

Motion till riksdagen 2018/19:705

av **Hanna Westerén (S)**

Premiera gröna inflygningar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga insatser för att premiera s.k. gröna inflygningar och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Moderna flygplan kan navigera och flyga med stor precision. Flera flygbolag har börjat utnyttja den här förmågan med stor framgång i sina ”gröna inflygningar”.

Vanlig nedstigning innebär att flygplanet går ned i etapper. Vid varje etapp måste motorerna dras på, vilket innebär att bränsle förbrukas. Den gröna inflygningen innebär däremot att piloterna stadigt kan glidflyga mot marken med motorerna på tomgång. Detta minskar både bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen samt ger lägre buller, vilket underlättar för de människor som bor nära flygplatserna.

Eftersom flygplanets dator har kontinuerlig kontakt med utrustning på marken kan hela flygningen anpassas efter den exakta landningstidpunkten. Det innebär också att flygledaren och piloten tillsammans kan planera en jämn inflygning – planet glidflyger istället för dagens stegvisa flygsätt. En sådan inflygning kan spara upp till 150 kg bränsle och 450 kg koldioxidutsläpp.

Gröna inflygningar utvecklades på Stockholm Arlanda Airport i ett samarbete mellan Swedavia, internationella flygledarorgan och SAS. Idag genomförs de på alla Swedavias flygplatser. På Arlanda har, än så länge, gröna inflygningar bara kunnat genomföras under lågtrafik eftersom det inte går att blanda gröna och normala inflygningar under högtrafik.

Det finns inte någon patenterad definition av vad en ’grön inflygning’ är, och begreppet har inte använts konsekvent under årens lopp.

År 2010 publicerade ICAO (Internationella civila luftfartsorganisationen) Dokument 9931, Continuous Descent Operations (CDO) Manual med vägledning kring harmoniserad implementering av inflygning med kontinuerlig plané.

ICAO definitionen CDO enligt följande:

Continuous descent operation (CDO). An operation, enabled by airspace design, procedure design and ATC facilitation, in which an arriving aircraft descends continuously, to the greatest possible extent, by employing minimum engine thrust, ideally in a low drag configuration, prior to the final approach fix/final approach point.

Note 1.— An optimum CDO starts from the top of descent and uses descent profiles that reduce , segments of level flight, noise, fuel burn, emissions and controller/pilot communications, while increasing predictability to pilots and controllers and flight stability.

Note 2.— A CDO initiated from the highest possible level in the enroute or arrival phases of flight will achieve the maximum reduction in fuel burn, noise, and emissions.

'Gröna inflygningar' är ett begrepp som används för att beskriva optimala förutsättningar för ett flygplan att flyga med minsta möjliga bränsleförbrukning/miljöpåverkan under sjunkfasen. Begreppet bör utgå från ICAO:s definition av CDO som i praktiken innebär att piloten under inflygningsfasen ges bästa förutsättningar i ett antal olika perspektiv:

1. Flygtrafiktjänsten ger piloten möjlighet att lämna sin marschhöjd (Top of Descent (ToD)) vid rätt tillfälle och erbjuder en förutbestämd flygbana med kontinuerlig plané utan fart- och höjdrestriktioner.
2. Piloten sjunker med bränsleoptimal fart.
3. Piloten slipper och undviker att planflyga, framför allt på lägre höjder. Detta kan även betyda att piloten aktivt måste bidra för att uppnå största möjliga nytta.
4. Piloten får flyga så kort sträcka som möjligt.

Gröna inflygningar är långt ifrån standard. De är bland annat beroende av bra väder och särskild navigationsutrustning. Samt som nämnts ovan används de idag inte vid högtrafik på Arlanda. Men fler och fler flygplatser och bolag ser nu fördelarna med metoden som kan spara både på miljön, kostnaderna och bullret. Insatser för att premiera så kallade gröna inflygningar bör övervägas.

Hanna Westerén (S)