

Skrevet 22. 11.06

---

## **Innspill til sektorvise klimahandlingsplaner**

Natur og Ungdom mener det er positivt at regjeringen har startet arbeidet med sektorvise klimahandlingsplaner. Det kan være et viktig redskap for å sikre nasjonale tiltak for reduksjon av klimagassutslipp, dersom planene blir ambisiøse og påvirker beslutningene som tas for hver sektor. I dette notatet gir vi våre innledende innspill til regjeringens arbeid med sektorvise klimahandlingsplaner.

### **A) Generelt om planene**

Klimaendringene truer millioner av mennesker verden over. FNs klimapanel har slått fast at klimagassutslippene må reduseres med 60-80 prosent. Norge ligger allerede lang over sin forpliktelse i Kyoto-avtalen. Regjeringen har slått fast at en betydelig andel av utslippsreduksjonene skal skje gjennom nasjonale tiltak.

Ethvert land må ta ansvar for å redusere sine utslipp, og holde sine internasjonale forpliktelser. Samtidig er det avgjørende at noen land klarer å vise verden at det er fullt mulig å kutte utslippene, bare det finnes politisk vilje. Derfor må land som Norge sette seg egne, langsiktige mål som går utover kortsiktige internasjonale forpliktelser. Dette er også konklusjonen til Lavutslippsutvalget i NOU 2006:18.

Miljøvernminister Helen Bjørnøy sa på klimaforhandlingene i Nairobi at verdens klimagassutslipp bør reduseres med 20-30 prosent i perioden 2020-2030, at de rike landene må ta et hovedansvar og at Norge er forberedt på å ta sin andel. Dette er i tråd med Natur og Ungdoms krav om en halvering av norske klimagassutslipp innen 2020. De sektorvise klimahandlingsplanene må vise hvordan dette skal gjøres i hver sektor.

#### **1. Varighet for planene**

For å sikre langsiktighet når en vurderer tiltak, er det viktig at planene gjelder fram til minst 2020.

#### **2. Overordnet og sektorvise mål**

Det må settes et overordnet mål for utslippsreduksjon i perioden, slik Soria Moria-erklæringen lover. Natur og Ungdom foreslår et mål om 50 % reduksjon i norske klimagassutslipp innen 2020. Dette målet må så deles på de ulike sektorene, slik at hver sektor får et eget reduksjonsmål i tråd med det overordnede målet.

#### **3. Etappemål og revisjon av planene**

Det langsiktige målet for hver sektor må spesifiseres i etappevise mål på for eksempel fem års intervaller. Ved hvert etappemål må framdriften rapporteres til Stortinget, og de sektorvise planene revideres for å sikre videre måloppnåelse. Dersom enkelte sektorer ikke oppfyller sine reduksjonsmål, kan dette kompenseres med ytterligere kutt i andre sektorer.

#### **4. Implementering av planene**

De sektorvise klimahandlingsplanene må implementeres i alle relevante planer i hver sektor. Eksempler på dette er at for samferdselssektoren må de sektorvise

klimateknologier implementeres i Nasjonal Transportplan og for oljesektoren må planene ha betydning for videre konsesjonsrunder. Riksrevisjonen eller et annet egnet organ bør få i oppgave å overvåke implementeringen.

## **B) Tiltak i energisektoren**

Strømsparing i Norge gir ikke nødvendigvis direkte utslippskutt. Likevel mener vi at det er et viktig klimatiltak, fordi det hindrer press for utbygging av fossil energi. Fordi så godt som all strømproduksjon i Norge er fornybart, vil det også være et tiltak for å frigjøre strøm fra utslippsfri produksjon som kan erstatte bruk av fossil og forurensende energi. Under energisektoren har vi derfor både foreslått tiltak som gir utslippskutt og tiltak som sparer energi.

### **Forby fossil energi som hovedoppvarmingskilde**

Det er unødvendig å bruke fossil energi som hovedoppvarmingskilde når det finnes andre, klimanøytrale alternativ. Myndighetene må derfor i Teknisk Byggforskrift eller andre passende forskrifter forby fossil energi som hovedoppvarmingskilde og sette krav om fornybar energi til oppvarming.

### **Forby panelovner til oppvarming**

Det er ineffektivt å bruke panelovner til oppvarming. Likevel bygges hver tredje nye bolig med panelovner som hovedoppvarmingskilde (Forbrukerrapporten 2006). Dette er en energisløsende praksis som lemper de langsiktige kostnadene over på forbrukeren. Det er derfor nødvendig å forby panelovner til oppvarming i Teknisk Byggforskrift eller andre passende forskrifter.

### **Innfør passivhus-standard**

Bygg står for ca 40 % av energiforbruket i Norge. Det er mulig å redusere energiforbruket kraftig. Passivhus-standard må innføres. Det må sikres at byggebransjen får opplæring i hvordan slike bygg bygges.

### **CO2-avgift**

Regjeringen har innført CO2-avgift på fossilgass til oppvarming. Denne avgiften må økes slik at den minst tilsvarer avgiftsnivået som i dag gjelder for olje og gjelde for all gassbruk.

### **Støtteordning til husholdninger**

Regjeringen har innført støtteordning for husholdninger til energisparingstiltak, pelletskaminer og varmepumper. Denne støtteordningen må bli varig og utvides i støttebeløp og alternativer, slik at for eksempel solfangere og annen alternativ oppvarming kan bli en del av ordningen.

### **Stille krav om vannbåren varme i nybygg**

Vannbåren varme er den mest effektive måten å varme opp på. Derfor må det stilles krav om at alle nybygg bygges med vannbåren varme.

### **Forby alle hvite- og brunevarer med energimerking under A**

Det er ingen grunn til å selge elektroniske artikler som sluker energi. Disse må forbys. Energimerkeordningen må utvikles og forbedres, slik at det stilles stadig strengere krav til energiforbruk på A-merkede produkter og at ordninger innlemmer flere typer artikler.

### **Sette fart i utbyggingen av fornybar energi**

Norge trenger mer fornybar energi for å erstatte det fossile energiforbruket. Regjeringen må sette i verk tiltak som sikrer en storstilt utbygging av vindkraft og andre fornybare energikilder.

### **Ingen forurensende gasskraftverk**

Det må ikke gis tillatelse til utbygging av gasskraftverk uten CO<sub>2</sub>-rensing fra oppstart.

### **CO<sub>2</sub>-deponering på eksisterende punktutslipp**

CO<sub>2</sub>-utslipp fra store punktkilder, for eksempel i Grenlandsområdet og på Mongstad, må deponeres.

## **C) Tiltak i avfallssektoren**

### **Kompostering og utnyttning av biogass**

Alt matavfall må komposteres. Gass fra avfallsdeponier må samles opp og utnyttes til energiformål.

### **Resirkulere plast**

Hvert år blir det produsert 500 000 tonn plastavfall i Norge. For hvert tonn plast som materialgjenvinnes, spares det to tonn olje og CO<sub>2</sub>-utslippene reduseres med ett tonn. I dag er det kun 245 kommuner som har plastresirkulering. Det må være et mål at alle kommuner tilbyr plastresirkulering.

## **D) Tiltak i petroleumssektoren**

Ifølge SSB økte utslippene fra petroleumssektoren med 79% fra 1990 til 2004. I tillegg til de store utslippene som skapes ved utvinning av olje og gass, bidrar norsk fossil energi til klimagassutslipp verden over. Det er avgjørende at utvinningstempot på norsk sokkel reduseres dramatisk de nærmeste årene, og at sokkelen drives ved hjelp av fornybar energi.

### **Ingen åpning av nye havområder for petroleumsvirksomhet**

Det er avgjørende for å redusere utvinningstempot – og dermed også klimagassutslippene – at det ikke åpnes for petroleumsvirksomhet i nye havområder.

### **Færre konsesjonsrunder**

Hyppigheten i konsesjonsrundene må reduseres fra dagens praksis der nye tildelinger finner sted hvert annet år.

### **Færre tildelinger i konsesjonsrundene**

I tillegg til lavere hyppighet i konsesjonsrundene, må antallet tildelinger i konsesjonsrundene reduseres kraftig. I forkant av hver konsesjonsrunde må det settes et tak på hvor mye klimagassutslippene fra norsk sokkel kan øke. Dette innebærer at utslippene som følge av letevirksomhet og produksjon på feltet ikke kan overstige den aktuelle konsesjonsrundens tak for utslipp. Dette taket må være koordinert med et overordnet mål om klimagassreduksjoner fra petroleumssektoren.

### **Ingen flere tildelinger i forhåndsdefinerte områder**

Dagens praksis med tildelinger i forhåndsdefinerte områder (TFO) må opphøre.

### **Elektrifisering av eksisterende plattformer**

De plattformene på norsk sokkel som i dag drives med fossil energi, må elektrifiseres.

### **Påbud om bruk av fornybar energi ved eventuelle nye installasjoner**

Ved eventuelle nye utbygginger på norsk sokkel, må det være påbudt å drive installasjonen ved hjelp av fornybar energi.

## **E) Tiltak i samferdselssektoren**

Transport står for nær en tredel av de norske klimagassutslippene. Siden 1990 har disse utslippene økt med over 20 prosent. Det er ikke mulig å løse klimaproblemet og innfri de norske klimaforpliktelsene uten å redusere klimagassutslippene fra transport kraftig. For å få til denne reduksjonen må vei- og flytrafikken reduseres og transporten overføres til mer miljøvennlige kollektive alternativer, sykkel og gange.

### **Stopp kapasitetsøkningen på veiene**

Utbyggingen av stadig større kapasitet på veinettet kan ikke fortsette hvis Norge skal klare å redusere utslippene fra transport. Økt kapasitet fører til økt trafikk, som igjen gir økte utslipp. Trafikksikkerhetsproblemene kan løses raskere med midtdeler og utbedret veiskulder enn med fire felt. Resultatet er bedre for miljøet og sparer flere liv. Alle planer om utbygging av veier til fire felt må stanses.

### **Bygg dobbeltspor mellom de store byene på Østlandet**

Bortsett fra gange og sykling er jernbanen vårt mest miljøvennlige transportmiddel. For å få til den ønskede overføringen av person- og godstransport fra vei til jernbane mellom de store byene er det nødvendig å øke kapasiteten på jernbanenettet og redusere reisetida med toget. Dette vil også bedre togets lønnsomhet og bidra til mer konkurransedyktige billettpriser. Tempoet på planleggingen og gjennomføringen av det sammenhengende dobbeltspornettet i InterCity-triangelet mellom Lillehammer, Skien og Halden må heves lagt over dagens nivå.

### **Bygg høyhastighetsbaner**

Høyhastighets jernbaner kan konkurrere med flytrafikk både på pris og reisetid, og har høyere komfort. Derfor vil høyhastighetstog være attraktive for kundene samtidig som det er langt mer miljøvennlig enn sterkt forurensende flytrafikk. Høyhastighetsutredningen må følges opp med gjennomføring av konkrete prosjekter for høyhastighetsbaner i Norge.

### **Sats på kollektivtrafikken i storbyene**

De største byområdene har det største potensialet for å kutte i utslippene fra transport. Derfor bør det være en ordning for storbymidler til de ti største byområdene. Ordningen kan bestå av et grunntilskudd, fordelt etter byens størrelse og transportvolum, og en bonus til de byområdene som bruker grunntilskuddet og egne tilskudd best. Det er veldig viktig at restriksjoner mot bilbruk vektlegges i fordelingen.

### **Innfør veiprising i alle store byer**

Det skal koste å forurense, og det bør koste mest når konsekvensene av forurensningen er størst. Veiprising med differensierte takster vil være et viktig bidrag for å redusere biltrafikken og jevne ut rushtrafikken i byene.

### **Sats på alternative drivstoff**

Det må gis betydelig støtte til forsøks- og fullskalaprosjekter med fornybare drivstoff, både til personbiler og tyngre kjøretøy. Offentlige kjøretøy må gå på fornybare drivstoff.

### **Høyere avgifter på fossilt drivstoff og økt årsavgift**

Dagens avgifter på fossilt drivstoff gjenspeiler ikke samfunnskostnaden når det forbrennes. Veitrafikken betaler bare for en brøkdel av de kostnadene den påfører samfunnet. Gjennom høyere avgifter på de mest forurensende drivstoffene vil det bli mindre attraktivt å forurense. Økt årsavgift gjør det mindre attraktivt å ha bil, og dermed mer attraktivt å reise kollektivt.

### **Ingen nye flyplasser og rullebaner**

Å fly er den mest forurensende måten å reise på. Derfor må det ikke legges til rette for mer flytrafikk, og det må ikke bygges nye flyplasser eller rullebaner i Norge.

### **Høyere flyavgifter**

CO<sub>2</sub>-avgiften på flydrivstoff er i dag bare 40 prosent av CO<sub>2</sub>-avgiften på bilbensin. Samtidig er klimagassutslipp fra fly minst dobbelt så forurensende som samme utslipp fra biltrafikken. CO<sub>2</sub>-avgiften på flydrivstoff må derfor femdobles for å gi utslippene samme pris som for utslipp fra biltrafikken.

### **Internasjonal fly- og skipstrafikk inn i internasjonale klimarammeverk**

Kyoto-avtalen omfatter ikke internasjonal transport med skip eller fly. Norge må jobbe for at internasjonal transport inngår i nye klimaavtaler.

### **Bedre arealplanlegging**

En varig løsning av klimaproblemet må inkludere bedre arealplanlegging. Det må innføres regler for samordnet areal- og transportplanlegging som er mer bindende enn dagens retningslinjer, og som i minst like stor grad stiller krav til miljøvennlig arealplanlegging.