

VANERSBORGS TINGSRÄTT

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 VÄNERSBORG

Ink. 2015-03-24

Akt. M 1030-13

Aktbil. 169

Mål nr M 1030-13 R 2

Enligt muntlig överenskommelse sänder jag härmed en utskrift av mitt slutanförande 12 mars 2015:

Alla här inser Landvetters betydelse för Västsverige.

Vad Tollereds byalag och Nätverket för tystare och renare trafikflyg (NTPT) kritiserar är det onödiga flygbullret och de onödiga utsläppen av växthusgaser.

1. Vi föreslår, att miljöprövningen av tillstånd till 120 000 flygrörelser ~~ä~~ skall anstå till år 2020, då Sverige skall besluta om nya miljömål.
2. Skrivningarna "i huvudsak" och "i huvudsaklig överensstämmelse" samt "huvudregel" skall utgå ur villkorstexterna.
De är ett förlegat arv från Koncessionsnämndens dagar, innan fasta flygvägar hade införts. Om formuleringarna får kvarstå, kan de tänjas av Swedavia till skada för miljön och de närboende. Det gäller främst Swedavias villkorsförslag 1 och 2. Flera sakägare har vid denna förhandling anhöllit om tydliga formuleringar av alla villkor.
3. Miljöbalkens krav på "bästa möjliga teknik" skall skrivas in i villkorstexten.

4. Nattrafik vid GOT skall vara förbjuden.
5. Förbud mot överflygning av tätorter skall införas som villkor. Bästa möjliga teknik gör detta möjligt. Därtill skall läggas ett villkor om obligatorisk "Terrebero"-procedur efter start.
6. Fullständig CDO från ToD skall vara obligatorisk och föreskrivas i villkor. Detta minskar både buller och koldioxidutsläpp. (Vid 30 000 landningar minskar CO2-utsläppen med ca 13 500 ton.)
7. Lägsta höjd före ILS skall vara 3 000 fot. Swedavias förslag till justerad flygväg (STAR) mot bana 21 med lägsta höjd 2 500 fot skall inte tillåtas.
 Detta är en principiellt viktig fråga. Minskad bullerstörning måste gå före en marginell utsläppsminskning.
8. Swedavias förslag att SID skall få länkas, när beräknad bullernivå understiger 70 dB, måste avvisas. Detta förslag syftar till att öka GOT:s trafikkapacitet, men den miljömedicinska rapporten i BMJ oktober 2013 visar med statistisk signifikans att flygbuller från och med 55 dB är hälso-skadligt. (Bilaga 6 till mina synpunkter den 13 januari 2015.)
9. Tollereds byalag och NTFPT önskar kontinuerligaⁱ bullermätningar runt Landvetter flygplats.
 Eftersom Swedavias Noise fee vid GOT i dag genererar ca åtta miljoner SEK per år, kommer denna avgift att generera ökade belopp i takt med ökad trafik.
 Finansieringen av kontinuerliga bullermätningar är alltså inget problem för Swedavia.
10. Swedavia måste - i samarbete med andra - åstadkomma en väsentlig ökning av kollektivtrafiken till och från Landvetter flygplats. Det måste ske utan dröjsmål. Att vänta till år 2026 är en provokation.

11. Närboende till flygplatsen måste i villkor få rätt att utan inskränkningar delta i och yttra sig vid informationsorganets möten.
12. Kontrollprogrammet måste i villkor ålägga Swedavia att redovisa en detaljerad trafikstatistik fördelad på dygnets tre delar och de tre trafikslagen reguljärflyg, charterflyg och fraktflyg.
13. Swedavia skall i villkor åläggas att sluta avtal med GFC, så att GFC omedelbart kan börja leverera certifierat biobränsle till trafikflyget.

Sammanfattning

Swedavia har två styrande mål: trafikkapacitet och pengar.

Vad beträffar de stora miljöfrågorna visar Swedavia brist på god vilja.

Men Swedavia har faktiskt en egen miljöpolicy. Jag citerar: Vi ska verka för att flygbuller och emissioner från flygverksamheten begränsas.

Hänsynen till miljön ska genomsyra varje del av verksamheten...

Klimatpåverkan är flygbranschens viktigaste miljöfråga och ska prioriteras...

Jag konstaterar, att Swedavias juridiska ombud varken prioriterar klimatpåverkan eller verkar för att flygbullret begränsas.

Tack!

Samtidigt ber jag att få rätta en felsägelse under förhandlingen. Då råkade jag säga, att Länsstyrelsen vore tillsynsmyndighet för GFC. Det rätta är - som alla vet - Hälaryda kommun.

När det gäller Tolleredes byalags önskan om mätningar av det verkliga flygbullret får jag fästa MM:s uppmärksamhet på Swedavias argumentering. Först påstår man i brev till mig 2014-07-11 att man inte kunnat hitta någon lämplig mätplats (Bilaga 3 i mina synpunkter den 13 januari 2015 på Swedavias bemötandeskrift den 31 oktober 2014). Därefter hävdar man att mätning är obehövlig, eftersom beräknade ljudnivåer understiger riktvärdet max 70 dB(A). (Swedavias bemötandeskrift den 14 november 2014, punkt 1: sidan 2.)

Jag hänvisar på nytt till den stora USA-studien, som konstaterat ett statistiskt signifikant samband mellan hjärt- kärlsjukdom hos äldre närboende och flygbuller från och med 55 dB. (Min bilaga 6 till mina synpunkter den 13 januari 2015.) Denna nya kunskap kräver en sänkning av nu gällande svenska riktvärden för flygbuller.

Vad beträffar Swedavias vägran att uppge antalet flygrörelser nattetid, står jag fast vid min karakteristik. Det är en oförskämdhet mot alla flygbullerstörda närboende att Swedavia vägrar att besvara frågan om antalet flygrörelser nattetid, eftersom alla flygrörelser vid landvetter registreras i detalj av det internationella företaget Brühl & Kjaer och finns att hämta i Swedavias båda system ANOMS och TRISS.

Swedavias brist på god vilja visas också i bemötandeskriften 23 februari 2015. (Aktsbilaga 13B, sidan 25, sista stycket) Där skriver Swedavia, att FMS inte är "ett verktyg som kan användas för att på egen hand navigera runt tätorter."

Såvitt jag vet, har jag aldrig skrivit eller sagt något sådant. Men Swedavia/LFV kan konstruera och få godkännande för flygvägar, som kringgår tätorter. Därefter kan piloterna programmera sina FMS så, att de styr flygplanet runt aktuella tätorter utan att piloten behöver ingripa.

- o -

Ett par minuter efter förhandlingens slut 12 mars berättade Bengt Classon, Bollebygd, för mig, att Frankfurts flygplats har nattstängning. Eftersom denna upplysning är av stor betydelse för detta mål, anhåller jag att den beaktas av MMD.

Jag har kontrollerat uppgiften och flygkapten Kent Källström har sänt mig ett par Jeppesen-kopior, som bekräftar att Tysklands största (och Europas tredje största) flygplats är nattstängd från kl 22-06 alla veckodagar (med undantag för viss trafik kl. 22-23 och 05-06).

Frankfurt/Main

1. GENERAL
- 1.2. NOISE ABATEMENT PROCEDURES
- 1.2.2. NIGHT FLYING RESTRICTIONS...
- 1.2.2. e) (Bilaga 1)

Men inte nog med detta. En av landningsbanorna på Frankfurt/Main har försetts med två ILS-system. Ett för 3.2 graders inflygningsvinkel och ett för 3.0 graders inflygningsvinkel. (Bilaga 2) Det är ett led i Noise abatement procedures.

Swedavias svar på mitt förslag om 3.2 graders inflygningsvinkel vid GOT (i bemötandeskriften 23 februari 2015 sidan 22, punkt 3 i aktbilaga 138) är ett goddag-yxskaft.

Självfallet har 3.0 graderssystemet sitt regelverk och 3.2 graderssystemet ett annat. Men exemplet från Frankfurt/Main visar, att en och samma landningsbanskan ha två ILS-system med ICAO:s godkännande.

3.2 graderssystemet skulle inte heller vara en kostnadsfråga för Swedavia. Enligt en pressuppgift anser flyg~~br~~branschen, att Swedavia är ett "extremt" lönsamt aktiebolag. Samma källa uppger, att Swedavia kommer att sänka sina start- och landningsavgifter vid alla tio flygplatserna med 3.7 % från och med 1 april 2015. Det innebär en besparing för flygbranschen med ca 82 miljoner SEK, per år...

Swedavia subventionerar alltså en flygbransch, som får gratis utsläppsrätter och bara betalar en liten del av marknadsriset på flygbränsle. Detta rimmar illa med Swedavias miljöpolicy: "Hänsyn till miljön ska genomsyra varje del av verksamheten..."

Floda den 22 mars 2015

Ola Christensson
Ola Christensson

Bilaga 1

1. GENERAL

1.1. ATIS

- *D-ATIS Arrival 118.02
- *D-ATIS Departure 118.72

1.2. NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1.2.1. RUNWAY USAGE

1.2.1.1. ARRIVALS

RWYs 25C/L will preferably be assigned to landing ACFT, provided the tailwind component does not exceed 5 KT. The landing direction will be changed, however, even if the tailwind component is less than 5 KT when braking action on the RWYs is impaired by ice, snow, slush, etc.

1.2.1.2. DEPARTURES

In case of landing direction 07:
RWY 07C will preferably be assigned to departures into northern and eastern directions.
RWY 25C will preferably be assigned to departures into northern directions.
In case of landing direction 07 or 25:
RWY 18 will generally be assigned to departures into south-eastern, southern and western directions, provided the tailwind component does not exceed 15 KT. If the tailwind component for RWY 18 is more than 10 KT this will be announced by ATIS. Pilots-in-command who cannot accept the higher tailwind component are requested to advise ATC at the same time as the request for the start-up clearance. Exceptions are possible if the traffic situation permits or for reasons of traffic safety.

1.2.2. NIGHT FLYING RESTRICTIONS AND OPERATIONAL RESTRICTIONS

OUTSIDE NIGHTTIME HOURS FOR CIVIL AVIATION

- Landing RWY northwest (07L/25R) may only be used by airplanes up to and including code letter E in compliance with ICAO categorization. Airplanes with code letter F in compliance with categorization according to ICAO Attachment 14, jet airplanes, which cannot be classified into the airplane groups up to and including S 6.3 in compliance with the instructions for calculating noise protection zones as well as airplanes of the type MD11 may not use landing RWY northwest (07L/25R). Take-offs of ACFT are not permitted from landing RWY northwest (07L/25R).
- ACFT without a noise certificate in accordance with ICAO Annex 16 are not permitted to take-off from or land on the whole runway system of Frankfurt/Main APT during the entire hours of operation of Frankfurt/Main APT.
- ACFT that merely meet the noise certification values in accordance with ICAO Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 2 are not permitted to take-off from or land on the whole RWY system of Frankfurt/Main APT during the entire hours of operation of Frankfurt/Main APT unless - documented by a certificate according to Article 11c, paragraph 7 of the German Aviation Regulation (LuftVO) - the Federal Aviation Office (LBA) has granted an exemption for the ACFT concerned according to Article 11 c, paragraphs 4 - 6 of the LuftVO or a Member State of the European Union has granted an exemption in accordance with Article 11c, paragraph 8 of the LuftVO.
- The following operational provisions apply to ACFT that are marginally compliant with ICAO Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 within the meaning of Article 48a no. 4 of the Regulation on the Certification and Licensing in Aviation (LuftVZO):

1. GENERAL

Take-offs and landings are not permitted on all days of the week between 2000-0800LT, unless an exemption in accordance with Article 48 f, paragraph 1 of the LuftVZO or an individual exemption in accordance with paragraph 2 of the regulation has been granted.

From the beginning of the winter 2011/2012 scheduling period, take-offs and landings are not permitted between Friday, 2000LT and Monday, 0800LT, unless they have been granted an exemption in accordance with Article 48 f, paragraph 1 of the LuftVZO or an individual exemption in accordance with paragraph 2 of the regulation.

ACFT arriving late or early whose landing is planned by the APT coordinator for a slot outside the operational restrictions up to 2000LT or from 0800LT may land until 2200LT and from 0600LT, provided that the late or early arrival was not envisaged as such in the flight plan (Article 25 LuftVO).

a) Following the opening of the landing RWY northwest, from the first day of the new scheduling period, which - because of the added capacity of the landing RWY northwest - provides an increase in the coordinated hourly runway capacity, take-offs and landings are not permitted on the whole RWY system of Frankfurt/Main APT between 2200-0600LT on all days of the week, unless otherwise provided.

Between 2200-2300LT as well as between 0500-0600LT, only such ACFT are permitted to take off and land that - have a noise certificate or a noise certification value in accordance with ICAO Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 4 and whose take-off or landing has been coordinated by the APT coordinator of the Federal Republic of Germany at least one day in advance.

The following regulations apply to ACFT arriving late or early:

- ACFT that are not only marginally compliant with ICAO Annex 16, Volume I, Part III, Chapter 3 within the meaning of Article 48 a of the LuftVZO, and ACFT fulfilling the provisions of ICAO Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 4 and whose landing is planned by the APT coordinator for a slot up to 2200LT or from 0600LT, are permitted to land until 2400LT and/or from 0500LT without being counted against the quota as well as the maximum limit, provided that the late or early arrival was not envisaged as such in the flight plan (Article 25 of the LuftVO).

- ACFT fulfilling the provisions of ICAO Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 4 and whose landing is planned by the APT coordinator for a slot between 2200-2300LT and between 0500-0600LT under the conditions set out, are permitted to land until 2400LT without being counted against the maximum limit provided that the late arrival was not envisaged as such in the flight plan (Article 25 of the LuftVO).

Early arrivals before 0500LT are not permitted.
ACFT are not permitted to use the landing RWY northwest between 2300-0500LT. At Frankfurt/Main APT, take-offs and landings of ACFT conducting flight checks of radio, radar or APT facilities are permitted between 2200-0600LT only if the ACFT meet the provisions of ICAO Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 4 and if it is absolutely necessary to conduct these checks during this period of time.

Propeller ACFT with a maximum take-off mass of less than 9,000 kg may take-off and land between 2200-0600LT only under the restrictions outlined in sections above; instead of the mentioned noise certification values they must at least fulfil the higher sound-proofing requirements defined in Article 4 of the Airfield Noise Abatement Ordinance (Landeplatz-LaermschutzV) of 5 January 1999 (Federal Law Gazette I, page 35; German-language publication Nfl I 134/99).

f) Delayed take-offs to be conducted in a period of restricted operations by an ACFT subject to the restrictions require individual permission by the local aviation supervision office. Permission may only be granted if the delay is due to reasons beyond the control of the air carrier concerned. Delayed take-offs are not permitted between 2400-0500LT unless they meet the approval requirements above.

2. ARRIVAL**2.1. NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

Between 2300-0500LT all inbound ACFT should expect clearances whereby final will be reached not closer to the APT than:

- approximately 18NM (RWYS 25C/L) and
- approximately 19NM (RWYS 07C/R) from THR.

These "final-interception points" correspond to the GPS/FMS waypoints DF622 (RWYs 25C/L) and DF652 (RWYs 07C/R). The fly-by function of these waypoints is not affected.

Pilots should subsequently expect a clearance for an ILS approach with GP interception at 5000'.

In addition pilots should expect a clearance to descend below FL 70 only 6NM prior to reaching the above mentioned points. Pilots should adjust their speed accordingly (approximately 200-220 KT when leaving FL 70) and are urgently requested to perform their descent from FL 70 as a continuous descent whenever possible.

In the event of technical failure of the ILS equipment, i.e. the need to fly non-precision approaches, descent clearances to 4000' will be issued.

Requests for non-precision approaches for training purposes will be denied.

The above procedures will not be applied to:

- Flights with STS/HOSP;
- Flights in adverse weather conditions and
- Flights in emergency situations.

Between 2300-0500LT approaching aircraft shall wait for clearances with the information that the final approach tracks can only be reached at a distance of 5.0NM (RWY 25C/25L) and 5.1NM (RWY 07C/07R) in front of the THR.

These "final approach points" correspond to the GPS/FMS waypoints RATRU (25C), TITUT (25L) as well as TIXAK (07C) and BOGVO (07R).

In addition, pilots should be prepared not to expect a descent clearance below FL 70 until 6NM prior to reaching KUGUV and/or ORVIV (25C/25L) and 6NM prior to reaching ULNOK and/or IBLUS (07C/07R). Pilots shall adjust their speed accordingly (approx. 200 - 220 KT when leaving FL 70) and are urgently requested to conduct the descent from FL 70 as continuous descent, whenever possible.

These procedures may not be applied to:

- Flights with STS/HOSP;
- Flights in meteorological conditions such as CB, TS;
- Flights in emergencies.

In the case that R-NAV (GPS) approach procedures cannot be applied due to the absence of RNAV (GPS) equipment, pilots will be issued with a clearance for an ILS approach (in compliance with the night approach procedure above).

In the case of the ILS not being available, i.e. for clearances for non-precision approaches, approach control will issue descent clearances after 4000'.

2.2. CAT II/III OPERATIONS

RWYs 07L, 07C, 07R, 25L, 25C and 25R approved for CAT II/III operations, special aircrew and ACFT certification required.

2.3. RWY OPERATIONS**2.3.1. HIGH INTENSITY RWY OPERATIONS****2.3.1.1. APPROACH**

Approaching ACFT for which a parking position is designated on the Southern apron area shall advise LANGEN Radar on **120.80, 125.350**.

These ACFT and propeller-driven ACFT which park in the Eastern part of the Northern apron will preferably be assigned to RWY 07R/25L.

2.3.1.2. APPROACHES AT A GLIDE ANGLE OF 3.2°

RWY 07L/25R is equipped with two ILS systems for each landing direction. One ILS per landing direction radiates signals for a glide angle of 3.2°, the other one for a glide angle of 3.0°.

The PAPI systems indicate the correct path down to a height of 200ft for 3.0° and 3.2°.

Regular operations will be conducted under CAT I conditions only. The approach procedure will only be assigned if no long-lasting tail wind (more than 30 MIN) is expected. If tail wind prevails or is to be expected, the provisions of Iter 1.2.1.1. will be applied and an ILS approach procedure at 3.0° will be assigned for RWY 07L/25R.

If it is not possible to conduct an approach at 3.2° for safety reasons, the pilot shall mention this in the initial call to LANGEN RADAR. Such ACFT will be assigned another RWY.

When changing frequency from LANGEN Radar to FRANKFURT Director initial contact shall be restricted to FRANKFURT Tower initial contact shall consist of frequency congestion.

When being transferred to FRANKFURT Tower initial contact shall consist of FRANKFURT TOWER, CALLSIGN, TYPE OF APCH & RWY.

2.3.1.3. LANDINGS

Pilots are reminded that by vacating the RWY quickly, ATC will be able to guide ACFT on final using minimum radar separation.

To reduce RWY occupancy times, pilots shall apply the following procedures:

The RWYs shall, as a rule, be vacated via the existing high-speed turn-offs.

When RWY conditions permit, pilots should prepare their landings in order to vacate the RWYs via the high-speed turn-offs listed below:

RWY	ACFT	Turn off Intersections	Dist from THR ft (m)
07C	heavy	L9	8202' (2500m)
	medium / light	L11	5906' (1800m)
	heavy	M13	7054' (2150m)
07R	heavy	M15	5577' (1700m)
	medium / light	M21 (except A380)	7546' (2300m)
	heavy	M17	6070' (1850m)
25L	medium (JET)	M11	3609' (1100m)
	medium (PROP) / light	L13	6890' (2100m)
	heavy	L10	6070' (1850m)
25C	medium (JET)	L8	3773' (1150m)
	medium (PROP) / light		

Name the expected high-speed turn-off during the approach briefing to ensure minimum RWY occupancy time.

The possibility of FRANKFURT Tower applying reduced RWY separation remain unaffected and shall continue to be observed.

The frequency change after landing from FRANKFURT Tower to FRANKFURT Apron shall only be carried out on request.

If the pilot-in-command does not receive further taxi clearance, he should stop in front of TWY L and/or N11.

2.4. TAXI PROCEDURES

To maintain smooth taxiing traffic, ACFT having landed on RWY 07R/25L will be guided, if possible, to defined change-over points, depending on the assigned parking position, to cross RWY 07C/25C.

This procedure will be withdrawn during adverse weather conditions, at the latest when CAT III operation is in force.

2.5. OTHER INFORMATION

Parallel independent operation may be in force.