

KERSTIN BJURMAN

ATT FLYGA ELLER INTE FLYGA

Vad rör det mig att vattennivån i vissa av Afrikas floder kan sjunka med 70–80 procent om det blir tio procent mindre regn? Eller att framtida ökande regn på andra håll beräknas medföra mer stillastående vatten = fler mygg och mer malaria? Kalaharis sanddyner kan börja sprida sig, so what?

Är det mitt fel att 11 miljoner människor på Afrikas horn just nu hotas av svält på grund av minskad nederbörd och långvarig torka?

Om det här är följder av växthuseffekten kan väl inte jag göra något åt det?

Den globala uppvärmningen går fortare än forskarna tidigare trott, det visar allt fler rapporter och framtidsscenarioer om klimatförändringar. Ett forskarlag delar in Afrika i tre sektorer: den torra zonen, den blöta zonen och den osäkra zonen. Den torra zonen, som skulle få en nederbörd på mindre än 400 millimeter per år, kan snart komma att täcka praktiskt taget hela norra Afrika, gränzonen Sahel och större delen av Afrikas horn, liksom den västra halvan av kontinenten genom Namibia och Angola, totalt 41 procent av hela kontinenten.

Här finns de stora floderna Niger, Volta, Nilen och Senegal liksom Lake Chad, viktiga för miljontals människor.

Den osäkra zonen omfattar 25 procent av Afrika. Särskilt utsatt är Sydafrika där svåra problem förutspås runt 2050.

En av de främsta orsakerna till den globala uppvärmningen är utsläpp av koldioxid. Transportmedlet för världens tio procent mest välbärgade människor, flyget, står för de allvarligaste utsläppen. Omfattningen är skrämmande redan nu men än värre är att flyget beräknas öka trefaldigt under de närmaste 20 åren. För oss blir det bara billigare och billigare samtidigt som flygbolagen tjänar storkovan. Att naturen tar stryk har man först på senare tid börjat ta på allvar.

Flygindustrin har länge behandlats med silkesvantar, inte minst genom Chicagoavtalet 1944 som bestämde att ingen regering har rätt att lägga avgifter på flygbränsle.

Nu hörs alltfler krav på en sådan beskattning samt krav på forskning om alternativa drivmedel. Men där väntas inga genombrott under överskådlig tid.

En rad länder har nyligen kommit överens om att beskatta flygresor, skatt som om den införs i hela världen kan inbringa upp emot 10 miljarder dollar per år, enligt EU.

Men regeringar kan göra mer för att flygindustrin inte ska växa lavinartat. Man kan ta ut avgift vid ankomst och avresa och inte minst kan man begränsa trafiken genom att inte bygga många nya flygplatser.

Hela världen påverkas av växthuseffekten, även Sverige. Så visst angår det mig att klimatet ändras på grund av vår livsstil. Det känns inget vidare att det är de rika länderna som höjer temperaturen mest medan det är de fattiga länderna som drabbas hårdast.

Du, jag, vi, kan göra något. Om än i liten skala. Vi kan ändra vårt resande. Reseguiderna *Lonely Planet* och *Rough Guides* börjar nu ange hur mycket utsläpp varje flygresa ger och föreslår alternativa transportmedel. Dessutom uppmanar de turister att resa mindre och stanna längre samt att betala frivillig miljöavgift i relation till resans längd.

Det är ju alltid en början.

