

Miljöprövningsdelegationen vid  
Länsstyrelsen Västra Götalands län  
403 40 Göteborg via e-postadressen  
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Ert tjänsteställe, handläggare  
Miljöprövningsdelegationen

Ert datum  
2018-07-05

Er beteckning  
551-359-2017

Vårt tjänsteställe, handläggare  
Emmy Carlsson, emmy.carlsson@mil.se

Vårt föregående datum  
2018-05-04

Vår föregående beteckning  
FM2015-22079:13

## **Försvarsmaktens bemötande av inkomna yttrande** (1 bilaga)

Försvarsmakten har den 5 juli 2018 lämnats tillfälle att bemöta inkomna yttranden över tillståndsansökan för Karlsborgs flygplats av MPD, dnr 551-359-2017. Totalt har 6 yttranden inkommit till Försvarsmaktens kännedom från följande intressenter: Hjo kommun aktbilaga 28, Karlsborgs kommun aktbilaga 30, Miljönämnden i östra Skaraborg aktbilaga 34, Försvarsinspektören för hälsa och miljö aktbilaga 39, Aktion Rädda Vättern aktbilaga 40 samt länsstyrelsen i Västra Götalands län aktbilaga 41.

Försvarsmakten bemöter dem nedan.

### **Hjo kommun, aktbilaga 28**

Försvarsmakten noterar att Kommunstyrelsen i Hjo kommun inte yttrar sig över eventuella miljökonsekvenser av befintlig och utökad verksamhet vid Karlsborgs flygplats utan dessa lämnas av Miljösamverkan östra Skaraborg.

Hjo kommun ställer sig negativ till ansökan om tillstånd för utökad verksamhet vid Karlsborgs flygplats och hänvisar till skäl som framfördes i prövningen för flygskjutmålet Hammaren. Försvarsmakten konstaterar att Flygskjutmålet Hammaren och Karlsborgs flygplats är två olika miljöprövningar. Hjo kommun lyfter även fram att ett ökat antal flygrörelser på Karlsborgs flygplats hör ihop med skjutningarna i Vättern. Försvarsmakten delar inte den uppfattningen då det rör sig två om helt olika verksamheter. De ökade antal flygrörelser vid Karlsborgs flygplats hör inte ihop med verksamheten vid flygskjutmålet Hammaren. Verksamheten vid flygskjutmålet Hammaren avser, som framgår av

(EmC)

tillståndansökan 2012-04-13, verksamhet för flygande enheter vid F 7, F 17 samt Helikopterflottiljen.

### **Karlsborgs kommun, aktbilaga 30**

Försvarmakten notera att Karlsborgs kommun är positiv till Försvarmaktens verksamhet vid Karlsborgs flygplats, men att kommunen önskar samverkansformer med Försvarmakten kring den fysiska planeringen och utvecklingen av Karlsborgs kommun, vilket Försvarmakten ställer sig positiv till.

Vad gäller PFAS hänvisar Försvarmakten till bemötandet av yttrandet från Miljönämnden i östra Skaraborg nedan.

### **Miljönämnden i östra Skaraborg, aktbilaga 34**

Försvarmakten noterar att Miljönämnden i östra Skaraborg inte har något att erinra mot att länsstyrelsens miljöprövningsdelegation ger Försvarmakten tillstånd till den ansökta verksamheten på Karlsborgs flygplats. Miljönämnden bedömer att sökande i första hand bör beakta och vidta skyddsåtgärder inom följande områden:

- Buller
- Påverkan på yt- och grundvatten av:
  - perfluorerade alkylsyror (PFAS)
  - kemikalier för avisning av flygplan (urea och glykol)

Miljönämnden i östra Skaraborg anser att Försvarmakten kontinuerligt ska följa upp bullerbelastningen inom flygplatsens influensområde, genom både beräkningar och genom fältmätningar. Försvarmakten bestrider här yrkanden om fältmätningar samt kontinuerliga beräkningar av buller. Flygbullerberäkningarna till tillståndsansökan har utförts enligt fastställd beräkningsmodell och bygger på inmätning under kontrollerade former av de flygplantyper och helikoptertyper som kommer verka vid flygplatsen. Bullerredovisningen för de ingående flygplantyperna har således tagits fram med underlag från tidigare genomförda mätningar. Något skäl för ytterliga fältmätningar föreligger således inte. Några skäl för ytterligare beräkning av buller föreligger inte heller.

Vad gäller påverkan på yt- och grundvatten kan konstateras att Försvarmakten har genomfört flertal olika utredningar gällande PFAS i och omkring Karlsborgs flygplats. Den senaste rapporten lämnades in till tillsynsmyndigheten, Försvarsinspektören för hälsa och miljö (FIHM), den 30 maj 2018. I den kan Försvarmakten konstatera att markmiljön inom flottiljområdet är påverkat av PFAS samt att en spridning av föroreningen förefaller ske i främst ytvattnet. Spridning av PFAS via grundvattnet bedöms ske mycket långsamt (100-15 000 år innan PFAS-plymen når Bottensjön via grundvattnet). Då det i första hand är dagvatten som sprider PFAS, ser Försvarmakten inget behov av att övertäcka brandövningsplatsen utan kommer i första hand fokusera på spridningen via

dagvatten. Försvarmaktens ramavtalskonsult kommer under året utreda förutsättningarna för att minska mängden ovidkommande vatten som passerar brandövningsplatsen. Detta i syfte att minska mängden PFAS som lakas ut. Försvarmakten avser att inkomma med en rapport till tillsynsmyndigheten rörande denna utredning under år 2019.

Förorenade områden, inklusive PFAS, regleras särskilt i miljöbalken och bör hanteras av tillsynsmyndigheten i deras tillsynsverksamhet. Några skäl till reglering av PFAS vid Karlsborgs flygplats i tillståndprocessen föreligger inte. Försvarmakten bestrider därför att PFAS regleras i tillståndsbeslutet.

Gällande avisningskemikalier vill Försvarmakten bara förtydliga att urea inte används för avisning av flygfarkoster.

### **Försvarinspektören för hälsa och miljö, aktbilaga 39**

#### *Rörande FIHM synpunkt om dagvatten*

Försvarmakten anser att vilka utlopp som ska ingå i ett egenkontrollprogram ska regleras i detta och inte regleras i villkor till tillståndsbeslut. Detta eftersom det då ofta över tiden konstaterade behov av ändringar kan ske utan tidsödande process för omprövning av villkor. Försvarmakten bestrider, av dessa skäl, en närmare reglering av dagvatten i detalj här.

Försvarmakten har svårigheter att förstå vad FIHM menar med att ”*utöver de parameter som anges i tillstånd Uppsala föreslår Försvarinspektören att PFAS ska ingå*” och ber om ett förtydligande i denna del. Försvarmakten anser inte att provtagning av PFAS bör regleras i ett tillståndsbeslut med fasta komponenter utan detta bör hanteras i tillsynsspåret via egenkontrollprogram samt i enlighet med de krav som Miljöbalken ålägger verksamhetsutövaren inom förorenade områden. Eftersom FIHM skriver om detta i samband med en önskan om att dagvattenssystem ska ingå i utredningsvillkor, bestrider Försvarmakten detta i avvaktan på ett förtydligande från FIHM.

#### *Rörande FIHM synpunkt om avisningsvätska*

Försvarmakten bestrider FIHM synpunkt om att tillståndet tydligt ska reglera hur platsen för uppsamling av avisningsvätska ska anpassas. Försvarmakten anser att detta bäst hanteras i tillsynsspåret. Detta eftersom anpassning av uppsamling av avisningsvätska tekniskt kan ändras över tid och bör därför inte fastställas i detalj i ett tillståndsbeslut.

#### *Rörande FIHM synpunkt gällande oljeavskiljare*

Försvarmakten önskar ett förtydligande avseende FIHM krav om att annat dagvatten som kan vara förorenat av petroleumprodukter också ska passera oljeavskiljare.

#### *Rörande FIHM synpunkt om golvscurvatten*

Försvarmakten bestrider FIHM krav, detta då vattnet från golvscurmaskinen vid flygfältsplutonens verkstad (by 111) redan hanteras som farligt avfall.

*Rörande FIHM synpunkt om kadmium*

Försvarmakten bestrider FIHM yrkande. Samtliga arbetskläder på Karlsborgs flygplats innehåller inte kadmium. Det har i tidigare undersökningar på flottiljer konstaterats att det enbart är kläder som varit i kontakt med militära flygsystem, exempelvis flygteknikers arbetsdräkt, som visar förhöjda halter av kadmium. Inte arbetskläder inom området generellt.

**Aktion Rädda Vättern, aktbilaga 40**

Försvarmakten bemöter nedan de sammanfattade synpunkterna 1-8 sid 2 f.

Precis som länsstyrelsen anser bedömer Försvarmakten att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven som ställs i kap 6 i miljöbalken. Försvarmakten bestrider således synpunkt 1, 6, 7 och 8.

Försvarmakten bestrider synpunkt 2. Något skäl till nytt samråd föreligger inte.

Några skäl till att presentera ett nytt nollalternativ föreligger inte. Försvarmakten bestrider därmed synpunkt 3.

Försvarmakten delar inte Aktionsgrupp Rädda Vätterns åsikter framförda i synpunkt 4.

Gällande synpunkt 5 gällande PFAS-föreningen vid och omkring Karlsborgs flygplats anser Försvarmakten att denna fråga bör hanteras i tillsynsspåret. Försvarmakten har under flera år genomfört miljötekniska markundersökningar med avseende på PFAS vid Karlsborgs flygplats. Övrigt vad gäller PFAS hänvisar Försvarmakten till bemötandet av Miljönämnden i östra Skaraborgs yttrande.

**41. Länsstyrelsen i Västra Götalands län***Natura 2000*

Försvarmakten bestrider länsstyrelsens bedömning att aktuell sökt verksamhet medför en sådan ”*risk för påverkan av den tänkta verksamheten på de miljövärden som avses att skyddas med Natura 2000*”. Försvarmakten bestrider även att det finns en sådan risk ”*att barbastellen kommer att utsättas för mer ljusstörning samt att det inte går att utesluta att den kommer att påverkas av ökade bullerstörningar*”.

Försvarmakten noterar Länsstyrelsen i Västra Götalands läns hänvisning till Naturvårdsverkets handbok 2017:1 utgåva 1 Förutsättningar för provningar och tillsyn i Natura 2000-områden. Försvarmakten konstaterar att aktuell verksamheten har bedrivits i Karlsborg sedan mitten av 1920-talet. Verksamheten är påbörjad före den 1 juli 2001. Karlsborgs flygplats är inte en tillståndspliktig

verksamhet enligt Miljöprövningsförordningen (2013:251) 24 kap 5 §, utan är en anmälningspliktig verksamhet. Försvarsmaktens tillsynsmyndighet, dåvarande Generalläkaren (nuvarande FIHM), förelade Försvarsmakten 2009-06-17 att söka tillstånd för den anmälningspliktiga verksamheten. Försvarsmakten har därför inte haft skäl att sökt tillstånd för verksamheten tidigare.

Efter genomförd fältinventering avseende fladdermöss vid Natura 2000-området Karlsborgs fästning har Försvarsmaktens konsulter, WSP, oberoende konstaterat att sökt verksamhet inte på ett betydande sätt påverkar miljön i aktuellt Natura 2000-område. Detta innebär att rekvisiten för tillståndsansökan enligt MB 7:28 a§ inte är uppfyllda och Försvarsmakten behöver inte söka tillstånd enligt återopad paragraf för aktuell verksamhet. Försvarsmakten anser inte att något som länsstyrelsen framfört i aktuellt yttrande leder till annan bedömning i detta fall.

Länsstyrelsen återopar som grund för att tillståndsprövning krävs enligt MB 7:28 a § ”*risk att barbastellen kommer att utsättas för mer ljusstörning samt att det inte går att utesluta att den kommer att påverkas av ökade bullerstörningar*”. I de kompletteringar som Försvarsmakten inlämnat samt remissversionen (2018) av *Bevarande plan för Natura 2000-området SE0540210 Karlsborgs fästning* kan Försvarsmakten konstatera att belyningsituationen på Karlsborgs fästning är det största hotet mot barbastellen. Försvarsmakten har i tidigare kompletteringar konstaterat att huvuddelen av flygverksamheten sker dagtid samt att flygplatsljusen är släckta när det inte sker några flygningar. Detta för att minska påverkan på närområdet. Vad gäller flygbuller står det i remissversionen av bevarandeplanen att bullerstörningen från Karlsborgs flygplats med stor sannolikhet inte påverkar barbastellerna i någon större utsträckning. Försvarsmakten konstaterar att populationen av barbasteller har varit stabil sedan kolonin upptäcktes år 1980 samt att Försvarsmakten under 1980-talet flög mer än 10 000 flygrörelser per år på Karlsborgs flygplats, mestadels med jettflygplan. Detta visar att fladdermössen sannolikt inte påverkas nämnvärt av flygbuller. Försvarsmakten anser att den bedömning som görs i remissversion av en bevarandeplanen för aktuellt Natura 2000-området även måste ligga till grund för bedömningen huruvida det i tillståndsprövningen finns en risk för påverkan på de miljövärden som avses att skyddas med Natura 2000. Enligt remissversionen av bevarandeplanen konstateras, så som nämnts ovan, att bullerstörningen från Karlsborgs flygplats med stor sannolikhet inte påverkar barbastellerna i någon större utsträckning. Samma inställning bör då föreligga gällande tolkningen kring risken för aktuella barbasteller enligt MB 7:28 a §. De konsekvenser som bevarandeplanen fastslår, måste kunna nyttjas vid tillståndsprövningen av miljöfarlig verksamhet. Försvarsmakten anser att det inte är skäligt att en riskbedömning fastslås i en remissversion av en bevarandeplan, för att sedan inte gälla i en tillståndsprövning, utan där bedöms det skyddsvärda med en annan riskbedömning. Den naturvetenskapliga bedömningen avseende riskerna måste överensstämma i de två processerna.

I fråga om länsstyrelsen tolkning av MB 7:28 a§ för Karlsborgs flygplats anser Försvarsmakten följande:

Det har inte framkommit något, vare sig i Försvarsmaktens kompletteringar eller i Länsstyrelsens yttrande av den 29 juni 2018, som stödjer att aktuell tillståndssökt verksamhet inte är förenlig med artikel 6.2 i Art- och habitatdirektivet. Det är, såsom angetts ovan, säkerställt att den tillståndssökta verksamheten inte förorsakar sådana störningar som kan få betydande konsekvens för målsättningen med aktuellt direktiv. Tillståndssökt verksamhet försämrar inte heller livsmiljöerna eller habitatet för aktuell art. Enligt Naturvårdsverkets handbok 2017:1 utgåva 1 Förutsättningar för prövningar och tillsyn i Natura 2000-områden, avsnitt 2.2.3.2 sid 37 anser Naturvårdsverket att *”övergångsbestämmelsen till 7 kap 28 a § miljöbalken bör enligt Naturvårdsverkets uppfattning läsas mot bakgrund av direktivets bestämmelser. Det innebär att bestämmelsen ska tolkas mot kravet på tillståndsprövning enligt art. 6.3, men att en tolkning också ska göras mot att Sverige har en skyldighet enligt direktivets art. 6.2 att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra försämring. Genom att denna skyldighet finns kan myndigheter och domstolar i det enskilda fallet vara skyldiga att vidta åtgärder eller tolka den svenska övergångsbestämmelsen också mot bakgrund av art. 6.2. Även om art. 6.3 och 7 kap 28 a§ miljöbalken inte är direkt tillämpliga faller bedömningen av verksamhetens tillåtlighet tillbaka på art. 6.2”*. Den tillståndssökta verksamheten innebär att Försvarsmakten fortsätter med samma flygverksamhet som man bedrivit på aktuell plats sedan 1920-talet, dock i mindre omfattning eftersom flygverksamheten har varit betydligt mer omfattande än dagens sökta verksamhet. Detta medför att sökt verksamhet inte orsakar sådana störningar som kan få betydande konsekvenser för målsättningarna med direktivet. Försvarsmakten anser inte heller att verksamheten medför någon försämring eller större störning (än den verksamhet som bedrivits innan den 1 juli 2001). Det har inte uppkommit en betydande påverkan på Natura 2000-området av den tillståndssökta verksamheten<sup>1</sup>. Några skäl till att vidta ytterligare åtgärder, än att hålla flygplatsen nedsläckt när den inte nyttjas, föreligger inte för att förhindra någon försämring eller störning i aktuellt Natura 2000-område. Flygplatsen måste dock, likt en civil flygplats, vara tänd när den nyttjas.

Försvarsmakten anser i första hand att det enligt övergångsbestämmelsen inte krävs något tillstånd enligt MB 7:28 a§. I andra hand anser Försvarsmakten att det inte heller krävs tillstånd eftersom rekvisiten för tillståndsplikt i MB 7:28 a§ inte är uppfyllda, då aktuell sökt verksamhet inte på ett *”betydande sätt kan påverka miljön i ett naturområde som har förtecknats enligt 27 § första stycket 1 eller 2”*.

<sup>1</sup> Se Naturvårdsverkets handbok 2017:1 utgåva 1 Förutsättningar för prövningar och tillsyn i Natura 2000-områden, avsnitt 2.2.3 st 2 och slutsatsen från avgöranden C-226/08 och C-399/14 *”En slutsats man kan dra av dessa fall är att en verksamhet som har påbörjats innan ett beslut om att inrätta ett Natura 2000-område fortsätter på ett sådant sätt att det uppkommer en betydande påverkan kan detta aktualisera en prövning mot artikel 6.2-4 beroende på hur projektet är utformat (C-226/08). EU-domstolen har i domen C-399/214 'Grüne Liga Sachsen' förtydligt att art. 6.2 kan medföra en skyldighet för medlemsstaten och dess myndigheter att ingripa mot pågående verksamheter.”*



I tredje hand anser Försvarmakten att den sökta verksamheten varken strider mot Art- och habitatsdirektivets bestämmelser, eller mot art. 6.3 eller 6.2.

För det fall att MPD anser att Försvarmakten måste söka tillstånd för aktuell verksamhet, söker Försvarmakten i fjärde hand tillstånd enligt Förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. 23 § och MB 7:29 b §. Se då bifogad karta, bilaga 1.

#### *PFAS*

Försvarmakten bestrider att tillståndet för flygplatsverksamheten ska förenas med krav på att utreda åtgärder gällande PFAS, då arbetet med detta redan pågår i tillsynsspåret enligt Miljöbalkens regler. Försvarmakten hänvisar här även till bemötandet av Miljönämnden i östra Skaraborgs yttrande. Att få utredningskrav när det redan pågår utredning ser Försvarmakten inte något syfte med. Ett tillstånd bör inte belastas med villkor som är onödiga, vilket Försvarmakten bedömer att föreslaget villkor är. Detta eftersom vi sedan flertal år tillbaka aktivt har bedrivit och bedriver flertalet miljötekniska markundersökningar.

#### *Buller*

Försvarmakten bestrider även krav på bullerisoleringsåtgärder, mer om detta nedan under förslag till villkorspunkt 5.

#### *Villkor om belysning*

Försvarmakten bestrider länsstyrelsens yttrande om villkor rörande belysning för att minska påverkan på fladdermuskolonin. Försvarmakten vidhåller således tidigare framförda synpunkter att ljuspåverkan från flygplatsen bedöms ha underordnad påverkan på barbastellen i jämförelse med andra ljuskällor i närområdet, främst på och omkring fästningsområdet. Likt ovan konstaterats hålls flygplatsen nedsläckt när den inte nyttjas. Då störningen från Karlsborgs flygplats har en underordnad påverkan anser Försvarmakten att ytterliga försiktighetsåtgärder inte behövs på grund av den tillståndssökta verksamheten.

#### *Verkställighetsförordnande*

Försvarmakten bestrider länsstyrelsens yttrande om att verkställighetsförordnande bör avslås. Prövningen har nu pågått så länge att det, med hänvisning till den ändrade och skärpta inriktningen för Försvarmaktens verksamhet enligt riksdagens försvarsbeslut år 2015 och regeringens direktiv därefter, är av stor betydelse att kunna nyttja flygplatsen i avsedd omfattning.

#### *Förslag till villkorspunkt 2*

Avseende villkorspunkt 2, första stycket bestrider Försvarmakten länsstyrelsens yttrande och yrkar istället på följande formulering:

2. Minst 90 % av in- och utflygningarna ska ske inom markerade angivna områden eller inom de områden som tillsynsmyndigheten beslutar, om inte annat krävs på grund av flygsäkerhet.

*Förslag till villkorspunkt 4a*

Försvarsmakten bestrider förslaget till villkorspunkt 4a avseende söndagar och yrkar istället på följande formulering:

4a. Skolflyg och sambandsflyg, UAV samt trupplyft och nödräningsvarv får inte ske på helgdagar samt på påsk- pingst-, midsommar-, jul- och nyårsafton. Tillsynsmyndigheten får medge undantag i samband med större övningar och i samband med flyguppvisningar samt då det finns särskilda skäl.

Försvarsmakten har ett behov av att nyttja Karlsborgs flygplats med flygfarkoster på söndagar.

*Förslag till villkorspunkt 4b*

Försvarsmakten bestider förslag till villkorspunkt 4b. Karlsborg är enda platsen i Sverige där Försvarsmakten kan flyga på 200 meters höjd i kontrollzonen enligt reglerna. Vid övning med lokalt förband så cirklar flygfarkosten på ca 200 meters höjd med fallskärmsfällning nattetid mellan Karlsborgs flygplats och Flugebyn, alltså i kontrollzonen. Utbildningsbehovet är 30-40 nätter per år. Detta framgår av tillståndsansökan, *Tillståndsansökan* kap 2 *Verksamhetsbeskrivning*, avsnitt 4.10.1 *Fällning av trupp och materiel/ fallskärmshoppning*.

Föreslagen inskränkning till endast fyra tillfällen per år skulle innebära stora begränsningar för Försvarsmaktens verksamhet, som innebär minskad kompetens att genomföra vitala stridsmoment.

*Förslag till villkorspunkt 5*

Försvarsmakten bestrider förslag till villkorspunkt 5. Karlsborgs flygplats är inte en flygflottilj och bör därför inte omfattas av bullerisoleringskrav.

Försvarsmakten anser att det saknas anledning att fastställa villkor för bullerisolering för den militära verksamheten, eftersom den sker intermittent vid Karlsborg flygplats. Verksamheten pågår inte dagligen och kan varken jämföras med den civila dagliga verksamheten vid civila flygplatser eller med den dagliga militära verksamheten som pågår vid Försvarsmaktens flygflottiljer.

Karlsborgs flygplats är en anmälningspliktig verksamhet som Försvarsmakten blivit förelagda av dåvarande tillsynsmyndighet, Generalläkaren, att söka tillstånd för, mer om detta ovan. Försvarsmakten anser inte att ett föreläggande om att söka tillstånd medför att den militära verksamheten har förändrats på ett sådant sätt jämfört med den anmälningspliktiga verksamheten att skäl föreligger för ett bullerisoleringsvillkor avseende Karlsborgs flygplats.

Försvarsmaktens **flottiljflygplatser** har vanligtvis ett bullerisoleringsvillkor som utgår från att bullerisoleringsåtgärder ska vidtas i permanentbostäder som varaktigt exponeras för beräknade maximala ljudnivåer utomhus från militära jetflygplan överstigande 90 dB(A) vid fler än 450 tillfällen per år med ett





målvärde om beräknad maximal ljudnivå inomhus som inte överstiger 55 dB(A). Den militära verksamheten vid Karlsborgs flygplats är emellertid av mindre omfattning jämfört med verksamheten vid Försvarens flottiljflygplatser, där flygningar med militära jetflygplan förekommer dygnet runt och under i princip alla dagar på året.

*Förslag till villkorspunkt 6*

Försvarens bestrider förslag till villkorspunkt 6. Grunder till detta återfinns ovan under "Natura 2000".

*Förslag till villkorspunkt 10*

Försvarens bestrider förslag till villkorspunkt 10. Frågan bör istället regleras i egenkontrollprogrammet i samråd med tillsynsmyndigheten.

*Förslag till villkorspunkt 12*

Försvarens bestrider förslag till villkorspunkten 12 vad gäller påverkan på fladdermuskolonin samt buller. Grunden till detta återfinns under "Natura 2000" och under "buller" ovan.

*U1 och U2.*

Försvarens bestrider U 1 och U 2, se ovan gällande "PFAS" samt Försvarens bemötande av Miljönämnden i östra Skaraborgs yttrande.

Till detta kommer att Försvarens anser att det inte finns något syfte med att få utredningskrav, när man sedan flera år bedriver miljötekniska markundersökningar vid Karlsborgs flygplats, och även framgent arbetar mycket aktivt med PFAS-situationen vid Karlsborgs flygplats.

**Weinmann, Lina**

Chef för Försvarens Miljöprövningsenhet

*Handlingen är fastställd i Försvarens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.*



## Sändlista

### För kännedom

FIHM

HKV PROD INFRA

(varav ett ex avsett för Fysplan och ett ex avsett för L  
Flygar)

HKV PROD ARME

HKV PROD FLYG

P 4

F 7

(varav ett ex avsett för Karlsborg flygplats)

K 3

Hkpflj

SOG

FORTV