

ESKILSTUNA LOGISTIK OCH ETABLERING AB

UNDERLAG FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD

MILITÄRA FLYGRÖRELSE PÅ ESKILSTUNA FLYGPLATS

2025-05-21



wsp

UNDERLAG FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD

MILITÄRA FLYGRÖRELSER PÅ ESKILSTUNA FLYGPLATS

Uppdragsnummer 10379606
Författare Erika Svensson och Eric Torkelsson Karlsson
Datum 2025-05-21
Granskad av Anna-Karin Jonsson

Kund

Eskilstuna Logistik och Etablering AB

Konsult

WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

Kontaktpersoner

ESKILSTUNA LOGISTIK OCH ETABLERING AB
Johan Kalfas
Telefon: 076-1030089
E-post: johan.kalfas@eamanagement.se

WSP Sverige AB
Anna-Karin Jonsson
Telefon: 010-722 56 24
E-post: anna-karin.jonsson@wsp.com

Innehåll

1	Inledning	4
2	Administrativa uppgifter	5
3	Lokalisering	6
4	Tillståndsprövningsprocessen	6
5	Verksamhetsbeskrivning	7
5.1	Bakgrund	7
5.2	Avgränsning och omfattning	7
5.3	Alternativ lokalisering	8
5.4	Nollalternativ	9
6	Avgränsningsamråd	9
6.1	Lokalisering och planer	9
7	Miljöförutsättningar på platsen	9
7.1	Riksintressen och skyddade områden	9
7.2	Naturvärden	10
7.3	Miljökvalitetsnormer	10
7.4	Närboende	11
7.5	Kulturvärden	11
8	Förutsedda miljöeffekter	12
8.1	Buller	12
8.2	Utsläpp till luft	14
8.3	Risk för miljöolycka	15
9	Innehåll i miljökonsekvensbeskrivning	15
10	Referenser	16

1 INLEDNING

Det finns ett ökat behov av militära flygövningar i Sverige och Mälardalen och därför behöver även Eskilstuna flygplats användas för militära flygövningar. Tillståndet för flygplatsen omfattar idag 25 000 civila flygrörelser per år. Detta behöver ändras till att tillåta 400 flygrörelser med stridsflygplan per år samt sammanlagt 800 flygrörelser per år med militära transportplan och militära helikoptrar. Flygrörelserna med stridsflygplan kommer att fördelas på maximalt sex tillfällen per år. Det totala antalet tillåtna flygrörelser kommer inte förändras på flygplatsen.

Miljöförvaltningen i Eskilstuna kommun har meddelat att ett ändringstillstånd behövs för en utökning av verksamheten med militära flygrörelser. Verksamheten på flygplatsen ska enligt bestämmelserna i 6 § miljöbedömningsförordningen (2017:966) antas medföra betydande miljöpåverkan varför även ändringen bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att ansökan om ändringstillstånd inleds med ett avgränsningssamråd.

Föreliggande handling utgör underlag för avgränsningssamrådet. Detta samråd ska enligt bestämmelserna i 6 kap 30 § miljöbalken hållas med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten.

Bolaget önskar nu era synpunkter när det gäller miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning samt om den planerade verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser.

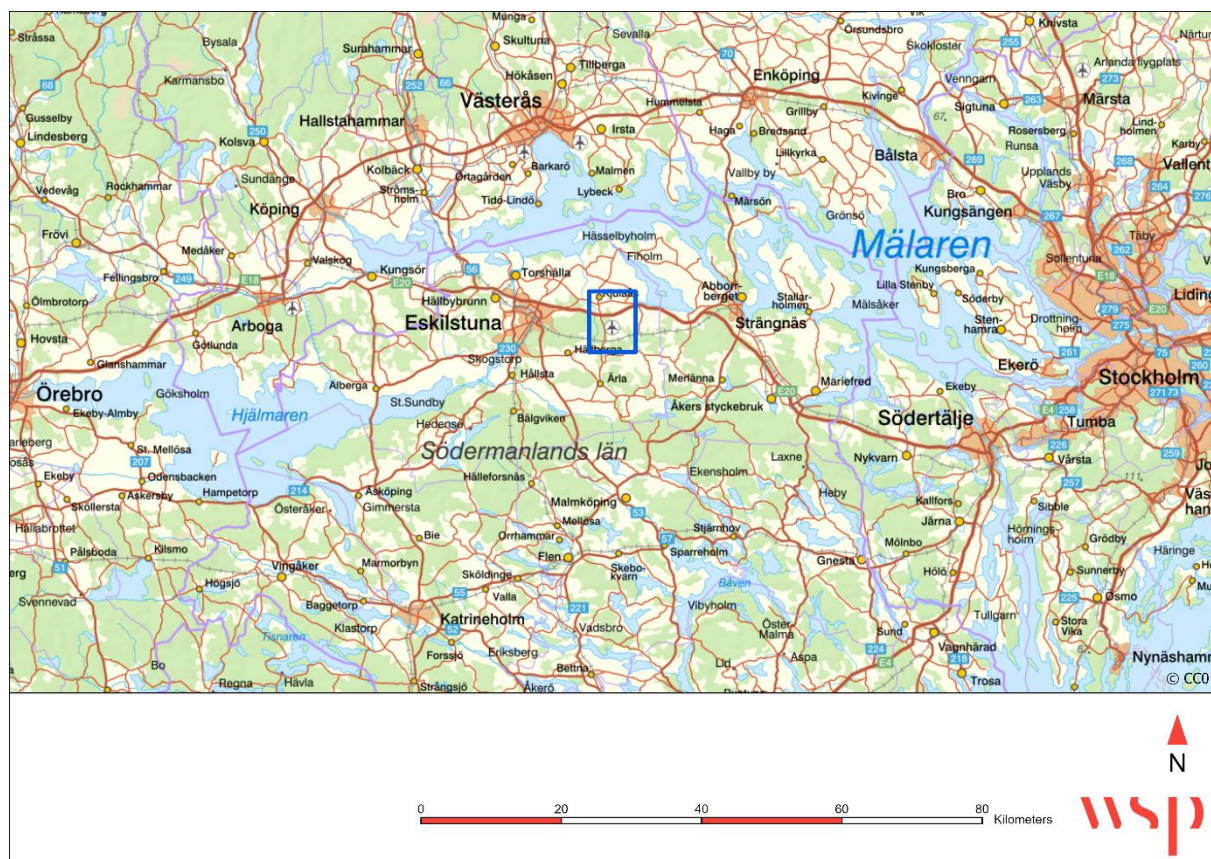
Samrådsyttrande lämnas via brev eller mail till Emelie Renman Åquist, WSP Sverige AB, Kopparbergsvägen 8, 722 13 Västerås, alternativt emelie.renmanaquist@wsp.com. Yttrande önskas om senast den 10 juli 2025.

2 ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Verksamhetsutövare (företagsnamn)	Eskilstuna logistik och etablering
Organisationsnummer	559048-6188
Kontaktperson	Johan Kalfas
Besöksadress	Flygbasvägen 6, 635 06 Eskilstuna
Postadress	Eskilstuna Logistik och Etablering AB, Box 78 631 02 Eskilstuna
Fastighetsbeteckningar	Kjula-Åstorp 2:1
Kommun	Eskilstuna kommun
Län	Södermanlands län
Verksamhetskod (sökta verksamhet)	<i>Tillståndsplikt B och verksamhetskod 63.40 gäller för flottilflygplats eller civil flygplats med infrastruktur för militär flygverksamhet, om instrumentbanan på flottilflygplatsen eller den civila flygplatsen är längre än 1 200 meter.</i>

3 LOKALISERING

Eskilstuna flygplats är belägen ca 12 km öster om Eskilstuna stad i Södermanlands län (Figur 1).



Figur 1. Eskilstuna flygplats (lokaliserad inom blå rektangel) ligger i Mälardalen, ca 12 km öster om Eskilstuna.

I norr gränsar flygplatsområdet mot väg E20. Området väster om flygplatsen består av industriområden samt en del skogsmark. Området öster om flygplatsen består av skogs- och jordbruksmark. Enstaka bostäder finns både öster och väster om befintligt flygplatsområde.

4 TILLSTÅNDSPRÖVNINGSPROCESSEN

En ändring av befintligt tillstånd för civil flygverksamhet till att även omfatta militär flygverksamhet bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Samrådsförfarandet inleds därför med ett avgränsningssamråd, något undersökningssamråd behöver inte genomföras.

När miljökonsekvensbeskrivningen upprättas kommer hänsyn att tas till det som framkommit under samrådet.

En ansökan med miljökonsekvensbeskrivning och teknisk beskrivning, kommer att lämnas till mark- och miljödomstolen för vidare handläggning.

5 VERKSAMHETSBESKRIVNING

5.1 BAKGRUND

Flygplatsen etablerades som en militär flygbas 1963 och 1968 påbörjades även den civila verksamheten på flygplatsen. Under 1980- och 1990-talet färdigställdes en serie av arbeten i militär regi med bland annat anpassning till "Flygbas 90-systemet" med två kortbanor och installation av ny flygplatsbelysning. Därefter har det fram till år 2004 pågått civil och militär flygverksamhet då försvarsbeslut innebar att all militär verksamhet skulle vara avvecklad vid basen till 2005-12-31 och den skulle avyttras.

I december 2006 övertog Eskilstuna kommun verksamheten från Fortifikationsverket och den omvandlades då till en civil flygplats. Flygplatsen har också ett miljötillstånd från år 2006. I dagsläget medger tillståndet 25 000 flygrörelser per år. Flygplatsen drivs sedan år 2016 av det kommunala bolaget Eskilstuna Logistik och Etablering AB och i dagsläget består trafiken i huvudsak av lättare skolflyg, ca 7 000 rörelser och ca 1 000 rörelser av övrigt flyg (taxi-, affärs-, transport- och ambulansflyg). Även helikopterrörelser ingår i dessa flygrörelser.

Då omvärldsläget har förändrats och att Sverige numera är medlem i NATO planeras för att återuppta militär flygverksamhet på Eskilstuna flygplatsen. Flygplatsen tillhör fortfarande i "Flygbas 90-systemet" och är en av få civila flygplatser där den militära infrastrukturen behållits. Detta, i kombination med det geografiska läget gör att det är strategiskt viktigt att just Eskilstuna flygplats får öppnas upp för militära flygövningar och andra militära flygrörelser igen.

5.2 AVGRÄNSNING OCH OMFATTNING

5.2.1 Flygrörelser och tankning

Tillståndsprövningen omfattar tillkommande militära flygövningar med 400 flygrörelser med stridsflygplan per år samt 800 rörelser med militära transportplan och militära helikoptrar, Flygrörelserna med stridsflygplan kommer att fördelas på maximalt sex tillfällen per år. Det totala antalet tillåtna flygrörelser kommer inte förändras på flygplatsen.

Rak in och utflygning planeras om inte flygsäkerheten kräver annat. Även kvälls- och nattflygningar kan förekomma.

Tankning av de militära flygplanen kommer att ske från Försvarsmaktens tankbilar med så kallad sluten tankning med olika system som slår av tillflödet av drivmedel om det skulle uppstå läckage under tankningen. Tankningen görs antingen på befintlig tankningsplats vid norra änden av banan eller på ny tankningsplats i söder med tät yta ansluten till oljeavskiljare eller slutet system vid södra banändan.

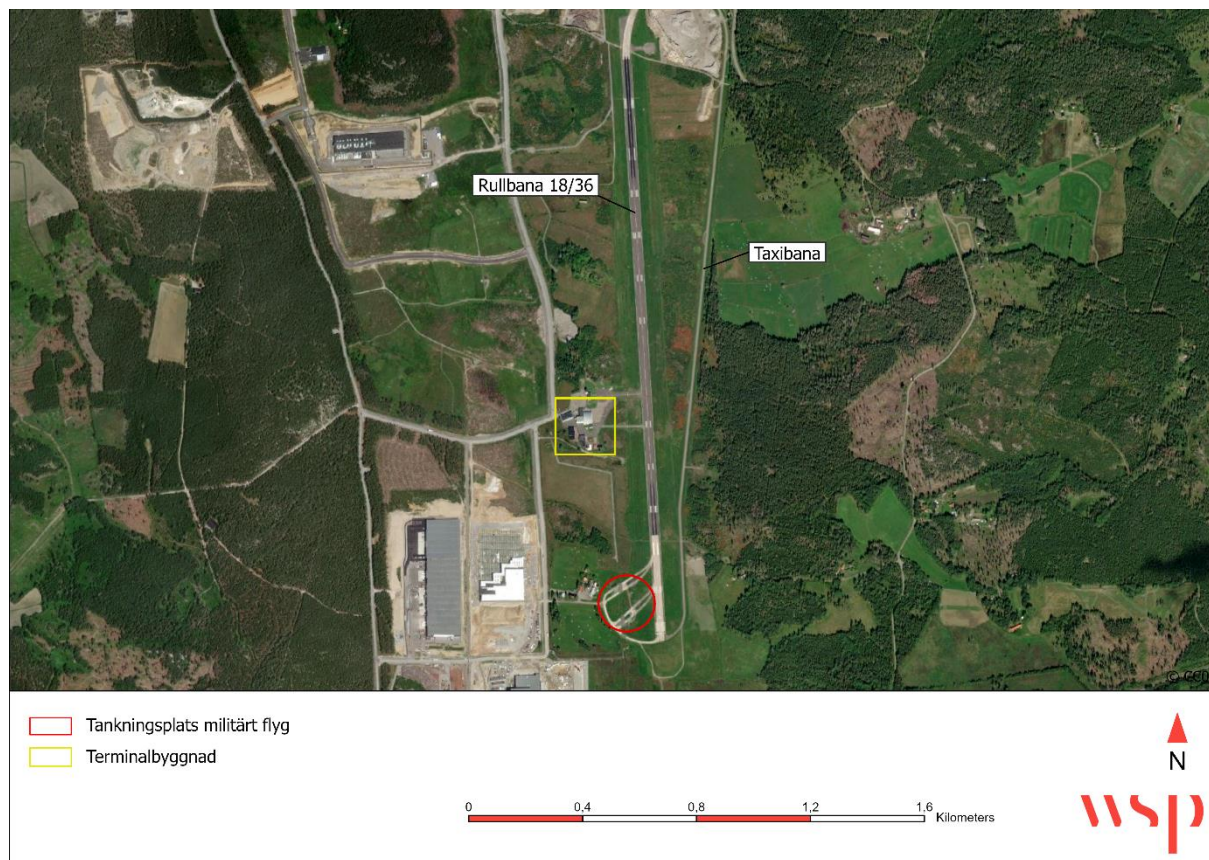
Befintlig verksamhet bestående av civil flygverksamhet samt tillhörande anläggningar omfattas inte av föreliggande prövning om ändringstillstånd.

5.2.2 Infrastruktur

Rullbanan (landningsbanan) är 2 200 meter lång med bredden 35 meter och stråkbredden 150 meter. Vidare har flygplatsen en 7,5 meter bred f.d. militär taxibana utmed hela rullbanan.

Flera uppställningsplatser för flygplan finns, dels vid passagerarterminalen väster om rullbanan och i dels i anslutning till södra och norra delen av rullbanan. För planerad militär flygverksamhet är det de södra uppställningsplattorna som kommer nyttjas för tankning, se Figur 2.

Planerad ansökan om ändringstillstånd kommer inte medföra några förändringar av infrastrukturen på flygplatsen som är av betydelse, förutom att dagvatten från tankningsplatsen i söder kommer att anslutas till oljeavskiljare eller liknande.



Figur 2. Flygfoto över Eskilstuna flygplats med tankningsplatser för militärt flyg inringat.

5.3 ALTERNATIV LOKALISERING

Enligt miljöbalkens lokaliseringsprincip (2 kap 6 §) gäller att för en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. För verksamheter som anses medföra en betydande miljöpåverkan gäller krav på redovisning av alternativa platser och skälen för vald plats enligt Miljöbedömningsförordning (2017:966) 17 § för specifik miljöbedömning.

Den planerade verksamheten avses att bedrivas vid befintlig flygplats på fastigheten Kjula-Åstorp 2:1 som av Försvarsmakten är utpekad som den flygplats i Mälardalen som kan agera krigsflygplats och är även utpekad som riksintresse för Totalförsvaret. Verksamheten har funnits på platsen under lång tid och det har historiskt funnits möjlighet att vid flygplatsen hantera militära flygrörelser. Sveriges militära försvar är under tillväxt och utveckling med bakgrund i nya beslutade inriktningar efter en tid som präglas av ett kraftigt försämrat säkerhetspolitiskt läge i Europa. Eskilstuna flygplats är den flygplats i Mälardalen som fortfarande tillhör flygbassystem 90 med huvudbana och kortbana samt kommunikationssystem.

5.4 NOLLALTERNATIV

I en miljökonsekvensbeskrivning till en ansökan om ändringstillstånd ska man ha ett nollalternativ som jämförelsealternativ. Nollalternativet ska motsvara verksamheten om tillstånd till ändringen inte meddelas. I detta fall innebär nollalternativet således att inga militära flygrörelser förekommer vid Eskilstuna flygplats.

6 AVGRÄNSNINGSSAMRÅD

Enligt 6 kap. 29 § ska ett avgränsningssamråd genomföras inför arbetet med tillståndsansökans miljökonsekvensbeskrivning. Den som avser att bedriva verksamheten ska samråda om verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning, de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra samt om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

6.1 LOKALISERING OCH PLANER

Lokalisering av sökt verksamhet är beskrivet i Kapitel 3 ovan. Nedan beskrivs översiktsplan och detaljplan för området.

6.1.1 Översiktsplan

Eskilstuna översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 14 september 2021. I översiktsplanen beskrivs Eskilstuna flygplats ha ett strategiskt fördelaktigt läge i Mälardalen med direkt anslutning till järnväg och motorväg (E20). Översiktsplanen anger att flygplatsen inte ska ses som en separat lösning för transport, utan ser hellre att de samverkansmöjligheter som flygplatsområdet medger tillsammans med logistikparken tas tillvara, i och med spåranslutningen och anslutningen till vägnätet, bland annat E20. Planerad ändring av verksamheten bedöms inte strida mot gällande översiktsplan.

6.1.2 Detaljplan

Eskilstuna flygplats omfattas inte av någon detaljplan.

7 MILJÖFÖRUTSÄTTNINGAR PÅ PLATSEN

Nedan beskrivs de förutsättningar som finns på platsen för åtgärderna, med utgångspunkt i yttre miljö.

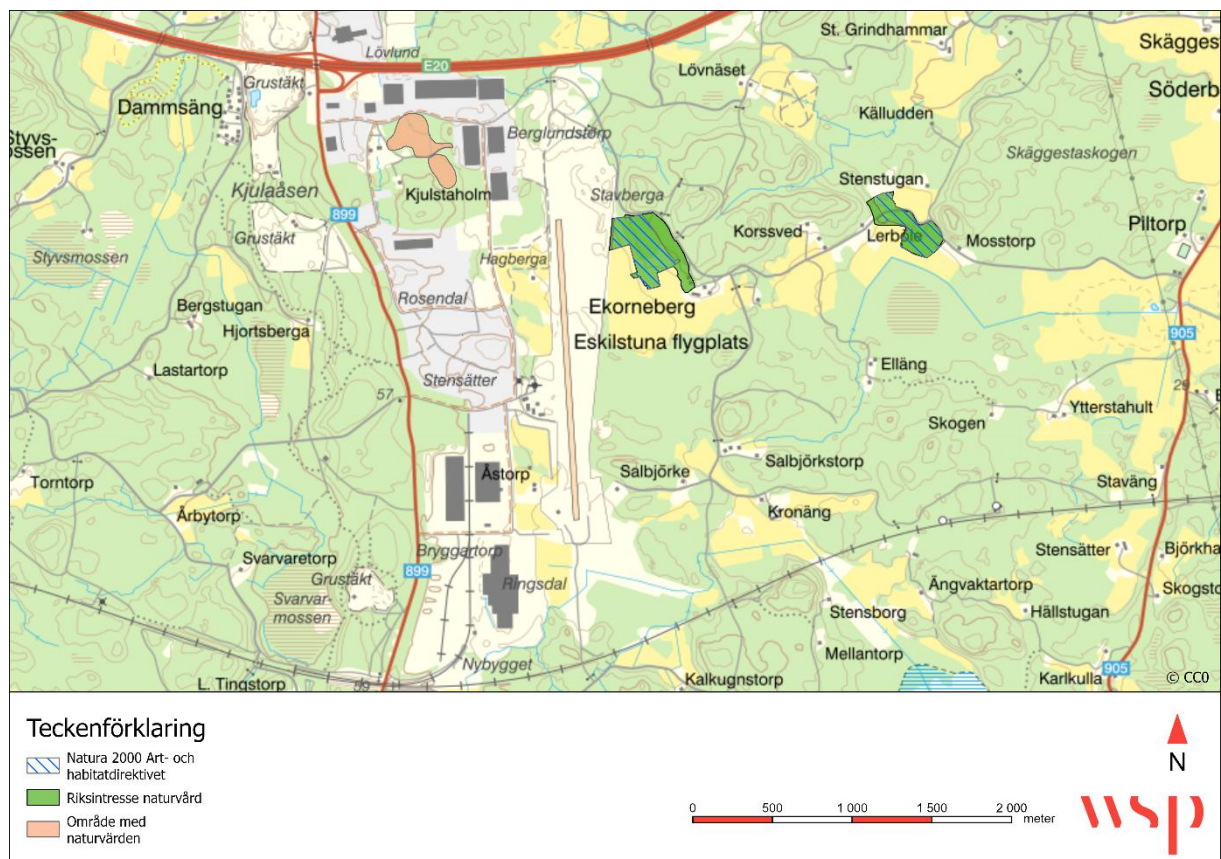
7.1 RIKSINTRESSEN OCH SKYDDADE OMRÅDEN

Eskilstuna flygplats ligger inom riksintresse för *Totalförsvaret – Påverkansområde civil flygplats* vilket innebär att Försvarsmakten i händelse av kris och väpnad konflikt har möjlighet att nyttja civil infrastruktur för att lösa sitt uppdrag som beslutats av riksdag och regering. Vissa civila flygplatser, som Eskilstuna flygplats, är en del av denna infrastruktur.

Utöver detta omfattas inte Eskilstuna flygplats av något ytterligare riksintresse, men flygplatsen angränsar ett område som är utpekad riksintresse för naturvård samt är ett utpekad Natura 2000-område (Naturvårdsverket, 2025). Området benämns Ekorneberg (SE0220211) och utgörs av hagmark med höga natur- och kulturvärden (Naturvårdsverket, 2025). De prioriterade bevarandevärdena i Ekorneberg består av naturtyperna Silikatgräsmark samt Staggräsmark. Området bedöms som artrikt, bland annat växer det fältgentiana i området som är en art som är starkt knuten till välhåvade betesmarker.

7.2 NATURVÄRDEN

Närmaste registrerade naturområde som bedömts inneha naturvärden ligger strax nordväst om Eskilstuna flygplats och utgörs av två områden med höga naturvärden, se Figur 3 (Skogsstyrelsen, 2025). Dessa områden utgörs av barrskog som innehåller höga naturvärden i form av strukturer eller naturvårdsarter kopplade till historiken eller den fysiska miljön.



Figur 3 Kartan visar Eskilstuna flygplats samt närliggande riksintressen samt områden med registrerade naturvärden.

7.3 MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer är juridiska styrinstrument som beskriver en miniminivå på kvaliteten på miljön i syfte att skydda människors hälsa och miljön.

7.3.1 Ytvatten

Planerad verksamhet berör inga ytvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Närmaste oklassificerade ytvattenförekomst utgörs av ett vattendrag, Kälbroån (WA59083876), ca 1,9 km sydväst om flygplatsen (VISS, 2025). Cirka 350 m söder om flygplatsen finns en del mindre vattendrag som mynnar ut i Eksågsån (WA97607691).

7.3.2 Grundvatten

Planerad verksamhet berör inga grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Närmaste grundvattenförekomst utgörs av Badelundaåsen-Eskilstuna-Västerås (WA87193795) som ligger ca 1 km väster om flygplatsen (VISS, 2025).

7.3.3 Luft

Miljökvalitetsnormer finns angivna för tillåtna högsta halter av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bly, bensen, partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly i utomhusluft (SFS 2010:477 Luftkvalitetsförordningen).

Planerad verksamhet kan i försumbar omfattning påverka dessa normer genom de emissioner som uppkommer från tillkommande militära flygrörelser.

7.3.4 Buller

Miljökvalitetsnormen för buller enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller gäller omgivningsbuller från vägar, järnvägar, tillståndspliktiga hamnar, flygplatser samt industriell verksamhet som är tillståndspliktig och omfattas av industriutsläppsförordningen.

7.4 NÄRBOENDE

Närmaste bostadshus är beläget ca 650 m öster om landningsbanan (Figur 4).



7.5 KULTURVÄRDEN

Inom flygplatsområdet finns ett flertal kända registrerade kulturvärden (RAÄ, 2025).

8 FÖRUTSEDDA MILJÖEFFEKTER

Nedan anges kortfattat den påverkan på människors hälsa och miljön som kan förutses idag. Verksamhetens bedömda påverkan kommer att redovisas mera utförligt i tillståndsansökans miljökonsekvensbeskrivning.

Den påverkan som kan förväntas utgöra den ansökta verksamhetens väsentliga miljöaspekter enligt 6 kap 47 § miljöbalken utgörs av buller, utsläpp till luft samt risk för miljöolycka.

8.1 BULLER

I Eskilstuna flygplats befintliga tillstånd anger villkor 3 begränsningsvärden för buller.

3 a) Buller från verksamheten får inte överskrida 55 dBA FBN eller 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Om begränsningsvärdet 70 dBA överskrids, ska villkoret ändå anses uppfyllt om det inte sker fler än sexton överskridanden mellan kl. 06.00 och 22.00 och fler än tre överskridanden mellan kl. 22.00 och 06.00.

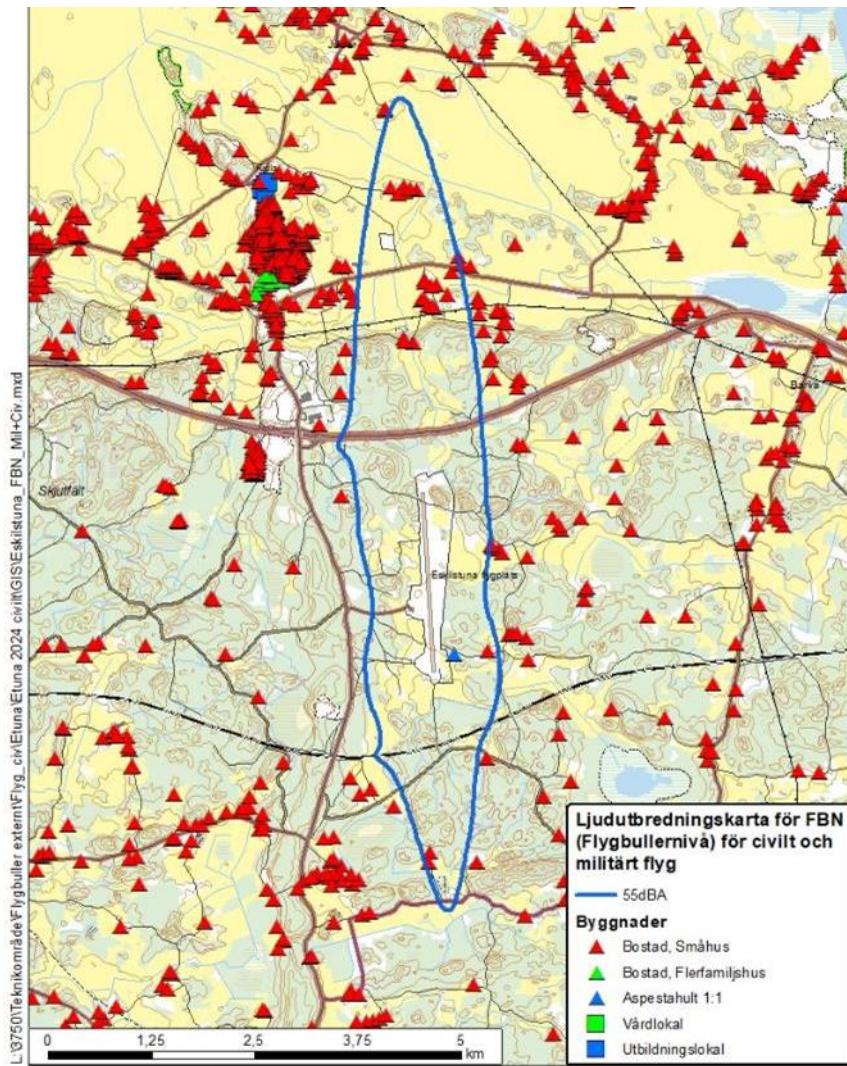
3 b) Kommunen ska vidta bullerbegränsade åtgärder i alla byggnader som byggts före 2005 för bostadsändamål

(permanentbostäder och fritidshus) respektive för vård- och utbildningsändamål, som utomhus

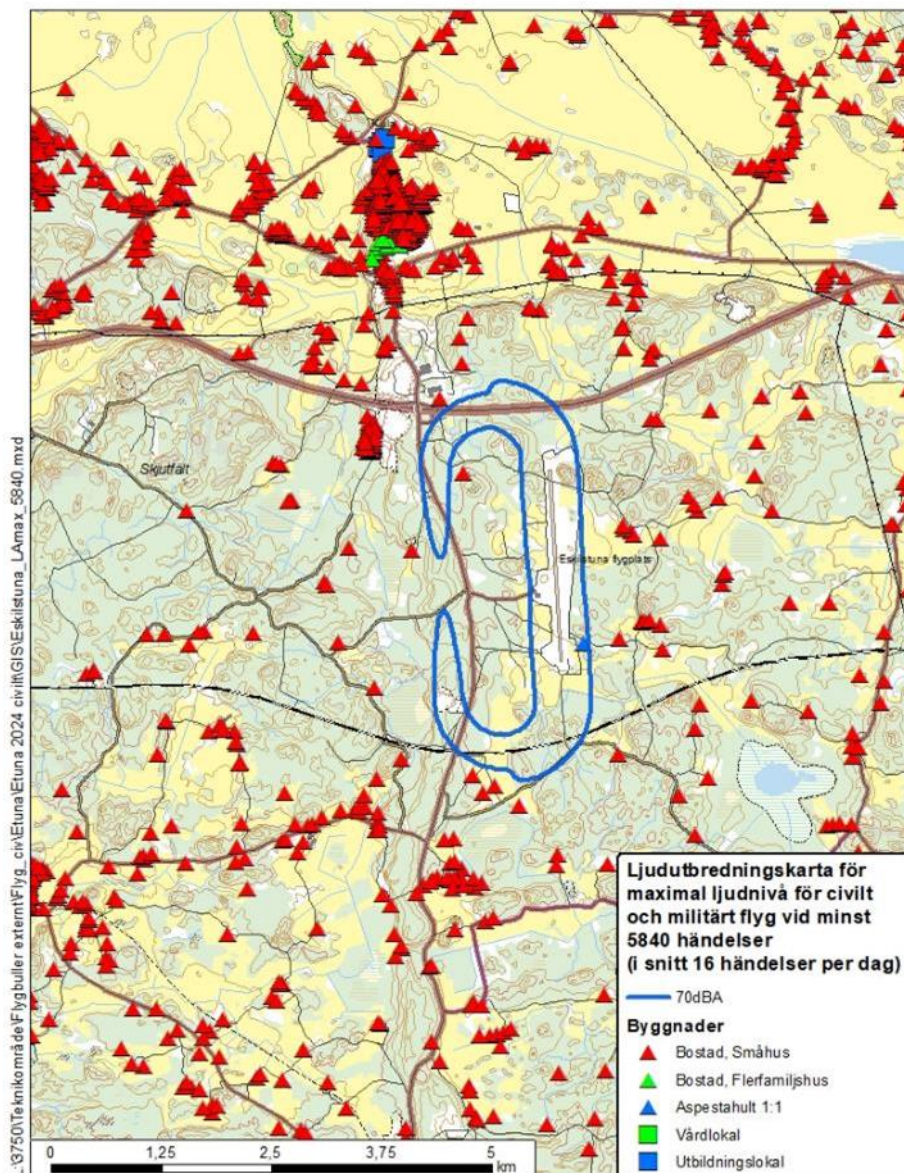
- exponeras för flygbuller som överstiger FBN 55 dB(A)*
- exponeras för maximalljudnivå överstigande 70 dB(A) minst tre gånger per natt mellan kl. 22.00 och 07.00 under minst 150 nätter per år*
- exponeras för maximalbullernivåer som överstiger 80 dB(A) minst 250 dag- och kvällsperioder och minst 15 rörelser per sådan period.*

Bolagets avsikt är att kraven i dessa gällande bullervillkor fortsatt ska gälla.

Bullerspridningskartor har tagits fram för FBN 55 dB(A) och maxbuller 70 dB(A), enligt gällande villkor ovan, se Figur 5 och Figur 6. Kartorna visar att om omfattningen på verksamheten kommer att komma upp i det maximala antal flygrörelser som ansökan omfattar kommer bullerisolerande åtgärder sannolikt att behöva vidtas i ett antal bostadsfastigheter.



Figur 5. Bullerspridningskarta för FBN 55 dB(A).



Figur 6. Bullerspridningskarta för maxbuller 70 dB(A).

Ytterligare bullerspridningskartor kommer att tas fram och redovisas i ansökans miljökonsekvensbeskrivning.

8.2 UTSLÄPP TILL LUFT

Ansökt verksamhet innebär utsläpp till luft från tillkommande militära flygrörelser istället för utsläpp till luft från motsvarande antal civila flygrörelser, eftersom det inte kommer att ansökas om några ändringar av den totala flygtrafiken på flygplatsen.

Omfattningen av utsläppen beror på flygplanstyp, vilka motorer som används, flygplanets startvikt, längden på flygsträckan, den tid flygplanet kör på tomgång samt taxar innan start och efter landning samt temperatur och lufttryck. En närmare uppskattning av de militära flygplanens utsläpp i förhållande till de civila kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

8.3 RISK FÖR MILJÖOLYCKA

Den ansökta verksamheten hanterar kemikalier såsom flygbränsle som kan medföra risker för miljön eller människors hälsa. För att förhindra miljöolyckor såsom slangbrott vid tankning kommer ett fordon utrustat med saneringsutrustning att finnas på plats och slangarna kommer att förses med slangbrottsventiler. Tankplatserna kommer också vara anslutna till oljeavskiljare eller tätt magasin, vilket minskar risken för miljöpåverkan från verksamheten.

9 INNEHÅLL I MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Eftersom planerad ändring antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas där de väsentliga miljöaspekterna bedöms enligt 6 kap. 47 § miljöbalken.

Bolaget föreslår att miljökonsekvensbeskrivning avgränsas till att endast innefatta konsekvenser avseende följande väsentliga miljöaspekter:

- Buller
- Natura 2000
- Utsläpp till luft
- Risk för miljöolycka

I bilaga 1 redovisas förslag på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll.

10 REFERENSER

Naturvårdsverket. (2025). *Karttjänst - skyddad natur*. Hämtat den 18 02 2025

RAÄ. (2025). *Riksantikvarieämbetets Fornsök*. Hämtat från <https://app.raa.se/> den 18 02 2025

Skogsstyrelsen. (2025). *Skogen pärlor*. Hämtat från <https://www.skogsstyrelsen.se/skogens-parlor/Naturvarde/?objektid=2945773> den 13 02 2005

VISS. (2025). *Vattenkartan*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=3e0dd9145e6e44f298111f47f5b4184d> den 21 02 2025

Bilaga 1:

Förslag på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll

ICKE TEKNISK SAMMANFATTNING

1 INLEDNING

Administrativa uppgifter

Bakgrund och syfte

Lagstiftning och tillståndsprocess

Gällande tillstånd och beslut

Samrådsprocessen

2 METOD FÖR MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Metod

Avgränsning

Bedömningsgrunder

3 BESKRIVNING AV SÖKT VERKSAMHET

4 UNDERLAG FÖR BEDÖMNING

Lokalisering

Riksintressen

Skyddade naturområden

Naturvärden

5 ALTERNATIVREDOVISNING

Alternativ lokalisering

Nollalternativ

6 MILJÖMÅL

7 MILJÖKVALITETSNORMER

8 KONSEKVENSBEDÖMNING

Buller

Natura 2000

Utsläpp till luft

Risk och säkerhet

9 SAMLAD BEDÖMNING

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP

WSP Sverige AB

Org. nr:556057-4880

wsp.com

