

Flyvning er klimaets værste fjende

– og tiltag for at reducere flyvning er nødvendige.

Flyvning bidrager rigtig meget til drivhusgasudledningerne. Skadevirkningerne for klimaet ved flyvning er derfor meget store, og de er i stadig stigning. Det er derfor på tide at vi stiller os selv spørgsmålet om vi fortsat skal have uindskrænket "RET" til at flyve, hvis blot vi har råd til det?

Selvom frihedsrettigheder står meget højt på de vestlige demokratiers dagsorden, så har man historisk gennemført en række begrænsninger for vores frihed. Eksempelvis må vi ikke stjæle fra hinanden, og vi må ikke øve vold eller på anden måde skade eller forulempe vores medmennesker.

Det er desuden ulovligt at indtage euforiserende stoffer, ligesom man kan straffes hvis man forurener jorden, luften eller vandet i naturen. Vi har et helt sæt af færdselslove, hvor det eksempelvis står at det er ulovligt at køre for stærkt på vejene, og helt generelt skal man jo overholde færdselsloven, da man ellers kan være til gene for sine medborgere.

Senest er det – efter mange års videnskabelige tvister - blevet ulovligt at ryge på mange offentlige steder, fordi selv passiv rygning beviseligt medfører øget risiko for sygdom og død.

Når flyvning udleder store mængder af drivhusgasser, og dermed er direkte årsag til klimaforandringer, ekstreme oversvømmelser, hedebølger, massiv afsmeltning af hav-is og gletsjere og tillige kan medføre flygtningestrømme grundet i hungersnød og oversvømmelser eller konflikter og krige, hvorfor begrænser vi så ikke flyvning på samme måde som vi begrænser rygning?

***Klimabevægelsen stiller nu det spørgsmål,
om ikke også vores trang og ønsker om
– nærmest uhindret og ubegrænset –
at flyve til alle verdens destinationer, både på ferie,
til familie og i forbindelse med arbejdet bør begrænses?***

Skadevirkningerne for klimaet ved flyvning er så store, at det stiller spørgsmålet ved om vores "RET" til at flyve kan forsvares. Flyvning udgør en stigende del af vores CO2-udslip, og udgør en uforholdsmæssig del af vores samlede CO2-udslip, særligt når man ser på hvor lidt tid man opholder sig i flyvemaskinen eller på destinationen for flyveturen.



For at mindske vores flyvning forestiller vi os at én eller flere af følgende initiativer kan besluttes af det danske folketing:

1. Udarbejdelse af retningslinjer for ansvarlig flyvning

Flyselskaberne/Forbrugerrådet/En kommission pålægges at lave en beskrivelse af såkaldt "ansvarlig flyvning". Beskrivelsen skal afdække hvilke type-flyrejser som kan betegnes som rimelige og ansvarlige, blandt andet med baggrund i hvad der findes af alternative offentlige transport-midler og i hvad der findes af alternative rejsemål og tele-kommunikations-teknologier. Der skelnes mellem arbejde og privat. Retningslinjerne skal indgå som et obligatorisk element i luftfartens og rejsebranchens formidling og salgsmateriale. Det forventes at flytte en del af transporten over på mere miljøvenlige rejser og mere lokale rejsedestinationer.

2. Lovpligtig oplysning om flyvningens reelle skadesvirkninger

Vedtagelse af lovgivning om at al reklame/markedsføring af flyvning / rejsemål med fly-transport skal være ledsaget af tal for hvor meget CO2 der udledes (inkl. en faktor 2-3 for effekten af vanddamp) og hvor meget det udgør af en gennemsnits-danskers forbrug og af en global gennemsnits-borgers udslip. Den meget tydelige dokumentation af flyvningens meget store skadevirkning forventes at have en vis adfærdspåvirkning blandt de rejsende, og flytte en del af transporten over på mere miljøvenlige rejser og mere lokale rejsedestinationer.

3. Forbud mod reklamer for flyvning

Ulovliggøre reklamer for alle typer af flyvning og for alle rejsemål hvor transporten foregår med flyvning. Fravær af markedsføring for flyvning forventes at sænke et (muligvis kunstigt skabt?) behov for flyvning og fjerne rejsemål, og flytte en del af transporten over på mere miljøvenlige rejser og mere lokale rejsedestinationer.

4. Pålægge flyvning markant højere afgifter

Pålægge en afgift på flyvning som medfører en 30-50 % stigning i prisen på at flyve. Større prisforhøjelser forventes at sænke antallet af flyrejser, og flytte en del af transporten over på mere miljøvenlige rejser og mere lokale rejsedestinationer.

5. Forbud mod flyvning på udvalgte ruter


Ulovliggøre visse flyve-ruter (udvalgt med baggrund i alternative offentlige transport-midler, således at det især er kort-distance flyvning som ulovliggøres). Dette forventes at flytte en del af transporten over på mere miljøvenlige rejser og mere lokale rejsedestinationer.

6. Moratorium mod flyvning

Alle typer af flyvning indstilles indtil luftfartsindustrien kan tilbyde flyvning som opfylder rimelige hensyn til økologisk, social og økonomisk bæredygtighed. Dette forventes at flytte en meget stor del af transporten over på mere miljøvenlige rejser og mere lokale rejsedestinationer.

Illustration:

For at fremhæve flyvningens meget store bidrag til drivhusgas-udslippet, så bør drivhusgaspåvirkningen for hver flyrejse (her illustreret som en tur/retur-rejse for én person til Thailand) sættes i forhold til et relevant sammenligningsgrundlag. Eksemplet herunder viser at én sådan flyrejse udgør hele 180% af det som en gennemsnitlig verdensborger bør udlede årligt, hvis drivhusgaspåvirkningen skal fordeles ligeligt og retfærdigt blandt alle verdens borgere.



Billige fly til Bangkok Like

Flyv til Bangkok, Thailands hovedstad som er en af de hurtigst voksende byer i Sydøstasien. Bangkok er en af verdens populære rejsemål, med en meget varieret bykerne med moderne skyskrabere, gadekøkkener, paladser og templer.

Populære rejser			
Fra København		Afrejse inden 2 uger	
Flyrejser	Frpris tur/retur per person i den angivne periode (fly)		
Swiss	København - Bangkok	3/3-15/3	7.678 DKK
Austrian Airlines			
Turkish Airlines, 1 stop	København - Bangkok	3/3-15/3	6.833 DKK
Thai Airways Intl, direkte fly	København - Bangkok	1/3-10/3	7.995 DKK
Thai Airways Intl, direkte fly	København - Bangkok	3/3-15/3	7.405 DKK
Turkish Airlines, 1 stop	København - Bangkok	1/3-10/3	7.168 DKK

CO2 udledning for returrejse (tons)*	% af det langsigtede mål for den gennemsnitlige udledning per verdensborger**
3,6	180 %
3,6	180 %
3,6	180 %
3,6	180 %
3,6	180 %
3,6	180 %

*Beregnet med <https://www.myclimate.org/en/offsetting/co2-offsetting/offset-your-flight.html>

**I år 2050 (skønnet 9 mia borgere) bør den gennemsnitlige drivhusgasudledning per verdensborger være 2 ton/borger