

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

fi.sba.spn@regeringskansliet.se

Sälen 2020-11-13

Remissvar;

Gällande promemorian Genomförandet av MKB-direktivet i plan- och bygglagen (Ds 2020:19). Dnr Fi202003324SPN

SkiStar AB har tagit del av ovan nämnda remiss. Vårt yttrande är inriktat på de åtgärder som föreslås som kan få direkta konsekvenser för vår verksamhet.

SkiStar AB bedömer att någon form av undantag från kravet på detaljplan för samtliga skidbackar och liftar omöjligt skulle kunna medföra att Sverige inte kan anses ha genomfört MKB-direktivet korrekt. SkiStar AB bedömer att konsekvenserna, både för våra skidanläggningar och de kommuner i vilka de ligger, inte är tillräckligt utredda.

SkiStar AB bedömer att utvecklingen och utbyggnaden av bolagets skidanläggningar sker enligt vår mening på ett beprövat, hållbart och väl genomtänkt sätt. Det förslag som kommer att få störst påverkan på vår verksamhet är förslaget att skidliftar och skidbackar ska prövas med en detaljplan, vilket framgår av förslaget till ny lydelse i plan- och bygglagen 4 kap 2 §.

Som vi bedömer det skulle förslaget omfatta de ca 40–60 nödvändiga såväl som påkallade åtgärder som vi som bolag utfört i våra anläggningar i Sälen, Vemdalen och Åre de två-tre senaste åren. Enligt den nya lagen skulle dessa framledes medföra detaljplaneläggning. Som ett exempel kan nämnas att SkiStar AB:s verksamhet i Sverige omfattar ca 180 liftar, ca 250 nedfarter (326 km) samt oändliga kilometer med nedgrävda snösystem. *Att varje förändring av dessa skulle innebära detaljplaneläggning är inte realistiskt.*

I förslaget finns en lydelse i 4 kap 2 §: *”om åtgärden antas medföra en betydande miljöpåverkan”* som i teorin skulle medföra att alla de åtgärder som nämns ovan inte nödvändigtvis skulle kräva detaljplaneläggning.

Men, redan det faktum att skidliftar och backar (med eller utan lift) ska betraktas som en ”MKB-åtgärd” talar för att det kommer att bli besvärligt att i så fall hävda att en åtgärd INTE medför betydande miljöpåverkan. Dessutom kommer den behovsbedömning som idag görs i detaljplaner att behöva göras i bygglovskedet av enskilda bygglovhandläggare. Det är svårt att se vad en bygglovhandläggare ska ta stöd i sin bedömning att det inte skall krävas en MKB. Och, vad händer om någon granne eller annan intressent skulle överklaga ett beslut om bygglov för en lift som en byggnadsinspektör har fattat, och grannarna/intressenten hävdar att liftar är MKB-åtgärder som kräver detaljplan? Det är mycket svårt att tro att överprövande

myndigheter kommer att kunna bedöma att ett ärende med en lift inte medför ”betydande miljöpåverkan”, och därmed ett detaljplanekrav, då åtgärden redan från början ska betraktas som en MKB-åtgärd.

När det gäller helt nya skidområden kommer dessa självklart att planläggas i enlighet med gällande lagar tillsammans med kommunen på respektive ort. Vi har däremot på våra destinationer ett stort antal liftar och nedfarter som funnits under en längre tid, och som planerats på det sätt som var riktigt då. Detta innebar oftast att man bara detaljplanerade områdena kring dalstationerna. Resten av liftsystemet och nedfarterna hade stöd i en översiktsplan eller liknande. Att då i efterhand gå in och behöva upprätta en detaljplan varje gång vi ska göra en förändring är inte rimligt. Detta gäller både ändringar, utbyte och kompletteringar av befintliga liftar och nya nedfarter.

Känslig Bergsmiljö

Det skäl som utredaren framför som grund för att skidbackar och skidliftrar inte ska omfattas av undantag är att dessa ofta är belägna i ”känslig bergsmiljö”. SkiStar AB delar inte utredningens uppfattning om detta. De största delarna av våra skidanläggningar som drabbas av detaljplanekravet ligger inte i det som kan betraktas som känslig bergsmiljö. Förövrigt finns flera stora skidanläggningar i anslutning till svenska städer utanför fjällområdena. I de fall en ny skidanläggning är tänkt att anläggas i ”känslig bergsmiljö” kommer denna anläggning att föregås av både översiktlig planering samt detaljplaneläggning. Men, de många förändringar och kompletteringar i de befintliga anläggningarna som löpande behöver göras är sällan belägna i den typ av känslig och orörd bergsmiljö som åsyftas, utan en miljö som redan är ianspråktagen för turism.

Det är helt nödvändigt att kompletteringar och ändringar av nedfarter och skidliftrar i ett befintligt skidområde ska kunna utgöra ett undantag från kravet på detaljplaneläggning.

Ständig utveckling

Dagens skidområden skiljer sig avsevärt från hur det såg ut när den alpina turismen tog fart i Sverige. I den alpina turismens gryning bestod en anläggning oftast av någon enstaka lift och en stugby. I dagens moderna skidområden t ex Sälen, Vemdalen, Åre m.fl. sker en kontinuerlig utveckling. Trenden är tydlig med att dagens gäster föredrar ett skidnära boende, så kallat ”Ski-In-Ski-Out”, vilket leder till förtätningar av befintliga boendeområden. Vilket i sin tur leder till att anläggningarna löpande förväntas komplettera skidsystemens kapacitet med transportliftslösningar utöver arbetet med att utveckla de egentliga skidområdena. Även målsättningen att minska bilberoendet på skidanläggningen leder till förtätningar av befintliga och ianspråkta områden. Trots att SkiStar AB som bolag bedriver en långsiktig planering uppstår det situationer då det är av största vikt att nya transportliftrar och/eller skidvägar snabbt kan etableras för att undvika köer och trängsel. I sådana situationer vore det mycket olyckligt om det alltid skulle ställas krav på en detaljplan för att sätta upp en lift eller anlägga en ny skidväg. Detta skulle medföra avsevärda fördröjningar. Vidare anser SkiStar AB det är

stor skillnad på den naturliga miljöns tålighet i en redan ianspråktagen områden inom skidanläggningarna jämfört med nyanläggning av skidområden.

Kommer detta att påverka längdspår?

Förslaget om bygglovsplikt för skidbackar även utan tillhörande liftar medför även andra utmaningar. I utredningen läser vi på s. 87 att det för att bygglovsplikt ska inträda krävs "att fastighetsägaren vidtar åtgärder av något slag för att bereda marken för det nya ändamålet". Gällande anläggande av skidbackar består ofta sådana åtgärder i trädfällning och markarbeten. *Detta är samma åtgärder som påkallas då spårssystem för längdåkning anordnas.* För att möjliggöra effektiv spårläggning och för att underlätta snöläggning är det oftast nödvändigt med markarbeten för att hårdgöra och jämna ut underlaget och därmed minska snöåtgången. Merparten av idag existerande längdspår har idag väsentliga höjdskillnader, och innehåller partier med backar som i lutning och längd kan jämföras med "barnbackar" inom de alpina skidområdena. Som förslaget är utformat skulle det innebära att även längdspår i stor utsträckning skulle komma att omfattas av bygglovsplikt för "skidbackar", då det enligt utredningen inte ska vara nödvändigt att anordna en skidlift för att bygglovsplikten ska gälla. Detta är ogenomtänkt, då dessa spårssystem också kan komma att anläggas inom befintliga, gällande detaljplaner och skulle därmed medföra plankrockar och betydande merarbete vilket dessutom kommer vara omöjligt att ta höjd för i destinationernas masterplaner.

Krav på detaljplan för nya liftar och nedfarter bör i befintliga anläggningar endast gälla inom redan detaljplanelagda områden, om åtgärden strider mot gällande detaljplan

Som nämnts ovan är det oftast så, att det enbart är liftarnas dalstationer samt den nedersta delen av nedfarterna som idag omfattas av detaljplaner. Om en anläggning skulle behöva anlägga en ny förbindelselift, långt utanför de områden som är detaljplanelagda idag men som omfattas av en fördjupning av översiktsplanen som medger liftar och nedfarter, så vore det märkligt om det skulle krävas en ny detaljplan enbart för den nya liftens sträckning. Detta skulle leda till en oöverskådlig plansituation, där avlånga "frimärksplaner" till synes slumpvis dyker upp utan sammanhang.

Utifrån utredningen går det inte heller att bedöma vilken avgränsning denna nya detaljplan skulle behöva få. Ska den enbart omfatta den nyttillkomna liftens sträckning, eller ska den även omfatta angränsande liftar och nedfarter?

Konsekvenser

SkiStar AB delar inte utredarens uppfattning att förslagen i promemorian enbart kommer att leda till begränsade konsekvenser. Mot bakgrund av den upplevda resursbristen i rubricerade glesbygdskommuner anser SkiStar AB att utredningen väsentligt kommer att påverka väntetider och handläggningstider på det stora antal detaljplaner som verkligen behövs för destinationernas fortsatta utveckling. De kommuner där SkiStar AB bedriver verksamheter har enligt uppgift, idag, ca 150 planer på gång. Genom utredningen skulle detta i värsta fall årligen

ökas med ytterligare 20–30 nya detaljplaner enbart för att hantera förändringar i SkiStar AB:s befintliga skidsystem.

Förslaget med detaljplanekrav för skidliftar, skidbackar och linbanor kommer även att medföra betydande fördyringar i alla led. Således skulle miljönyttan av ett krav som föreskriver att alla skidbackar och skidliftar ovillkorligen ska omfattas av detaljplanekrav vara begränsad och inte stå i proportion till det merarbete och merkostnader som detta krav skulle medföra.

Förslag:

SkiStar AB anser att det inte är tillräckligt med förslaget på skrivningen i 4 kap 2 § b (dvs. en bedömning om åtgärden innebär betydande miljöpåverkan).

SkiStar AB yrkar därför, trots utredningens bedömning, att det är högst rimligt med ett undantag från kravet på reglering med detaljplan. Undantag från kravet på reglering med detaljplan bör omfatta *åtgärder utanför detaljplanelagt område i befintliga skidanläggningar* där det finns en fördjupad översiktsplan, områdesplan, områdesbestämmelser. De sistnämnda kan innehålla bestämmelser att liftar och nedfarter får anordnas.

Med vänlig hälsning



Lars Lifvendahl
Fastighets- och Logiutvecklingschef

SKISTAR AB