

Länsstyrelsen Västra Götaland
403 40 Göteborg

vastragotaland@lansstyrelsen.se

Karlsborgs flygplats, dnr 551-359-2017. Kompletteringsremiss.

Härmed ställs krav på komplettering av rubricerad ansökan, som avser en femfaldig utökning av verksamheten på Karlsborgs militära flygplats.

Bakgrund

Den 29 oktober 2010 lämnar Försvarmakten in en ansökan om kraftigt utökad verksamhet på Karlsborgs flygplats (Dnr 551-19069-2010). Den 14 juni 2012 avvisar länsstyrelsens miljöprövningsdelegation ansökan på grund av att miljökonsekvensbeskrivningen inte är godtagbar. Försvarmakten vägrar nämligen att beskriva alternativ lokalisering för hela eller delar av verksamheten.

Naturvårdsverket har redan i samrådet påpekat att redovisning av alternativa lokaliseringar bör lämnas vid tillståndsprövningen av Karlsborgs flygplats. (Bil. 4c.) Försvarmakten överklagar länsstyrelsens avvisningsbeslut.

Den 8 november 2012 lämnar Mark- och miljödomstolen i Vänersborg över ärendet till regeringen med ett yttrande. Mark- och miljödomstolen skriver att kravet på alternativ lokalisering kan bortfalla undantagsvis, om verksamheten är helt lägesbunden. Domstolen håller därför i princip med länsstyrelsen (och Naturvårdsverket), men på grund av att det kan föreligga försvarspolitiska eller militärstrategiska avvägningar lämnas yttrandet utan tillstyrkan eller avstyrkan.

Lite drygt fyra år senare, den 14 december 2016, beslutar regeringen att återförvisa prövningen av Karlsborgs flygplats till länsstyrelsen. Försvarmaktens överklagande godtas utan redovisning av några försvarspolitiska eller militärstrategiska skäl. En sakligt sett felaktig hänvisning till miljöbalkspropositionen (Prop. 1997/98:45, sid 289-292), gör att länsstyrelsens rättmätiga krav på alternativ lokalisering nonchaleras. Den kraftiga utökningen av flygrörelser på Karlsborgs flygplats handlar inte om platsbundna verksamheter, utan om extremt rörliga verksamheter, som Helikopterflottiljen baserad i Linköping och JAS-plan baserade på andra flygflottiljer runt om i Sverige, samt eventuellt även stridsflyg från Natoländer.

Men regeringsbeslutet gäller, trots att det allvarligt försvårar bedömningen av miljökonsekvenserna, och länsstyrelsen återupptar prövningen. I mejl daterat 2 feb 2017 ger länsstyrelsen Försvarmakten möjlighet att komplettera sin ansökan från 2010-10-29.

Försvarmaktens miljöprövningsenhet svarar den 1 mars 2017 med svepande formuleringar om den säkerhetspolitiska situationen och behovet av övning och utbildning. Alla hänvisningar

sker i generella termer och har ingen direkt koppling till miljöprovningen och kravet på utökningen från 2 000 flygrörelser till drygt 10 000 flygrörelser på Karlsborgs flygplats.

Det finns dock ett undantag. I det fyra sidor långa svaret från Försvarmaktens miljöprovningseenhet finns fem rader som har betydelse för miljöprovningen och det är konstaterandet att flygplatsen är förorenad av PFAS. Budskapet på dessa fem rader är att det inte finns någon saneringsmetod och att det inte går att förhindra spridning av föroreningen.

Ansökan behöver definitivt kompletteras.

Kompletteringskrav 1, nollalternativet

Regeringsbeslutet 2016-12-14 innebär att Försvarmakten inte behöver redovisa alternativa lokaliseringar. Det står *inte* att även nollalternativet ska nonchaleras. Tvärtom, i det av regeringen återopade avsnittet i miljöbalkspropositionen står, som en sammanfattande slutsats, att ”Konsekvenserna av nollalternativet skall dock i stort sett alltid redovisas.” (Prop. 1997/98:45, sid 291)

Försvarmakten skriver på sidan 8 i den reviderade ”Kap 3 Miljökonsekvensbeskrivning” att ”Flygverksamheten på Karlsborg flygplats planeras öka efterhand för att nå full omfattning, ca 10 000 flygrörelser/år, omkring år 2017.”

Vi befinner oss nu i andra kvartalet år 2017. Med andra ord har nollalternativet fungerat i 7 år och har nu nått full omfattning. Försvarmakten bör därför föreläggas att detaljerat beskriva detta existerande nollalternativ:

- Hur löses uppgifterna idag?
- Var sker de 8 000 flygrörelser som nu ska flyttas till Karlsborg?
- Hur ser kostnaderna ut för att ha utvecklat dessa alternativ?
- Vad blir kostnaderna att flytta dem till Karlsborg?
- Vilka är fördelarna? Vilka är nackdelarna?
- Vad är problemet med att fortsätta att utveckla nollalternativet?

För det kan väl inte vara så att Försvarmakten under alla dessa år har underlåtit att utveckla verksamheten – ställt in alla övningar och utbildningar – i väntan på att först alliansregeringen och sedan den rödgröna regeringen så småningom skulle befria Försvarmakten från att presentera en fullständig miljökonsekvensbeskrivning?

Kompletteringskrav 2, Natura 2000-prövning

En fullständig prövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken måste genomföras. På samma sätt som Försvarmakten var tvungen att komplettera ärendet ”flygskjutmålet Hammaren”, dnr 551-12463-2012, måste nu relevanta handlingar tas fram avseende påverkan i Natura 2000-områdena.

Den planerade kraftiga utökningen av verksamheten på Karlsborgs flygplats innehåller nya element som Helikopterflottiljens utökade övningar med skjutningar i Vättern, UAV-verksamheten och samövningar med utländska flygplan och helikoptrar. Därför kan ingen övergångsbestämmelse återopas.

Prövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken kan ske parallellt med prövningen enligt 9 kapitlet. Det ska dock vara möjligt att se vad som explicit hänförs till Natura 2000-prövningen och det krävs ett särskilt beslut, som ska vara möjligt att överklaga.

De översiktliga beskrivningarna i ”Komplettering nr 2 till MKB” daterad 2011-12-16, är helt otillräckliga. (Sid 51-55 i Äldre handling 2-25.)

Det framgår av dokumentet att länsstyrelsen vid detta tillfälle krävde det som Natura 2000-regelverket kräver, nämligen:

”I kompletteringen ska det också ingå en bedömning av kumulativa effekter av verksamheten tillsammans med andra verksamheters påverkan på Natura-2000 områdena”

I ansökan finns ingen sammanställning av andra verksamheters påverkan och ingen samlad bedömning.

Sedan ansökningshandlingarna skrevs har Högsta Domstolen i dom T 3158-12 preciserat kraven. Under rubriken ”Tillstånd till verksamhet som kan påverka ett Natura 2000-område” står bl.a.:

”Det krävs tillstånd för att bedriva en verksamhet som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Tillstånd får lämnas bara om verksamheten – ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder – inte kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer i området som ska skyddas. Verksamheten får inte heller medföra att den art eller de arter som ska skyddas inom området utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna.”

”Kraven på myndigheternas prövning har i olika avseenden preciserats genom rättstillämpningen vid EU-domstolen. Klart är därigenom att prövningen inte är begränsad till fall då verksamheten förläggs till själva det skyddade området. Det är tillräckligt att verksamheten ska bedrivas på en plats som omedelbart gränsar till området och att ”det är möjligt” att verksamheten ”kan” påverka detta.”

”Myndigheten ska ur ett vetenskapligt perspektiv bedöma planens eller projektets konsekvenser för området. Ett godkännande förutsätter att det ”inte föreligger några rimliga tvivel om att verksamheten inte kan ha en skadlig inverkan” på området.”

”Den nationella myndigheten har att ta hänsyn till de kumulativa effekter som olika planer och projekt kan få för målsättningen att bevara Natura 2000-området och ska försäkra sig om att det inte uppstår någon långvarig skadlig inverkan på området. Alla aspekter av planerna och projekten ska identifieras med hjälp av bästa möjliga vetenskapliga information och kunnande. En prövning svarar inte mot kraven enligt art- och habitatdirektivet, om den innehåller brister eller saknar fullständiga, exakta och slutliga bedömningar och slutsatser. Det ska vara möjligt att skingra varje rimligt vetenskapligt tvivel i fråga om de planerade arbetenas påverkan på området.”

(Mina understrykningar.)

Det borde alltså finnas en sammanställning på den totala mängden metaller, kemikalier, plaster, sprängämnen, kväveoxider, m.m. från både flygfält och skjutfält på land och i vatten. Det borde finnas bullerkartor där det framgår hur samtliga verksamheter interagerar och ger kumulativa effekter. Det borde finnas bedömningar hur detta påverkar de enskilda arterna.

Förutom Karlsborgs flygplats finns FMV:s omfattande verksamhet med sprängningar, skjutningar och flygprovningar, bl.a. 290 provpass med luftfarkoster fördelat på 170 vardagar. Det finns flitigt använda skjutfält både norr och söder om Karlsborg. Ammunitionsfabriken Nammo Vanäsverken AB har en egen skjutsektor i Vättern.

Sedan finns det närliggande flygskjutmålet Hammaren som i skrivande stund handläggs av Mark- och miljödomstolen i Vänersborg. Där handlar det om 2 150 flygrörelser där alla har sitt målområde intill Karlsborgs flygplats. De 44 000 finkalibriga skotten som ska avlossas från helikopter har ett direkt samband med flygrörelserna på Karlsborgs flygplats. Även JAS och SK60 kan förväntas mellanlanda efter att ha avfyrat 25 000 grovkalibriga projektiler och 150 raketer.

Länsstyrelsen uppmanas följaktligen att förelägga Försvarsmakten att lämna in en omfattande och heltäckande utredning av påverkan på Natura 2000-områdena avseende både fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet. Utredningen ska ha hög vetenskaplig kvalitet. Ostyrkta påståenden i befintlig miljökonsekvensbeskrivning som t.ex. att det "är rimligt att anta..." och "bedöms inte nämnvärt skada..." hör inte hemma i en prövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken. (Sid 7 i "Komplettering nr 2 till MKB".)

Samtliga försvarsanknutna verksamheter som påverkar Vättern ska sammanställas för att kunna bedöma den kumulativa påverkan.

Kompletteringskrav 3, buller

Sedan den liggande miljökonsekvensbeskrivningen utformades har mycket hänt som påverkar bedömning och beräkning av buller. Det gäller både kunskapen om bullrets hälsofarliga inverkan och skärpt praxis i myndighetsutövningen i förhållande till flygplatsbuller. Ett okänt antal bostäder har tillkommit i området.

I ansökan gällande det närliggande flygskjutmålet Hammaren har det framkommit att helikoptrar opererar på så låga höjder som 5 meter över mark- och vattennivån. JAS och SK60 lågflyger på 20-50 meters nivå. Detta framgår inte av bullerberäkningarna i ansökan för Karlsborgs flygplats.

Den kommande versionen JAS 39 E Gripen har betydligt starkare motor och skapar därmed mer buller.

Försvarsmakten bör därför uppmanas att leverera en reviderad bulleranalys.

Kompletteringskrav 4, PFAS

Karlsborgs flygplats är förorenad av PFAS. I samrådet 2010 frågar länsstyrelsen om det ingår någon brandövningsplats i verksamheten. Försvarets representant svarar att brandövning sker på F7 eller i Skövde.

Detta upprepas i "Bilaga 1, Kompletteringar till ansökan". På sidan 10 står:

"Övningar med skarpt skum har inte förekommit inne på flygplatsens område enligt uppgifter från de som har arbetet i verksamheten under en längre tid."

Detta visar sig vara en osanning. I verkligheten har det funnits två brandövningsplatser, en äldre och en nyare.¹

Regeringen har utvärderat arbetet med PFAS-föreningar. I en rapport från regeringskansliet (M 2015:B) står:

”Till detta ska läggas att Försvarmakten, som har ett stort antal brandövningsplatser att hantera, endast använder en konsultfirma för all föroreningsinventering av ”sina” kontaminerade fastigheter, vilket medför att inventeringen drar ut på tiden. Eftersom PFOS och andra höglfluorerade ämnen från AFFF-skum är relativt lätttröliga i mark innebär det att föroreningarna riskerar att röra sig (hundratals meter) under tiden som Försvarmakten handlägger sina ärenden.” (Sid 51 i Utredningen om spridning av PFAS-föreningar i dricksvatten (M 2015:B.)

De marktekniska undersökningarna måste nu intensifieras så att en fullständig föroreningsbild kan redovisas. Generalläkaren bör naturligtvis vara särskilt involverad i att driva denna fråga och ge länsstyrelsens miljöprövningsdelegation allt relevant underlag. Arbetet bör påskyndas då risken för ytterligare spridning är akut. Därefter ska strategier för att minska spridningen tas fram och metoder för sanering utvecklas. Tillsvidare bör all verksamhet som kan påverka flöden i marken och i dagvattensystemet undvikas. Nämnade regeringsrapport uppmanar:

”I avvaktan på att kostnadseffektiva och designade saneringsmetoder utvecklas bör ansvariga verksamhetsutövare snarast utreda förutsättningarna för att ”frysa läget”, dvs. vidta åtgärder så att fortsatt PFAS-läckage till grundvatten minskar eller helst upphör helt genom t.ex. övertäckning, pumpning, dränering och rening med kolfilter. Detta medför omfattande kostnader, men bedöms ändå vara de mest kostnadseffektiva lösningarna.” (Sid 43)

Kompletteringskrav 5, blyad bensin

2011 bad länsstyrelsen Försvarmakten att komplettera ansökan genom att beskriva möjligheten att byta ut blyad flygbensin mot oblyad. UAV-farkosterna tankas med Avgas 100LL, en flygbensin som innehåller betydligt mer bly än den gamla blyade bilbensinen.

Avgas 91UL är ett bränsle för kolvmotorer i lätta luftfarkoster, som är praktiskt taget helt blyfritt. Avgas 91UL tillverkas enligt USA-standarden för flygbensin ASTM D910. Skatten på blyfri flygbensin har sänkts 2014.

För sex år sedan påstod Försvarmakten ”att en övergång till blyfri bensin är olämplig ur flygsäkerhetssynpunkt.” Försvarmakten bör uppmanas att styrka detta påstående om det fortfarande gäller eller meddela att man nu tänker uppfylla substitutionskravet i 2 kap. 4 § miljöbalken.

Kompletteringskrav 6, haveririsker

2010 är Försvarmakten djupt engagerad i arbetet att förhindra uppförandet av vindkraftverk och tvingar igenom stora geografiska stoppområden för vindbruket. Ansökan innehåller 113 sidor som handlar om vindkraftverk och haveririsker i samband med vindkraftverk.

1

Risker för flygverksamheten på grund av fåglar nämns bara i en mening i Underbilagan 2.1 ”Halkbekämpning och avisning”:

”Miljöer som drar till sig fågelliv, såsom dammar och våtmarker, är inte lämpligt då fåglar innebär risker för flygverksamheten”.

Det är dock tveksamt om några mindre skyddsdammar påverkar situationen. Försvarets konsult Sturnus menar att området runt Karlsborgs flygplats, Kråks skjutfält och flygskjutmålet Hammaren är östra Skaraborgs fågeltätaste område.

”För såväl den civila som militära luftfarten har fåglar visat sig utgöra en stor säkerhetsrisk. Kollisioner mellan fåglar och flygplan är allmänt förekommande och kan leda till allt från försenade/inställda flygningar till omfattande materiella skador. /.../ Den militära flygverksamheten föregår ofta på lägre höjder än den civila och planen riskerar därmed att kollidera med fåglar under hela flygningen. /.../ Trots omfattande miljömanipulering och aktiva skrämnelinsatser har flygets fågelproblem visat sig svåra att hantera ur ett flygsäkerhetsperspektiv...” (Sid. 7 i aktbilaga 158 i mål M 2374-16)

Försvarsmakten bör föreläggas att komplettera ansökan med utförliga beskrivningar av haveririsker både på land och i sjön, inte bara på grund av vindkraftverk utan även med hänsyn till fåglar och andra riskfaktorer.

En uppdaterad ansökan och en reviderad MKB

Det är drygt sju år sedan arbetet med ansökshandlingarna påbörjades. Många hänvisningar rör betydligt äldre uppgifter. Det finns 686 sidor dokument, eller drygt 360 MB. Det är en svåröverskådlig röra med tillägg, revideringar och bilagor.

För att en rättssäker prövning ska kunna göras krävs att ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen görs om och publiceras i en aktuell, reviderad och sammanhållen upplaga.

Förnyat eller kompletterat samråd

Då så lång tid förflutit borde det vara lämpligt att Försvarsmakten håller ett offentligt samrådsmöte i samband med att prövningen nu återupptas. Särskilt viktigt är att Hjo kommun och Hjo kommuns medborgare inbjuds till samråd och information. Trots att stora delar av norra Hjo kommun täcks av in- och utflygningsvägar för stridsflyg och skolflygplan² – och alltså är extremt bullerpåverkade – har kommunen inte någon gång under den tidigare prövningen inbjudits till samråd eller fått ta del av remisser.

Visserligen har Miljösamverkan Östra Skaraborg deltagit i samråd och varit remissinstans, men detta kommunalförbund företräder inte Hjo kommun i frågor som rör översiktlig planering, bebyggelsefrågor, näringslivsfrågor, turistfrågor, m.m. Miljöbalkens krav på samråd har därför inte uppfyllts. Vid en eventuell överklagan kan detta processfel leda till att prövningen återigen måste göras om.

² Se Teknisk bilaga 4, Buller, Figur 1 sid 7

Sammanfattningsvis

Kompletteringar krävs när det gäller

- Nollalternativet
- Prövning enligt 7 kap. 28 a §
- Buller
- PFAS
- Blyad bensin
- Haveririsker

Det krävs helt nya uppdaterade och reviderade handlingar.

Det krävs förnyat samråd.

Hjo kommun och dess medborgare bör inbjudas till samråd.

Hjo 2017-04-03

Christer Haagman 19480220-5171
Repslagaregatan 7
544 30 Hjo

Ledamot av Byggnadsnämnden i Hjo
Ledamot av styrelsen i Aktion Rädde Vättern