Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Lena Niklasson, 010-2244675

Ert datum
2017-03-14

Er beteckning
Dnr 551-359-2017

Vårt tjänsteställe, handläggare
Tina Molin, 08-562 816 28,
exp-gl@mil.se

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Yttrande avseende komplettering av ansökan om tillstånd Karlsborgs flygplats, Karlsborgs kommun

Bilaga 1 Årsrapport Karlsborgs flygplats 2016

Generalläkarens synpunkter

- Generalläkaren anser att inte några ytterligare kompletteringar är nödvändiga.
- De frågor som ställts av Länsstyrelsen avseende vidtagna åtgärder på Karlsborgs flygplats besvaras under rubriken bakgrund.

Bakgrund

Försvarsmakten har hos miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Västra Götalands län ansökt om tillstånd för utökad verksamhet på Karlsborgs flygplats. Ansökan avvisades av miljöprövningsdelegationen med motiveringen att miljökonsekvensbeskrivningen inte var godtagbar. Beslutet överklagades av Försvarsmakten till Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt, som utan tillsyrkan eller avstyrkan överlämnade ärendet till regeringen för avgörande. Regeringen upphävde miljöprövningsdelegationens beslut och lämnade tillbaka ärendet till miljöprövningsdelegatoinen för ny behandling.

Länsstyrelsen har därför skickat en ny remiss till Generalläkaren gällande eventuellt behov av komplettering av Försvarsmaktens ansökan och ger Generalläkaren möjlighet att åter yttra sig i frågan. Med remissen följde även ett

Postadress Generalläkaren 107 85 Stockholm
Besöksadress Tegeluddsvägen 100
Telefon 08-788 75 00
Telefax 08-5628 16 86
E-post, Internet exp-gl@mil.se www.forsvarsmakten.se/hkv

antal frågor om vidtagna åtgärder vid Karlsborgs flygplats. Länsstyreslen i Västra Götalands läns efterfrågar följande information;

1) *Försvarsmakten har i samband med komplettering 2011 föreslagit bl.a. följande villkor;*

    a. *Avisning skall senast den 31 december 2015 ske på plats anpassad för uppsamling av avisningsvätska.*

    b. *Klarförningsplattor med drivmedelshantering skall vara försedda med oljeavskiljare senast 31 december 2015.*

    c. *Dagvattensystemet kring fältet skall kompletteras med oljefälla i det dagvattenutlopp, som avvattnar områden med drivmedelshantering, senast 31 december 2015.*

2) *Som Försvarsmaketen skriver i sin kompettering 2017 finns en PFAS-förorening på flygplatsen. Har ni information om denna förorening önskar vi ta del av det materialet. Vi önskar även information om ev. ytterligare åtgärder som planeras med avseende av PFAS-förekomsten.*

Generalläkaren lämnar information enligt följande;

1) Försvarsmakten inledde arbeten med åtgärder enligt punkt a. och punkt c. under 2015. Vid dessa arbeten upptäcktes PFAS-föroreningen och arbetet avbröts. Flygplatsen Karlsborg har ett mer omfattande behov av upprustning och innan den ansökta verksamheten har fått tillstånd avvaktar verksamhetsutövare och fastighetsägare med vissa av åtgärderna. Vissa planerade åtgärder är av ekonomiska skäl framflyttade i tid i avvaktan på ett laga kraftvunnet beslut

    a. Idag sker avisning på en tät yta, och använd avisningsvätska sugs omgående upp med hjälp av sugbil.

    b. Klargöringsplattorna är försedda med oljeavskiljare sedan 1978, men kommer sannolikt att ingå i kommande upprustningsåtgärder.

    c. En upprustning av dagvattensystemet påbörjades, men stoppades på grund av upptäckten av PFAS-föroreningen.

2) Arbetet med att identifiera omfattningen av PFAS-föroreningen i Karlsborg pågår. Idag finns ingen till Generalläkaren inrapporterad information avseende lokalisering, utbredning eller provtagning. Försvarsmakten arbetar dock över hela landet för att identifiera platser som kan ha påverkats av verksamhet med PFAS.

För kännedom biläggs årsrapporten från Karlsborgs flygplats 2016.

Tina Molin
Miljö- och hälsoskyddsinspektör

Sändlista
Länsstyreslen Västra Götalands län, vastragotaland@lansstyrelsen.se Dnr 551-359-2017

För kännedom
Ledningsregementet avsett för MPE
F 7

Årsrapport 2016
Karlsborgs flygplats, Karlsborgs kommun

Innehåll

Administrativa uppgifter 2
1. Verksamhetsbeskrivning 3
2. Anmälan och beslut för verksamheten 4
3. Kontroll av verksamhetens miljöpåverkan 5
4. Sammanfattning av resultaten av mätningar, beräkningar eller andra undersökningar 6
5. Åtgärder som vidtagits under året för att säkra drift och kontrollfunktioner 7
6. Åtgärder som genomförts med anledning av eventuella driftstörningar, avbrott, olyckor mm 7
7. Åtgärder som genomförts under året med syfte att minska verksamhetens förbrukning av råvaror och energi. 7
8. Ersättning av kemiska produkter mm 7
9. Åtgärder för att minska sådana risker som kan ge upphov till olägenheter för miljön eller människors hälsa 8
Bilageförteckning 8

Administrativa uppgifter	
Årsrapporten avser år	2016
Verksamhetsutövare	Försvarsmakten Skaraborgs Flygflottilj, F7
Organisationsnummer	202100 – 4615
Postadress	530 32 SÅTENÄS
Besöksadress	Såtenäs
Telefon- och faxnummer	0510 – 47 70 00, 47 71 91
Kontaktperson	Miljösamordnare Sara Odh, Telefon: 0510-47 71 60 Miljöhandläggare Leif Ljungqvist, Telefon: 0510 - 47 75 52
Anläggningens namn	Karlsborgs flygplats
Fastighetsbeteckning	Karlsborg Gräshult 14:2
Kommun/Län	Karlsborg, Västra Götalands län
Ort där verksamheten bedrivs	Karlsborg
SNI-kod	63:50 C
Tillsynsmyndighet	Generalläkaren

1. Verksamhetsbeskrivning

Vid F7 Insatsbas Karlsborg, ingående i Karlsborgs Garnison, bedrivs militär flyg- och övningsverksamhet för Försvarsmaktens behov.

Flygverksamhet kan förekomma under alla tider på dygnet.

Huvuduppgiften för flygplatsen är att betjäna flygverksamhet för insatsstyrkor i nationell och internationell verksamhet.

Sekundära uppgifter för flygplatsen är bland annat Flygskolans och helikopterflottiljens behov av flygträning.

Verksamhetsansvarig för flygplatsen är F7 som har en Flygplatspluton grupperad på Karlsborgs flygplats.

Verksamhetens huvudsakliga miljöpåverkan

- Luft - Utsläpp till luft från verksamheten sker huvudsakligen från fordons- och flygtrafiken. Totalmängderna är relativt små och mer än marginellt förhöjda halter av luftföroreningar utanför flygplatsområdet bedöms inte uppkomma.

- Mark och vatten- Den huvudsakliga föroreningsrisken för vatten och mark vid flygplatsen är vid större tillbud i samband med drivmedelshanteringen, där sanering med absorptionsmedel ej är tillräckliga. Större delen av de hårdgjorda ytorna är dock kopplade till en oljeavskiljare varför spridningsrisken till grundvattnet är liten.

- Buller – Beroende på de olika flygverksamheterna kan boende i området runt flygplatsen komma att beröras av maximala ljudnivåer 70 och 80 dB(A). Endast från den mycket begränsade verksamheten med stridsflyg kan ett mindre antal boende beröras av över 90 dB(A). Ett antal områden med relativt tät bebyggelse har identifierats och speciellt markerats i flygplatsdokumentationen för att undvika överflygningar.

Förändrad verksamhet under 2016
Under 2016 har personal från flygplatspluton på Karlsborgs flygplats som tidigare tillhört Norrbottens flygflottilj F21 överförts till F7.

Banan är i behov av underhåll och beslut togs under året att inte tillåta starter eller landningar med stridsflyg Gripen förrän banan är åtgärdad.

2. Anmälan och beslut för verksamheten

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
~~2001-11-01~~	~~Generalläkaren~~	~~Karlsborg övningsflygplats. Anmälan enligt 21 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (SNI-kod 63.23-2)~~
2008-06-26	Generalläkaren	Karlsborg övningsflygplats. Anmälan enligt 21 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (SNI-kod 63.23-2 gammal) 63:50B (ny). Komplettering
2009-06-17	Generalläkaren	Föreläggande om att söka tillstånd för verksamheten på Karlsborgs övningsflygplats. (GL beteckning: 22 620:1549/08)
2010-04-20 Kommentar: Åtgärdsplan inskickad av FMLOG 2010-06-21	Generalläkaren	Föreläggande att inkomma med åtgärdsplan för drivmedelshanteringen samt vidta vissa försiktighetsmått vid Karlsborgs flygplats, Gräshult. (GL beteckning: 22 620:1107/10)
2010-10-19	Generalläkaren Anmälan skickades in av FMLOG med bet: 24 633:104543. Missiv, 1 bilaga samt en underbilaga	Anmälan om ny flygdrivmedelsanläggning vid Karlsborgs flygplats.
2010-07-28	Generalläkaren	BESLUT. Förlängning av tid för inlämnande av tillståndsansökan för flygverksamheten, Karlsborg. GL beteckning: 2010-0398-50)
2012-06-14	Länsstyrelsen	Avvisning av ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till Karlsborgs flygplats
2016-12-14	Regeringen	Upphäver Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut 2012-06-14 och lämnar ärendet åter till Miljöprövningsdelegationen för ny handläggning.

3. Kontroll av verksamhetens miljöpåverkan

Flygverksamhet
Systemet SIGMA LDP används vid flygvägsuppföljning.

	START/LANDNING							
	JAS	**S & S**	**TP**	**HKP**	**NÖD HKP**	**UAV**	**ÖVR**	**SUMMA**
JAN	0	0	22	51	0	0	2	75
FEB	0	0	37	11	0	0	5	53
MAR	0	0	59	33	0	10	5	107
APR	0	0	38	181	0	48	57	324
MAJ	0	0	86	156	0	86	5	333
JUN	0	2	126	385	24	8	10	555
JUL	0	0	7	0	0	0	4	11
AUG	0	2	106	78	0	0	19	205
SEP	0	0	79	25	0	0	20	124
OKT	0	6	38	145	0	0	0	189
NOV	0	2	54	117	0	0	2	175
DEC	0	0	0	4	0	0	0	4
SUMMA:	**0**	**12**	**652**	**1186**	**24**	**152**	**129**	**2155**

	ARR/DEP
Jan	75
Feb	53
Mar	107
Apr	324
Maj	333
Jun	555
Jul	11
Aug	205
Sep	124
Okt	189
Nov	175
Dec	4

FM övningsverksamhet
Antal förbrukade övningsdygn är 19 st inräknat rörelser med transport på lördagar och söndagar.

Fälthållning
Förbrukning Urea: 2400 kg

Avisning av flygplan
Förbrukning glykol: 600 liter.

Förbrukning drivmedel
Flygfotogen 75: 661 kbm.
Flygbensin 100 LL: 500 lit.
Diesel: 33.9 kbm
Bensin: 2.5 kbm

Avfallshantering
Sortering av avfall genomförs enligt avfallsplan Karlsborgs garnison.

Avfall icke miljöfarligt:

Wellpapp och kartong	300 kg	Lämnat på återvinningsstation
Tidningar	450 kg	Lämnat på återvinningsstation
Containertömning deponi	16 ton	Hämtat av Infinitum

Farligt Avfall:

Skurvatten och avisningsvätska	1580 kg	Lämnat på miljöstation Karlsborg
Batterier (bly)	700 kg	Lämnat på miljöstation Karlsborg
Sprayflaskor	10 kg	Lämnat på miljöstation Karlsborg
Absol	50 kg	Lämnat på miljöstation Karlsborg

Det farliga avfallet är hämtat på miljöstation Karlsborg garnison av Stena Recycling AB.

4. Sammanfattning av resultaten av mätningar, beräkningar eller andra undersökningar

Provtagning genomförs enligt nedan:

Provtagnings- och mätstationer	Analysparametrar	Metod	Frekvens	Arkivering
Dagvatten D1 Oljefälla D2 Vättern D3 Kärnebäcken	Suspenderat substans Benso(a)pyren (PAH 6) Ammoniumkväve Nitrit Nitrat Totalkväve Totalfosfor Oljeindex Tungmetaller: Arsenik, bly, kadmium, kobolt, koppar, krom, kvicksilver, nickel, vanadin, zink	Stickprov	Mars, juni, september, december	5 år
Spillvatten S1 Spolhall (by 35) S2 Verkstad (by 111)	pH Konduktivitet CODcr BOD_7 Totalkväve	Stickprov	Mars, juni, september, december	5 år

	Totalfosfor Oljeindex Tungmetaller: Arsenik, bly, kadmium, kobolt, koppar, krom, kvicksilver, nickel, vanadin, zink			
Spillvatten Anslutningspunkt till kommunalt VA-nät	Enligt Svenskt vatten, publikation P95 *"Råd vid mottagande av avloppsvatten från industri och annan verksamhet"* daterad november 2012.	Stickprov	Mars	5 år

Under 2016 översskreds rekommenderade halten för oljeindex, kadmium, koppar och zink i spillvatten från spolhall. Spolhallen används sparsamt, i första hand används FMLOG:s fordonsvårdsanläggning inom Karlsborgs garnison.

Inga övriga rekommenderade halter har överskridits.

5. Åtgärder som vidtagits under året för att säkra drift och kontrollfunktioner

Nytt egenkontrollprogram fastställdes under 2016.

6. Åtgärder som genomförts med anledning av eventuella driftstörningar, avbrott, olyckor mm

Inga klagomål eller driftstörningar/olyckor har rapporterats under 2016.

7. Åtgärder som genomförts under året med syfte att minska verksamhetens förbrukning av råvaror och energi.

Extra uppmärksamma på att inte låta portar stå öppna i onödan.

8. Ersättning av kemiska produkter mm

Inventering och uppdatering av kemikalieförteckning genomförs löpande minst en gång per år för de kemiska produkter som används på flygplatsen.

9. Åtgärder för att minska sådana risker som kan ge upphov till olägenheter för miljön eller människors hälsa

Driftsinstruktioner finns upprättad för flygplatsen, där även skyddsanvisningar ingår. Utöver driftsinstruktioner gäller respektive fabrikants anvisningar beträffande drifttillsyn och förebyggande underhåll. Journaler förs kontinuerligt och driftsdata förvaras på flygplatsen.

Bilageförteckning

Inga bilagor.

Datum
2017-03-31

Diarienummer
2017-002383

Delegeringsnummer
DB 2017-439

Er beteckning
551-359-2017

Handläggare
Manne Johansson
0500-49 81 73
manne.i.johansson@skovde.se

Länsstyrelsen västra Götaland

Remiss om behov av komplettering av ansökan om tillstånd till Karlsborgs flygplats, Karlsborgs kommun

Fastighetsbeteckning:	Karlsborgs flygfält 1:1, Karlsborgs kommun
Anläggningens namn:	Karlsborgs Flygplats
Besöksadress:	
Verksamhetsutövare:	Försvarsmakten
Org.nr/personnr:	

Beslut

Miljönämnden östra Skaraborg beslutar att avstå från att begära kompletteringar i ärendet.

Redogörelse för ärendet

Länsstyrelsen har frågat Miljösamverkan östra Skaraborg om det finns något kompletteringsbehov i ärendet om Försvarsmaktens ansökan om tillstånd för Karlsborgs flygplats.

Skälen för miljönämndens beslut

När ärendet senast var aktuellt 2010 ansåg Länsstyrelsen att ansökan i stort sett var komplett med undantag för att någon alternativ lokalisering inte var presenterad. Karlsborgs kommun hade avstått från att yttra sig i kompletteringsärendet.

Fortsatt handläggning

Ärendet avslutas.

MILJÖNÄMNDEN ÖSTRA SKARABORG

Manne Johansson
Miljöinspektör

Beslutet skickas med e-post till vastragotaland@lansstyrelsen.se

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 Försvarsmakten 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. Försvarsmakten 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.) Försvarsmakten 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. Försvarsmaktens 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 Försvarsmakten möjlighet att komplettera sin ansökan från 2010-10-29.

Försvarsmaktens 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 miljöprövningen 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 Försvarsmaktens miljöprövningsenhet finns fem rader som har betydelse för miljöprövningen 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 Försvarsmakten inte behöver redovisa alternativa lokaliseringar. Det står ***inte*** att även nollalternativet ska nonchaleras. Tvärtom, i det av regeringen åberopade 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)

Försvarsmakten 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. Försvarsmakten 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 Försvarsmakten 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 Försvarsmakten 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 Försvarsmakten 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 åberopas.

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 – <u>ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder</u> – 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. <u>Det är tillräckligt att verksamheten ska bedrivas på en plats som omedelbart gränsar till området</u> 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 <u>”inte föreligger några rimliga tvivel om att verksamheten inte kan ha en skadlig inverkan” på området.”</u>
>
> ”<u>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</u> 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 <u>bästa möjliga vetenskapliga information och kunnande</u>. En prövning svarar inte mot kraven enligt art- och habitatdirektivet, om den innehåller brister eller saknar fullständiga, exakta och slutliga bedömningar och slutsatser. <u>Det ska vara möjligt att skingra varje rimligt vetenskapligt tvivel i fråga om de planerade arbetenas påverkan på området.</u>”
>
> (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 Karlborgs 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 nivån. 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-föroreningar. I en rapport från regeringskansliet (M 2015:B) står:

> ”Till detta ska läggas att Försvarsmakten, 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 högfluorerade ämnen från AFFF-skum är relativt lättrörliga i mark innebär det att föroreningarna riskerar att röra sig (hundratals meter) under tiden som Försvarsmakten handlägger sina ärenden.” (Sid 51 i Utredningen om spridning av PFAS-föroreningar i dricksvatten (M 2015:B.)

De markteknikska 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. Nämnda 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 Försvarsmakten 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 Försvarsmakten ”att en övergång till blyfri bensin är olämplig ur flygsäkerhetssynpunkt.” Försvarsmakten 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 Försvarsmakten djupt engagerad i arbetet att förindra 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 http://www.karlsborg.se/Documents/02%20Dokument%20extern%20webb/02%20Kommun%20och%20politik/%c3%96vrigt/PFAS%20Karlsborg%20-%20Rapport%202015-03-03.pdf

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 skrämselinsatser 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 miljökonsekvens-beskrivningen 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 skolflygplan[2] – 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 Rädda Vättern