

Miljøpartiet de Grønnes programkomité

KOMMENTARER TIL FØRSTEUTKAST TIL STORTINGSPROGRAM

Naturvernforbundet vil kommentere alle stortingspartienes utkast til program. Vi gjør dette i form av helhetlig brev, som vi herved sender inn til Miljøpartiet de Grønnes programkomité. Vi begrenser oss til å kommentere tekst som vi mener bør endres, til tross for at det utvilsomt er svært mye bra miljøpolitikk i MDGs programutkast. Vi viser også til, og takker for, møtet vi hadde med programkomiteen 13. oktober, der vi fikk anledning til å gi kommentarer og utdype noen av dem.

Fra linje	Kommentar
Generelt	- Begrep som «grønn omstilling», «grønt skifte», «bioøkonomi» og «sirkulærøkonomi» er generelt i samfunnet ikke så godt definert. Det er viktig at MDG ved bruk av slike begrep gjør det klart hva partiet legger i dem. - «Nullutslipp» er også et begrep som brukes mye, men hva menes med dette? Snakker vi om null utslipp av all forurensing eller bare klimagasser? Og da bare direkte utslipp og ikke i et livsløpsperspektiv? Siden en betydelig del av miljø- og ressursforstrykket kommer skyldes produksjon av innsatsfaktorer og gjerne i utlandet, er «nullutslipp» svært vanskelig å oppnå og kan ofte gi inntrykk av at noe er miljømessig bedre enn det faktisk er.
117	Det er urovekkende å se det store presset som nå blir lagt på å åpne opp havbunnen for utvinning av mineraler, spesielt internasjonalt, men også i Norge. Her er det snakk om inngrep i spesielt viktige økosystemer, som f.eks. rundt svarte skorsteiner som bl.a. fins langs den nordatlantiske midthavsryggen rundt Jan Mayen og Svalbard. Dette er et av verdens mest produktive havområder og et svært viktig oppvekstområde for rike fiskeressurser. Oppgraving av havbunnen, sedimentskyer, forstyrrelse av dyreliv, toksiske effekter i vannsøylen og endringer av hydrologiske forhold er noen av effektene disse sårbare økosystemene kan bli utsatt for dersom det blir gitt løyve til mineralutvinning her. Internasjonalt advarer forskere nå om at vi står i fare for å ødelegge unike økosystemer og arter før vi engang har kjennskap til at de eksisterer. Dette er et felt der føre-var-prinsippet bør gjelde, og internasjonale reguleringer og omfattende studier på hvilke effekter det kan ha for det marine miljøet, må på plass før det kan vurderes å gi tillatelse til gruvedrift på havbunnen. Vi foreslår å forsterke punktet om å motarbeide nye sjødeponi til heller å lyde: «Forby nye sjødeponi av gruveavgang, og avslutte eksisterende deponier» og i tillegg legge til følgende punkt: «Arbeide for et internasjonalt forbud mot dumping av gruveavfall i sjø, og et moratorium på gruvedrift på havbunnen.»
120	Vi foreslår at setningen forlenges med følgende: «[...] med mål om at det skal være igangsett restaurering av 15 prosent av de forringede økosystemene innen 10 år.»

123	Det kan kanskje være lurt å spesifisere hva som er ment med dette punktet. Det er vel mer manglende bruk av naturmangfoldloven og ikke lovens innhold som det er noe galt med?
124	Vi foreslår at også utvalgte naturtyper nevnes i dette punktet: «Gi flere truede arter <u>og naturtyper</u> status som prioriterte arter <u>og utvalgte naturtyper</u> i henhold til naturmangfoldloven.»
174 2071	Programkomiteen foreslår økte flyseteavgifter. Naturvernforbundet mener det er viktig med flyseteavgift og vil understreke at dagens flypassasjeravgift ikke er noen seteavgift, da den ilegges per passasjer og ikke per sete. Vi har tidligere hatt seteavgift i Norge, noe som miljømessig er bedre enn passasjeravgift, da dette gir større insentiv til å kjøre færre fly med høyt belegg framfor mange fly med dårlig belegg. MDG bør derfor gå inn for at dagens flypassasjeravgift omgjøres til seteavgift.
351	Til «Forbruk og deling» foreslår vi at MDG føyer til følgende: «Alle kommuner skal som del av den lovpålagte husholdningsrenovasjonen legge til rette for reparasjon, gjenvinning og ombruk.»
354	Det bør innføres påbud om materialgjenvinning, både av husholdnings- og næringsavfall. Det er frustrerende at spisesteder og restauranter kan kaste både spiselig mat og organisk avfall usortert i restavfallet, også i de kommunene der husholdningene er pålagt å kildesortere.
358	Som ett av flere virkemidler mot matkasting mener Naturvernforbundet at dagens «best før»-stempel bør erstattes av et stempel som viser produksjonsdato, da «best før»-stempelet i stor grad er mer villedende enn veiledende.
368	Framfor å avvike merverdiavgiften for reparasjon og salg av brukte gjenstander bør slike tjenester ilegges merverdiavgift med 0-sats, da dette fortsatt vil gi fradrag på inngående merverdiavgift og er derfor gunstigere for bransjen enn om de får fritak for merverdiavgift.
389	Det er mulig at noen flere konkrete grønne skatte- og avgiftsendringer bør nevnes konkret. Grønn skattekommisjons utredning har mye bar i seg som må følges opp, og vi henviser til Naturvernforbundets uttalelse til denne for mer informasjon. Det er viktig å understreke at grønn skattekommisjon også peker på viktige grep for å ivareta naturmangfoldet, bl.a. nye avgifter og fjerning av subsidier.
436 2013	Konkret om skattefradrag for pendling/reising støtter Naturvernforbundet programkomiteens alternativ a om at dette skattefradraget avvikles.
551 676 782 788	Programutkastet refererer flere steder til et ønske om satsing på bioressurser og biobaserte produkter («Bionova» (linje 551), «gunstig pris på biodrivstoff» (linje 676), «utvikle et program for å optimalisere bruken av biologiske ressurser gjennom bioraffinering» (linje 782), «sikre gode rammevilkår for norsk treforedlingsindustri og stimulere særskilt til innovasjon innen nye biobaserte produkter» (linje 788)). Naturvernforbundet vil understreke bekymring for eventuell økt bruk av importert biodrivstoff og for produksjon av biodrivstoff basert på skogressurser, av hensyn til både klima og natur. Vi viser til mer fylldig argumentasjon i et innspill fra flere miljøorganisasjoner til Klima- og miljødepartementet angående økt omsetningskrav til biodrivstoff. Vi mener det er viktig at MDG understreker at det er avfallsressurser som skal brukes

	til produksjon av bioenergi, bioplast etc., og at det ikke kan legges opp til økt hogst.
774	Programutkastet lister opp en del gode punkter om skogbruket på side 4, som ikke gjentas under omtalen av skogbruk på side 20. Konkret savner vi også et punkt om at subsidiene til skogsveier og hogst i bratt terreng bør opphøre (jamfør også vår høringsuttalelse til grønn skattekommisjons utredning). På side 20 nevnes også enkelte gode prinsipper for omlegging av skogbruket. Vi vil understreke følgende: 1. La skogen stå lenger for å binde mer karbon før den hogges 2. Verne mer skog som binder og lagrer karbon i mange hundre år 3. Unngå klimaødeleggende flatehogst og sats heller på lukka hogst, som gir en levende skog med varierende alder, som opprettholder og øker karbonlageret i skogsjorda, et tiltak som også er bra for biologisk mangfold, rekreasjon og friluftsliv – som også danner grunnlag for å ta ut solid tømmer for materialproduksjon, som erstatning for stål og betong, som gir høyt klimafotavtrykk 4. Slutt med gjødsling av skog. Gjødsling vil få negative konsekvenser for naturmangfold og gir heller ikke spesielt gode eller kostnadseffektive klimaresultater 5. Kutt støtten til klimaskogplanting. Klimaeffekten av å hogge bjørk og lauvskog for å plante gran er svært tvilsom og heller ikke dokumentert. I tillegg har utplanting av skog på nye areal store konsekvenser på stedegent naturmangfold. Store områder av kystlynghei trues nå av spredning av gran fra plantefelt
670	Naturvernforbundet mener det er viktig å få på plass forbud mot nydyrking av myr og torvuttak, noe vi savner i programutkastet. En rapport fra NTNU viser at drenerte myrer og torvuttak i Norge gir utslipp på 5,55 mill. tonn CO ₂ -ekv. årlig, som er utslipp på omtrent samme størrelse som fra hele den norske personbilkampen. (Dette er utslipp som skyldes ødeleggelser som alt er gjort, så potensialet for utslippskutt fra å <i>hindre nye myrødeleggelser</i> er naturligvis av en annen størrelse.) For å hindre import av torv fra andre land må det iverksettes virkemidler for raskt å fase ut bruken av torv.
683	Også økologisk mat bør få merverdiavgift med 0-sats. Vi mener at det bør være grunnlag for full merverdiavgift på mat som ikke er økologisk.
729	Vi savner et punkt om at fiskerioppsynet må styrkes, da dette er blitt kraftig redusert, noe som gir uholdbare tilstander.
740	Vi foreslår at punktet strykes, da linje 738–739 sier at det ikke skal etableres nye anlegg som ikke er lukka. Et moratorium på fem år (linje 740) er et svakere krav, som vi ikke støtter.
740	Vi foreslår følgende nytt punkt: «All oppdrettslaks dobbeltmerkes innen 2020, på en måte som gjør at rømt fisk enkelt kan identifiseres og spores tilbake til opprinnelse.» Teknologien for dette fins, det er mulig å gjennomføre uten store problemer med dyrevelferd, og det er absolutt nødvendig for å sikre at det er forurensere som betaler ved rømminger, noe som også vil forebygge rømminger.
759	Vi foreslår følgende nytt punkt: «Sørge for at trafikklyssystemet som skal implementeres i havbruksnæringen, er i tråd med kvalitetsnormen for villaks, slik at samlet miljøbelastning er avgjørende.»

	Dette innebærer bl.a. at terskelnivået for tillat lusemengde må senkes betydelig.
811	Her må MDG gjerne vise til Stortingets mål om 10 TWh spart i eksisterende bygg innen 2030 og Arnstad-utvalgets rapport, som anslår det langsiktige energieffektiviseringspotensialet for bygg til å være på hele 40 TWh energi.
812	Vi foreslår et nytt punkt om at støtten til energisparing bør økes, og at støtten til en energimengde spart må være minst like stor som støtten til produksjon av tilsvarende energimengde. I dag er det bedre ordninger for å produsere fornybar energi enn å spare energi, til tross for at alle er enige om at den mest miljøvennlige energien er den som ikke brukes. Vi håper derfor MDG vil løfte dette i sitt program, med konkrete virkemidler og tiltak.
814	For å oppnå et ressurseffektivt kraftsystem med mindre behov for overføringskapasitet (og dermed mindre inngrep fra kraftlinjer) bør virkemidler som kraftprissoner, differensiert nettariff og krav om anleggsbidrag videreføres og forsterkes.
817	Naturvernforbundet støtter programkomiteens alternativ a om vindkraftutbygging på land. Dersom det fortsatt skal bygges ut noe vindkraft, må dette gjøres etter strenge kriterier og en helhetlig plan, som hindrer naturødeleggelser.
821	Naturvernforbundet støtter programkomiteens alternativ a om vannkraftutbygging. Tida for store vannkraftutbygginger må være forbi, og det er ikke slik at små- og minikraftverk er noe bedre enn store kraftverk, sett i forhold til produsert kraftmengde.
828	Støtten til offentlig bygg bør også være til solvarmeanlegg.
829	Teksten om sol er inkonsekvent, siden den har krav om ulike mål som ikke henger sammen. Det står både at støtten skal dimensjoneres etter produksjonsmål, og at den skal være en fast prosent av kostnadene. Det beste er å gi støtte per energimengde. Det er ingen grunn til å premiere spesielt dyre anlegg. Støtten bør være teknologinøytral og inkludere energieffektivisering. Det er billigere, og det kan spares mer energi (på steder og tider da forbruket er størst) ved å tilby gratis loftisolering enn å gi 40 prosent støtte til sol.
837	Kraftutveksling med utlandet gjennom eksisterende kabler kan være bra for både natur og klima. Nye kabler kan imidlertid øke presset på vassdragsnaturen, bl.a. gjennom såkalt effektkjøring og pumpekraftverk, noe som gjør at Naturvernforbundet ikke støtter utbygging av flere kraftkabler til utlandet.
1899 (1994) (2004)	Det er viktig å samordne bolig-, areal- og transportpolitikken, men det trengs også virkemidler som gjør at alle parter trekker i retning av miljøriktig utvikling. Samtidig styrkes miljøeffekten og samfunnsøkonomien i kollektivsatsing og jernbane betydelig dersom dette kombineres med en arealbruk som fortetter rundt kollektivknutepunkt og hindre spredt utbygging, i kombinasjon med restriktive virkemidler mot biltrafikken. For de større byene skal bymiljøavtalene legge rammene for dette. Vi etterlyser en tilsvarende politikk, med forpliktende utbyggingsavtaler mellom staten og kommunene, også ved jernbanesatsing. Vi mener at programutkastet mangler tydelig politikk på dette. Vi foreslår derfor et nytt punkt:

	«For å sikre god planlegging som gir reduksjon i biltrafikken, må det ved større kollektivutbygginger inkludert jernbane inngås avtaler mellom staten og kommunene, der staten forplikter seg til delfinansiering av prosjektet, mens kommunene forplikter seg til å føre en arealpolitikk som bygger opp om investeringene og ta i bruk andre lokale virkemidler som begrenser biltrafikken. Det må stilles krav om at regionene har vedtatt en ambisiøs regional plan for areal og transport, som viser hvordan dette skal gjøres.»
1904	Nedbygging av matjord bør i utgangspunktet være forbudt. Skal dette gjøres, må det være som en del av en helhetlig, regional plan som viser at dette er riktig for å spare andre verdifulle arealer og innfri spektret av miljømål (jamfør punktet over, om regional plan for areal og transport).
1964	For å få til storsatsing på sykkelveier er statlige «belønningsmidler» til kommunene viktig, da en stor del av sykkelveinettet går langs kommunale og fylkeskommunale veier, som ikke er statens ansvar.
1992	Det er litt uklart hva programkomiteen tenker på når det gjelder tidfesting av krav som listes opp. Ny jernbanetunnel gjennom Oslo er viktig, men dette arbeidet skal «bare» starte opp. Siktes det her til den kommende fireårsperioden? Andre mer ambisiøse ønsker listes opp uten forbehold om at det bare er snakk om oppstart, og uten annen tidfesting, f.eks. bygging av høyhastighetsbaner. Her bør det ryddes litt opp.
1999	Punkt 5 og 6 må ses i en sammenheng. Bygging av infrastruktur, herunder jernbane, gir store klimagassutslipp, som må tjenes inn driftsfasen i form av redusert vei- og flytrafikk. I tillegg gir utbygging av infrastruktur betydelige inngrep i natur og matjord. For å oppnå dette er det viktig at det brukes virkemidler som flytter trafikk til bane (bl.a. restriktive virkemidler på vei- og flytrafikk og god arealplanlegg), og at en hindrer utbygging av konkurrerende infrastruktur, som bidrar til det motsatte (og også har store utslipp i byggefasen og gir store inngrep, som da unngås). Utbygging av jernbanen må derfor gjøres etter en helhetlig plan, der tiltak på kort og mellomlang sikt inngår som en langsiktig løsning. Samtidig må vi erkjenne at det neppe er trafikkgrunnlag til å gjøre jernbaneutbygging klimavennlig overalt der det kunne være ønskelig. Programutkastet lister opp reisetidsmål for tog mellom Oslo og hhv. Bergen, Trondheim og Stavanger for 2025. Sett i lys av at det nå spøker alvorlig med at intercity-nettet kan være bygd ferdig ut innen 2030, slik Stortinget har vedtatt, så virker programkomiteens foreslåtte reisetider i 2025 helt urealistiske. Det kan settes mål for 2025, men disse vil da bli beskjedne. Vi foreslår derfor mål for 2030, men også disse må justeres i forhold til programkomiteens forslag. En veldig ambisiøs politikk kan gjøre det mulig å oppnå reisetider Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim på 5 timer i 2030. Det forutsetter en ny bane Oslo–Hønefoss (men ikke via Kroksund, slik det jobbes etter, som følge av store naturinngrep, men andre løsninger, som også kan løfte godstrafikken og tilbudet på andre baner) samt stor utbygging mellom Voss og Arna. Skal det oppnås reisetider Oslo–Bergen på under 5 timer, må det i tillegg bygges ut betydelig også mellom Hønefoss og Voss, men klimaeffekten av dette må ses i lys av kravet om at det også bygges høyhastighetsbaner. Dersom MDG lander på at Haukli-nettet (med greiner mot Bergen, Haugesund og Stavanger) skal bygges ut, er det neppe natur- og klimamessig fornuftig med storutbygging også mellom Hønefoss og Voss, som også sliter med store stigninger opp til høyfjellet fra begge sider. En reisetidsreduksjon Oslo–Trondheim til 5 timer kan la seg gjennomføre ved å videreføre bygging av dobbeltspor Oslo–Lillehammer til anslagsvis Otta og vil dermed inngå som en del av en framtidig

	høyhastighetsbane, noe som riktignok er svært ambisiøst å få til innen 2030. Når det gjelder Oslo–Stavanger vil en ny bane fra Porsgrunn til Kristiansand, som en fortsettelse av utbygging av Vestfoldbanen, i kombinasjon med dobbeltspor på Jærbanen og noen mindre utbedringer, kunne gir reisetid på 5 timer, og dette uten å sparke beina under en eventuell framtidig høyhastighetsbane, som kan være enten Haukeli-nettet eller ny bane Kristiansand–Stavanger. Men å oppnå reisetid mellom Oslo og Stavanger på 5 timer innen 2030 vil være ekstremt ambisiøst.
2009	Punktet bør omformuleres til å si noe om togtilbudet mellom landsdelene generelt (på kort sikt, før eventuelle nye baner er bygd ut), ikke bare nattog, f.eks. slik: «Styrke <u>togtilbudet mellom landsdelene med flere avganger</u> og redusere prisen på alle nattogstrekninger.»
2037	Det er bra programkomiteen vil prioritere vedlikehold og trafikksikkerhetstiltak på riks- og fylkesveinettet, men det bør komme klarere fram at dette er ment som erstatning for større utbygginger. Vi savner en tydelig politikk mot de omfattende planene om store nye veianlegg mellom byene, som vil skape en utflytende arealbruk, mer pendling og dermed mer trafikk, og som også gir store inngrep i natur, friluftsområder og matjord. Mens nullvekstmålet har en viss effekt på politikken rundt de større byene, planlegges det store, nye veianlegg med en høy trafikkøkende effekt i andre deler av landet, som ny E 18 og E 39 langs sørlandskysten, ferjefri E 39 på Vestlandet, omfattende utbygging av E 6 i Hedmark/Oppland og i Trøndelag samt nye stamveier mellom øst og vest i Sør-Norge. Flere av disse vil også undergrave jernbanesatsing og dermed gjøre den ulønnsom og lite klimavennlig. Vi må erkjenne at utbygging av jernbane gir store klimagassutslipp, så det er viktig at disse «erstatte» klimagassutslipp fra veibygging, og at jernbanen blir konkurransedyktig, slik at jernbanens byggeutslipp kan nedbetales i form av overført trafikk fra vei og luft til bane. I sum tilsier dette at vi foreslår følgende nye punkt: «Utbedre eksisterende stamveier med tanke på trafikksikkerhet framfor å bygge store, nye veianlegg mellom landsdelene. Framfor ferjefrie løsninger bør det heller satses på et bedre tilbud med elektrisk drevne ferjer.»
2041	Innfartsparkering bør ikke ligge i byene og tettstedene, men ved stasjoner/holdeplasser på effektive kollektivlinjer lenger ute, for å fange opp biltrafikk tidligst mulig fra områder med dårlig kollektivforbindelser inn mot byene og tettstedene.
2047	En politikk om fartsgrenser bør også omhandle områdene utenom tettbygde strøk, både av hensyn til gang- og sykkeltrafikken og av hensyn til at lavere fart gir lavere klimagassutslipp, lokal luftforurensing og støy. Lavere fart vil også styrke kollektivtransport, sykkel og gange og begrense effekten av byspredning. Vi foreslår følgende nytt punkt: «På veier uten gode alternativ for gående og syklist må maksimal hastighet være 70 km/t. Videre bør de generelle fartsgrensene gjennomgå med tanke på å minimere drivstofforbruk, luftforurensing, støy, arealinngrep og trafikkulykker.»
2053	Det er ikke bare på fossilt drivstoff at avgiftene bør trappes opp. Veibruksavgiften generelt bør økes, for å redusere hele spektrat av miljøbelastning fra transport samt andre eksterne kostnader som veislitasje og ulykker. Siden biodiesel gir omtrent like store utslipp av helseskadelige nitrogenoksider (NO _x) enn fossil diesel er det miljømessig ulogisk at et slikt

	drivstoff skal subsidieres med lavere avgifter. Grønn skattekommisjons utredning har gode formuleringer om veibruksavgifter.
2089	Vi savner tydeligere virkemidler for å flytte gods fra vei til bane. Gode og effektive terminaler er nevnt, men det trengs også tiltak som gir økt kapasitet på banenettet, bl.a. flere og lengre kryssingsspor, samt et mer forutsigbart banenett (som kan forebygges med bedre vedlikehold, som nevnes i linje 2038–2039). Men det hjelper ikke bare med gulrøtter. Pisker må brukes også her. Stans i store veiutbygginger vil hjelpe også på dette punktet. Og økte drivstoffavgifter er generelt viktig (jamfør omtalen om dette over). For å hindre avgiftsmotivert tanking i utlandet kan det være nødvendig å supplere økte drivstoffavgifter med innføring av kilometeravgift for tunge kjøretøy. I tillegg bidrar modulvogntog til å undergrave jernbanens konkurransekraft. Vi foreslår et nytt punkt som kan lyde slik: «Utbedre banenettet for å styrke togets konkurransekraft i godstransporten og øke veibruksavgiftene. Ordningen med modulvogntog på deler av det norske veinettet bør vurderes reversert.»
2381	Vi savner en tekst om at Norge fortsatt må arbeide for regnskogbevaring internasjonalt, og at det norske økonomiske bidraget til dette må økes. Den norske innsatsen for regnskogbevaring må ikke kunne godskrives på det norske klimaregnskapet.

Vi håper at våre innspill vil bli tatt hensyn til. Ta gjerne kontakt om noe skulle være uklart, eller om dere har behov for utdypende informasjon/synspunkter. Lykke til med det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Silje Ask Lundberg
leder