

Länsstyrelsen Västra Götaland
403 40 Göteborg
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Synpunkter på Försvarmaktens komplettering daterad 2017-11-15 angående Karlsborgs flygplats, dnr 551-359-2017.

Undertecknad har fått ta del av Försvarmaktens komplettering daterad 2017-11-15. Trots att länsstyrelsens föreläggande från 2017-06-14 är klart och tydligt, och trots att Försvarmakten fått god tid på sig att svara, finns stora brister i materialet.

Länsstyrelsens utredningskrav gäller följande frågor:

MKN (miljökvalitetsnormer)
PFAS
Natura 2000
Riksintressen (3 kap. 6 § och 4 kap. 2 § miljöbalken)
Strandskydd
Nollalternativ
Yrkade villkor

Försvarmakten kommenterar även undertecknads önskemål om kompletteringar. De som inte sammanfaller med länsstyrelsens krav är

Buller
Blyad bensin
Haveririsker
Bristen på samråd

Trots att Försvarmaktens komplettering omfattar ett stort antal sidor och sammanlagt 12 961 kB, är utredningsarbetet inte utfört på långa vägar. Det torde vara omöjligt att ge tillstånd enligt 7 kap. 28 a §, eller påbörja arbetet med att formulera ett tillstånd enligt 9 kapitlet för verksamheten, så som ansökningshandlingarna nu ser ut.

1. Förutsättning för fortsatt prövning

Normalt lyder första villkoret i ett miljötillstånd att

”Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak i enlighet med vad sökanden har angett i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i ärendet.”

Det nu presenterade underlaget daterat 2017-11-15 understryker att det behövs en helt ny, omskriven ansökan. Under de sju år som passerat har stora mängder bilagor, ändringar och

nya uppgifter om Karlsborgs flygplats presenterats på ett sätt som är helt överskådligt. Med tanke på att detta ärende troligtvis kommer att behöva hanteras av både mark- och miljödomstol och regering vore det dessutom en möjlighet att förkorta handläggningstiderna om ansökan presenterades på ett läsbart skick. Det handlar dessutom om rättssäkerheten under prövningen och lär även vara en förutsättning för att den kommande tillsynsverksamheten ska kunna bedrivas korrekt. Till denna fråga hör att miljöbalken i 6 kap. 7 § punkt 5 föreskriver att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla "en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som anges i 1–4."

En första åtgärd är alltså att Försvarmakten skriver en ny uppdaterad ansökan och ordnar samtliga bilagor, efter uppdatering, på ett överskådligt sätt. Gamla texter bör samtidigt upphävas.

För att illustrera behovet av denna åtgärd ska här listas några skrivningar som idag kan hittas i det spretiga underlaget.

a/ Komplettering nr 2 av Ansökan sid 12:

"Sammanfattningsvis kan sägas att dagens flygplan inom Försvarmakten i huvudsak bedöms fortsätta dominera sina respektive arenor minst in på 2020-talet, kanske fram på 2030-talet." (2011-12-16, B46)

Efter att detta skrevs har beslut fattats om JAS Gripen 39 E. Super-JAS (också kallad NG, New Generation) är ingen enkel uppgradering av Gripen 39 C, utan ett nytt flygplan med ny större motor, större skrov, ny radar, större bränsletankar, ny jaktrobot och nya sensorer. 60 plan ska vara på plats redan 2024 och de första vara i bruk innan ett nytt tillstånd för Karlsborgs flygplats ens har möjlighet att vinna laga kraft.

b/ Komplettering nr 2 av MKB sid 4:

"Verksamheten vid Karlsborg flygplats bedöms inte kunna påverka Natura-2000området i Karlsborgs fästning annat än genom buller."
(2011-12-16, B52)

Bilagan i 2017 års komplettering hävdar att det är ljusföroreningarna som är problemet, inte bullret:

"Vi anser att belysning just nu utgör det största problemet för fladdermöss generellt, och för barbastellen i synnerhet. Vi befarar att en utökad verksamhet vid flygplatsen också medför ökad belysning i området utanför flygplatsen, varför detta är mycket viktigt att beakta i tillståndsprövningen."
(Inventering av barbastell vid Karlsborgs fästning och flygplats, 233)

c/ Komplettering nr 2 av MKB sid 9:

"Risk för att god kemisk grundvattenstatus inte uppnås 2015 är främst kopplade till förekomsten av vissa förorenade områden, dock ej inom flygplatsområdet."
(2011-12-16, B57)

Flygplatsområdet är allvarligt förorenat av PFAS och platsen är nu riskklassificerad som MIFO riskklass 2 (stor risk).

d/ Kompletteringar till Ansökan sid 10:

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

(2011-05-19, B82)

Detta är en direkt felaktig uppgift.

e/ Teknisk bilaga 3 — Mark-Vatten sid 8

"Vid brand sker bekämpning med en produkt benämnd Lightwater som innehåller följande komponenter..."

(2010-10-29 Reviderad 2011-05-19, B295)

Detta skum innehöll upp till 20-25 % förbjuden PFOS. Redan den 12 december 2006 beslutade EU i ett direktiv att PFOS skulle fasas ut.

e/ Kompletteringar till Ansökan sid 17:

"När det gäller brandskum används STHAMEX-AFFF-P 3%. Varuinformationsblad bifogas."

"Farliga egenskaper: Vid upprepad eller långvarig exponering av hud kan avfettning och uttorkning ske. När man sprutar på personer, tänk på att det inte går att andas i skummet."

Brukslösning under 1m3 hanteras som vanligt avloppsavfall. Mängder upp till 10 M3 utspädes minst 5 ggr och hanteras därefter som vanligt avloppsavfall."

(2011-05-19, B91-94)

f/ VERKSAMHETSBEKRIVNING sid 49:

"Dagvattennätet är i stort sett i bra skick, endast några äldre delar från 1940 talet kommer att behöva åtgärdas."

(2010-10-29 Reviderad 2011-05-19, B207)

g/ Kompletteringar till Ansökan sid 17:

"Befintliga dränerings- och dagvattensystem är i stort behov av renovering. Arbetet med kartläggning av ledningarnas status pågår och renoveringsarbetet beräknas påbörjas under år 2012."

(2011-05-19, B90)

h/ Komplettering 2012-02-13, Teknisk bilaga buller sid 5, Kartfigur 10 (B29)

skiljer sig markant från Kartfigur 1b i Teknisk bilaga 4 sid 40 (B327), daterad 2010-10-29, som sägs beskriva bullerpåverkan från samma JAS 39.

Detta är endast ett litet axplock av föråldrade, motsägelsefulla och/eller felaktiga formuleringar i det virrvarr av beskrivningar och bilagor som utgör nuvarande ansökningshandlingar.

För att möjliggöra en seriös och rättssäker miljöprövning bör länsstyrelsen kräva in en ny, totalt omarbetad ansökan inkl. miljökonsekvensbeskrivning där relevanta och uppdaterade bilagor är överskådligt organiserade.

2. Bristen på kumulativ sammanställning av samtliga pågående och planerade verksamheter

I Länsstyrelsens föreläggande om komplettering från 2017-06-14 understryks vid ett flertal ställen att det krävs kumulativa bedömningar, dvs. påverkan från andra pågående och planerade verksamheter ska tas med i beräkningen. Det är en förutsättning för att en bedömning enligt 7 kap. 28 a § ska kunna tillämpas.

På flera ställen används begreppet *”andra pågående och planerade verksamheter”*. Men Försvarmaktens senaste komplettering brister fullständigt i att leva upp till detta länsstyrelsekrav. Tyvärr finns en formulering i länsstyrelsens föreläggande som kan bidra till att Försvarmakten missuppfattar föreläggandet. I första stycket under rubriken *”1. MKN”* står:

”För vattenförekomsten Vättern behöver även en kumulativ bedömning göras tillsammans med er ansökta verksamhet vid flygskjutmålet Hammaren.”

Den intensifierade verksamheten som planeras på Karlsborgs flygplats hänger naturligtvis nära samman med att flygskjutmålet Hammaren får tillstånd till sin kraftiga utökning. Men självfallet måste t.ex. den helt närliggande, pågående militära verksamheten på Kråks skjutfält också tas med i beräkningen. Där omfattar tillståndet utsläpp från finkalibrig ammunition med 10 ton ammunitionsskrot per år varav 7,6 ton är bly. Från grovkalibrig ammunition genereras 50 ton ammunitionsavfall. Verksamhetsutövaren uppger att 50 % hamnar på mark och resten i vattnet. (Sid. 15-16 Beslut 1994-04-14, 2410-17579-91, Aktbilaga 64.)

FMV använder Karlsborgs flygplats och har en omfattande verksamhet som påverkar Vätterns Natura 2000-områden och vattenkvaliteten. Även andra verksamheter med militär anknytning bör tas med.

Därför måste det tyvärr åter upprepas: Påverkan från samtliga försvarsanknutna verksamheter vid och över Vättern ska sammanställas för att kunna bedöma den kumulativa påverkan.

3. Miljökvalitetsnormer

WSP:s utredning (Bilaga 1 FM2017-2543:9) har så stora brister att den i stora stycken måste avfärdas och ersättas av en mer grundlig och omfattande utredning. Eftersom flygplatsen delvis är en förutsättning för att bedriva Försvarmaktens verksamhet på flygskjutmålet Hammaren samt delar av FMV:s verksamhet bör en korrekt och samlad kumulativ bedömning göras. Där bör alltså FMV:s utsläpp ingå och även de närliggande skjutfältens utsläpp räknas med.

Här ska enbart pekas på några av de större bristerna när det gäller hanteringen av bly i utredningen. Bidraget av bly till Vättern från dagvatten som avleds från flygfältet är säkert jämförelsevis mycket litet. Men mot bakgrund av över hundra år av militär beskjutning av Vättern och dumpning av stora mängder kasserad ammunition måste varje tillskott granskas kritiskt. Kunskap om andra avsevärda punktkällor, som ex. vis Zinkgruvans nuvarande och tidigare verksamhet, bör beaktas i sammanhanget.

Bland annat följande fakta åskådliggör WSP-utredningens misstag när det gäller MKN:

a/ Siffran 217 kg bly i tabell nr 5 kommer från den i högsta grad ifrågasatta MKB:n för flygskjutmålet Hammaren. I den överklagade miljökonsekvensbeskrivningen dras slutsatsen att i ett "värsta-fall-scenario" omvandlas dessa 217 kg till endast 217 gram med motiveringen att huvuddelen hamnar i sediment och inte längre är biotillgängliga.

WSP:s beräkningar förutsätter en fullständig omblandning och utspädning till alla Vätterns 74 miljarder liter vatten ner till 128 meters djup. Man antar sedan en frisättningshastighet på 0,1 %, vilket är ett synnerligen tveksamt antagande. Resultatet blir en försumbar påverkan, naturligtvis.

Men nu är det så att ingångsvärdena i WSP:s uträkning är helt fel. När det gäller flygskjutmålet Hammaren har Försvarsmakten tvingats att acceptera att endast blyfri ammunition ska användas, villkor 9. Det gäller dock inte de utländska militärmakter som inbjuds att öva i Vättern – där finns inga upplysningar om ammunitionens innehåll. Att varken WSP eller Försvarsmaktens Miljöprovningseenhet observerar detta gynnsamma faktum är ett oroväckande tecken på dålig kvalitet vad gäller kontrollen av fakta. Ingångsvärdet vad gäller nytillkommande blyhaltig ammunition är tyvärr okänt och beroende av utländska övningsdeltagare.

När det gäller flygskjutmålet Hammaren har WSP nyligen levererat en ny rapport ("Flygskjutmålet Hammaren, Utredning för komplettering av limniska förhållanden", daterad 2017-11-20) som visar på att över 3 000 projektiler, granater, bomber, raketer och tändrör ligger öppet på en stenig, hårt packad botten utanför Enebågens badplats. Fjärde Sjöstridsflottiljen rapporterar att här även finns oexploderad ammunition med autodestruktion. Det konstateras att viss ammunition kan vara äldre än 50 år. Ändå är den inte täckt av sediment. Statusen på ammunitionen beskrivs som varierande "från svårt angripen av rost till helt intakt."

Bara detta avgränsade område innebär att tusentals kilo metaller inte täcks av sediment, fortsätter att vara biotillgängligt och kan frisättas i en mycket snabbare takt än vad som försvarets konsulter tidigare har påstått. Att länsstyrelsen dessutom har gett /ett överklagat/ tillstånd till att detta avfallsupplag för gammal ammunition, som lär innehålla både bly och kvicksilver, årligen ska få beskutas med 69 000 skott per år plus 150 raketer kommer att underlätta en ökande frisättningshastighet, inkl. risk för undervattensexpllosioner.

b/ Vätternvårdsförbundet gör en hypotetisk beräkning i Rapport 123 bilaga 6. Där görs ett överslag att ca 300 kg bly i löst form frisätts varje år på grund av ammunition som skjutits ut under de senaste 60 åren. Det skulle teoretiskt innebära en 10-procentig årlig ökning av blyhalten i hela Vättern. Haltökningen kan säkert ifrågasättas bland annat med hänsyn till att fastläggning också sker kontinuerligt. Samtidigt fick Vättern ta emot mycket militärt metallskrot även under den första delen av nittonhundratalet och okända mängder kasserad ammunition har dumpats i sjön. När det gäller bly i vatten likställer Rapport 123 frisättningshastigheten med muskötikulor som legat förseglade i trätunnor i regalskeppet Vasa på havets botten i 333 år. WSP har i sin rapport om bottenförhållandena vid flygskjutmålet Hammaren visat att en sådan jämförelse inte är realistisk eftersom ammunition i Vättern ligger öppet i strömmande vatten på en stenig botten utan att täckas av sediment.

Observera att Försvarmakten i sitt överklagande av tillståndet för flygskjutmålet Hammaren meddelar att inge sanering av gammal ammunition är aktuell förrän verksamheten är avvecklad.

c/ 10 000 liter flygbensin planeras att användas vid Karlsborgs flygplats. Försvarmakten tycks framhärda i användandet av AVGAS 100LL, som innehåller upp till 0,56 g/l tetraetylbly (plus den cancerframkallande halogenföreningen 1,2-Dibrometan).

(http://www.ecotraffic.se/media/5691/20_2010_specifikation_f_r_ett_flygbr_nsle.pdf)

Det innebär att flygverksamheten på Karlsborgs flygplats sprider 5,6 kg bly per år i området via flygbensinen (trots att det finns blyfria alternativ). Enbart detta bidrag överskrider alltså WSP:s uppgift 2 800 gånger...

d/ Nammo Vanäsverken, som producerar militär ammunition har enligt tillstånd från 1992 rätt att släppa ut 10 kg koppar och 15 kilo zink per år via avloppsvattnet en knapp kilometer norr om utsläppspunkterna för dagvatten från de nordöstra delarna av Karlsborgs flygplats.

Dessutom beräknas max 40 kg bly årligen hamna i Vättern pga. utprovning av spårlyssammunion.

e/ Avståndet till miljö kvalitetsnormen enligt WSP kan ändå kännas betryggande när jämförelsen sker med provtagningar mitt i Vättern vid Jungfrun (0,11 µg/l). Råvattenintaget vid Hjällö, som bl.a. betjänar Skövde, Falköping och Skara, visar dock på att variationen är stor och betydligt högre halter är inte ovanliga.

Årtal	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Blyhalt µg/l	0,32	0,36	0,66	0,73	0,40	0,21	0,43	0,19

Mer synpunkter kan säkert läggas på metallutsläppen från försvarsanknuten verksamhet men det bör stå klart att Försvarmaktens komplettering grundad på WSP:s felaktiga beräkningar måste göras om.

4. PFAS-föreningar

2013 fick försvaret 122 miljoner kronor av regeringen till utrustning av Karlsborgs flygplats, trots att tillstånd för utökad verksamhet saknades. Men det var troligen i samband med påbörjat dräneringsarbete med hjälp av dessa pengar som PFAS-föreningen upptäcktes.

Enligt studier utförda av Örebro universitet utgör Kärnebäcken, som avleder PFAS-föreningar från Karlsborgs flygplats, Vätterns största PFAS-punktkälla med ett utsläpp på 658 ng/l.

Nuvarande åtgärdsgräns i dricksvatten ligger på 90 ng/liter. Halter på 1 191 000 ng/l för PFAS-11 har uppmätts i grundvattnet vid nya brandövningsplatsen.

I mycket långsam takt har Försvarmakten sedan utrett PFAS-problemet och ytterligare rapporter väntas 2018. Regeringen har i särskild rapport generellt klagat på åtgärdstakten: "Utredningen om spridning av PFAS-föreningar i dricksvatten", M 2015:B. Kritiken lär i högsta grad gälla Karlsborgs flygplats.

Försvarsmakten kan idag, efter snart fyra år, fortfarande inte redovisa hela utbredningen av PFAS-föroreningen till länsstyrelsen. Försvarsmakten redovisar inga förslag på hur föroreningen ska begränsas eller hur PFAS-förorenat vatten ska kunna renas. Inga efterbehandlingsåtgärder redovisas. Inga av länsstyrelsens krav i föreläggandet om komplettering uppfylls.

Istället hävdar Försvarsmakten att frågan inte ska tas upp i tillståndsprövningen utan avgöras i en intern process mellan verksamheten och tillsynsmyndigheten (Försvarsinspektören för Hälsa och Miljö, FIHM). Hjälp att formulera denna flykt undan prövning ges av WSP på sidan 16, näst sista stycket i Bilaga 1 FM2017-2543:9. Det är anmärkningsvärt att WSP sätter sitt rykte som saklig och oberoende konsult i fara genom ett sådant yttrande utanför sin miljötekniska kompetens.

Till att börja med skulle länsstyrelsen då be att få ta del av de förelägganden FIHM utfärdat sedan PFAS-skandalen upptäcktes på Karlsborgs flygplats. Sedan skulle länsstyrelsen be att få ta del av alla de dokumenterade påtryckningar FIHM gjort på verksamhetsutövaren för att påskynda utredningarna och hitta lösningar. Hur många tillsynsbesök har FIHM gjort på Karlsborgs flygplats sedan PFAS-föroreningen upptäcktes? Och varför inte undersöka om FIHM diskuterat frågan om ett preliminärt kontrollprogram för att övervaka den uppkomna situationen?

Tyvärr är det inte troligt att länsstyrelsen ska upptäcka en självständig och aktivt pådrivande tillsynsmyndighet. Att det finns ett missnöje med tillsynen framgår även av ovan nämnda regeringsrapport:

”Det är hög tid att nu ta ett större samlat grepp för att få till en fungerande tillsyn. Regeringen bör initiera en översyn. Utgångspunkten bör vara att öka antalet tillsynsaktiviteter.” (M 2015:B sid 4.)

Andra tillämpliga citat ur regeringsrapporten:

”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.” (M 2015:B, sid 51.)

”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.” (Utredningen om spridning av PFAS-föroreningar i dricksvatten (M 2015:B, sid 43.)

Självfallet kan prövningen av Karlsborgs flygplats inte fullföljas förrän länsstyrelsen får de kompletteringar som har krävts. Ännu mindre kan ett tillstånd enligt 7 kap. 28 a § beslutas av miljöprövningsdelegationen utan att PFAS-frågorna är ordentligt utredda.

En bra början vore om sökanden noggrant redovisade för länsstyrelsen vilka dräneringsarbeten som utförts. Har den uppgraderade dagvattenhanteringen ökat risken för utläckage? Vilka möjligheter till "frysning av läget" finns genom övertäckning, pumpning, dränering och rening?

Hade tillsynen fungerat hade FIHM redan utfärdat ett föreläggande med detta innehåll. Nu får det ske genom tillståndsprövningen istället. Viktiga frågor att besvara är t.ex. hur den fortsatta saneringen påverkar olika områden på flygplatsen. Måste vissa områden stängas av? Var kan dagvattenhanteringen utvecklas? Osv.

Om Försvarsmakten fortsätter att nonchalera kompletteringskraven gällande PFAS-föroreningen bör länsstyrelsen avvisa ansökan då miljökonsekvensbeskrivningen inte kan godkännas.

5. Påverkan på Natura 2000 - områden

I denna del är bristerna stora och uppenbara. Därför görs tillsvidare enbart några begränsade kommentarer här.

a/ I det överklagade tillståndet för flygskjutmålet Hammaren förbjuds verksamheten mellan 1 maj och sista september. Enligt länsstyrelsens motivering var detta en av de begränsningar som krävdes för att kunna ge tillstånd enligt 7 kap. 28 a §. Naturvårdsverkets senaste yttrande i ärendet godkände detta men verkets handläggare (som inte var informerade om övrig militär verksamhet i området), trodde att även april månad innefattades i flygstoppet. FMV:s tillstånd kräver endast uppehåll under juli och halva augusti. Skjutfälten norr och söder om Karlsborg har bara uppehåll under "industrisemestern". Inget sägs i kompletteringshandlingarna om uppehåll i verksamheten på Karlsborgs flygplats under tider då skador på fågellivet kan vara som störst.

b/ När kumulativ påverkan på Natura 2000 nämns i kompletteringsmaterialet finns varken FMV:s eller Kråks/Nytorps verksamheter med.

c/ När Sturnus-rapporten daterad 2017-01-12 försvarar verksamheten vid flygskjutmålet Hammaren är ett av argumenten att fågellivet på Kråks skjutfält är så omfattande att det är fåglarna som utgör ett problem för flygverksamheten – och inte tvärtom. Att 10 000 flygrörelserna på Karlsborgs flygplats tillsammans med 2 150 flygrörelser över Vättern på låg höjd längs med strandkanten och en närmast konstant beskjutning av vattnet med undantag av "industrisemestern", inte har någon påverkan på arterna och habitatet i området är knappast bevisat.

d/ På andra sidan Vättern vid Asylens park i Vadstena upphävde mark- och miljööverdomstolen nyligen en detaljplan som tillät en begränsad utbyggnad i kanten av området. Ett tungt vägande skäl var att fladdermöss i omgivningen skulle kunna störas. (<http://www.markochmiljooverdomstolen.se/Domstolar/markochmiljooverdomstolen/Svea%20OHR%20P%2011166-16%20Dom%202017-12-01.pdf>)

Om byggnader i en park i Vadstena jämförs med Karlsborgs flygplats kan man undra om inte drygt 10 000 flygrörelser (varav 1 045 genomförs nattetid) i fladdermössens närområde utgör

ett större hot? Liksom fallet var i Vadstena är även utredningen runt Karlsborgs fästning ofullständig.

Utredarna skriver själva att:

”Vi vet dock inte hur de rör sig i området i övrigt.”
(Underbilaga 2 FM2014-2543:9, sid. 3.)

”För att undersöka flygvägar krävs mer avancerade studier med bland annat radiospårning och dessutom bör ljudupptagningar ske under en hel säsong, det vill säga från mars/april till oktober/november.” (Sid. 7)

”Vi anser att belysning just nu utgör det största problemet för fladdermöss generellt, och för barbastellen i synnerhet. Vi befarar att en utökad verksamhet vid flygplatsen också medför ökad belysning i området utanför flygplatsen, varför detta är mycket viktigt att beakta i tillståndsprövningen.” (Sid. 7)

*”Vi föreslår sålunda:
- en ordentlig utredning av belysningssituationen i Natura 2000-området samt området mellan Karlsborgs fästning och flygplatsen.”* (Sid. 7)

Enligt utredare Jens Rydell är belysningen från turistverksamheten kanske det mest akuta problemet. Men enligt samstämmiga uppgifter från Jarl Karlsson på Karlsborgs turistverksamhet och från Camilla Jarlhed, fastighetschef på Karlsborgs fästning, är det dock K3 som är orsak till den fladdermusstörande belysningen i och runt fästningen. Så man skulle kunna säga att Försvarmakten har viss rådighet när det gäller att förbättra situationen.

Sammanfattningsvis lever inte Försvarmaktens komplettering på långa vägar upp till länsstyrelsens föreläggande om att redovisa både den direkta och indirekta påverkan ur ett kumulativt perspektiv (andra pågående och planerade verksamheter som kan påverka N2000-områdenas utpekade värden). Inte ens fladdermössens flygmönster till och från N2000-området är utrett.

6. Nollalternativet

När det gäller det s.k. nollalternativet uttalar sig WSP, utan underlag och utan dokumenterad kompetens, att det sju år gamla nollalternativet fortfarande är aktuellt. Och Försvarmakten upprepar att nollalternativet inte behöver uppdateras.

För sju år sedan skrev Försvarmakten att tillståndet för en femdubbling av flygverksamheten på Karlsborgs flygplats skulle vara fullt i anspråkstaget 2017.

”Vid flygplatsen bedrivs militär flyg- och övningsverksamhet för Försvarmaktens behov. Verksamheten på flygplatsen är under utveckling och ökar successivt. Den sökta verksamheten bedöms nå full omfattning omkring 2017.” (VERKSAMHETSBESKRIVNING sid.9)

”Flygverksamheten på Karlsborg flygplats planeras öka efterhand för att nå full omfattning, ca 10 000 flygrörelser/år, omkring år 2017.” (MKB sid. 8)

Konsekvensen av ett nollalternativ, dvs. ingen utökning, beskrev Försvarmakten så här:

”Ett avslag på ansökan skulle, förutom att ingen flygverksamhet får bedrivas på flygplatsen, leda till allvarliga begränsningar av Försvarmaktens verksamhet. Detta skulle — under en övergångsperiod innefattande bland annat nya tillståndsansökningar och prövningar av dessa — innebära att Försvarmakten inte skulle kunna upprätthålla ansatt förmåga inom vissa flygsystem. Ett avslag innebär att riksdagens beslut om att lokalisera K3 till Karlsborg kan behöva omprövas.” (Komplettering nr 2 till Ansökan, sid 10.)

Nu befinner vi oss i slutet av år 2017. Vilka flygsystem kan idag inte upprätthållas på grund av att Karlsborgs flygplats inte fått ett utökat tillstånd? Har Försvarmakten begärt av riksdagen att K3 ska omlokaliseras? Har all flygverksamhet på flygplatsen stoppats? Är Försvarmaktens verksamhet, nu 2017, allvarligt begränsad? Menar Försvarmakten att den sviker ett antal riksdags- och regeringsbeslut i väntan på att Karlsborgs flygplats ska kunna användas fullt ut?

Troligtvis känner alla till att denna katastrofbild av nollalternativet var och är osann. Försvarmakten har utvecklat sin verksamhet på alternativa platser och med alternativa metoder under dessa sju år. Det är detta som ett uppdaterat nollalternativ måste förhålla sig till idag.

- Hur löses uppgifterna idag?
- Var sker de 8 000 flygrörelser som nu eventuellt ska flyttas till Karlsborg?
- Hur ser kostnaderna ut för att ha utvecklat dessa alternativ under sjuårsperioden?
- Vad blir kostnaderna att flytta dem till Karlsborg eller ska fortsatt utökning ske parallellt?
- Vad är problemet med att fortsätta att utveckla verksamheten på de platser där den nu äger rum?
- Kan vissa delverksamheter fortsätta att utvecklas på andra platser än Karlsborg?
- Vilka är fördelarna? Vilka är nackdelarna?

Det är väl känt att den i Linköping stationerade Helikopterflottiljen med framgång övar på Älvdalens skjutfält. Därmed besparas Vättern troligen huvuddelen av de 44 000 finkalibriga skotten som annars årligen hamnar i vattnet.

Länsstyrelsen hade all rätt att avvisa ansökan från 2010 eftersom inte alternativa platser eller alternativa metoder att utveckla hela eller delar av verksamheten beskrevs seriöst av försvaret. Regeringsbeslutet att många år senare ge Försvarmakten ett undantag från miljölagstiftningen, stred mot både länsstyrelsens och Naturvårdsverkets uppfattning.

Ska vi nu hamna i en situation där länsstyrelsen måste avvisa ansökan för att inte Försvarmakten är intresserad av att beskriva nollalternativet, mot bakgrund av vad som hänt under de senaste sju åren, på ett utförligt och korrekt sätt?

Försvarmakten måste åläggas att presentera ett realistiskt och verklighetsanknutet nollalternativ med utgångspunkt från vad som hänt de senaste sju åren.

7. Buller

En avgörande brist i Försvarsmaktens komplettering är att bullerproblematiken inte beskrivs kumulativt så att påverkan från flygplatsen, flygskjutmålet, skjutfälten och FMV:s olika verksamheter m.fl. kombineras.

Det finns ett försök i de gamla handlingarna "Underbilaga 1 till Bilaga 3 Komplettering MKB" från 2013-01-23. Där finns en Fig. 8 på sid. 35. Bilden är något svåräst men där ska finnas bullerbelastningar från flygplatsen, Kråks skjutfält, skjutningar från Karlsborgs fästning, Nytorps skjutfält, FMV och Motala (Klubbudden).



De 2 150 flygvarven med JAS och SK60 tycks dock inte finnas med i bilden. Tyvärr har undertecknad inte tillgång till Fig. 8 digitalt så här presenteras en avfotograferad jpg-fil.

Det är det nya stridsflygplanet JAS Gripen 39 E som kommer att vara i bruk när/om flygplatsen får ett lagakraftvunnet tillstånd. Det är omöjligt att bedöma miljökonsekvenserna om det inte är detta plans ljudutbredning som analyseras. Länsstyrelsen bör kräva att realistiska övningar genomförs där bullerpåverkan kan mätas i verkligheten.

Enligt ansökningshandlingarna kommer även EBK (efterbrännkammaren) vara inkopplad under 10 % av överflygningarna. Dragkraften lär då öka från 54 kN till 81 kN och det måste påverka ljudutbredningen väsentligt.

Det är med andra ord synnerligen nödvändigt att göra en uppdaterad kumulativ miljökonsekvensbeskrivning av hela det bullerpåverkade området. Förutsättningen för detta kan vara att mätningar måste göras i fält.

8. Blyad bensin

Som framgår av tidigare avsnitt riskerar blyad flygbensin sprida ut inte helt försumbara mängder bly i området. Om Försvarmaktens avvisande av användning av blyfri bensin för all aktuell användning ska accepteras krävs en detaljerad redovisning av FMV:s misslyckade försök att i enlighet med miljöbalkens hänsynsregler hitta substitut.

Försvarmakten bör redovisa hur 2 kap. 4 § miljöbalken har tillämpats avseende blyad bensin.

9. Haveririsker

Inte minst med hänvisning till Sturnus rapport 2017-01-12 måste Försvarmakten förmås att seriöst beskriva och värdera haveririskerna.

”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)

Att risken inte är försumbar visade sig i närområdet vid den här tiden förra året. Ett Herkulesplan passerade då ett bostadshus i Hjo kommun i dåligt väder och på så låg höjd som mellan 20 och 90 meter.

<https://www.expressen.se/gt/herkulesplan-flog-forbi-koksfontret--familj-i-skrack/>

Herkulesplanet måste även några sekunder tidigare ha passerat mycket nära ett 100 meter högt vindkraftverk som stod i färdriktningen.

Ett haveri med åtföljande brand på flygplatsen eller i dess omedelbara närområde är särskilt riskfyllt då fortfarande högfluorerat brandskum används i försvarets verksamheter i skarpt läge. Verksamheten pågår ju hela tiden helt nära vattenskyddsområdet.

En MKB utan beskrivning av haveririskerna kommer att bli svår att godkänna om miljöbalken ska följas.

10. Samråd

Försvarmakten medger att samråd endast har hållits med organisationer den 21 mars 2010. Kommunalförbundet Miljösamverkan Östra Skaraborg var inbjudet men inte Hjo kommun. Något samråd med allmänhet, enskilda och boende som påverkas av verksamheten har inte skett.

Här handlar det inte om huruvida Försvarmakten delar diverse synpunkter eller inte, utan lagen föreskriver i 6 kap. 4 § att:

”Den som avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska samråda
1. med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda, om verksamheten eller åtgärden kräver tillstånd eller beslut om tillåtlighet enligt denna balk eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av balken, eller
2. med dem som anges i 1 och med de övriga statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda...”

Om ett tillstånd utfärdas i enlighet med Försvarmaktens önskemål om att 6 kap. 4 § miljöbalken ska nonchaleras, skulle bristerna i samrådet vara ett skäl för att beslutet vid ett överklagande skulle kunna komma att upphävas.

Länsstyrelsen bör förelägga Försvarmakten att hålla samråd, där allmänhet, kommuner och enskilda som kan antas bli berörda, kan delta.

11. Sammanfattning

a/ För att möjliggöra en seriös och rättssäker miljöprovning bör länsstyrelsen kräva in en ny, totalt omarbetad ansökan inkl. miljökonsekvensbeskrivning där relevanta och uppdaterade bilagor är överskådligt organiserade.

b/ Påverkan från samtliga försvarsanknutna verksamheter vid och över Vättern ska sammanställas för att kunna bedöma den kumulativa påverkan. Bakgrundspåverkan från andra stora föroreningskällor bör belysas.

c/ Försvarmaktens komplettering grundad på WSP:s felaktiga beräkningar avseende metaller måste göras om.

d/ Länsstyrelsens kompletteringskrav gällande PFAS-föreningen måste besvaras innan miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas.

e/ Försvarmaktens komplettering lever inte upp till länsstyrelsens föreläggande om att redovisa både den direkta och indirekta påverkan ur ett kumulativt perspektiv (andra pågående och planerade verksamheter som kan påverka N2000-områdenas utpekade värden). Inte ens fladdermössens flygmönster till och från N2000-området är utrett.

f/ Försvarmakten måste åläggas att presentera ett realistiskt och verklighetsanknutet nollalternativ med utgångspunkt från vad som hänt de senaste sju åren.

g/ En uppdaterad kumulativ miljökonsekvensbeskrivning av hela det bullerpåverkade området måste upprättas. Bullerkartor bör uppgraderas. Förutsättningen är troligen att ett antal fältmätningar måste göras.

h/ Försvarsmakten bör redovisa hur 2 kap. 4 § miljöbalken har tillämpats avseende blyad bensin.

i/ En MKB utan beskrivning av haveririsker kommer att bli svår att godkänna om miljöbalken ska följas.

j/ Länsstyrelsen bör förelägga Försvarsmakten att hålla samråd, där allmänhet, kommuner och enskilda som kan antas bli berörda, kan delta.

Hjo 2017-12-13

Christer Haagman 19480220-5171
Repslagaregatan 7
544 30 Hjo

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