



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Miljöskyddsenheten
Kerstin Harvenberg
010-22 44 666

YTTRANDE
2012-10-03

Diarienummer
551-30251-2012
Dossienummer
1446-1137

Sida
1(3)

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Vänersborgs Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT	
Ink.	R8 2012-10-04
INKOM:	2012-10-04
MÅLNR:	M 2539-12:8
AKTBIL:	4 (5ex)
Aktbil	

Tillstånd till befintlig och utökad verksamhet vid Karlsborgs flygplats på fastigheten Gräshult 14:2 i Karlsborgs kommun

Mål nr M 2539-12, R8

Länsstyrelsen har fått tillfälle att yttra sig över Försvarmaktens överklagande.

Försvarmaktens ansökan innebär en ökning av flygverksamheten från drygt 2000 flygrörelser år 2009 till drygt 10 000 rörelser. Militära flygplatser som inte är flottilflygplatser är inte tillståndspliktiga enligt bilagan till förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Den planerade ökningen föranledde tillsynsmyndigheten att förelägga Försvarmakten om att söka tillstånd på grund av risken för betydande olägenhet för människors hälsa och miljö från den utökade verksamheten.

Försvarmakten har hänvisat till att verksamheten var av samma storleksordning omkring år 1990 som i ansökan. Därefter har den minskat till en femtedel. Länsstyrelsen anser inte att det är rimligt att jämföra med störningen för tjugo år sedan, utan att en jämförelse ska göras med förhållandena i nuläget.

Riktvärdet för buller är 70 dBA maximalnivå på uteplats och 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att ca 3700 personer utsätts för maximalnivåer från JAS 39 som överstiger 70 dBA. Ca 2 200 av dessa personer utsätts för nivåer överstigande 80 dBA och ca 40 för nivåer överstigande 90 dBA. Antalet rörelser med JAS 39 ökar enligt ansökan från 100 till 500, varav 100 rörelser sker nattetid. Transportflyg beräknas öka från ca 900 till 2 700 per år varav 200 rörelser nattetid och medför att ca 900 personer utsätts för maximalnivåer som överstiger 70 dBA. Skolflyg och sambandsflyg ökar från knappt 200 rörelser per år till 700 varav 10 rörelser nattetid och medför att ca 350 personer utsätts för maximalnivåer som överstiger 70 dBA. Beroende på helikoptertyp och flyghöjd utsätts mellan ca 300 och 700 personer för maximalnivåer som överstiger 70 dBA. Helikoptertrafiken beräknas öka från 700 till 5 000 rörelser varav 500 rörelser nattetid. Många människor i närområdet utsätts för buller över riktvärdet från flera eller samtliga typer av luftfarkoster.

Sammanfattningsvis medför den utökade verksamheten att ett stort antal människor utsätts för ljudnivåer som överstiger de riktvärden som är an-

tagna av riksdagen. I Naturvårdsverkets allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser, NFS 2008:6, anges att dessa riktvärden bör tillämpas vid bedömning av lämplig begränsning av buller från flygplatsverksamhet och flygtrafik till och från en flygplats. Beträffande maximalnivån 70 dBA anges att riktvärdet ska gälla som frifältsvärde utanför fönster/fasad.

Den stora ökningen av flygrörelser från olika typer av luftfarkoster medför en markant ökad bullerbelastning för ett stort antal boende i flygplatsens omgivningar. Det är därför rimligt och nödvändigt att Försvarsmakten belyser möjligheten att minska denna belastning genom att redovisa om vissa delar av den utökade flygtrafiken kan förläggas till andra befintliga militära flygplatser.

Vid en tillståndsprövning av miljöfarlig verksamhet ska en bedömning göras av om den aktuella platsen är den mest lämpliga med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. En sådan avvägning är inte möjlig att göra utan att det finns en redovisning av möjligheter och problem med att flytta delar av verksamheten till andra flygplatser. Det går inte, så som Försvarsmakten anför, att göra en prövning i sak om inte konsekvenserna av begränsningar eller ett eventuellt avslag till delar av verksamheten är belysta.

Försvarsmakten hänvisar i överklagandet till att miljöprövningsdelegationen inte krävde redovisning av alternativa platser vid prövningen av Göteborgs skärgårdsskjutfält och Sisjöns skjutfält. I dessa fall bedömde delegationen utifrån det inlämnade materialet att det inte vore rimligt att kräva en sådan redovisning. Detta visar också att miljöprövningsdelegationen bedömer varje ansökan för sig och endast kräver lokaliseringalternativ när det är befogat för prövningen. I förevarande prövning har det inte framkommit att det inte är möjligt att förlägga den utökade verksamheten vid någon annan flygplats.

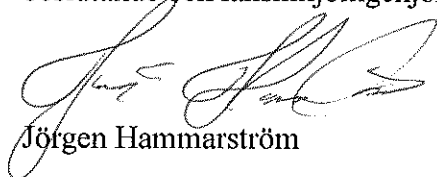
Försvarsmakten hänvisar också till ett avgörande av Miljööverdomstolen 2009-11-03, M 9889-08, angående Östersunds flygplats. Miljööverdomstolen avtog ett yrkande av Naturvårdsverket angående avvisning av ansökan till följd av att miljökonsekvensbeskrivningen inte innehöll alternativa lokaliseringar. Av domskälen framgår dock dels att Naturvårdsverkets yrkande omfattade en omlokalisering av hela flygplatsen och dels att den sökta verksamheten var betydligt mindre omfattande än den tidigare bedrivna och tillståndsgivna verksamheten. Beträffande Karlsborgs flygplats gäller det omvända. Verksamheten beräknas öka femfaldigt i förhållande till nuvarande verksamhet och miljöprövningsdelegationens krav på alternativ lokalisering gäller endast den tillkommande delen av verksamheten.

Miljöprövningsdelegationen har varit mycket tydlig i kravet på redovisning av alternativ lokalisering. Begäran om detta har gått ut vid tre tillfällen med upplysning om att ansökan kan komma att avvisas om redovisningen inte skulle komma in. Det är prövningsmyndigheten som har att avgöra om un-

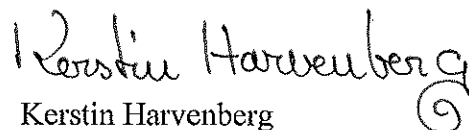
derlaget för prövningen är tillräckligt. I miljöbalken finns inte något undantag angivet för Försvarsmaktens verksamheter. Även om det av förarbetena framgår att det i vissa fall inte är meningsfullt att redovisa alternativ, anser inte Länsstyrelsen att detta är fallet beträffande ökningen av verksamhet på Karlsborgs flygplats. Det bör inte heller vara orimligt betungande för Försvarsmakten att göra en bedömning av för- och nackdelar för de olika tillkommande verksamhetsdelarna med en lokalisering på andra befintliga militära flygplatser.

Länsstyrelsen vill också hänvisa till de motiveringar som framgår av miljöprövningsdelegationens beslut den 14 juni 2012.

I ärendet har deltagit biträdande miljöskyddsdirektör Jörgen Hammarström, beslutande och länsmiljöingenjör Kerstin Harvenberg, föredragande.



Jörgen Hammarström



Kerstin Harvenberg

Kopia till:
Expeditionen