

Länsstyrelsen Västra Götaland  
403 40 Göteborg  
vastragotaland@lansstyrelsen.se

## **Synpunkter på Försvarmaktens ansökan om femdubbling av flygverksamheten på Karlsborgs flygplats, dnr 551-359-2017.**

**Ärendet:** Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för befintlig och kraftigt utökad verksamhet på Karlsborgs flygplats, Karlsborgs kommun, dnr 551-359-2017.

**Synpunkter lämnas här** av föreningen Aktion Rädde Vättern genom ordförande Elisabeth Lennartsson samt av privatpersonerna Christer Haagman, Hjo och Ann-Sofie Andersson, Brevik Karlsborg.

### **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, så som miljöbalken föreskriver (6 kap. 7 § p 4 miljöbalken i lydelsen före 2018-01-01).

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

Sexton månader senare, efter att länsstyrelsen vid flera tillfällen krävt att Försvarmakten ska komplettera sin ansökan, kungörs ärendet i slutet av april 2018. Trots att ansökan inte är komplett.

### Sammanfattningsvis lämnar undertecknade följande synpunkter:

1/ För att möjliggöra en seriös miljöprövning bör länsstyrelsen kräva in **en ny, totalt omarbetad ansökan inkl. miljökonsekvensbeskrivning** där relevanta och uppdaterade bilagor är överskådligt organiserade. Nu utgörs handlingarna på över 1 000 sidor av en blandning av gamla och nya dokument. Väsentliga uppgifter i äldre dokument har visat sig vara felaktiga men har inte rättats. På flera ställen när gamla och nya dokument jämförs framkommer motsägelser. Kravet på en helt ny omarbetad ansökan är även nödvändigt om ett tillstånd ev. skulle utfärdas på grund av att det första villkoret normalt brukar lyda:

*”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.”*

Ansökningshandlingarna inklusive alla bilagor, med varierande kvalitet, som producerats under mer än åtta år är ett svåröverskådligt sammelsurium. Av den anledningen blir både villkorsefterlevnad, tillsyn och uppföljning av eventuella förelägganden rättsosäkra.

2/ Länsstyrelsen bör förelägga Försvarmakten att hålla **nya samråd** där allmänhet, kommuner och enskilda som kan antas bli berörda, kan delta. Mycket har hänt sedan 2010 och miljöbalken förutsätter att tillståndsprocessen innehåller redovisning av relevanta samråd. Särskilt allvarligt är att Hjo kommun, som direkt påverkas av stridsflygplanens överflygningar, inte inbjuds att delta i samråd. Hjo kommun har framställt önskemål om samråd men har avvisats. Risken är uppenbar att ärendet återförvisas till länsstyrelsen i ett senare skede om inte samråd nu genomförs korrekt.

I samband med nytt samrådsförfarande kan även den icke-tekniska sammanfattningen presenteras, ett lagstadgat moment som nu saknas i ansökningshandlingarna.

3/ Försvarmakten måste åläggas att presentera **ett uppdaterat, realistiskt och verklighetsanknutet nollalternativ** med utgångspunkt från vad som hänt de senaste åtta åren. Med rätta ansåg länsstyrelsen 2012 att avsaknaden av beskrivning av alternativa platser och metoder skapade en rättsosäker situation:

*”Utan att erforderliga uppgifter finns i prövningen saknar delegationen möjlighet att genomföra prövningen på ett rättssäkert sätt.” (MPD 2012-06-04.)*

Att Försvarmakten nu dessutom vägrar att beskriva ett realistiskt nollalternativ borde göra prövningen fullständigt omöjlig och definitivt rättsosäker. Det går inte att hänvisa till (det felaktiga) regeringsbeslutet om alternativa platser. Där står nämligen 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)

Redovisas inget uppdaterat, realistiskt och verklighetsanknutet nollalternativ måste länsstyrelsen återigen avvisa ansökan.

4/ Påverkan från samtliga försvarsanknutna verksamheter vid och över Vättern måste sammanställas. Redovisning av **kumulativ påverkan** är förutsättning för att göra **den samlade bedömning** som lagen kräver. Bakgrundspåverkan från ev. andra stora föroreningskällor bör också belysas.

Länsstyrelsen ställde redan 2011 kompletteringskrav:

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

Krav på komplettering vad gäller kumulativ påverkan från andra försvarsverksamheter upprepas av länsstyrelsen i föreläggande daterat 2017-06-14.

Ett begränsat försök att beskriva kumulativ påverkan görs av en av försvarets konsulter, WSP, i komplettering 2017-11-10. Det gäller då vissa miljökvalitetsnormer där flygskjutmålet Hammaren också tas med i beräkningen. Trots att rättelse av sifferredovisningen skett en gång är uppgifterna fortfarande felaktiga. Avgörande är dock att sökanden inte förstår att samtliga försvarsanknutna verksamheter, som påverkar Vättern, måste sammanställas för att den samlade kumulativa påverkan ska kunna bedömas.

5/ Länsstyrelsens kompletteringskrav gällande **PFAS-föroreningarna** är inte tillräckligt utredda. Frågan kompliceras av att Fortifikationsverket parallellt har ansökt om markavvattnings och planerar att dränera ut förorenat yt- och grundvatten från flygplatsområdet till Vättern via Bottensjön. Försvarets och Fortifikationsverkets konsulter i frågan, Niras respektive Ramböll, levererar motstridiga uppgifter. Vattendirektivets krav på icke-försämring respekteras inte.

6/ De utredningar som krävs enligt **fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet** är inte gjorda. Inte ens länsstyrelsens uttryckliga begäran om att redovisa fladdermössens flygmönster till och från Karlsborgs fästning är tillgodosedd.

7/ En uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning av hela det **bullerpåverkade området** måste upprättas. Även här krävs beskrivning av kumulativ påverkan från försvarets alla olika verksamheter. Bullerkartor bör uppgraderas. Förutsättningen är troligen att ett antal fältmätningar måste göras. På nuvarande underlag finns inte möjlighet att upprätta bullervillkor.

8/ En miljökonsekvensbeskrivning utan utförlig beskrivning av **haveririsker** kommer inte att kunna godkännas, om miljöbalken ska följas.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Den fortsatta granskningen behandlar följande områden:

1. Förutsättning för fortsatt prövning
2. Brist på samråd
3. Nollalternativet saknas
4. Bristen på kumulativ sammanställning av samtliga pågående och planerade verksamheter
5. PFAS-föroreningar
6. Påverkan på Natura 2000-områden
7. Buller
8. Haveririsker
9. Resultatet av vår granskning

### 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.”*

Av det nu presenterade underlaget framgår det klart att det behövs en helt ny, omskriven ansökan. Under de drygt åtta 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 (2017 års version) 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 befarrar 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, sid. 233 i digital version)

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. Övningar med ”skarpt skum” har ägt rum på minst sex olika platser inom flygplatsområdet.

e/ Teknisk bilaga 3 — Mark-Vatten sid 8:

*”Vid brand sker bekämpning med en produkt benämnd Lightwater /dvs. brandsläckningsskum/ 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.

f/ 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)

STHAMEX-AFFF-P 3% innehåller också PFAS-ämnen (fluortelomersulfonat) som bioackumulerar t.ex. i fisk och som bryts ner till mycket långlivade slutprodukter. Försvaret meddelar att brukslösning **kan spolats ned i avloppet**, koncentrerat eller utspätt. Något som borde fått både länsstyrelsen, försvarsinspektören, MÖS och Karlsborgs kommun att reagera!

g/ 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)

h/ Kompletteringar till Ansökan sid 17:

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

(2011-05-19, B90)

2018 planerar Fortifikationsverket en omfattande dränering av den vattensjuka flygplatsen och ansöker om markavvattning hos länsstyrelsen. **Förorenat yt- och grundvatten ska pumpas ut** i Kärnebäcken och via Bottensjön nå dricksvattentäkten Vättern.

i/ Komplettering 2012-02-13, Teknisk bilaga buller sid 5. Kartfigur 10 **skiljer sig markant från** Kartfigur 1b i Komplettering av ansökan daterad 2017-11-10, som sägs beskriva bullerpåverkan från samma JAS 39. Ytterligare bullerkartor finns som ex.vis ”In- och utflygningsvägar för strids och skolflyg”.



Figur 4. Maximal ljudnivå vid start och landning med flygplan JAS 39



Figur 1 In- och utflygningsvägar för strids och skolflyg

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 miljöprövning bör länsstyrelsen kräva in en ny, totalt omarbetad ansökan inkl. miljökonsekvensbeskrivning, där relevanta och uppdaterade bilagor är överskådligt organiserade.**

## 2. Brist på samråd

Försvarsmakten medger i "Svar" daterat 2017-11-15 att samråd endast har hållits med organisationer den 21 mars 2010. Kommunalförbundet Miljösamverkan östra Skaraborg var inbjudet och även Tibro kommun, men inte Hjo kommun eller andra berörda kommuner. Något samråd med allmänhet, enskilda och boende som påverkas av verksamheten har inte heller skett.

Hjo kommun har 2017-12-18 skriftligen begärt att få vara remissinstans i ärendet Karlsborgs flygplats och uppmanat länsstyrelsen att trycka på Försvarsmakten att hålla samråd med kommunen och medborgarna.

Försvarsmakten har meddelat att den inte delar synpunkter om behovet av ett förnyat eller kompletterat samråd och hänvisar till att "Miljösamverkan Skaraborg" fick delta på ett möte den 21 mars 2010.

Länsstyrelsens handläggare meddelar i mejl 2018-05-28 till Hjo kommun att handlingarna gällande prövningen av Karlsborgs flygplats skickas till Miljösamverkan östra Skaraborg (som inte vidarebefordrar handlingarna till kommunen). Länsstyrelsens handläggare skriver:

*"Med anledning av er skrivelse om att vara yttrandeinstans, vilket ni förvisso är via Miljösamverkan Östra Skaraborg..."*

Men Miljösamverkan östra Skaraborg (MÖS) representerar inte Hjo kommun när det gäller översiktlig planering, bygglovsfrågor, turism, näringslivs- och utvecklingsfrågor – allt områden som riskerar att påverkas negativt av den planerade kraftiga utökningen av försvarets verksamheter i Vätterbygden. MÖS representerar inte heller medlemskommunerna i naturvårdsfrågor i enlighet med förbundsordningens 9 §. Att Hjo kommun och övriga medlemskommuner inte har någon röst i samrådsprocessen i dessa frågor är särskilt allvarligt då prövningen av Karlsborgs flygplats i stora stycken handlar om naturmiljön. Det står i direkt strid mot både miljöbalken och Århuskonventionen.

Att MÖS inte företräder Hjo kommun eller andra berörda kommuner i naturvårdsfrågor framgår senast av remissvaret från MÖS. Förutom att i stort sett endast upprepa Försvarsmaktens beskrivning av situationen innehåller yttrandet följande slutkläm:

*"Miljönämnden har inte bedömt tillståndsansökans påverkan på naturmiljön." (Yttrande 2018-05-30.)*

Slutsatserna från MÖS och Hjo kommun skiljer sig också åt radikalt:



MÖS 2018-05-30: *"Miljönämnden östra Skaraborg har inget att erinra mot att länsstyrelsens miljöprövningsdelegation ger Försvarsmakten tillstånd till den ansökta verksamheten på Karlsborgs flygplats."*

Hjo kommun 2018-05-25: *"I visionen för Hjo kommun anges de utvecklingsområden som definieras som särskilt viktiga för kommunens framtida utveckling: Vättern, kulturmiljön, turism, boendemiljö och hållbar utveckling. Alla dessa områden kommer att påverkas negativt av utökad verksamhet på Karlsborgs flygplats och begränsar kommunens långsiktiga utvecklingsmöjligheter för boende, besöksnäring, energiomställning och andra verksamheter. Flygverksamheten kan komma att påverka Hjo kommuns översiktliga planering och restriktioner kan resas mot möjligheterna till vindkraftutbyggnad."*

*I konsekvens med detta anser kommunstyrelsen att den utökning av flygrörelserna på Karlsborgs flygplats, som hör ihop med skjutningarna i Vättern, inte bör tillåtas. Det följer också av kommunfullmäktiges prioriterade mål att Hjo kommun ska arbeta för att skydda Vättern mot föroreningar."*

Hjo kommun har alltså inte fått möjlighet att i samråd framföra synpunkter på den naturmiljö som har mycket stor betydelse för deras invånare. En naturmiljö som kraftigt skulle påverkas av en femdubbling av flygrörelserna på Karlsborgs flygplats. Inte heller andra avgörande kommunala utvecklingsfrågor har fått plats under prövningen.

Detsamma gäller kommunerna Askersund, Motala, Vadstena och Ödeshög. Inte minst Motalas ambitioner att etablera sig som Östergötlands Sjästad kommer att begränsas om försvarets planer på att kraftigt utöka användandet av Vättern som skjutfält och flygövningsområde blir verklighet. Samtliga dessa fyra kommuner, plus Hjo kommun, har överklagat tillståndet till flygskjutmålet Hammaren. Är det anledningen till att länsstyrelsen och Försvarsmakten utestänger kommunerna och dess medborgare från samrådsprocessen?

Försvarsmakten skriver i "Svar" 2017-11-15 att den inte delar synpunkten på behovet av samråd. Men här handlar det inte om huruvida Försvarsmakten delar 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 Försvarsmaktens önskemål om att 6 kap. 4 § miljöbalken ska nonchaleras, skulle bristerna i samrådsförfarandet vara ett tillräckligt skäl för att ev. tillståndsbeslut vid ett överklagande skulle kunna komma att upphävas och återförvisas till fortsatt handläggning.

I samband med nytt samrådsförfarande kan även en uppdaterad icke-teknisk sammanfattning presenteras, ett lagstadgat moment som nu saknas i ansökningshandlingarna.

Länsstyrelsen bör förelägga Försvarmakten att hålla förnyat samråd, där allmänhet, kommuner, organisationer och enskilda som kan antas bli berörda, kan delta. Bristande samråd strider mot både miljöbalken och Århuskonventionen.

### 3. Nollalternativet saknas

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

För åtta år sedan skrev Försvarmakten att tillståndet för en femdubbling av flygverksamheten på Karlsborgs flygplats skulle utnyttjas fullt ut år 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 mitten av år 2018. Det kommer att gå ytterligare tid innan ett ev. tillstånd kan vinna laga kraft.

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? Är Försvarmaktens verksamhet, nu 2018, allvarligt begränsad pga. att Karlsborgs flygplats är tillståndslös? Menar Försvarmakten att den idag sviker ett antal riksdags- och regeringsbeslut i väntan på att Karlsborgs flygplats ska kunna användas? Är försvarsministern informerad om att vissa flygsystem inte har kunnat upprätthållas under flera år?

Troligtvis känner de flesta till att denna katastrofbild av nollalternativet var, är och förblir osann. Försvarmakten har utvecklat sin verksamhet på alternativa platser och med alternativa metoder under dessa åtta år. Det är detta som ett uppdaterat nollalternativ måste förhålla sig till idag. Svar på följande frågor måste ges:

- Hur löses uppgifterna idag?
- Var sker idag de cirka 8 000 flygrörelser som nu eventuellt ska flyttas till Karlsborg?
- Hur ser kostnaderna ut för att ha utvecklat dessa alternativ under åttaårsperioden?
- Vad blir kostnaderna att nu flytta dem till Karlsborg eller ska fortsatt utökning ske parallellt med de lösningar som använts under de senaste åtta åren?
- Vad är problemet med att fortsätta att utveckla verksamheterna på de platser där de 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 skulle ha hamnat i vattnet.

Länsstyrelsen hade både rätt och skyldighet 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, mark- och miljödomstolens och Naturvårdsverkets uppfattning.

Det bör dock observeras att regeringsbeslutet inte innebär 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)

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

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

#### **4. Bristen på kumulativ sammanställning av samtliga pågående och planerade verksamheter**

I Länsstyrelsens föreläggande om komplettering från 2017-06-14 understryks på ett flertal ställen att det krävs kumulativa bedömningar, dvs. påverkan från andra pågående och planerade verksamheter ska tas med i beräkningen. Det är också 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 2017-06-14 som kan bidra till att Försvarmakten väljer att missuppfatta(?) 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 från 1 000 till 69 000 skott/år plus 150 raketer/år. Det är förståeligt att länsstyrelsen pekar på denna verksamhet i första hand.

Länsstyrelsens handläggare skriver i yttrande 2013-09-30 att lokaliseringen av flygskjutmålet till Hammaren *”är mindre bra”* på grund av:

- ”- påverkan på fisk- och fågelfaunan i Natura 2000-området Vättern,*
- konflikten med flera riksintressen,*
- risken för påverkan av Vättern som dricksvattentäkt samt*
- bullerstörningar från verksamheten vilket påverkar såväl människor som djur.”*

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. 20 % uppges hamna direkt i vattnet. 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, Aktilaga 64.) På Nytorps skjutfält strax norr om flygplatsen finns motsvarande siffror i tillståndet från 1994. Det innebär att tusentals kilo bly direkt hamnar i vattnet och ett okänt antal kilo långsamt lakar ut från skjutfälten på land.

Försvarets Materielverk (FMV) använder Karlsborgs flygplats och har en omfattande verksamhet som påverkar Vätterns Natura 2000-områden och vattenkvalitén. FMV:s tillstånd från 2010 saknar dock en seriös prövning enligt 7 kap. 28 a §. Sökt verksamhet innebär utsläpp till vatten på upp till 15,4 ton järn- och stållegeringar, 250 kg koppar, 110 kg aluminium och aluminiumlegeringar, 25 kg zink, 25 kg bly och 3 kg antimon.

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

Här ska enbart pekas på några av de större bristerna när det gäller hanteringen av bly i WSP:s utredning. 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 och Munksjö Aspa Bruks nuvarande och tidigare verksamhet, bör också beaktas i sammanhanget.

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

a/ Siffran 217 kg bly i tabell nr 5 kommer från den i högsta grad ifrågasatta miljökonsekvensbeskrivningen för flygskjutmålet Hammaren.

WSP:s beräkningar förutsätter sedan en fullständig omblandning och utspädning till alla Vätterns 74 miljarder liter vatten ner till 128 meters djup. Vilket naturligtvis är fullständigt orealistiskt.

Men nu är det så att ingångsvärdena i WSP:s uträkning dessutom är helt fel, trots att tabellerna är korrigerade en gång. 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 faktum är ett oroväckande tecken på dålig kvalitet vad gäller kontrollen av fakta. Ingångsvärdet vad gäller nytillkommande blyhaltig ammunition på flygskjutmålet Hammaren 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 tillgängligt 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, koppar och kvicksilver, årligen ska få beskjas 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 muskötkulor 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 mycket ammunition i Vättern ligger öppet i strömmande vatten på steniga bottnar utan att täckas av sediment.

Observera att Försvarsmakten i sitt överklagande av tillståndet för flygskjutmålet Hammaren meddelar att ingen sanering av gammal ammunition är aktuell förrän verksamheten är avvecklad. Det är ett starkt argument för att avvecklingen bör inledas snarast.

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 tetraetylbley (plus den cancerframkallande halogenföreningen 1,2-Dibrometan).

([http://www.ecotraffic.se/media/5691/20\\_2010\\_specifikation\\_f\\_r\\_ett\\_flygbr\\_nsle.pdf](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 bara via flygbensinen (trots att det finns blyfria alternativ). Enbart detta bidrag överskrider alltså WSP:s uppgift 80 gånger... Och det handlar dessutom om en direkt biotillgänglig form av bly.

d/ Nammo Vanäsverken, som producerar militär ammunition (ironiskt nog även blyfri finkalibrig ammunition som försvaret inte använder sig av i tillräcklig omfattning) 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 (1,2 µg/l) 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

Under denna punkt har kumulativ påverkan avseende i första hand metaller berörts. Motsvarande sammanställningar krävs vad gäller kemikalier, buller, påverkan på andra miljö kvalitetsnormer och hur hänsynstagandet sker till art- och habitatdirektivet, fågeldirektivet och vattendirektivet.

**Påverkan från samtliga försvarsanknutna verksamheter vid och över Vättern måste sammanställas för att den kumulativa påverkan ska kunna bedömas.**

## 5. PFAS-föreningar

2013 får försvaret 122 miljoner kronor av regeringen till upprustning av Karlsborgs flygplats, trots att tillstånd för utökad verksamhet saknas. Hösten 2013 utför Sweco en översiktlig miljöteknisk undersökning på fastigheten Gråshult 14:2. Syftet är att i första hand undersöka utbredningen av den petroleumförening som påträffats vid grävningarna sommaren 2013. Vi detta tillfälle upptäckts även PFOS-föreningar i området. Samtidigt påbörjar Fortifikationsverket förberedelser för att dränera och markavvattna flygplatsen.

I mycket långsam takt utreder Försvarmakten sedan PFAS-problemet. Regeringen har i särskild rapport generellt klagat på Försvarmaktens åtgärdsstakt: "Utredningen om spridning av PFAS-föreningar i dricksvatten", M 2015:B. Kritiken lär i högsta grad gälla Karlsborgs flygplats.

Tre olika konsulter, Sweco, Niras och Ramböll, är inblandade i marktekniska undersökningar. Den senaste från Niras redovisas 2018-05-30, alltså efter det datum då synpunkter från allmänheten ska vara inlämnade enligt kungörelsen.

De olika rapporterna är delvis motsägelsefulla, men samtliga undersökningar visar att flygplatsen är kraftigt förorenad av PFAS-ämnen.

Speciellt förorenade är följande områden:

1. Nya brandövningsplatsen.
2. Pumphuset där dagvatten pumpas till Kärnebäcken.
3. Gamla brandövningsplatsen.
4. Byggnad 148 (f.d. hangar, där övning skett genom att hangaren har fyllts med skum, som sedan har rakats ut på marken utanför).
5. F.d. brandstationen (skum kan ha läckt från brandsläckningsfordon).
6. Nordöstra banändan. Släckövningar med PFAS-skum kan ha förekommit.
7. Sydvästra banändan. Släckövningar med PFAS-skum kan ha förekommit.

Enligt studier utförda av Örebro universitet utgör Kärnebäcken, som avleder PFAS-föroreningar från Karlsborgs flygplats, den största PFAS-punktkällan i Vättern med ett utsläpp på 658 ng/l. Miljökvalitetsnormen för PFOS i inlandsvatten är 0,65 ng/l. Extremt höga halter, upp till 1 191 368 ng/l för PFAS-11, har uppmätts av Niras i grundvattnet vid nya brandövningsplatsen. (Underbilaga 1 FM2017-2543:9, bilaga 9, bild nr 6)

Försvarsmakten kan idag, efter drygt fyra år, fortfarande inte redovisa hela utbredningen av PFAS-föroreningarna till länsstyrelsen. Den senaste rapporten från Niras daterad 2018-05-25 beskriver endast en av de förorenade platserna mer noggrant, den s.k. nya brandövningsplatsen. Utbredningen och spridningsförutsättningarna för t.ex. nordöstra och sydvästra banändarna är fortfarande outredda.

Försvarsmakten redovisar inga förslag på hur föroreningarna ska begränsas eller hur PFAS-förorenat vatten ska kunna renas. Inga efterbehandlingsåtgärder redovisas. Niras rekommenderar i senaste rapporten att *"förutsättningarna för att minska mängden ovidkommande vatten som transporteras via diken till Kärnebäcken utreds, för att på kort sikt minska föroreningsspridningen till Bottensjön."* Försvaret kommenterar att man *"avser att inkomma med en rapport rörande denna frågeställning under första halvåret 2019."* Men det gäller uppenbarligen bara ett av de mest förorenade områdena, den nya brandövningsplatsen.

Samtidigt planerar Fortifikationsverket med hjälp av konsulten Ramböll att dränera ut det "ovidkommande" vattnet från hela flygplatsområdet till Bottensjön och ansöker om tillstånd till markavvattning. Både nordöstra och sydvästra banändarna ska dräneras på PFAS-förorenat vatten och hela landningsbanan med dess stråkytor ska avvattnas med 90 cm djupa dräneringsdiken. Grundvattnet ligger på mellan 0,5 och 1 meter under markytan enligt Ramböll. Enligt Niras ligger grundvattnet på 0,28-1,88 m med ett medelvärde på 0,97 m. Fortifikationsverket planerar alltså att inte bara dränera ut det förorenade ytvattnet, utan även på vissa områden sänka grundvattennivån, vilket kan påverka utströmningen av PFAS även från de mest förorenade områdena.

Konsulten WSP, som också är engagerad av Försvarmakten att tala i PFAS-frågan, påstår: *"Tillståndsansökan för Karlsborgs flygplats innebär inga anläggningsåtgärder eller andra förändringar som direkt påverkar spridningen av PFAS."* (sid 16, 10254524, MKB Karlsborgs flygplats.) Mot bakgrund av markavvattningsansökan är detta ännu ett exempel på WSP:s många felaktiga påståenden i detta ärende.

Under punkt 9 i Rambölls rapport hävdas att markavvattningens bidrag till PFAS-flödet i Kärnebäcken bara utgörs av 2-4 %. Huvuddelen måste alltså komma från utströmmande grundvatten. Niras, som i kompletteringen 2018 enbart behandlar nya brandövningsplatsen, hävdar tvärtom att spridningen av PFAS sker via ytvatten, i diken som mynnar i Kärnebäcken. Den kraftiga föroreningen av grundvattnet vid den nya brandövningsplatsen ligger still i 100 till 15 000 år, påstår Niras!

Det är uppenbart att länsstyrelsen på Försvarmaktens bekostnad bör anlita en från försvaret fristående konsult för att göra en utvärdering av hela föroreningssituationen. En konsult som inte hämmas av att det är Försvarmakten som beställer och betalar arbetet.

Länsstyrelsen har 2017-06-14 krävt att Försvarmakten

- ska utreda hur spridningen av PFAS kan begränsas,
- ska utreda hur PFAS-förorenat vatten kan renas,
- ska utreda vilka efterbehandlingsåtgärder för den PFAS-förorenade marken som kan tillämpas.

Inget av dessa krav är uppfyllda. Spridningen är fortfarande bara fläckvist utrett.

Försvarmakten påstår i "Svar" 2018-03-28 på sid 3 att ingen tillämpbar metod för att löpande rena PFAS-förorenat vatten finns tillgänglig. Fortifikationsverket påstår däremot, via Ramböll, att *"En utredning pågår därför avseende teknisk genomförbarhet och kostnader för att rena markavvattningsvattnet från den förorenade sydvästra banändan"*.

Om Niras senaste uppgifter stämmer, att de kraftiga koncentrationerna av PFAS runt nya brandövningsplatsen ligger still, bör efterbehandlingsåtgärder med ex.vis insitubehandling utredas. Försvaret nonchalerar frågeställningen och hänvisar till att detta enbart ska göras upp internt med den helt osjälvständiga tillsynsmyndigheten FIHM, (Försvarsinspektören för Hälsa och Miljö).

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.

Med stöd av vattendirektivet skriver länsstyrelsen 2018-01-26 att *"Tillstånd kan inte ges till en verksamhet som riskerar att orsaka en försämring av en vattenförekomsts status eller äventyra att god status inte nås."* Enligt Rambölls beräkningar, som uppenbart ligger i underkant, bidrar redan idag flygplatsen till att försämma miljökonsekvensnormen för PFOS.

**Om Försvarmakten fortsätter att nonchalera kompletteringskraven gällande PFAS-föroreningarna bör länsstyrelsen avvisa ansökan eftersom miljökonsekvensbeskrivningen då inte kan godkännas.**



## 6. 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 §. 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 flygrörelser 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. Sturnus-rapporten indikerar att "miljömanipulering och aktiva skrämseleinsatser" kan komma att användas pga. flygsäkerhetskrav.

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 drygt 800 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 belyningsituationen i Natura 2000-området samt området mellan Karlsborgs fästning och flygplatsen.” (Sid. 7)*

Länsstyrelsen kräver i föreläggande 2017-06-14 sid 2 att *”För N2000 Karlsborgsfästning ska bl.a. redovisas fladdermössens flygmönster till och från N2000-området”*. Försvarmakten har uttryckligen med rapporten ovan informerat om att kravet från länsstyrelsen inte är uppfyllt.

**Försvarmaktens komplettering lever inte 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 Natura 2000-områdenas utpekade värden). Inte ens fladdermössens flygmönster till och från Natura 2000-området är utrett.**

## 7. Buller

En avgörande brist i Försvarmaktens 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.

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

Försvarsmakten viftar bort kravet med meningen *"Huruvida den kommande versionen av JAS 39 E har en större ljudutbredning än JAS 39 C/D är ännu inte utrett."* Därmed faller en stor del av de uppgifter Försvarsmakten har lämnat angående buller i miljökonsekvensbeskrivningen.

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. Detta finns inte beskrivet i bullerkartor och inte i bedömningen av antalet boende som påverkas.

Försvarsmakten anser i "Svar", 2017-11-15 sid 9, att buller från flygverksamheten kan regleras i det allmänna villkoret. Det är det nog ingen annan som tror. Länsstyrelsen har tidigare bedömt bullerpåverkan som allvarlig:

*"Sammanfattningsvis medför den utökade verksamheten att ett stort antal människor utsätts för ljudnivåer som överstiger de riktvärden som är antagna av riksdagen. /.../ Den stora ökningen av flygrörelser från olika typer av luftfarkoster medför en markant ökad bullerbelastning för ett stort antal boende i flygplatsens omgivningar."* (Yttrande 2012-10-13)

Det är därför nödvändigt att underlaget vad gäller buller är så korrekt och detaljerat som möjligt för att operativa bullervillkor ska kunna ställas i ett ev. tillstånd. Detta är desto mer påkallat efter den kritik som åklagarmyndigheten levererat vad gäller tillståndsvillkor för FMV:s verksamhet. Åklagaren anser att FMV:s villkor är så oprecisa att de inte kan ligga till grund för straffrättsligt ansvar. (Se skrivelsen "Aktion Rädde Vättern kräver omprövning av FMV:s tillstånd från 2010" > <http://www.aktionraddavattern.se/fmvs-tillstand-maste-omprovas/>.)

Förutom kumulativ beräkning och uppdatering av bullernivåerna för de modernare stridsflyg som kommer att användas, inkl. inkopplade efterbrännkammare, krävs fältmätningar och bestämning av kritiska geografiska punkter där villkoren ska innehållas.

**Det är nödvändigt att göra en uppdaterad kumulativ miljökonsekvensbeskrivning av hela det bullerpåverkade området. Förutsättningen för detta är att mätningar görs i fält.**

## 8. Haveririsker

Inte minst med hänvisning till Sturnus rapport 2017-01-12 måste Försvarsmakten 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 skrämseleinsatser har flygets fågelproblem visat sig svåra att hantera ur ett flygsäkerhetsperspektiv..." (Sid. 7)*

Vintern 2017 kolliderade en fågel med en helikopter från 3:e helikopterdivisionen vid Luftstridsskolan, LSS, som övade i närheten av Svegs flygplats i Härjedalen. Fågeln gick rakt genom rutan och träffade piloten i ansiktet. Som tur var fanns en erfaren andre pilot som kunde landa helikoptern. Den skadade piloten fördes till sjukhuset i Östersund med skador mot ögon och ansikte.

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/jamtland/sa-kunde-fageln-komma-in-i-helikoptern>

Samma vinter passerade ett Herkulesplan ett bostadshus uppe på åsen 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.

Hösten 2013 höll ett JAS-plan på att kollidera med en vindmätningmast i Askersunds kommun, strax norr om Hargeviken i Vättern. Stridsflygplanet var bara 10-20 meter från masten, enligt piloten.

<https://www.na.se/artikel/orebro-lan/askersund/stridsflygplan-nara-flyga-in-i-hog-mast>

Ett av Fortifikationsverkets motiv för att dränera Karlsborgs flygplats är olycksrisken. Ramböll skriver: *"Markavvattnings syfte är att avleda vatten från stråkytorna så att de blir torrare och därigenom får en ökad bärighet om ett plan skulle kana av banan."*

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 i eller helt nära vattenskyddsområdet.

Försvarmaktens svar på kravet om att haveririsker ska beskrivas och utvärderas har hittills bemötts enbart med påståendet att *"Försvarmakten arbetar ständigt med flygsäkerhet för att minimera risker för haveri."*

**En miljökonsekvensbeskrivning utan utförlig beskrivning av haveririsker och dess följder kommer att bli omöjlig att godkänna om miljöbalken ska följas.**

## 9. Resultatet av vår granskning

a/ För att möjliggöra en seriös miljöprövning bör länsstyrelsen kräva in en **ny, totalt omarbetad ansökan** inkl. miljökonsekvensbeskrivning där relevanta och uppdaterade bilagor är överskådligt organiserade och gamla, felaktiga uppgifter är utsorterade.

b/ Försvarmakten är skyldig att hålla **nya samråd** med allmänhet, kommuner, organisationer och enskilda som är särskilt berörda. Ansökan saknar dessutom en icke-teknisk sammanfattning, som lämpligen kan redovisas i samband med nya samråd.

c/ Försvarmakten måste åläggas att presentera ett uppdaterat, realistiskt och verklighetsanknutet **nollalternativ** med utgångspunkt från vad som hänt de senaste åtta åren.

d/ Försvarmaktens komplettering lever inte upp till länsstyrelsens föreläggande om att redovisa både den direkta och indirekta påverkan ur ett **kumulativt perspektiv**. Det gäller både påverkan på miljökvalitetsnormer och Natura 2000-områden. Nuvarande ansökningshandlingar ger inte möjlighet till den samlade bedömning som krävs.

e/ Länsstyrelsens kompletteringskrav gällande **PFAS-föroreningarna** måste besvaras innan miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas. Vattendirektivets regelverk måste tillämpas.

f/ De utredningar som krävs enligt **fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet** är inte gjorda. Inte ens länsstyrelsens uttryckliga begäran om att redovisa fladdermössens flygmönster till och från Karlsborgs fästning är tillgodosedd.

g/ En uppdaterad kumulativ miljökonsekvensbeskrivning av hela det **bullerpåverkade** området måste upprättas. Bullerkartor bör uppgraderas. Förutsättningen är troligen att ett antal fältmätningar måste göras. Ett betydligt bättre underlag är dessutom nödvändigt för att ligga till grund för verksamhetens bullervillkor och möjligheten att kontrollera dessa.

h/ En miljökonsekvensbeskrivning utan utförlig beskrivning av **haveririsker** kommer inte att kunna godkännas om miljöbalken ska följas.

i/ Sammanfattningsvis kan vi också konstatera att länsstyrelsens kompletteringskrav har nonchalerats eller endast delvis besvarats av Försvarmakten.

- Miljökvalitetsnormerna har bara delvis beskrivits i ett kumulativt perspektiv, dessutom med felaktiga ingångsvärden.
- PFAS-föroreningarna har inte utretts färdigt, inga reningsmetoder har redovisats och inga efterbehandlingsåtgärder är beskrivna.
- Natura 2000-beskrivningarna är ofullständiga och saknar kumulativt perspektiv. PFAS-läckagets påverkan på de skyddsvärda arterna tas inte upp alls. Fladdermössens flygmönster är inte beskrivet. Förslag till försiktighetsmått och skyddsåtgärder saknas.
- Det saknas redogörelse om varför inte nollalternativet från 2009 behöver uppdateras.
- Kravet på förslag på villkor för att reglera bullret negligeras.

**Slutsatsen är**

att länsstyrelsen i första hand ska avvisa ansökan om femdubbling av flygrörelserna på Karlsborgs flygplats med hänvisning till 6 kap. miljöbalken vad gäller formella brister i samrådsprocessen, brister i miljökonsekvensbeskrivningen och bristen på ett uppdaterat nollalternativ.

att länsstyrelsen i andra hand förelägger Försvarmakten att följa regelverket i 6 kap. miljöbalken och dessutom förelägger Försvarmakten att inkomma med fullständiga och utförliga svar, kompletteringar och utredningar på alla områden där det saknas.

Vätterbygden 2018-06-28

Aktion Rädda Vättern  
genom ordförande

Elisabeth Lennartsson  
Skogsbrynet  
696 92 Askersund

Christer Haagman  
Repslagaregatan 7  
544 30 Hjo

Ann-Sofie Andersson  
Ripanäs 14  
544 91 Hjo