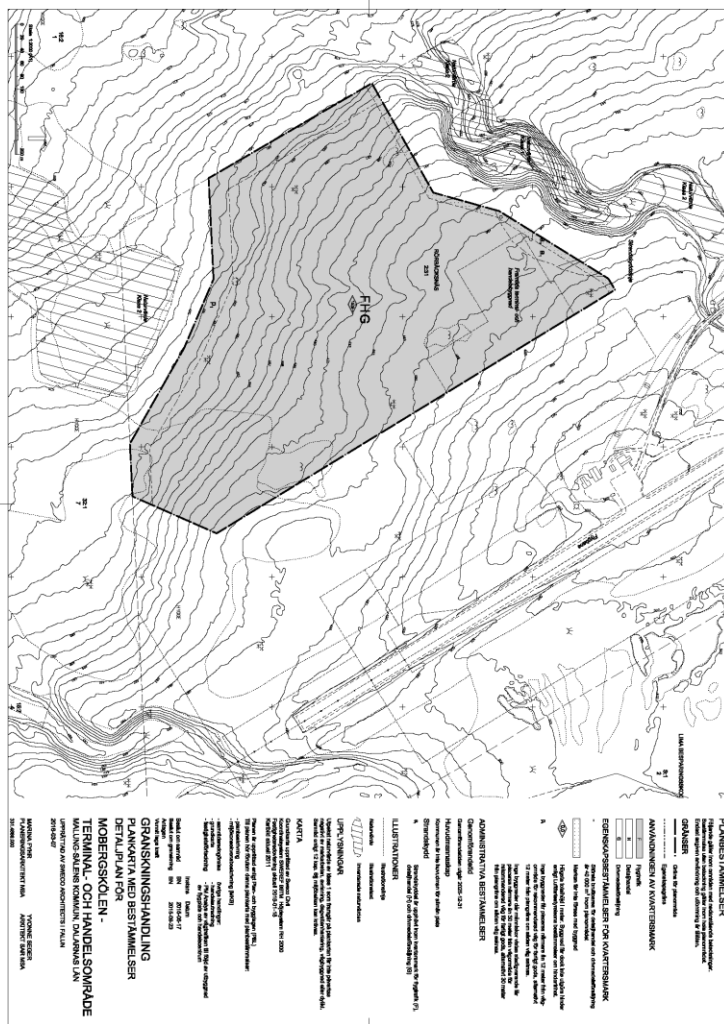
Källa: Planbeskrivning 2016-03-07 sid 11. Rödmarkerat område omfattas av detaljplanen.

Av Figur 2 framgår att det intill flygplatsen nu planeras ett handelsområde som nästan motsvarar halva flygplatsområdet i storlek. Detta var inte på något sätt förutsett i flygplatsens MKB och avspeglas därmed inte i miljödomen. För själva flygplatsen gäller den fördjupade översiktsplanen Mobergskölen Flygplats, lagakraftvunnen 2017-02-13. På kommunens hemsida finns följande beskrivning av denna:

*"Ett handelsområde planeras tillsammans med flygplatsens terminalfunktioner (Airport center) motsvarande ca 40 000 kvm."*<sup>2</sup>

Planområdet omfattar enligt beskrivningen ca 25 hektar vilket är långt mer än vad flygplatsdriften behöver. Den planerade terminalbyggnaden omfattar ca 0,5 hektar. Av detaljplanens plankarta framgår dessutom att handelsområdet inte omger terminalområdet utan innefattar detta, dvs. handel kan bedrivas även i terminalen:

<sup>2</sup> <http://www.malung.se/byggaboochmiljo/kommunensplanarbete/oversiktsplanering/fordjupningaravoversiktsplanen/fopmobergskolenflygplats.4.aa4f88114a4d3fe64bdeef.html>



Figur 3 Detaljplanens plankarta

Källa: [http://www.malung.se/download/18.b499b58153eb4c11cd1f4d5/1460450907917/Plankarta\\_Mo-bergsk%C3%B6len\\_granskningshandling.pdf](http://www.malung.se/download/18.b499b58153eb4c11cd1f4d5/1460450907917/Plankarta_Mo-bergsk%C3%B6len_granskningshandling.pdf) Figuren visar det rödmarkerade området i Figur 2. Området för flygterminalen är arean inom streckad linje till höger. F=flygplatsverksamhet, H=handel, G=drivmedelsförsäljning (ej flygplatsens).

Sammanblandningen av flygplatsverksamhet och handel framgår med stor tydlighet i nedanstående bild från den ovannämnda handelsutredningen:



Figur 4 Bild ur handelsutredningen

Det hör dessutom till saken att sökandens uppfattning om terminalområdets utformning visar en helt annan bild än detaljplanens:



Figur 5 Sökandebolagets bild av terminalområdet i Figur 3

Källa: <http://salenfjallen.se/scandinavianmountains/wp-content/uploads/sites/2/2015/03/flygplats-e1426521367448.jpg>

Biltrafiken till handelsområdet, dvs. exklusive flygpassagerarnas transporter som ju ingår i miljötillståndet, antyds av Handelsutredningen sidan 9 där man beräknar behovet till 1 400 parkeringsplatser för en första etapp av 28 000 m<sup>2</sup> handelsyta. I den fördjupade översiktsplanen har kommunen angivit storleken till 40 000 m<sup>2</sup> vilket med samma parkeringsnorm kräver 2 000 parkeringsplatser. Dessutom anges markanvändningen till att även omfatta drivmedelsförsäljning. Det är inte flygplatsens drivmedel som avses.

Till den fördjupade översiktsplanen finns en trafikanalys, utförd av Sweco i december 2015.<sup>3</sup> Nedanstående tabell från sidan 7 i denna anger den förväntade trafikökningen till följd av flygplatsen:

	Lätta fordonsrörelser/ dygn	Tunga fordonsrörelser/dygn
<b>Flygplatsverksamhet</b>		
Passagerare	200	33
Anställda	50	
Varutransporter		4
<b>Summa flyg:</b>	<b>250</b>	<b>37</b>
<b>Trafikfördelning</b>		
- Norgeturister 30%	75*	11*
- Sverigeturister 70%	175	26

\* Trafikmängder markerat med asterisk bedöms komma att belasta det norska vägnätet.

Av texten på samma sida framgår att tabellen avser läget vid 300 000 årspassagerare vilket är den maximala nivån i MKB. Flygplatsverksamheten i sig orsakar en ökning med 250 bilrörelser, 33 bussrörelser och fyra lastbilsrörelser per årsmedeldygn. Denna nivå är rimligen tillståndsgiven genom 2013 års dom. Handelsområdet, vars verksamhet ska bedrivas på samma ställe som flygplatsverksamheten

<sup>3</sup> [www.malung.se/download/18.3e7c301615a26cf26d959825/1487081882498/PM\\_Analys%20av%20v%C3%A4gtrafiken%20Mobergsk%C3%B6len.pdf](http://www.malung.se/download/18.3e7c301615a26cf26d959825/1487081882498/PM_Analys%20av%20v%C3%A4gtrafiken%20Mobergsk%C3%B6len.pdf)

men inte ingår i miljödomen, alstrar enligt sidan 8 i samma rapport följande trafikmängder redan år 2023:

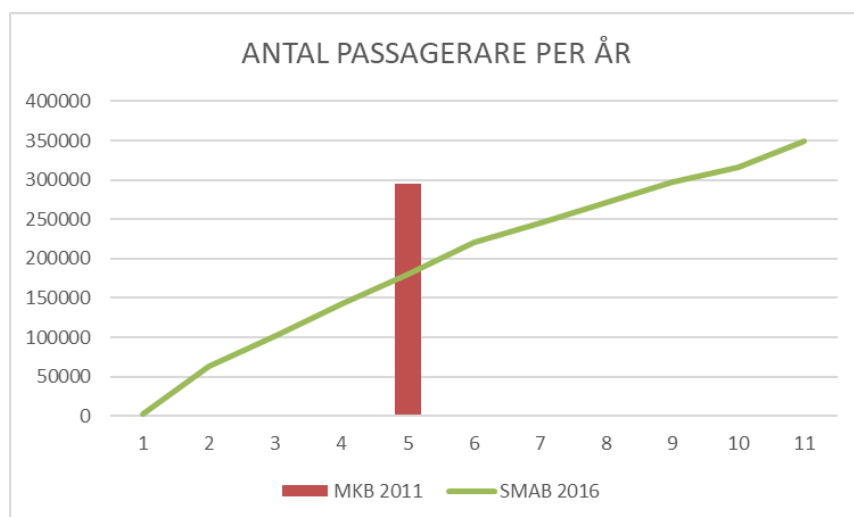
### Handelscentrum

	Lätta fordons- rörelser/dygn	Tunga fordons- rörelser/dygn
<b>Handelsområde</b>		
Besökare	2900	
Anställda	250	
Varutransporter		20
<b>Summa handel:</b>	<b>3150</b>	<b>20</b>
<b>Trafikfördelning</b>		
- från Norge 75%	2350*	
- från Sälenturism 10%	300	
- övriga svenska närområdet 15%	500	20

\* Trafikmängder markerat med asterisk bedöms komma att belasta det norska vägnätet.

Handelscentret alstrar följaktligen personbilstrafik som är mer än 12 gånger så stor som flygplatsens, 3 150 bilar per dygn, och dessutom fem gånger så stor lastbilstrafik.

Slutligen har SMAAB, i den trafikprognos som ingavs till Trafikverket i mars 2016 och bildade underlag till TRV:s rapport till regeringen angående det statliga stödet (TRV 2016:18399), angivit trafiknivåer för verksamhetsåren 1–11 där passagerarantalet år 10 och 11 överstiger den i MKB redovisade maximalnivån 295 000:



Figur 6 Passagerarvolym i MKB och SMAAB:s prognos 2016

Källa: MKB och till TRV ingiven prognos daterad 2016-03-21.

I denna del är Naturskyddsföreningens uppfattning att förändringarna i verksamheten gentemot det ursprungligen beviljade tillståndet är så stora att befintligt tillstånd inte kan förlängas. Enligt sökandens egen dokumentation avser man dessutom att överskrida den i MKB angivna maximala passagerarnivån. En ny tillståndsprövning måste göras där den sammanlagda effekten från flygplatsen och handelsområdets trafik samt sökandens nya prognos beaktas.

## Färdigställandetidpunkt

På sin hemsida anger SMAAB följande tidplan:

6 400 000 gästnätter. 100 000 bäddar. 3 300 000 skiddagar. Varje år. Scandinavian Mountains är en etablerad destination i Skandinavien. Framförallt vintertid. Upplevelserna och besökarna ökar stadigt även under barmarksperioden. Det finns en naturlig efterfrågan, en medvetenhet och förutsättningar att nå bredare nationellt och internationellt. Den stora tillväxtpotentialen finns utomlands.

2019 landar våra gäster i en ny världsdestination.

Källa: <http://scandinavianmountains.se/> 2018-01-28.

Sökandens egen bedömning av hur lång tid som krävs för färdigställande är följaktligen knappt två år. Att SMAAB begär tio år beror antagligen på att denna tidshorisont kan krävas för att helt bygga ut handelsområdet men som ovan visats ingår denna verksamhet över huvud taget inte i det nu gällande tillståndet. Den kan därför inte heller få tidsbestämma en eventuell förlängning. Naturskyddsföreningen motsätter sig förlängning men anser att om förlängning trots allt beviljas bör den inte sträcka sig längre än till 2020-06-30.

## Övrigt

I planbeskrivningen till "Detaljplan för Mobergskölen – terminalbyggnad och handelsområde" anges felaktigt i fråga om strandskydd (sid 9) att "Anläggandet av terminalbyggnaden innebär utvidgning av en pågående verksamhet, flygplats (7:18 c punkt 4 miljöbalken". Det åberopade lagrummet har följande formulering: "4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området." På den befintliga flygplatsen bedrivs dock varken handels- eller terminalverksamhet och den senare skulle inte heller kunna bedrivas eftersom befintlig flygplats inte är, och aldrig har varit, en godkänd instrumentflygplats.

I SMAAB:s ansökan om förlängning hävdas angående följderna av nekad förlängning följande:

Till det ovan sagda kan framhållas att synnerliga olägenheter skulle uppstå om tillståndet förföll, eftersom stora värden skulle gå förlorade både för det allmänna och för SMA, dels i form av redan gjorda investeringar, dels i form av uteblivna möjligheter att förse området med ytterligare transportmöjligheter för såväl turister som lokalbefolkning och då även med avscende på sådant som sjuktransporter.

Några större arbeten har dock ännu inte genomförts och för det som har genomförts har sökanden varit medveten om miljödomens tidsbegränsning. Av den s.k. samlade effektbedömning som fastställdes av Trafikverket i maj 2015 (LSM 200) framgår dessutom att projektet samhällsekonomiskt är så olönsamt att mer än hela investeringsbeloppet går förlorat om projektet fullföljs. Samhället gör därför en nettobesparing om projektet avbryts.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN DALARNA

Mattias Ahlstedt, ordförande  
0730-39 54 61