

Sverige behöver inte flyget – åtminstone inte det storskaliga

Riksdagsledamoten Hans Wallmark skriver under rubriken ”Sverige behöver flyget” i EP 23/5 bl.a. ”I ett avlångt och glesbefolkat land är flyget för många ett bra och tidseffektivt kommunikationsmedel. Det handlar om möjligheter att hålla familjen samman över generationsgränser”. Han vurmar också för Arlanda flygplats och hyllar dess betydelse för Sverige och näringslivet. Han tror också att ny teknik kan göra flyget miljövänligare. Det han däremot inte nämner är att flyget står för 4 – 5 % av Sveriges totala utsläpp av växthusgasen koldioxid och ungefär 14.000 ton kväveoxider. Avgaserna från flyget består bl.a. av dikväveoxid (lustgas), en växthusgas som är 300 gånger starkare än koldioxid, giftiga kolväten, svaveldioxid som orsakar försurning samt ämnen som bryter ner ozonlagret i atmosfären. Flygets skattepåлага står definitivt inte i proportion till dess miljöbelastning.

Allt sedan den s.k. Chicagokonventionen antogs (1944) har flyget helt undantagits från energi- och miljöbeskattning. När flygtrafiken avreglerades på 1990-talet formligen exploderade flygresandet såväl i Sverige som globalt, inte minst genom tillkomsten av otaliga lågprisbolag som (gynnade av de generösa skattereglerna) dumpade priserna till helt orimliga nivåer. Thailandsresor och weekendresor till storstäder är idag vardagsmat för många människor. Det finns även en klick hänsynslösa människor som gör uppemot 140 flygresor per år utan en tanke på att deras nöjesresor på sikt medverkar till att göra vår planet till en steril och obeboelig plats för framtida generationer.

Tyvärr transporteras stora kvantiteter gods med flyg kors och tvärs i världen. Över Arlanda fraktas mer än 170.000 ton gods och post per år. Svenska postverket exempelvis, har ju lagt ned ett flertal av sina mindre terminaler och istället satsat på ett fåtal stora mellan vilka postsäckarna i regel flygs för att kunna hålla de utlovade utbärningstiderna. Vi har också fått bevittna modenycken att de stora företagen hellre håller sig med rullande lager, d.v.s. snabbt fraktar hem små kvantiteter åt gången istället för att långsamt frakta hem större kvantiteter som lagras lokalt. För dessa företag har tid blivit pengar. Risken är tyvärr stor att den nyinköpta mikrovågsugnen (tillverkad i Kina) som köpts i butiken flygfraktats hit. Detsamma gäller många livsmedel som fraktats hit från alla världens hörn. Vår miljö får betala priset för dessa modenycker i form av ökade utsläpp av kolväten och kväveoxider i atmosfären.

Sverige skulle kunna mycket väl klara sig utan det storskaliga flyget. Det handlar om anpassning och att tänka om. Skall man göra en resa, så måste den få ta sin tid. Även näringslivet (är jag övertygad om) kommer att anpassa sig till ett hållbart samhälle utan flyg under förutsättning att spelreglerna är rättvisa. De, liksom vi, är medvetna om att vår existens hänger på en skör tråd och att vi måste handla nu, innan det är för sent. Vid en global undersökning bland olika företag ställd 2007 så uppgav 5 av 10 företagsledare att klimatet var en viktig fråga, När samma fråga upprepades 2010 hade antalet jakande svar stigit till 8 och vid motsvarande utfrågning i år (2011) så uppgav 8 av 10 företagsledare att klimatfrågan är kritisk för företagets överlevnad.

Det småskaliga flygets klimatbelastning är jämförbar med bilismen. En sportflygplan gör av med ungefär lika mycket bränsle som en bil. När det gäller t.ex. räddningstjänstens och polisens verksamhet så är ju små flygplan och helikoptrar nödvändiga för att rädda liv, släcka bränder och bekämpa brottslighet. Inom rennäringslivet behövs också flyget eftersom det ju inte skapar samma markslitage i den känsliga fjällvärlden som fyrhjulingarna när renhjordarna behöver samlas in.

Håkan Nihlman

Ordförande Håbo Naturskyddsförening

