

från kommunen som har varit avgörande. Notera att LFV nu bara visar ett för dem ointressant system för att tillfredsställa texten i domen och samtidigt försöka blidka en eventuell opinion.

Frågan är vem som initierade ”nyheten”, som egentligen inte är något nytt. Tekniken har funnits länge. Skillnaden är att Transportstyrelsen nu har gett sitt godkännande av en kurvad procedur¹⁾ på en sent inkommen ansökan. Det är inget nytt – det går till så.

Ett exempel på oklarhet i artikeln. Det står ”Bullret flyttas i stället till Sigtuna och Täby”. Hur kan en inflygning öster om Väsby ge ökat buller i Sigtuna?

När det gäller Täby måste påpekas att det så länge som jag kan minnas har funnits en angöringsfyr i Täby dvs de har alltid haft överflygningar på relativt hög höjd där. Vilka områden som direkt berörs beror inte på fenomenet kurvad inflygning utan på var LFV har dragit strecket dvs flygvägen. Konstateras att LFV inte har valt den flygbullermässigt mest optimala sträckningen.

Detta låter kanske aningen negativt, men den negativismen riktar sig i huvudsak mot tidningens vilseledande artikel. Jag har fått väldigt många reaktioner från invånare som uttalat att ‘nu är det äntligen slut’, men de undrar samtidigt varför överflygningar fortsätter.

Kurvade inflygningar¹⁾ är i grunden bra, men i den här skepnaden blir det ingen märkbar flygbullerminskning för tätorten Upplands Väsby. Om LFV hade velat tillmötesgå Upplands Väsby och villkoret hade man upprättat en gammaldags sned inflygning²⁾ som alla flygplan som trafikerar Arlanda kan utföra. Det vill man inte. Sneda inflygningar skulle kunna upprättas om bara viljan hade funnits.

1) Här åsyftas en inflygning baserad på en navigationsplattform i flygplanet.

2) Här åsyftas en inflygning baserad på konventionella markbundna sändare.

I samma anda kom nu i början på augusti en ny artikel i tidningen Mitt i.

“Ny teknik/glidflygning ska minska bullret”. Frågan är vilket buller det är fråga om? Jo det är för de flygplan som gör “gröna inflygningar”.

Vad är då “gröna inflygningar”?

Vad vi kan förstå syftar användandet av ordet “grön” på en strävan att försöka framställa inflygningarna som miljövänliga. Det framstår som något paradoxalt att ge flyg det epitetet. För att flygplan skall kunna göra sina glidflygningar måste de komma upp på höjd. Den stigningen kostar, för medeldistansplan och beroende av höjd och vikt, flera tusen kilo fossilt bränsle. Nerstigning och inflygning kostar ytterligare hundratals kilo även om detta utförs som “grönt”. Vad är det “gröna” i det? Jo att det drar något mindre bränsle än vad som skulle ha varit fallet vid en konventionell flygtrafikledning.

I dagens skepnad är trots allt den största fördelen med “gröna inflygningar” att



de ger lägre bränsleåtgång än vad de annars skulle ha haft. Samtidigt behövs ingen ny teknik för att göra en "grön inflygning" under lågtrafik.

För fyrtio år sedan, och framför allt innan Linjeflyg hade flyttat ut till Arlanda, var det för det mesta lågtrafik på Arlanda. Då kunde piloter få relativt fria händer att planera sin inflygningsväg och nerstigning. I den miljön gjordes grönare inflygningar än idag även om benämningen inte fanns. Ny teknik behövs således inte för att under lågtrafik göra en "grön inflygning".

Under oljekrisen på sjuttioalet började man tillämpa att stänga av en motor efter landing för att spara bränsle. Inte heller det är något nypåfunnet.

Det är positivt att satsa på teknik som kan minska flygets bränsleförbrukning, men det är tråkigt att detta framställs som något som kan vara en lösning på flygbullerproblem för Upplands Väsby i närtid. Det är först när "gröna inflygningar" kan tillämpas i högtrafik som man kan tala om ny teknik d v s nya dataprogram för flygtrafikledning.

Ett viktigt stycke i artikeln är "Trots att mycket av tekniken för att kunna flyga mer miljövänligt finns och är under utveckling kan det ta lång tid innan tekniken används på bred front". Denna krassa verklighetsbeskrivning har en tendens att drunkna i alla "positiva" utsagor av LfV som egentligen bara utgör en sideeffekt av domstolskrav som har ålagts LfV.

Benny Reuterhagen

Glidflygning ska minska flygbuller

Gröna inflygningar testas på Arlanda under hösten.

I höst testas de första helt gröna glidflygningarna i Europa på Arlanda flygplats.

Projektet är en del i arbetet med att minska både buller- och utsläppsnivåer och förbättra miljön för boende nära flygplatsen.

Arlanda flygplats ingår i ett samarbetsprojekt med SAS, Luftfartsverket, General Electric, som bygger flygplanmotorer, och Rockwell Collins som utvecklar datasystem. Projektet är en del av en EU-finansierad satsning som heter ARIE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) med huvudsyfte att samarbeta över Atlantiens gränser när det gäller teknikutveckling för flyget.

4-5 miljoner kronor ska gå till att genomföra ett fyrtiotal så kallade gröna testflygningar mellan Landvetter i Göteborg och Arlanda under hösten.

– Det innebär att man stiger till den högsta höjden, marschhöjden, och sedan bestämmer en avancerad autopilot när man ska börja glidflyga mot destinationen, säger Anders Ledin, operativ flygplatschef på Arlanda.

Syftet med hela projektet är enligt Anders Ledin att på alla sätt effektivisera flyget. Resenärerna ska få en mer exakt restid, miljöutsläppen minskar men också bullret, som varit en så stor tvivelsfråga för boende i Upplands Väsby.

De här så kallade green connections använder en teknik som fungerar som eco-driving. Det nya är en mycket avancerad datorstyrd autopilot som räknar ut den mest optimala flygvägen när det gäller tid, resväg, utsläpp och buller. Under flygningen går motorerna under stor del på tomgång.

– Det blir visserligen mycket mindre bränsle än om motorn går med full kraft, säger Anders Ledin.

I vanliga fall sänker man flyget stegvis vilket innebär att piloten delvis styr planet manuellt. Detta gör att man förbrukar mer bränsle och skapar mer buller.

Vid intaxningen från landningsbanan har man också bara en motor på vid en grön inflygning.

Höstens flygningar görs för att validera systemen, se att det verkligen fungerar i praktiken och ger effekt, berättar Anders Ledin.

Förra året genomfördes ett antal testflygningar med kvarlevande inflygningar till Arlanda inom ramen för samma projekt, för att prova hur det fungerar att flytta buller bort från Upplands Väsby. Det innebär att man kunde svänga upp mot landningsbanan långt tidigare och skona ett stort område i kommunen från buller.

Trots att mycket av tekniken för att kunna flyga mer miljövänligt finns och är under utveckling kan det ta lång tid innan tekniken används på bred front.

– I dag är det omkring 40 procent av flygplanen som har de här datasystemen. Men det krävs också att piloten är utbildad och flera andra faktorer för att man ska kunna köra gröna flygningar, säger Anders Ledin.

Enligt Mikael Karlsson, ordförande i Naturskyddsföreningen, är det bra att man gör allt man kan inom teknikutvecklingen för att minska utsläpp och hitta nya typer av bränsle, men generellt går utvecklingen åt fel håll, då flygtrafiken ökar i stället för minskar.

– Satsning på gröna flygningar och andra effektiviseringar räcker inte för att klimatpassa samhällen. Till exempel rutten Stockholm Göteborg är helt onödigt, det finns bra, snabba tåg, säger han.

Som det är i dag slipper flygbolagen att betala för de kostnader som flyget orsakar i form av buller och föroreningar för de närliggande.

– I stället för att införa miljöskatter tog man bort en avgift som var på gång. Det är helt absurt när man säger att man vill prioritera klimatfrågorna, säger Mikael Karlsson.

Flygbullret flyttades till Väsby

► När man tog landningsbana 3 i drift år 2003 flyttades flygbuller från Rosersberg och Märsta till Upplands Väsby, vilket har upprört många Väsbybor.

► I januari förra året beslutade miljödomstolen att 6.000 Väsbybor får driva grupptalen mot Luftfartsverket i en skadeståndsprövsprocess. LfV överklagade men Miljööverdomstolen ändrade inte miljödomstolens beslut.

► Processen, som kan komma att ge skadestånd på flera hundra miljoner kronor, om Väsbyborna vinner, har inte påbörjats ännu.

Hanna Nordin
hanna.nordin@mitti.se
tel 250 550 00