



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 060307

**DOM**  
2017-08-16  
Stockholm

Mål nr  
M 97-17

### ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2016-12-09 i mål nr M 2156-16, se bilaga A

### KLAGANDE

GP

Ombud: KS

### MOTPART

1. Jönköpings flygklubb

Ombud: SL

2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Jönköping

### SAKEN

Klagomål på buller m.m. från flygverksamhet på fastigheten A i Jönköpings kommun

---

### MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

---

Dok.Id 1348533

---

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		<b>E-post:</b> svea.hovratt@dom.se www.svea.se		

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

GP har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, *i första hand* ska förbjuda verksamheten, *i andra hand* ska återförvisa ärendet till Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Jönköping för fortsatt utredning och *i sista hand* ska besluta att

- överflygningar i samband med start och landning inte får ske nordväst om flygfältet över fastigheten B,
- flygklubben ska stängsla in sin verksamhet så att hans djur inte kan ta sig in på flygklubbens område om de blir skrämda,
- uppställning av flygplan inte får ske norr om klubbhus och förrådsbyggnader utmed flygfältets västra sida, samt
- flygklubben genom en oberoende part ska föra register över starter och landningar.

**Jönköpings flygklubb** (flygklubben) och **Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Jönköpings kommun** (nämnden) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

**UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

GP har anfört bl.a. följande:

Verksamheten på flygplatsen innebär att överflygning av hans betesmarker sker på låg höjd. Detta har lett till att dräktiga kort har kastat sina kalvar och att kalvar har gått genom staketet mot flygfältet för att de har blivit skrämda. Flygklubben bör stängsla in flygverksamheten för att förhindra att skrämda djur springer in på banan och orsakar en olycka. De bullermätningar som nämnden har utfört är inte tillförlitliga eftersom de är gjorda från en start- och landningsbana och vid en vindriktning som ur bullersynpunkt är förmånlig för flygklubben. När han själv har mätt buller vid start från norrkant av fältet överskreds 70 dB med råge. Även de parkerade plan som varmkörs i anslutning till hans fastighet ger för höga bullernivåer och detta buller har inte mätts av nämnden.

Antalet flygrörelser har stor betydelse för de störningar som uppstår. Flygklubben har påstått att antalet flygrörelser inte överstiger 500, vilket är gränsen för anmälningsplikt. Mörkertalet avseende flygrörelser torde dock vara stort eftersom det endast är betalande gästande flygplan som registreras. Medlemmarna i flygklubben registreras inte. Det förekommer att plan landar och startar utan att skriva in sig i flygfältets loggbok och utan att betala landningsavgift. På flygklubbens hemsida står det att ”Flygfältsföreningen Visingsö tar tacksamt emot Ditt bidrag i form av en för Dig symbolisk landningsavgift av 100 SEK (10 €)”. Det kan självklart tolkas på olika sätt men något krav på betalning framgår inte. Det förhållandet att flygningar ska loggas i varje flygplans handbok innebär inte att flygklubben har kontroll över antalet flygrörelser. Det framgår av anteckningar från kommunens inspektion den 3 juli 2007 och ett inlägg på Facebook 2012 att det är fråga om fler än 500 flygrörelser per år. Nuvarande system är inte tillräckligt för att flygklubben ska kunna ha kontroll över antalet flygrörelser.

GP har till stöd för sin talan gett in visst skriftligt material.

**Flygklubben** har anfört bl.a. följande:

Av landningskortet för ESSI (Visingsö flygfält) framgår att landningsavgiften ska betalas och att det således inte är frivilligt. Landningsavgifterna kan därför tjäna som underlag för beräkning av antalet externa flygrörelser. Klubbens egna flygplan är undantagna från landningsavgift. Däremot loggas varje flygning i flygplanens handbok med angiven start- och landningsplats samt datum och tid. Den s.k. Fly In-dagen inträffar en dag varje år och då registreras alla flygrörelser av flygansvarig för klubben. År 2016 uppgick antalet flygrörelser till totalt 438 varav 134 rörelser avsåg Fly In-dagen. Uppgifterna på Facebook, som kommer från personer som inte är medlemmar och som inte heller är ansvariga för flygfältet, är felaktiga. Vid kommunens inspektion den 3 juli 2007 uppgav klubben att antalet flygrörelser år 2006 uppgick till 594. Det var emellertid en engångsföreteelse och antalet flygrörelser har sedan dess understigit 500 per år. Klubben anser att den nuvarande registerhållningen över starter och landningar är rimlig och tillräcklig för att räkna antalet flygrörelser.

Nämndens bullermätning utfördes av utbildad personal och det framgår av protokollet hur den gjordes och vilka mätpunkter den omfattar. Start och landning gjordes med flera olika flygplan. På grund av den rådande vindriktningen användes bana 19. Flygklubben har ingen anledning att misstro hur mätningen gjordes och därför inte heller resultatet av den. Varmkörning av en flygplansmotor på sommaren pågår mellan en till fem minuter och motorn får inte varvas över tomgång. Det bullret bedöms understiga ett normalt traktorbuller utan redskap kopplat till traktorn.

Flygklubben har i landningskortet infört att överflygning av GPs mark i möjligaste mån ska undvikas. Klubben kan däremot inte gå emot gällande regelverk och förbjuda överflygning om det innebär risker. Dock menar klubben att antalet rörelser som påverkar GPs marker är begränsade. Hans marker påverkas endast i samband med starter vid nordvästlig vind på bana 33 eller landning vid sydostlig vind på bana 15. Förhärskande vind på sommaren är sydväst, vilket normalt innebär att bana 19 används. Enligt gällande bestämmelser ska bantröskeln, alltså början på landningsbanan, passeras på minst 15 meters höjd vid både start och landning. Avståndet mellan GPs fastighet och bantröskeln på bana 15 är cirka 75 meter. Flygklubben känner inte till att det har gjorts någon störningsanmälan avseende kollision mellan flygplan och GPs stängsel. Det finns inte något rimligt behov av att stängsla in flygfältet och det skulle dessutom utestänga allmänheten från området. GP har en skyldighet att stängsla in sina egna djur. Det flygplan som står uppställt på flygfältet är inte luftvärdigt och genererar därför inte några flygrörelser. Det finns inte någon anledning att reglera var planen får ställas upp eftersom det inte har någon påverkan på GP.

**Nämnden** har anfört att de förelagda försiktighetsmått är rimliga.

### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Flygklubben har i Mark- och miljööverdomstolen kommit in med förelagda kompletteringar avseende antalet flygrörelser på Visingsö flygfält och domstolen anser att uppgifterna i detta avseende är tillräckliga för att ligga till grund för prövning. Av uppgifterna framgår att antalet flygrörelser understiger 500 per år och att verksamheten

således inte är anmälningsskyldig, se 24 kap. 5 § miljöprövningsförordningen (2013:251). Det åligger dock verksamhetsutövaren att kontinuerligt kontrollera verksamheten och hålla sig underrättad om bl.a. antalet flygrörelser.

På Visingsö flygfält har det bedrivits flygverksamhet under en längre tid och Mark- och miljööverdomstolen finner inte att det nu framkommit omständigheter som gör att flygverksamheten ska förbjudas. Inte heller anser domstolen att det finns behov av att återförvisa målet till länsstyrelsen för fortsatt utredning. Nämnden har som försiktighetsmått beslutat bl.a. att överflygning av området väster om flygfältet ska undvikas i samband med inflygning och start. Flygklubben har anfört att överflygningar av detta område inte helt kan förbjudas utan måste kunna ske om det krävs av flygsäkerhets- skäl. Med hänsyn till detta anser Mark- och miljööverdomstolen att försiktighetsmålet är tillräckligt strängt formulerat. Domstolen finner inte heller skäl att föreskriva ytterligare försiktighetsmått. Överklagandet ska därför avslås.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Per Sundberg, tekniska rådet Mikael Schultz samt hovrättsråden Malin Wik och Li Brismo, referent.

Föredragande har varit Sara Bergdahl.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2016-12-09  
meddelad i  
Växjö

Mål nr M 2156-16

**KLAGANDE**  
GP

Ombud: KS

**MOTPART**

1. Jönköpings flygklubb

2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Jönköping

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Länsstyrelsen i Jönköpings läns beslut 2016-03-22 i ärende nr 505-7510-2015, se bilaga 1

**SAKEN**

Ang klagomål på buller m.m från flygverksamhet på fastigheten A, Jönköpings kommun

\_\_\_\_\_

**DOMSLUT**

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet.

\_\_\_\_\_

Dok.Id 378679

---

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 130 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-16:00

**BAKGRUND**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Jönköpings kommun (nämnden) beslutade den 13 juli 2015, dnr 2010-2297, att förelägga Jönköpings Flygklubb ideell förening att iaktta följande försiktighetsmått och vidta följande åtgärder för verksamheten på fastigheten A i Jönköpings kommun.

1. Upprepade starter och landningar samt start- och landningsövningar sk. ”touch and go” ska undvikas.
2. Överflygning av område väster om flygfältet ska undvikas i samband med inflygning och start.
3. Ovanstående restriktioner ska publiceras på flygklubbens hemsida och i NOTAM i *Svenska flygfält* för att landande piloter ska få information om dem.

GP har överklagat beslutet till Länsstyrelsen i Jönköpings län (länsstyrelsen) som avslagit överklagandet. GP har nu överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

**YRKANDEN M.M.**

GP yrkar i första hand att länsstyrelsens beslut ska ändras så att verksamheten förbjuds och i andra hand att ärendet ska återförvisas till nämnden för fortsatt utredning och bullermätningar.

För det fall verksamheten inte förbjuds och ärendet inte återförvisas yrkar GP att beslutet ska ändras så

- att överflygning i samband med start och landning inte får ske nordväst om flygfältet över hans fastighet B,
- att flygklubben åläggs att stängla in sin verksamhet så att hans djur inte kan ta sig in på flygklubbens område om de blir skrämda,

- att uppställning av flygplan inte får ske norr om klubbhus och förrådsbyggnader utmed flygfältets västra sida, samt
- att flygklubben åläggs att genom en oberoende part föra register över starter och landningar för att det ska vara möjligt att kontrollera uppkomna störningar.

**Jönköpings flygklubb** bestrider GPs yrkanden.

**GP** har till stöd för sitt yrkande anfört i huvudsak följande.

*GPs verksamhet och dess betydelse för riksintresset naturvård* GP bedriver jordbruk med certifierad Kravproduktion med ca 250 nötkreatur och 7 hästar. Nötkreaturen går på s.k. rotationsbete, vilket innebär att de flyttas mellan skiften och hästarna betar efter dem på skiftena.

Visingsö är ett område av riksintresse för friluftslivet och naturvården. Vättern är också ett vattenskyddsområde. En förutsättning för bevarande av riksintresset för naturvård är ett fortsatt jordbruk med åkerbruk, naturvårdsinriktad betesdrift och skötsel av landskapselement. Om jordbruks- och betesdriften minskar eller upphör eller området bebyggs ytterligare är detta en konstaterad risk för riksintresset. För att jordbruksverksamheten ska kunna bedrivas måste djuren vara ute på bete större delen av året, vilket kräver stor tillgång på betesareal. Norra Visingsö är en av de få platser där denna möjlighet finns kvar på ön. De flesta gårdar har avvecklat sin djurverksamhet eller håller djuren inomhus större delen av året.

Ett flygfält på och nära åker- och betesmark försvårar jordbruksverksamhet med djurhållning och kan äventyra riksintresset som den befintliga djurhållningen i stor utsträckning bidrar till att bevara.

Innan flygfältet inskränkte tillträdesrätten till området till enbart flygare var området allemansrättsligt tillgängligt såsom varande jordbruksmark. Nu har friluftslivets möjligheter att nyttja/beträda området blivit kraftigt begränsade.



*Sambandet mellan flygverksamheten och skador på djuren*

Länsstyrelsen har bedömt att det är oklart om det är flygverksamheten som har lett till att korna aborterat eller i vilken mån verksamheten riskerar att leda till sådana följder.

Verksamheten på flygplatsen innebär att överflygning över GPs betesmarker behöver ske på låg höjd. Som en konsekvens av flygrörelserna på flygfältet har hans kalvar skrämmts så att de bl.a. har gått igenom staketet mot flygfältet och därigenom orsakat fara för både djur och människor.

Flygrörelserna och bullret har också orsakat att dräktiga kor har kastat sina kalvar.

År 2012 aborterade 2 av 11 kor som kalvade i hagen vid flygfältet.

År 2013 aborterade 3 av 12 kor som kalvade i hagen vid flygfältet.

GP flyttade härefter djuren och 27 kalvningar skedde sedan under 2013 utan aborteringar. Under åren 2014 och 2015 har inga kalvningar skett i anslutning till flygfältet, då har heller inga aborteringar skett.

Det har inte förekommit några aborter hos kor som betat på andra områden av GPs fastighet och inte heller när flyget inte har varit verksamt. Miljö- och hälsoskyddsnämndens resonemang om den normala frekvensen av aborter hos kor är inte relevant, då ett sådant genomsnitt omfattar såväl välskötta som sämre skötta djurbesättningar.

Mot bakgrund av förekomsten av aborteringar vid flygfältet i förhållande till förekomsten av aborteringar efter att djuren hållits borta från flygfältet framgår det att det finns ett sådant samband mellan flygverksamheten och aborteringarna som inte går att bortse ifrån.

Dödsfall genom abort är inte heller den enda tänkbara och beaktansvärda konsekvensen av miljöstörningar, även om det är den som är enklast att påvisa utan

ingående studier. De störningar som uppkommer får även i övrigt märkbara och iakttagbara konsekvenser för djurens välmående som var och en måste förstå och kunna tänka sig. Det måste då också beaktas att det åligger verksamhetsutövaren att visa att verksamheten inte strider mot bestämmelserna i miljöbalken enligt 2 kap. 1 § MB.

#### *Bullerproblematiken*

Den ljudmätning som nämnden lät utföra i ärendet år 2011 är inte tillräcklig. Eftersom problemet med korna uppkommer vid flygrörelser ovanför dem är den relevanta platsen för att mäta buller på fältet i landningsbanans nordvästliga förlängning. Inför beslutet borde ljudmätningar därför ha utförts därför att klargöra vilka bullernivåer som korna utsätts för på grund av flygverksamheten.

När bullermätningarna gjordes startade flygen från söderkant av flygfältet, vilket är så långt som möjligt från GPs fastighet. Värdena blir då helt missvisande. När GP själv mätt buller vid start från norrkant av fältet överskreds 70 dB med råge. Även de parkerade plan som varmkörs i anslutning till GPs fastighet ger bullernivåer över 70 dB, vilket inte ens har mätts i den av nämnden redovisade bullermätningen.

Eftersom kommunen äger den fastighet som flygklubben arrenderar och därmed har ett eget intresse i saken borde mätningarna göras av en oberoende part, inte av någon tjänsteman vid kommunen.

Uppställning av flygplan längs flygfältets västra sida innebär ljudliga motorstarter som skrämmer korna och orsakar störningar för GP. För att undvika detta är ett rimligt försiktighetsmått att uppställning i vart fall sker på en annan plats inom flygfältets område.

#### *Lågt flygande plan skrämmer korna*

Oavsett vad bullermätningar kan visa är det också så att ett flygplan på låg höjd genom ljud- och synintryck måste upplevas som ett onaturligt hot för djur som annars associerar flygande objekt med fåglar. Hur nära inflygningen sker illustreras

väl av att det har hänt att landande flygplan har vält omkull stolpar i stängslet runt GPs fastighet.

Lågt flygande plan skrämmar djuren och stressar dem att fly, de kan då gå genom stängsel och skada sig själva och andra. Flyktreaktionerna innebär förstås också ett ohälsosamt stresspåslag för djuren. Om verksamheten inte förbjuds borde flygklubben i vart fall åläggas att stängsla in verksamheten ordentligt så att djur inte kan skrämmas in på flygfältet.

I kontakt med LL på SLU har GP också fått uppgift om att det absolut kan finnas en risk att nötkreaturen skräms av lågt flygande plan och att högräktiga och kalvande kor rekommenderas vistelse på andra beten. Vidare framgår av kontakterna med CM på SLU att det är fråga om en synnerligen olämplig placering av flygfältet och att det är befogat med någon typ av skydds- eller säkerhetsavstånd till djuren.

#### *Uppgifterna om antalet flygrörelser*

Antalet flygrörelser vid flygfältet har uppenbarligen en stor betydelse för de störningar som uppkommer i omgivningen, då störningarna är direkt relaterade till antalet flygrörelser. Flygklubben har påstått att antalet flygrörelser inte överstiger 500, vilket är gränsen för om verksamheten ska vara anmälningspliktig. De uppgifter som flygklubben har lämnat visar dock endast de som frivilligt har betalat en landningsavgift.

De som är medlemmar i flygklubben verkar inte finnas med i underlaget, utan det är endast gästande flygplan som betalar som registreras. Mörkertalet är således stort och GP har räknat det till 30-40 starter en solig sommarweekend när han arbetade på fälten i anslutning till flygfälten. Bara det ger upphov till 60-80 flygrörelser.

GP har vid ett flertal tillfällen påtalat för miljö- och hälsoskyddsnämnden att klubbens uppgifter inte stämmer med antalet flygrörelser.

Han har bl.a. skickat en förteckning av samtliga plan som landat under en s.k. fly-in på flygfältet till miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Att klubben inte har full kontroll på antalet flygrörelser framgår av att de redovisar 38 landningar (76 flygrörelser) i augusti medan de på sin egen hemsida har redovisat att antalet besökare på Visingsö Fly In den 1-2 augusti 2015 "troligen" var över 100 besökande flygplan. Redan detta antal ger upphov till minst 200 flygrörelser på två dagar, men att flygklubben gissar sig till antalet flygrörelser istället för att se till att de loggas ordentligt är anmärkningsvärt.

GPs uppfattning är att verksamheten är mera omfattande än vad flygklubben beskriver och att det förekommer att plan landar och startar utan att skriva in sig i flygfältets loggbok. Tidigare uppgifter på flygklubbens hemsida, som numera har tagits bort och tyvärr inte kunnat dokumenteras, tyder också på att flygrörelserna är mera omfattande än vad klubben har angett.

Det förekommer också flygrörelser med både helikopter/gyrokopter och motordrivna skärmflyg men även detta förnekas från flygklubben. Det finns också ett plan stationerat på ön, till skillnad från vad flygklubben har uppgett.

I avsaknad av trovärdiga och verifierbara uppgifter om antalet flygrörelser måste bedömningarna göras med utgångspunkt i att flygtrafiken är mera omfattande än vad flygklubben har påstått. Mot bakgrund av bevisbördan i 2 kap. 1 § MB åligger det flygklubben att bevisa att de har det antal flygrörelser som klubben påstår.

#### *Sammanfattning*

Det måste vara verksamhetsutövarens ansvar att enligt 2 kap. 1 § MB styrka att verksamheten inte medför de negativa konsekvenser för GPs djur som är högst sannolika och verkliga.

Det finns inget som tyder på att flygklubben har skaffat sig den kunskap om verksamhetens påverkan på djuren som behövs för verksamhetens bedrivande enligt 2 kap. 2 § MB.

Med hänsyn till försiktighetsprincipen i 2 kap. 3 § MB finns det skäl att förbjuda verksamheten eller i vart fall föreskriva de försiktighetsmått som anges i yrkandet. Platsen är mot bakgrund av vad som anförts inte lämplig för flygverksamhet och verksamheten strider därför mot 2 kap. 6 § MB.

Om verksamheten ändå bedrivs måste den förenas med verksamma skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Miljö- och hälsoskyddsmyndighets beslut om att ”undvika” överflygning av område väster om flygfältet är för tandlöst och bör ändras till ett förbud mot att flyga över GPs mark i samband med start och landning. Sådant förbud har t.ex. meddelats av mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i en dom den 20 maj 2009 i mål M 2550-08. Eftersom det går att använda flygfältet i andra riktningar kan det inte anses oskäligt betungande.

Stängsling av flygfältet för att skydda både djur och människor från kollisioner och andra faror är en rimlig säkerhetsåtgärd och begränsningar av uppställning av flygplan är nödvändigt för att minska spridningen av buller från flygmotorerna.

Slutligen är ett åliggande att på ett trovärdigt sätt registrera flygrörelser nödvändigt för att kunna begränsa och följa upp de störningar som flygtrafiken innebär. Sammantaget ger verksamheten på flygfältet upphov till sådana störningar och risker för djurens hälsa som inte kan accepteras och länsstyrelsens beslut ska därför ändras på det sätt som GP har yrkat.

I övrigt åberopas tidigare till länsstyrelsen och nämnden inskickat material.

**Jönköpings flygklubb** har beretts möjlighet att yttra sig över överklagandet och då anført följande. Visingsö flygfält är unikt, är ett av Sveriges äldsta och har ett mycket stort historiskt och kulturellt värde. Flygfältet drivs av den ideella

föreningen Jönköpings flygklubb som idag endast har ett 50-tal aktiva piloter. De har runt 200 flygrörelser per år vilket är långt under hälften av de tillåtna. Trots detta så förstör GP klubbens verksamhet genom att bland annat köra sönder och blockera vägen. Han driver mål mot klubben för att få bort verksamheten och därmed själv kunna arrendera eller köpa flygfältsmarken från kommunen.

Flygklubben kan inte förbjuda flygtrafik i luften. De har dock gjort vad de kan genom att redan år 2014 i publikationen "Svenska flygfält" och i andra lämpliga flygrelaterade publikationer publicerat text om att "Överflygning av GPs gård skall undvikas". De anser vidare att lag 1933:260 om ägofred gäller där det finns reglerat att det är djurägaren som skall svara för stängsel för sina djur.

Avseende antalet rörelser så är startavgiften inte frivillig och Jönköpings flygklubb anser inte att mörkertalet skulle vara flera hundra procent som skulle krävas för att komma över 500 rörelser per år. Det kostar cirka 2 000 kronor till 10 000 kronor per timme att flyga flygplan och det är därför osannolikt att dessa piloter skulle begå brott för att spara 40 kronor, särskilt som flertalet väljer att betala en högre avgift för att stödja driften av flygplatsen.

Flygplatsens verksamhet lever i symbios med naturlivet på Visingsö och dessutom har flygplatsen ett historiskt värde.

Flygklubben bestrider också GPs uppgifter att allmänhetens tillträde till marken skall vara kraftigt begränsad. Flygklubben delar marken med Visingsö golfklubb som har den mycket större ytan till sitt förfogande. Flygklubben har bara landningsbanan. Det landar på ett år i snitt fem plan i veckan så inskränkningen kan inte vara speciellt stor.

Vad beträffar aborter av kor pga stress från flygplan saknas belägg för det. Upp till fem procent aborterade är normalt enligt Svensk Veterinärtidnings undersökning.

Bullermätningar som gjordes genom Jönköpings kommun visade att bullret från flygplan var 51 dB och momentant kunde uppgå till 58 dB. Dessa mätningar gjordes av professionella med kalibrerad utrustning.

Jönköpings flygklubb har ingivit och åberopat handlingar till stöd för sin inställning i målet.

GP har beretts möjlighet att bemöta Jönköpings flygklubbs yttrande och då anfört i huvudsak följande. Han har ingivit en satellitbild och en bild på ett landande plan som visar närheten från landningsbanans nordligaste punkt och angränsande bete. Detta framgår även av tidigare insänd ursäkt från en pilot som i samband med landning slagit ner en staketstolpe. Detta åberopas för att ytterligare illustrera hur nära inflygningen sker över GPs ägor.

GP har självfallet sina djur inhägnade och även en skyldighet att ha det, men en sådan påverkan som lågt flygande plan ger måste verksamhetsutövaren vid ett flygfält ansvara för. GP har även bifogat ett fotografi på det plan som finns stationerat på flygplatsen och av bilden framgår även närheten till GPs beten. Han önskar att verksamheten prövas utifrån hur den de facto bedrivs och hur den påverkar honom och hans djurhållning.

## DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Nämnden har beslutat om att Jönköpings flygklubb ska iaktta vissa försiktighetsmått och vidta vissa åtgärder för verksamheten på fastigheten A i Jönköpings kommun.

Mark- och miljödomstolen instämmer i den bedömning länsstyrelsen gjort och vad klaganden anfört i målet vid domstolen föranleder inte någon annan bedömning.

Överklagandet ska därför avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 30 december 2016.

Marie Gerrevall

Catharina Hederström

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Marie Gerrevall, ordförande, och tekniska rådet Catharina Hederström.