

Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2016-10-25

Katarina Luhr m.fl. (MP)
Maria Östberg Svanelind m.fl. (S)

Uppdrag angående flyget

Skrivelse

Nya uppgifter från Naturvårdsverket, framtagna av Chalmers, visar att klimatpåverkan från svenskarnas flygresor kan vara lika stor som den från biltrafiken. Medan vi har tydliga mål för att minska övriga utsläpp, förväntas flygets klimatpåverkan fortsätta öka kraftigt. Enligt NV:s prognoser kan flyget redan om 20 år stå för över hälften av svenskarnas klimatpåverkan – och fortsätta öka.

Enligt gällande praxis för utsläppsrapportering undantas största delen av utsläpp från internationellt flyg ifrån den nationella (och lokala) statistiken. Flygets totala klimatpåverkan – som är större än för motsvarande CO₂-utsläpp på grund av att utsläpp på hög höjd påverkar klimatet mer än om det sker på marknivå – redovisas inte alls i den officiella statistiken.

Det framstår som oklart i vilken mån flygets ökande klimatpåverkan kan regleras eller på andra sätt påverkas av nationella och lokala politiska beslut. Flyginfrastrukturen är i regel offentligt ägd och det finns möjligheter att införa miljöskatter eller andra regleringar på inrikesflyget. Även satsningar på mer miljövänliga färdsätt såsom höghastighetståg kan vara robusta strategier för att minska flygets klimatpåverkan. Men utrikesflyget, där utsläppen ökar som snabbast, är i hög grad styrt av internationella regleringar som åtminstone delvis bakbinder beslut på nationell eller lokal nivå.

Av sådana skäl har inte flyget varit i fokus för Stockholm stads klimatarbete. I målet om ett fossilfritt Stockholm ingår exempelvis enbart utsläppen från starter och landningar vid Bromma flygplats upp till 915 meters höjd. Dvs, hela flygresan räknas inte in, inte heller stockholmarnas resande från Arlanda då den flygplatsen ligger utanför kommungränsen.

Det är tyvärr också tveksamt om en omställning av flygbranschen, till nya bränslen eller nya tekniker med mycket låg eller ingen klimatpåverkan, kan ske i tid för att undvika farlig klimatförändring. Trots vissa effektivitetsförbättringar ökar fortfarande utsläppen från flygbranschen, totalt sett.

Nu när en långsiktig strategi för ett fossilfritt Stockholm till 2040 snart har nått implementeringsfasen finns därför ytterst goda skäl till att även börja fundera över vad vi kan

göra åt de stora och växande men samtidigt mer svårpåverkade utsläpp som härrör från stockholmarnas flygvanor. Ett första steg är att skapa sig en god bild över det faktiska och förväntade läget.

Vi uppdrar därför åt miljöförvaltningen att, utifrån forskningsläget,

- uppskatta den faktiska klimatpåverkan som härrör från stockholmarnas flygvanor, inklusive den flygtrafik som näringslivet genererar, inom Sverige och internationellt, nu och under de närmaste decennierna,
- i den uppskattningen särredovisa trafikmängdens förväntade utveckling och utsläppspåverkan från förväntad teknisk utveckling eller andra innovationer
- relatera flygets klimatpåverkan till klimatmålsättningar på lokal, nationell och internationell nivå, inklusive Parisavtalet, och eventuella branschspecifika målsättningar
- beskriva var ansvaret för flygets ökade klimatpåverkan huvudsakligen ligger idag
- samt Stockholms stads möjligheter att, ensam och i samverkan med andra aktörer, minska klimatpåverkan från stockholmarnas flygresor