

MILHJOBYRÅN

Repslagaregatan 7
544 30 Hjo
Mobil 072-895 1691
christer.haagman@milhjobyran.se

2019-02-27

Mark- och miljödomstolen i Vänersborg
Box 1070
462 28 Vänersborg
mmd.vanersborg@dom.se

Överklagande av miljöprövningsdelegationen i Västra Götalands beslut daterat 2019-02-06, dnr. 551-359-2017, angående tillstånd till Karlsborgs flygplats på fastigheten Karlsborgs flygfält 1:1 i Karlsborgs kommun

Som juridiskt ombud för föreningen Aktion Rädda Vättern samt nedanstående 227 enskilda sakägare överklagar undertecknad härmed rubricerat beslut.

O.B.	544 30	HJO	G.A.	592 30	VADSTENA
S.S.	563 94	VISINGSÖ	E.J.	696 33	ASKERSUND
S.Z-J	591 97	MOTALA	A.K-H.	592 30	VADSTENA
M.D.	553 38	JÖNKÖPING	A.H.	592 30	VADSTENA
R.P.	694 96	ÅSBRO	U.T.	599 93	ÖDESHÖG
I. H-S.	591 87	MOTALA	I.S.	543 93	TIBRO
Z.T.	554 48	JÖNKÖPING	B.A.	591 61	MOTALA
K.F.	591 30	MOTALA	L.I.	599 94	ÖDESHÖG
V.B.	599 93	ÖDESHÖG	S.I.	599 94	ÖDESHÖG
I.T.	592 93	BORGHAMN	A.A.	591 37	MOTALA
C.T.	592 93	BORGHAMN	K.S.	587 50	LINKÖPING
G.B.	566 32	HABO	H.S.	582 50	LINKÖPING
B.B.	566 32	HABO	I.G.	546 32	KARLSBORG
A.S-T.	591 72	MOTALA	J-O.G.	546 32	KARLSBORG
I.A.	591 72	MOTALA	Å.M.	544 31	HJO
L.A.	592 91	VADSTENA	G.M.	544 31	HJO
M.B.	563 94	VISINGSÖ	C-G.A.	591 37	MOTALA
C.F.	592 30	VADSTENA	P.A.	591.37	MOTALA
C.Fr.	592 30	VADSTENA	J.A.	563 94	VISINGSÖ
B.H.	521 98	BRODDETORP	E.A.	563 94	VISINGSÖ
K.A.	541 42	SKÖVDE	M.A.	591 99	MOTALA
I.A.	541 42	SKÖVDE	C.G.	591 99	MOTALA
J.N.	591 95	MOTALA	L.M.	546 32	KARLSBORG
H.C.	592 30	VADSTENA	B.M.	546 32	KARLSBORG

E.G.	541 47	SKÖVDE	C.L.	544 91	HJO
L.L.	592 30	VADSTENA	J.A.	592 93	BORGHAMN
B.Ö.	591 35	MOTALA	M.S.	592 93	BORGHAMN
B.Ör.	591 35	MOTALA	A.A.	696 32	ASKERSUND
B.M.	592 30	VADSTENA	C.L.	591 32	MOTALA
M-G.A.	591 72	MOTALA	U-M.S.	591 36	MOTALA
S.A.	591 72	MOTALA	K.A.	592 32	VADSTENA
M.F.	592 30	VADSTENA	L.S.	592 31	VADSTENA
C.M.	591 30	MOTALA	A.L.	591 32	MOTALA
J.J.	544 91	HJO	A-S.A.	544 91	HJO
J.L.	544 91	HJO	T.O.	544 91	HJO
G.S.	553 15	JÖNKÖPING	B.A.	591 96	MOTALA
B.B.	546 31	KARLSBORG	M-L.C.	591 99	MOTALA
G.B.	546 31	KARLSBORG	P.C.	591 99	MOTALA
B.L.	512 60	ÖVERLIDA	G.H.	591 99	MOTALA
O.Q.	544 30	HJO	M.H.	591 99	MOTALA
K.Q.	544 30	HJO	B.R.	591 99	MOTALA
S.Z.	592 32	VADSTENA	B.P.	591 50	MOTALA
J.S.	592 32	VADSTENA	B.B.	592 93	BORGHAMN
M.H.	546 95	KARLSBORG	H.B.	592 93	BORGHAMN
L.L.	592 32	VADSTENA	K.F.	591 62	MOTALA
A.L.	592 32	VADSTENA	M.J.	563 94	VISINGSÖ
B.R.	590 22	VÄDERSTAD	U.H.	553 12	JÖNKÖPING
M.W.	591 37	MOTALA	L.F.	563 94	VISINGSÖ
G.W.	591 37	MOTALA	I.F.	563 94	VISINGSÖ
E.H.	592 40	VADSTENA	B.H.	563 31	GRÄNNA
O.A.	591 30	MOTALA	L.A.	553 11	JÖNKÖPING
A.L.	546 95	KARLSBORG	S.S.	696 93	ASPA BRUK
B.G.	591 50	MOTALA	A.F.	564 31	BANKERYD
U.J.	591 59	MOTALA	L.R.	591 61	MOTALA
G.W.	592 93	BORGHAMN	B-M.J.	591 52	MOTALA
J.U.	544 30	HJO	B.E.	591 52	MOTALA
T.U.	544 30	HJO	G.P.	521 62	STENSTORP
E.U.	544 30	HJO	S.R.	591 46	MOTALA
C.L.	591 99	MOTALA	M.J.	591 35	MOTALA
I.B.	591 99	MOTALA	L.R.	591 46	MOTALA
E.R.	696 92	ASKERSUND	K.S.	591 36	MOTALA
A.H.	696 92	ASKERSUND	U.S.	592 30	VADSTENA
O.H.	696 92	ASKERSUND	E.S-H.	592 62	VADSTENA
E.R.	696 92	ASKERSUND	B.A.	590 46	RIMFORSA
K.R.	696 92	ASKERSUND	M-E.	544 33	HJO
U.J.	696 32	ASKERSUND	J.E.	544 33	HJO
M.A.	591 36	MOTALA	J.K.	544 30	HJO
M.M.	591 36	MOTALA	A.T.	544 91	HJO
A.T.	544 91	HJO	K.A.	553 11	JÖNKÖPING
G.T.	544 91	HJO	S.D.	553 11	JÖNKÖPING

P.B.	553 11	JÖNKÖPING	E.F.	541 40	SKÖVDE
I.G.	553 11	JÖNKÖPING	R.A.	541 93	SKÖVDE
J.S.	553 11	JÖNKÖPING	M-L.K.	541 57	SKÖVDE
M.W.	554 46	JÖNKÖPING	J.L.	541 32	SKÖVDE
M.A.	554 46	JÖNKÖPING	N.P.	541 30	SKÖVDE
S.J.	554 46	JÖNKÖPING	M-L.L.	541 98	VÄRSÅS
B.S.	546 91	KARLSBORG	R.C.	546 91	KARLSBORG
B.Sv.	546 91	KARLSBORG	B.H.	591 99	MOTALA
E.S.	591 52	MOTALA	E.H.	591 99	MOTALA
L.K.	546 72	MÖLLTORP	B.B.	544 91	HJO
K.K.	586 65	LINKÖPING	E.J.	544 91	HJO
I.E.	544 91	HJO	M.A.	554 72	JÖNKÖPING
T.E.	544 91	HJO	A.H.	563 94	VISINGSÖ
M.H.	599 93	ÖDESHÖG	K.H.	563 94	VISINGSÖ
E.D.	563 94	VISINGSÖ	L.L.	563 31	GRÄNNA
J.M.	563 94	VISINGSÖ	L.J.	546 31	KARLSBORG
M.H.	566 35	HABO	B.J.	546 31	KARLSBORG
T.G.	563 94	VISINGSÖ	B.N.	546 91	KARLSBORG
B.G.	563 94	VISINGSÖ	H.B.	546 91	KARLSBORG
B.J.	561 35	HUSKVARNA	M.E.	546 33	KARLSBORG
S-O.J.	702 30	ÖREBRO	H.E.	546 33	KARLSBORG
B.H.	696 30	ASKERSUND	M.T.	546 33	KARLSBORG
B.M.	521 98	BRODDETORP	J.T.	546 33	KARLSBORG
B.A.	591 97	MOTALA	G.B.	563 94	VISINGSÖ
G.R.	591 30	MOTALA	P.G.	592 93	BORGHAMN
K.S.	566 33	HABO	A.H.	591 97	MOTALA
M.S.	566 33	HABO	R.H.	591 97	MOTALA
L.L.	521 98	BRODDETORP	G.C.	591 30	MOTALA
L.B.	591 97	MOTALA	Å.W.	591 30	MOTALA
H.G.	591 36	MOTALA	I.Ö.	563 94	VISINGSÖ
P.G.	591 36	MOTALA	S.G.	541 56	SKÖVDE
A.B.	591 96	MOTALA	A-B.S.	512 93	SVENLJUNGA
A.B.	591 96	MOTALA	S.L.	591 26	MOTALA
N.E.	591 99	MOTALA	G.H.	591 30	MOTALA
B.K.	532 36	SKARA	S.T.	521 31	FALKÖPING
R.T.	586 62	LINKÖPING	A.N.	696 92	ASKERSUND
J.K.	599 94	ÖDESHÖG	L.H.	544 30	HJO
P.E.	599 94	ÖDESHÖG	A.C.	591 97	MOTALA
J.E.	599 94	ÖDESHÖG	B.E.	591 97	MOTALA
A-L.H.	544 30	HJO	L.L.	591 45	MOTALA
J.Ö.	541 41	SKÖVDE	K.J.	591 39	MOTALA
E.C-B.	541 38	SKÖVDE	G.B.	591 99	MOTALA
L-L.W.	541 39	SKÖVDE	R.A.	544 94	HJO
P.S.	541 96	VÄRING			

Yrkande

Mina fullmaktsgivare yrkar att mark- och miljödomstolen i sitt yttrande till regeringen, enligt 21 kap 7 § 2 st miljöbalken, föreslår

att regeringen upphäver länsstyrelsens miljöprövningsdelegationsbeslut, daterat 2019-02-06, dnr. 551-359-2017, och avslår Försvarmaktens ansökan i sin helhet. Den kraftiga utökningen av verksamheten (en femdubbling av flygrörelserna), invid dricksvattentäkten och Natura 2000-området Vättern, kan varken få tillstånd med stöd av 7 kap 28 a § miljöbalken eller med stöd av 9 kap. 6 § miljöbalken.

Beslutet strider mot vattendirektivet, fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet samt mot hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel. Tillståndet saknar även tidsbegränsning.

Både Försvarmaktens ansökan, prövningsprocessen och länsstyrelsens beslut har så många och så uppseendeväckande brister och direkta felaktigheter att domstolen på grund av formella skäl direkt kan föreslå att ansökan ska avvisas.

Redan i tillståndets rubrik återfinns det första felet: där står att det handlar om en C-anläggning med verksamhetskod 63.50. Men Karlsborgs flygplats sorterar under Skaraborgs flygflottilj, är utrustad med TILS (taktiskt instrumentlandningssystem), har en 2 300 meter lång instrumentbana och ska därför klassas som en B-anläggning med verksamhetskod 63.40 enligt 24 kap. 4 § miljöprövningsförordningen.¹

Kort 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). Länsstyrelsens uppfattning stöds även av synpunkter från Naturvårdsverket och Mark- och miljödomstolen i Vänersborg.

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. Med en sakligt sett felaktig

¹ 24 kap. 4 § miljöprövningsförordningen (2013:251): Tillståndsplikt B och verksamhetskod 63.40 gäller för flottiljflygplats eller civil flygplats med infrastruktur för militär flygverksamhet, om instrumentbanan på flottiljflygplatsen eller den civila flygplatsen är längre än 1 200 meter.

hänvisning till miljöbalkspropositionen (Prop. 1997/98:45, sid 289-292 som handlar om platsbundna verksamheter), nonchaleras länsstyrelsens rättmätiga krav på beskrivning av alternativ lokalisering och av alternativa metoder.

Den kraftiga utökningen av flygrörelser på Karlsborgs flygplats handlar i mycket liten utsträckning 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 även stridsflyg från Natoländer.

Efter åtta år och fyra månader beslutar länsstyrelsen att ge tillstånd till femdubbling av flygrörelserna på Karlsborgs flygplats, trots att det nu i praktiken visat sig att försvarets utbildnings- och övningsverksamhet har utvecklats på alternativa platser och med alternativa metoder under åtta år. T.ex. har Helikopterflottiljen med framgång övat på Älvdalens skjutfält.

Miljöprövningsdelegationens motivering

Miljöprövningsdelegationens motivering är märkligt nog utformad som ett försvarstal mot den kritik som framförts, framförallt från Aktion Rädde Vättern, under miljöprövningsprocessen. Det är uppenbart att länsstyrelsen är medveten om svagheterna i sitt beslut och därför från början hamnar i försvarsställning.

Detta överklagande följer i fortsättningen i stort sett upplägget under rubriken "Motiveringen till Miljöprövningsdelegationens beslut", sid 50 och framåt i tillståndsbeslutet. Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation förkortas fortsättningsvis med MPD.

Under rubriken "*Frågor om markavvattning prövas i annan ordning*" ryms

1. Dränering av PFAS-förorenat yt- och grundvatten

Under rubriken "*Kan miljökonsekvensbeskrivningen godkännas?*" ryms

2. Behovet av ny ansökan och en uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning

3. Brist på samråd

4. Nollalternativet saknas

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

Under rubriken "*Är verksamheten tillåtlig?*" ryms

6. Påverkan på Natura 2000-områden

7. Vägran att sanera PFAS-föroreningarna

8. Buller

9. Haveririsker

Till sist

10. Sammanfattning

1. Dränering av PFAS-förorenat yt- och grundvatten

MPD skriver på sid 51 i tillståndet:

*”Parallellt med den nu aktuella ansökan om tillstånd till flygplatsverksamheten vid Karlsborgs flygplats handlägger Länsstyrelsen en ansökan om dispens för och tillstånd till markavvattning för dränering av flygplatsområdet. Med tanke på föroreningsituationen avseende PFAS **finns i och för sig miljömässiga fördelar med en samprövning** av flygplatsverksamheten och markavvattningen, men de lagliga förutsättningarna för det är inte uppfyllda. Såvitt Miljöprövningsdelegationen förstår anses markavvattningen nödvändig även med nuvarande verksamhet vid flygplatsen. Då finns inte ett tillräckligt samband mellan de båda ärendena. Dessutom har ärendena inte samma sökande (Försvarmakten respektive Fortifikationsverket).”*

Flygplatsen är för närvarande avstängd. Om verksamheten ska återupptas i nuvarande eller utökad omfattning måste rullbanan och stråkytorna dräneras. Området är så vattensjukt att grundvattnet på vissa ställen och under vissa perioder går i dagen. Delar av fastigheten är till och med ett utströmningsområde för grundvatten.

Samtidigt står det klart att flygplatsen är kraftigt förorenad av PFAS. Halter på en 1 191 368 ng/L PFAS-11 har uppmätts i grundvattnet. (663 000 ng/L PFOS har uppmätts och ska jämföras med miljökvalitetsnormen som ligger på 0,65 ng/L, dvs. föroreningen **överskrider gränsvärdet med en miljon gånger!**)²

Området måste alltså saneras innan dräneringen och markavvattningen kan påbörjas och innan landningsbanan på nytt kan börja användas.

De lagliga förutsättningarna är definitivt uppfyllda för att ta ett helhetsgrepp om problematiken. MPD tror sig förstå att markavvattningen är nödvändig för den nuvarande verksamheten, men har inte förstått att även befintlig verksamhet är tillståndspliktig eftersom flygplatsen har en instrumentbana som är längre än 1 200 meter. Flygplatsen måste tillståndsprövas antingen verksamheten ska femdubblas eller inte. Detta är alltså inget skäl till att särbehandla markavvattningen i ett separat ärende.

Sanering och konstruktion av fördröjningsmagasin, sedimentationsdammar och reningsanläggningar måste behandlas som en integrerad del av tillståndsprövningen antingen flygrörelserna utökas eller ej. T.ex. måste avskiljning av ej förorenat dagvatten kunna avledas från området. Någon flygverksamhet kan inte heller tillåtas förrän den nordöstra och den sydvästra banändan har sanerats. Framförallt den sydvästra banändan är kraftigt förorenad samtidigt som den är vattensjuk och det

² Bilaga 1 FM2017-2543:9, bil 2 sid 5

(file:///C:/Users/Ägaren/Desktop/2017års%20filer/MAPPAR2017/AktionRäddaVättern2017/PFAS/PFAS%202017%20Karlsborg,%20Niras_innehåller%20även%20fladderhöss.pdf)

förorenade grundvattnet står tidvis ända uppe i markytan.

Den nuvarande hanteringen, där rullbanans kantdränering enligt överklagat Försvarsinspektörsbeslut, skulle kunna sättas i verket utan miljökonsekvensbeskrivning, riskerar att allvarligt försämra möjligheterna till en helhetslösning.³

Av samma anledning är MPD:s beslut att lämna frågan till en framtida utredning om hur föroreningsituation ska hanteras direkt kontraproduktiv. Saneringsbehovet är akut. Eventuell fortsatt verksamhet på flygplatsen måste anpassas till saneringsmetoderna och utformandet av reningsanläggningarna.

Att tillståndet till flygverksamheten denna gång söks av Försvarsmakten och dispens och tillstånd till markavvattning sökt av Fortifikationsverket är verkligen inget skäl till att särbehandla ärendena. Det är uppenbart att dessa sökanden tillhör samma "familj" och har ett gemensamt ansvar. De behandlas också likartat i miljölagstiftningen. I miljöbalken listas Försvarsmakten, Fortifikationsverket, Försvarets materielverk och Försvarets radioanstalt alltid gemensamt i grupp t.ex. i 9 kap. 8 §, 16 kap. 13 §, 21 kap. 7 § och 26 kap. 3 § miljöbalken.

MPD:s (och Försvarsmaktens) vägran att i flygplatsens miljöprövning ta upp en av de mest betydande miljöpåverkande omständigheterna – PFAS-föroreningarna – är inte bara lagligt ohållbart utan kan komma att allvarligt försena och försvåra nödvändiga åtgärder.

PFAS-föroreningarna behandlas ytterligare under punkt 7 nedan.

2. Behovet av ny ansökan och en uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning

MPD skriver på sid 51 i tillståndet:

"Miljöprövningsdelegationen delar uppfattningen att ansökan med miljökonsekvensbeskrivning är svår att överblicka bl.a. på grund av de många kompletteringar som gjorts och att tillståndsprocessen skett under mycket lång tid. Detta innebär dock inte i sig att miljökonsekvensbeskrivningen är ofullständig."

Påståendet är ett tydligt tecken på att MPD inte har någon fullständig överblick själv. Tillståndets första villkor lyder:

³ Överklagande av Försvarsinspektörens beslut, FIHM2018-536-9, daterat 2018-10-01, angående dränering av Karlsborgs PFAS-förorenade flygplats
<http://www.aktionraddavattern.se/arv-overklagar-forsvarsinspektorens-beslut/>

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

Under de drygt åtta år som passerat har stora mängder bilagor, ändringar och nya uppgifter om Karlsborgs flygplats presenterats på ett sätt som är oöverskådligt och motsägelsefullt. Med tanke på att detta ärende 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 också 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." Det finns ingen sådan sammanfattning i miljökonsekvensbeskrivningen.

En första åtgärd är alltså att ansökan skickas tillbaka och Försvarmakten uppmanas att skriva en ny uppdaterad ansökan och ordnar samtliga bilagor, efter uppdatering, på ett överskådligt sätt. Gamla texter med felaktigt och/eller föråldrat innehåll bör samtidigt upphävas eller justeras.

För att illustrera behovet av denna åtgärd ska här bara listas några av alla de felaktiga eller föråldrade skrivningar som 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. Super JAS har en helt annan bullerpåverkan än vad som förutsatts i ansökan. Samtliga bullerberäkningar och bullerkartor måste därför uppdateras.

b/ 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). Varken Bottensjön eller Vättern-Storvättern uppnår god kemisk status på grund av för hög halt av PFOS.

c/ 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.

d/ 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.

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)

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 spolans ned i avloppet**, koncentrerat eller utspätt. Något som borde fått både länsstyrelsen, försvarsinspektören och Miljösamverkan östra Skaraborg (MÖS) att reagera!

Enligt rubricerat tillstånd från MPD ska Försvarmakten kunna fortsätta spola ner kubikmetervis av PFAS i avloppet med stöd av tillståndets första villkor!

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)

Ovanstående är uppenbarligen en direkt falsk eller okunnig beskrivning. Uppgiften motsägs i kommande stycke.

g/ 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)

Renoveringsarbetet fördröjs dock. 2014 dras markavvattningsansökan tillbaka på grund av att PFAS upptäcks. 2018 planerar Fortifikationsverket en omfattande dränering av den vattensjuka flygplatsen och ansöker om markavvattning hos länsstyrelsen, trots att ingen sanering pågår eller planeras. **Förorenat yt- och grundvatten ska pumpas ut** i Kärnebäcken och via Bottensjön nå dricksvattentäkten Vättern.

Samtidigt som dispens och tillstånd för markavvattning handläggs av länsstyrelsen beslutar Försvarsinspektören (FIHM) att godkänna en anmälan från Fortifikationsverket som går ut på att dränering av själva rullbanan kan påbörjas utan miljöprövning. Grävningar ska kunna påbörjas utan att någon saneringsplan föreligger och förorenat grundvatten planeras pumpas ut i dagvattensystemet.

Försvarsinspektörens beslut är överklagat av Aktion Rädda Vättern och närboende grannar och ligger i skrivande stund på miljödepartementets bord med beteckningen M2018/02742/Me. Det enda miljömässigt rimliga är att återföra frågan om PFAS-föroreningarna och dräneringsbehovet till miljötillståndsprocessen.

Detta är endast ett litet axplock av föråldrade, motsägelsefulla och/eller felaktiga formuleringar i det virrvarr av beskrivningar och bilagor som utgör nuvarande ansökningshandlingar. Det krävs en ny, totalt omarbetad ansökan inkl. miljökonsekvensbeskrivning, där relevanta och uppdaterade bilagor är överskådligt organiserade.

3. Brist på samråd

Försvarsmakten medger i "Svar" daterat 2017-11-15 att samråd endast har hållits med vissa organisationer den 21 mars 2010. Kommunalförbundet Miljösamverkan östra Skaraborg var inbjudet och även Tibro kommun, men inte Hjo kommun eller andra berörda kommuner.

Hjo kommun har 2017-12-18 skriftligen begärt att få vara remissinstans i ärendet Karlsborgs flygplats. 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.

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 naturvårdsfrågor är särskilt allvarligt då prövningen av Karlsborgs flygplats i stora stycken handlar om naturmiljön.

Även kommunerna Askersund, Motala, Vadstena och Ödeshög har hållits utanför samrådsprocessen. Inte minst Motalas ambitioner att etablera sig som Östergötlands Sjöstad kommer att motverkas 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. Men det kan väl inte vara ett skäl till att länsstyrelsen och Försvarsmakten utestänger de berörda kommunerna och dess medborgare från samrådsprocessen när prövningen återupptas efter flera års uppehåll?

När tillståndsprövningen återupptas efter regeringsbeslutet 2016-12-14 är föreningssituationen på Karlsborgs flygplats upptäckt. Samrådsprocessen borde då ha utökats till alla kommuner som är beroende av Vättern som dricksvattentäkt och även till alla de medborgare som är hänvisade till att dricka Vätternvatten.

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..."

MPD försöker bortförklara bristen:

"Några krav på att en sökande ska genomföra nya samråd bara för att prövningen tar lång tid finns inte. Några andra skäl att på nytt samråda om verksamhetens miljöpåverkan har inte framkommit." (sid. 51 i tillståndet.)

Men kraven på samråd har inget att göra med att ärendet låg på regeringskansliet utan åtgärd i fyra år. Skälen är att samrådsprocessen redan från början var för liten då inte ens de direkt berörda grannkommunerna inbjöds. När sedan föreningssituationen avslöjades uppstod just de "andra skäl" som krävde förnyat samråd. Samrådsprocessen borde ha utökats till alla kommuner, vars dricksvattenproduktion är beroende av att Vättern inte förorenas av PFAS-kemikalier, och till alla medborgare som är hänvisade till att dricka Vätternvatten.

Bristen på samråd står i direkt strid mot både miljöbalken och Århuskonventionen. Detta är i sig ett tillräckligt skäl för domstolen att hävda att tillståndet ska upphävas.

4. Nollalternativet saknas

På felaktiga grunder beslutade regeringen 2016-12-14 att Försvarsmakten inte behövde beskriva alternativa platser eller metoder för hela eller delar av den ansökta utökningen av flygrörelser på Karlsborgs flygplats. Däremot har ingen förnekat att ett nollalternativ måste beskrivas.

MPD skriver på sid 51 i tillståndet:

”Det angivna nollalternativet får anses vara tillräckligt, även om den baserar sig på läget 2009.”

Detta är en orimlig ståndpunkt. När det gäller det s.k. nollalternativet uttalar sig försvarets konsult WSP, utan underlag och utan dokumenterad kompetens på detta område, att det mer än åtta år gamla nollalternativet fortfarande är aktuellt. Försvarsmakten upprepar därefter att nollalternativet inte behöver uppdateras.

Länsstyrelsen handläggare har krävt kompletteringar vad gäller nollalternativet men MPD faller till föga och accepterar försvarets omotiverade vägran.

För drygt åtta år sedan skrev Försvarsmakten att tillståndet för en femdubbling av flygverksamheten på Karlsborgs flygplats skulle utnyttjas fullt ut år 2017.

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

(VERKSAMHETSBEKRIVNING 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 Försvarsmakten så här:

”Ett avslag på ansökan skulle, förutom att ingen flygverksamhet får bedrivas på flygplatsen, leda till allvarliga begränsningar av Försvarsmaktens verksamhet. Detta skulle — under en övergångsperiod innefattande bland annat nya tillståndsansökningar och prövningar av dessa — innebära att Försvarsmakten 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 en bit in i 2019. 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 Försvarsmakten begärt av riksdagen att K3 ska omlokaliseras? Är Försvarsmaktens verksamhet, nu 2019, allvarligt begränsad pga. att Karlsborgs flygplats är tillståndslös? Menar Försvarsmakten att den idag sviker ett antal riksdags- och regeringsbeslut i långsam väntan på att Karlsborgs flygplats ska kunna användas? Är försvarsministern informerad om att vissa flygsystem inte har kunnat upprätthållas under flera år på grund av att Försvarsmakten avvaktar tillståndprocessen?

Troligtvis känner de flesta till att denna katastrofbild av nollalternativet var, är och förblir osann. Försvarsmakten har utvecklat sin verksamhet på alternativa platser och med alternativa metoder under dessa drygt 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 drygt 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? Vad är kostnaderna?

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 dricksvattentäkten.

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 Försvarsmakten 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)

Eftersom inget uppdaterat, realistiskt och verklighetsanknutet nollalternativ, med utgångspunkt från vad som hänt de senaste åtta åren, redovisas av sökanden bör mark- och miljödomstolens yttrande innebära att miljökonsekvensbeskrivningen är ofullständig och inte kan godkännas. Tillståndet bör därför upphävas.

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

MPD skriver på sid. 55 i tillståndet:

”Miljöprövningsdelegationen har tagit del av de utredningar som gjorts avseende påverkan på miljökvalitetsnormer, Natura 2000-områden, PFAS, buller, haveririsiker och kumulativa aspekter och finner att de i allt väsentligt uppfyller de krav som kan ställas vid en prövning av aktuellt slag.”

MPD torde förhoppningsvis vara ganska ensam om denna uppfattning. När det gäller ”kumulativa aspekter” har länsstyrelsens handläggare försök få fram underlag, men misslyckats. 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 definitiv förutsättning för att en bedömning enligt 7 kap. 28 a § ska kunna tillämpas.

a/ Flygskjutmålet Hammaren

Försvarsmakten brister dock fullständigt i att leva upp till länsstyrelsekravet att beskriva pågående och planerade verksamheter i området. 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.

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.”

Flygskjutmålet Hammarens störningar kommer att samverka direkt med störningarna från Karlsborgs flygplats. Därmed ökar naturligtvis problemen och det är märkligt att MPD nu plötsligt skriver att påverkan ”bedöms bli liten”...

Med hjälp av konsulten WSP:s utredning (Bilaga 1 FM2017-2543:9) görs en begränsad kumulativ redovisning av spridningen av bly från flygplatsen och från Hammarens skjutmål. Men utredningen utgår från felaktiga fakta och missar till och med att flygverksamheten fortsätter att använda blyad bensin, trots att fullgoda alternativ finns. Övriga verksamheters blytillskott till Vättern nonchaleras.

b/ Skjutfälten Kråk och Nytorp

Självfallet måste även den helt närliggande, pågående militära verksamheten på Kråks skjutfält också tas med i beräkningen när flygplatsens påverkan bedöms. Där omfattar tillståndet utsläpp från finkalibrig ammunition med 10 ton ammunitionskrot 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.

c/ FMV

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.

Trots att FMV:s tillstånd till omfattande flygprovning på och intill Karlsborgs flygplats finns inga uppgifter om det varken i ansökningshandlingarna, i miljökonsekvensbeskrivningen eller i tillståndsbeslutet från MPD. Nedan ett utdrag från sidan 12 i FMV:s tillstånd:

Prov med luftfarkoster

Beskrivning

FMV avser bedriva prov med luftfarkoster som berör samtliga tre fastigheter Svanvik 1:403, Stora Röknen 1:1 och Röknehuvud 3:1. Proven genomförs i lufrummet över Vättern samt som anflygningar mot Stora Röknen, Röknehuvud och Axstål. Nedan redovisas exempel på provning:

- prov med luftfarkoster inom provområde Vättern på flyghöjder från 5 meter över Vätterns yta
- anflygning med luftfarkoster mot/över Axstål och Röknen
- flygbogsering av olika släpmål ("korv")
- skjutning från luftfarkoster
- separationsprov (bl.a. fällning) av olika slag

Omfattning

Omfattningen redovisas i provpass där ett pass motsvarar ca 2 timmar. Yrkade volymer och tider är fördelade på geografiska områden enligt uppdelning i nu gällande tillstånd. Totalt antal provpass har beräknats uppgå till 290 fördelat på 170 vardagar enligt nedan:

1. Flygprovning över Vättern

- 200 pass/år
- 100 vardagar/år mellan klockan 0730 – 1600

d/ Nammo Vanäsverken

Ammunitionsfabriken vid Vätternstranden producerar militär ammunition (ironiskt nog även blyfri finkalibrig ammunition som försvaret inte använder sig av i tillräcklig omfattning). Bolaget har enligt sitt gamla miljötillstånd från 1992 rätt att släppa ut 10 kg koppar och 15 kilo zink per år via avloppsvattnet drygt en 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

spårljusammunion. Stora mängder kvicksilver har genom året läckt ut från fabriken och området är förorenat.

Den enda utredning som Försvarsmakten levererar som svar på länsstyrelsens krav på kumulativa beräkningar, 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.

Utredningen begränsar sig till att beräkna utsläpp av bly och utgår från direkt felaktigt underlag. En utförlig kritik av utredningen finns i yttrande till länsstyrelsen från Aktion Rädda Vättern m.fl. daterad 2018-06-28, sid. 12-14. Det saknas helt en sammanställning av de samverkande militära verksamheternas miljöskadliga påverkan när det gäller andra metaller, t.ex. koppar, andra kemikalier, plaster, sprängämnen, kväveoxider m.m. Inte heller redovisas några sammanställningar av buller, vibrationer, ljusföroreningar eller flygrörelser som är följden av de pågående och planerade militära verksamheterna.

Att varken ansökan eller miljökonsekvensbeskrivningen tar upp samtliga närliggande verksamheters miljöpåverkan i kumulativt perspektiv **är en helt avgörande brist**. Särskilt i förhållande till de EU-gemensamma direktiven: vattendirektivet, fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet.

Att MPD i motiveringen till sitt tillståndsbeslut påstår att "kumulativa aspekter" är utredda är antingen en felskrivning eller en medveten lögn. MPD och länsstyrelsens handläggare är väl informerade om Högsta Domstolens dom i det s.k. Bungemålet som slår fast att tillstånd enligt 7 kap. 28 a § "får lämnas bara om verksamheten – ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder – inte kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer i området som ska skyddas." (T 3158-12, sid.7.)

Påverkan från samtliga försvarsanknutna verksamheter vid och över Vättern måste sammanställas för att den kumulativa påverkan ska kunna bedömas. Eftersom detta fortfarande inte är gjort måste tillståndet upphävas.

6. Påverkan på Natura 2000-områden

MPD skriver på sid 53 i tillståndet:

"I direkt anslutning till flygplatsen finns Natura 2000-områdena Karlsborgs fästning (SE0540210) och Västra Vättern (SE0540225). I närheten ligger även Natura 2000-områdena Östra och Södra Vättern. Utpekandet av Västra Vättern som Natura 2000-område har sin grund i att Vättern är en djup och stor klarvattensjö med unik fauna med många issjörelikter. Påverkan på Västra Vättern bedöms bli liten. Påverkan på fågellivet och övrig påverkan i Västra, Östra och Södra Vättern bedöms också bli liten. Även i ett kumulativt perspektiv bedöms påverkan i dessa områden bli godtagbar eftersom flygplatsens påverkan på de utpekade värdena bedöms vara liten."

Detta är ett påstående utan underlag och som ovan påpekats utan någon kumulativ sammanställning. MPD *gissar* alltså att påverkan på t.ex. fågellivet blir liten när flygrörelserna på Karlsborgs flygplats femdubblas till 10 600 och samverkar med stridsflygets lågflygande övningar om 2 150 varv runt sjön, plus Helikopterflottiljens övningar samt även kompletteras med FMV:s prov med luftfarkoster som kan uppgå till 290 pass fördelade på 170 vardagar.

a/ I det överklagade tillståndet för flygskjutmålet Hammaren, som för närvarande hanteras av regeringen, förbjuds verksamheten mellan 1 maj och sista september. Mark- och miljödomstolen har i sitt yttrande till regeringen daterat 2019-02-06 föreslagit att uppehållet ska vara mellan 1 april och 15 augusti. Domstolens bedömning är att häckningstiden därmed skulle störas något mindre.

FMV:s tillstånd till provflygningar i och över Vättern kräver endast uppehåll under juli och halva augusti. När det gäller skjutfälten norr och söder om Karlsborg har de bara uppehåll under "industrisemestern".

Miljökonsekvensbeskrivningen för femdubblingen av flygrörelserna på Karlsborgs flygplats (som kanske tar fyra veckors semester), utreder överhuvudtaget inte störningarna på fågellivet tillsammans med de övriga verksamheterna.

b/ När Sturnus-rapporten daterad 2017-01-12 försvarar verksamheten vid flygskjutmålet Hammaren är ett av argumenten att fågellivet på Kråks skjutfält, som direkt gränsar till Karlsborgs flygplats, är så omfattande att det är fåglarna som utgör ett problem för flygverksamheten – och inte tvärtom. Att 10 600 flygrörelser på Karlsborgs flygplats tillsammans med 2 150 flygrörelser över Vättern på extremt 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. Om inte den i det närmaste konstanta krigföringen mot fågellivet begränsar populationerna tillräckligt, indikerar Sturnus-rapporten att "miljömanipulering och aktiva skrämseleinsatser" kan vara nödvändigt att tillgripa för att uppfylla flygsäkerhetskrav.⁴

c/ I flygplatsärendet saknas utförligare utredningar om påverkan på fågellivet. I samband med ansökan om utökade skjutningar vid flygskjutmålet Hammaren inkom dock en analys gjord av konsulten Calluna, enligt egen utsago Sveriges ledande naturkonsult.

I Callunas rapport⁵ framkom att kända häckningar av skyddade och sällsynta fågelarter såsom fisktärna, silvertärna, svarthakedopping, vitkindad gås, fiskguse, storlom och

⁴ Sturnusrapporten sid. 7

<http://www.aktionraddavattern.se/sturnus-faglar-alskar-bomber-och-granater/>

⁵ <http://www.aktionraddavattern.se/callunas-rapport-om-paverkan-pa-fagellivet/>

drillsnäppa, förekommer inom det berörda området. Vidare framkom enligt denna rapport bland annat att:

- En häckningsplats för fisktärna kan komma att påverkas till följd av ökade störningar.
- Enebågen är en viktig sträcklokal för silvertärnan. Arten är känslig vid häckningens inledning. Eventuell risk att rastplatser påverkas. Flygväg längs Vättern kan komma att påverkas.
- Norra Visingsö utgör sträcklokal för svarthakedopping. Häckning på två lokaler i närheten av Hjo. Eventuell risk att förutsättningarna för dessa lokaler försämrats.
- Den vitkindade gåsen riskerar att försvinna från häckningslokal på Sidön. Arten är troligtvis känslig för skjutverksamhet och överflygningar.
- Fiskgjusen födosöker på Kråks skjutfält och i närheten av Brevik. Eventuellt finns risk att boplats påverkas.
- Storlom häckar troligtvis vid Enebågen. Risk föreligger för att häckande par kan försvinna och att flyttlokal blir obrukbar. Flygväg längs Vätterns kust kan komma att påverkas.
- Verksamheten bedöms kunna innebära en eventuell ökad påverkan på drillsnäppans häckningslokal söder om Omberg, strax utanför verksamhetsområdet.

Försvarsmakten drog dock tillbaka denna rapport avseende fågelfaunan och hänvisade istället till *Sturnus*, som är en konsult som mer betonar att fågellivet är ett problem för flygverksamheten och inte tvärtom.

d/ Karlsborgs fästning är Natura 2000-område p.g.a. förekomsten av fladdermusarten barbastell. Enligt uppgift från inventerare har kolonin ökat från 30 till 45 individer under förra vintern.⁶ På grund av den låga militära flygaktiviteten vintern 2018-2019 har dessa siffror kanske nu ytterligare förbättras.

I detta avsnitt av tillståndet framgår det att MPD har särskilda svårigheter att bortförklara och förminska den skada som femdubblingen av flygplatsens trafik kommer att innebära. Problemet för Försvarsmakten och MPD är bland annat att den konsult som här anlitas inte döljer de risker som föreligger. T.ex. konstaterar konsulten att *"den omfattande belysningen ... bedöms vara ett allvarligt hot"*.

MPD kan inte låta bli att dra slutsatsen:

⁶ <https://www.slu.se/globalassets/ew/org/inst/ekol/personliga-sidor/inventering-karlsborgs-fastning--17-februari-2018-.pdf>

”Miljöprövningsdelegationen anser att det finns en risk att buller från verksamheten kan störa fladdermusen, särskilt då det i detta fall kan röra sig om en stor ökning av trafik som även kan ske under kväll och natt. Sannolikt är dock den största risken med flygplatsen den ljuspåverkan den har på kolonin, då barbastellen är mycket ljuskänslig. Delegationen bedömer sammantaget att det finns en reell risk att den ansökta verksamheten kan komma att påverka Natura 2000-området på ett negativt sätt varför en tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § behöver göras.” (Sid. 54 i tillståndet.)

MPD missar att tillstånd endast får lämnas om femdubblingen av verksamheten ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter (flygskjutmålet Hammaren, FMV:s provverksamhet, Kråks skjutfält, m.m.) inte kan skada den livsmiljö som avses att skyddas, eller medför att barbastellen utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet av arten i området. (7 kap. 28 b § miljöbalken.)

För att gå runt denna bestämmelse krävs ett regeringsbeslut om tillåtelse enligt 7 kap. 29 § miljöbalken. Tre förutsättningar måste dock i så fall vara vid handen: 1. det saknas alternativa lösningar, 2. verksamheten eller åtgärden måste genomföras av tvingande orsaker som har ett väsentligt allmänintresse och 3. de åtgärder vidtas som behövs för att kompensera för förlorade miljövärden så att syftet med att skydda det berörda området ändå kan tillgodoses.

Det saknas dock bevisligen inte några alternativa lösningar då den utökade verksamheten under drygt åtta år har utvecklats på andra platser och med andra metoder än direkt intill Karlsborgs fästning och barbastellernas övervintringsplats. Så frågan faller redan på första punkten.

Till historien hör att länsstyrelsen redan 2014-04-16 försökte få regeringens tillåtelse att använda denna 29 § när det gällde flygskjutmålet Hammaren. Alliansregeringen vägrade dock att komma länsstyrelsen till mötes.⁷ Vid detta tillfälle handlade det om 2 150 flygrörelser med JAS Gripen och SK60, plus helikopterövningar. Nu ska dessa planer adderas till 10 600 flygrörelser på Karlsborgs flygplats. Att då påstå att det ”inte föreligger några rimliga tvivel om att verksamheten inte kan ha en skadlig inverkan” på området är absurt. (HD T 3158-12.)

Möjligheten att ge tillstånd trots hotet mot barbastellerna faller också på att utredningen är ofullständig. Utredarna skriver själva att:

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

⁷ <http://www.aktionraddavattern.se/lansstyrelsen-vill-overlamna-till-regeringen-pga-skada-pa-naturen/>

”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.” (ibid 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.” (ibid. sid. 7)

Det framgår av tillståndet att drygt en tredjedel av flygrörelserna kommer att äga rum mellan kl 19 och 06, dvs. i mörker då fladdermössen är som mest känsliga.

”Vi föreslår sålunda:

- en ordentlig utredning av belysningssituationen i Natura 2000-området samt området mellan Karlsborgs fästning och flygplatsen.” (ibid. sid. 7)

Länsstyrelsen krävde också i föreläggande 2017-06-14 sid 2 att *”För N2000 Karlsborgsfästning ska bl.a. redovisas fladdermössens flygmönster till och från N2000-området”*. Försvarmakten har inte uppfyllt kravet. Det är en lång väg att gå innan Högsta domstolens prejudicerande dom är uppfylld:

”Det ska vara möjligt att skingra varje rimligt vetenskapligt tvivel i fråga om de planerade arbetenas påverkan på området.” (T 3158-12.)

Att MPD nu ersätter kravet på en fullständig utredning med att skadeverkningarna på fladdermössen ska kontrolleras i ett kontrollprogram måste anses vara ett förslag som ligger mycket långt ifrån syftet med miljölagstiftningen.

Som en jämförelse kan nämnas att på andra sidan Vättern, vid Asylens park i Vadstena, upphävde mark- och miljööverdomstolen 2017-12-01 en detaljplan som tillät en begränsad utbyggnad i kanten av området. Ett tungt vägande skäl var att fladdermöss i omgivningen skulle kunna störas. (MMÖD P 11166-16.⁸)

Om byggnader i utkanten av en park i Vadstena jämförs med Karlsborgs flygplats kan man undra om inte drygt 10 000 flygrörelser i fladdermössens närområde utgör ett större hot?

e/ Försvarmakten har meddelat att den inte accepterar lagstiftningen. När det gäller Natura 2000-reglerna bör alla inblandade parter veta att detta regelverk står över miljöbalkens bestämmelser om försvarets riksintresse. Försvarmakten har i flera fall agerat aggressivt mot försöken att skapa styrdokument för att skydda Vätterns

8

<http://www.markochmiljooverdomstolen.se/Domstolar/markochmiljooverdomstolen/Svea%20HR%20P%2011166-16%20Dom%202017-12-01.pdf>

naturvärden och ekosystem, t.ex. nu senast i samband med uppdateringen av Bevarandeplan Vättern. Försvarmakten avslutar sitt remissvar till Vätternvårdsförbundet med:

”Slutligen meddelar Försvarmakten behovet av fortsatt kunna bedriva verksamhet utan att begränsas av eventuella Natura 2000 områden och dess bevarandeplaner.” (2018-03-07. Yttrande avseende bevarandeplan Natura 2000 Vättern.)⁹

7. Vägran att sanera PFAS-föroreningarna

MPD är väl medveten om den allvarliga föroreningssituationen på Karlsborgs flygplats. Trots detta skriver MPD på sidan 55 i tillståndet:

”Utgångspunkten är naturligtvis att inga utsläpp av PFAS ska ske och under normala förhållanden medför flygverksamheten i sig inte sådana utsläpp. Enligt Försvarmakten innebär ansökan inga anläggningsåtgärder eller andra förändringar som direkt påverkar spridningen av PFAS. Föroreningssituationen inom flygplatsområdet, t.ex. i anslutning till brandövningsplatser, är dock en del av verksamheten som ska belysas och beaktas i tillståndsprövningen.”

Urlakning och spridning av PFAS-kemikalier till Vätterns vattenskyddsområde pågår kontinuerligt och har så gjort under många år. Sedan 2014 har både försvaret och myndigheterna känt till den pågående förgiftningen av området och vattendragen i närheten. Försvarets interna tillsynsmyndighet FIHM, (Försvarsinspektören för Hälsa och Miljö) har ändå inte ens förelagt verksamheten att ta fram en saneringsplan. Utsläpp av PFAS pågår och är det *”normala förhållandet”* på Karlsborgs flygplats.

Anledningen till att Försvarmakten i sin ansökan hävdar att inga anläggningsåtgärder eller andra förändringar kommer att ske beror på att försvaret hittills tänkt att strunta i sanering och rening av utsläppen. In i det längsta har Försvarmakten hävdat att det inte går att göra något åt föroreningssituationen, att det inte finns någon reningsteknik. Detta har dock – äntligen – via Fortifikationsverkets konsulter avslöjats som falsk information. I samband med ansökan om markavvattning har Fortifikationsverket till och med gjort studiebesök på befintliga storskaliga anläggningar som renar PFAS-utsläpp med kolfilter. Beskrivningar av reningsanläggningar finns med i underlaget till markavvattningsärendet.

Det kommer att behövas stora anläggningsåtgärder i form av fördröjningsmagasin och sedimentdammar. Det kommer att behövas nyanläggning av dagvattensystem som skiljer ut rent opåverkat dagvatten från förorenat grundvatten. Det kommer att behövas åtgärder för att rena marken i både nordöstra och sydvästra banändarna.

⁹

<file:///C:/Users/Ägaren/Desktop/2018års%20filer/ARV%202018/VVF2018/Remissvar%20BevPlan2018/FM%20remissvar.pdf>

MPD:s beskrivning av att försvaret inte tänker genomföra förändringar som påverkar spridningen av PFAS är dessutom falsk. MPD är mycket medveten om att FIHM godkänt att Fortifikationsverket för påbörja dräneringen av landningsbanan och pumpa ut PFAS-förorenat grundvatten i dagvattensystemet som leder till Vätterns vattenskyddsområde. Och det är en *"förändring som direkt påverkar spridningen av PFAS"*. Detta är ett skandalöst förfarande som dock förhoppningsvis stoppas av regeringen eftersom Försvarsinspektörens olagliga beslut är överklagat till regeringen och inhibering är begärd.

2013 fick försvaret 122 miljoner kronor av regeringen till upprustning av Karlsborgs flygplats, trots att tillstånd för utökad verksamhet saknades. Dränering av den vattensjuka flygplatsen stod högst upp på dagordningen. Hösten 2013 utförde Sweco en översiktlig miljöteknisk undersökning på fastigheten Gråshult 14:2. Syftet var att i första hand undersöka utbredningen av den petroleumförorening som påträffats vid grävningsarbeten sommaren 2013. Vid detta tillfälle upptäcktes även PFOS-föroreningar i området. Samtidigt påbörjade Fortifikationsverket förberedelser för att dränera och markavvattna flygplatsen.

I mycket långsam takt har Försvarmakten sedan utrett PFAS-problemet. Regeringen har i särskild rapport generellt klagat på Försvarmaktens åtgärdstakt: *"Utredningen om spridning av PFAS-föroreningar 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.

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 banänden. Släckövningar med PFAS-skum kan ha förekommit.
7. Sydvästra banänden. Släckövningar med PFAS-skum kan ha förekommit.

Enligt studier utförda av Örebro universitet utgör Kärnebäcken, som avleder PFAS-föroreningar från Karlsborgs flygplats, en av de största PFAS-punktkällorna i Vättern med ett utsläpp på 658 ng/l.

Försvarmakten kan idag, efter drygt fem 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 i stort sett outredda.

Försvarsmakten redovisar i miljötillståndsprocessen 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 flygplatsens mest förorenade områden, 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. Av underlaget att döma är vissa områden rena utströmningsområden för grundvatten. Fortifikationsverket planerar alltså att inte bara dränera ut det förorenade ytvattnet, utan även i vissa områden sänka grundvattennivån, vilket kan påverka utströmningen av PFAS även från de mest förorenade områdena.

Länsstyrelsen har 2017-06-14 krävt att Försvarsmakten

- 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 utredd. Försvarsmakten påstår i *"Svar"* 2018-03-28 på sid 3 att ingen tillämpbar metod för att löpande rena PFAS-förorenat vatten finns tillgänglig. Fortifikationsverket konsult Ramböll har visat att detta inte är sant. Inom länsstyrelsens enhet för vattenärenden är det väl känt att Landvetter bedriver storskalig rening av PFAS-förorenat vatten med vad som sägs vara gott resultat.¹⁰ Problemet här är att det i denna länsstyrelseenhet endast behandlar en del av den förorenade flygplatsen i Karlsborg.

Självfallet kan prövningen av Karlsborgs flygplats inte fullföljas förrän tillståndsmyndigheterna får de kompletteringar som krävs. Ännu mindre kan ett

¹⁰ <http://www.aktionraddavattren.se/lansstyrelsen-kraver-komplettering-om-reningsutrustning-pa-flygplatsen/>

tillstånd enligt 7 kap. 28 a § beslutas av MPD utan att PFAS-frågorna är ordentligt utredda.

Det finns inget i underlaget som beskriver PFAS-föreningarnas påverkan på ekosystemet.

Med stöd av vattendirektivet skriver länsstyrelsen 2018-01-26 i ett kompletteringsföreläggande till Försvarsmakten 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."* **Hur kan det komma sig att MPD nu gör en annan tolkning av lagstiftningen?**

Enligt Rambölls beräkningar, som uppenbart ligger i underkant, bidrar redan idag flygplatsen till att försämrade miljökvalitetsnormen för PFOS. Det bör också påpekas att vattendirektivet även syftar till att återställa ekosystemen i och kring dessa vattenförekomster och garantera hållbar vattenanvändning av enskilda och företag.

Vad gäller PFAS-kemikaliernas påverkan på människors hälsotillstånd är samtliga gränsvärden som används i underlaget föråldrade. Myndigheterna är i färd med att kraftigt sänka gränsvärdena för både PFOS, PFOA och gruppen PFAS-11 kan komma att utökas med fler varianter. Nya studier har visat att dessa högfluorerade persistenta, bioackumulerande och toxiska kemikalier är mer hälsofarliga än vad man tidigare trott.

Bland annat misstänks kemikalierna orsaka skadliga hälsoeffekter på lever, fettmetabolism, sköldkörtel, immunsystemet och reproduktionsförmågan. Ökade kolesterol-, fettsyra- och urinsyrahalter har konstaterats liksom minskad födelsevikt. PFAS misstänks motverka vaccinationsskydd och orsaka tumörsjukdomar.

Nyligen har en forskningsrapport vid Karolinska institutet visat att PFAS passerar genom moderkakan under hela graviditeten och lagras i fostrets lungor, hjärna och lever.

Europeiska livsmedelsmyndigheten (EFSA) fastställde 2008 värden för det tolerabla dagliga intag (TDI) av PFOS och PFOA. Dessa värden har legat till grund för Livsmedelsverkets bedömningar. Nu rapporterar EFSA att gränsvärdena måste sänkas kraftigt.

För PFOS har gränsen tidigare varit 150 ng/kg kroppsvikt och dag. Den sänks nu till endast 1,8 ng/kg kroppsvikt och dag.

För PFOA har gränsen tidigare varit 1 500 ng/kg kroppsvikt och sänks nu till 0,8 ng/kg kroppsvikt. **En sänkning av gränsvärdet med 1 875 gånger!**

Vättern har en extremt lång omsättningstid på ca 60 år. De gifter som når sjön stannar länge, särskilt sådana kemikalier som PFAS som i princip aldrig bryts ner i naturen. Det är ett direkt miljöbrott att utan åtgärder låta dessa gifter fortsätta att sprida sig i

vattenskyddsområdet och Natura 2000-området Vättern. Ännu värre är att medvetet och organiserat dränera och markavvattna området och pumpa ut PFAS-förorenat yt- och grundvatten i omgivningen.

PFAS-problematiken har utretts i årtal. Det är mycket anmärkningsvärt att tillsynsmyndigheten FIHM inte tillämnat 10 kap. miljöbalken och förelagt verksamhetsutövaren att ta fram en saneringsplan. Ett tillståndsbeslut, som enbart innebär fortsatt utredning medan läckaget fortsätter, kan inte godkännas.

8. Buller

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

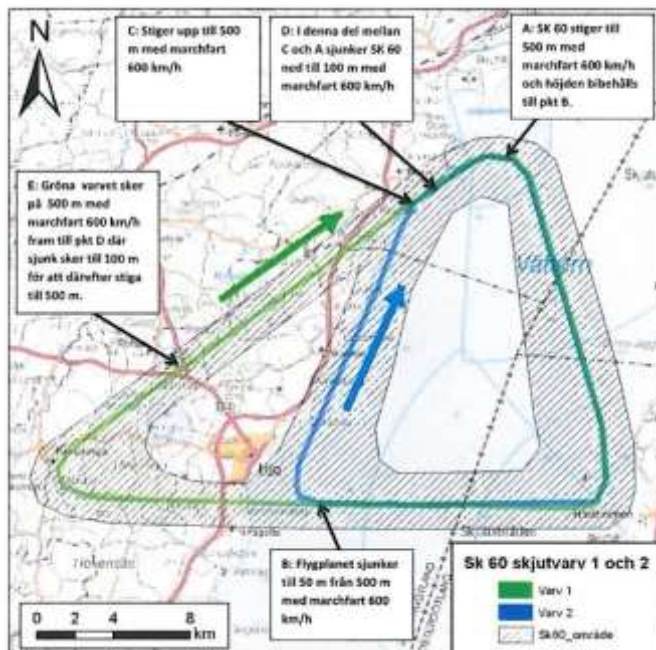
Det finns ett tafatt försök att illustrera bullerpåverkan i de gamla handlingarna "Underbilaga 1 till Bilaga 3 Komplettering MKB" från 2013-01-23. Där finns en Fig. 8 på sid. 35. Bilden är något svårläst men där ska finnas bullerbelastningar från flygplatsen, Kråks skjutfält, skjutningar från Karlsborgs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



De 2 150 flygvarven med JAS och SK60 finns dock inte med på bilden.



1 500 varv årligen runt sjön med JAS 39 Gripen.



650 varv årligen runt sjön med SK60 eller motsvarande.

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.

Försvarsmakten har viftat 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."* Men därmed är miljökonsekvensbeskrivningen inte heller rättvisande.

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 bullerberäkningar eller i bullerkartor och finns inte med i bedömningen av antalet boende som påverkas.

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)

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. Tillståndet saknar korrekt underlag även när det gäller bullerproblematiken.

9. Haveririsker

Olycksrisker och haveririsker är ständiga följeslagare till militärens flygverksamhet. Här ska bara nämnas några incidenter med anknytning till den verksamhet som anses kunna bedrivas på Karlsborgs flygplats.

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>

Vintern 2017 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. Herkulesplanet måste även några sekunder tidigare ha passerat mycket nära ett 100 meter högt vindkraftverk som stod i färdriktningen.

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

Samma vinter 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>

I augusti 2018 störtade ett JAS 39C utanför Ronneby, ironiskt nog helt nära den nya vattentäkt som kommunen varit tvungen att öppna eftersom försvaret förorenat den tidigare vattentäkten med PFAS. Orsaken till haveriet var en kollision med fåglar.

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/blekinge/haveri-vid-flygplatsen>

Inte minst med hänvisning till Sturnus rapport 2017-01-12 måste Försvarsmakten förmås att seriöst beskriva och värdera haveririskerna **samt ha en plan för hur riskerna ska motverkas**. Enligt Sturnus rapport häckar både fiskgjuse och havsörn framgångsrikt på Kråks skjutfält intill flygplatsen. Området hör till ett av de fågelrikaste i Skaraborg enligt försvarets källor.

”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 skrämelsinsatser har flygets fågelproblem visat sig svåra att hantera ur ett flygsäkerhetsperspektiv...” (Sid. 7)

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.

Försvarsmaktens svar på kravet om att haveririsker ska beskrivas och utvärderas har hittills bemötts enbart med påståendet att *”Försvarsmakten arbetar ständigt med flygsäkerhet för att minimera risker för haveri.”* MPD nöjer sig med att föreskriva att det ska finnas en beredskapsplan. I verkligheten kan det komma att krävas just *”miljömanipulering och aktiva skrämelsinsatser”*. Detta står naturligtvis i direkt konflikt med Natura 2000-regelverket och fågeldirektivet och innebär att ett tillstånd enligt 7 kap. 28 a § är omöjligt att utfärda.

10. Sammanfattning

a/ Verksamhetskoden är felaktig.

b/ Det går inte att fortsätta att nonchalera kravet på **sanering av de förorenade områdena** i samband med tillståndsprocessen. Det kommer att krävas omfattande anläggningar för att möjliggöra rening av yt- och grundvatten. Det pågående separata

markavvattningsärendet och bankantsdräneringen måste avbrytas. Det krävs ett omtag och ett helhetsgrepp. Tillståndet måste därför upphävas.

c/ Tillstånd kan inte ges på det virrvarr av **gamla och delvis felaktiga uppgifter** som finns i ansökningshandlingarna. T.ex. tillåter tillståndets första villkor att kubikmetervis med brandskumslösning innehållande PFAS-kemikalier får spolats ut i avloppet. Ansökan saknar dessutom en uppdaterad icke-teknisk sammanfattning.

d/ Bristen på **förnyat samråd** med en bredare krets av sakägare och allmänhet är ett tillräckligt skäl för att upphäva tillståndet. Miljöbalkens och Århuskonventionens regelverk måste följas även av Försvarsmakten.

e/ Miljökonsekvensbeskrivningen saknar ett uppdaterat, realistiskt och verklighetsanknutet **nollalternativ** med utgångspunkt från vad som hänt de senaste åtta åren. Därmed kan inte miljökonsekvensbeskrivningen godkännas.

f/ Försvarsmaktens ansökan och miljökonsekvensbeskrivning redovisar varken direkt eller indirekt påverkan ur ett **kumulativt perspektiv** där både pågående och planerade verksamheter redovisas. Denna brist gäller både påverkan på miljökvalitetsnormer och Natura 2000-områden. Nuvarande ansökningshandlingar ger inte möjlighet till den samlade bedömning som krävs och tillståndet måste därför upphävas.

g/ 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. Ansökningshandlingarnas kvalitet kommer inte ens i närheten av kravet att det *”ska vara möjligt att skingra varje rimligt vetenskapligt tvivel”*.

h/ Det går inte att ge tillstånd till varken befintlig eller utökad flygverksamhet vid Karlsborgs flygplats samtidigt som de hälsofarliga PFAS-kemikalierna fortsätter att spridas (kontrollerat eller okontrollerat) i dricksvattentäkten. Detta står i direkt konflikt med **vattendirektivet**. Tillståndets krav på att endast fortsätta utredningarna är helt otillräckligt eftersom behovet av sanering är akut.

i/ En uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning av hela det **bullerpåverkade** området måste upprättas. Förutom kumulativ beräkning och uppdatering av bullernivåerna för de nya flygplanstyper som kommer att användas, inkl. inkopplade efterbrännkammare, krävs fältmätningar och bestämning av kritiska geografiska punkter där villkoren ska innehållas. Tillståndet saknar korrekt underlag även när det gäller bullerproblematiken.

j/ En miljökonsekvensbeskrivning utan utförlig beskrivning av **haveririsker** och åtgärder för att minska dessa kan inte godkännas om miljöbalken ska följas.

Sammanfattningsvis är de villkor miljöprövningsdelegationen meddelat inte tillräckliga för att säkerställa att miljöbalkens och EU-rättens krav i form av vattendirektivet, fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet tillgodoses. Tillståndet strider mot hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel och saknar tidsbegränsning.

Mina fullmaktsgivare yrkar att mark- och miljödomstolen i sitt yttrande till regeringen enligt 21 kap 7 § 2 st miljöbalken föreslår att regeringen upphäver länsstyrelsens miljöprövningsdelegationsbeslut och avslår Försvarsmaktens ansökan i sin helhet.

Enligt uppdrag

Christer Haagman
MILHJOBYRÅN