

SFT
Postboks 8100 Dep
0032 Oslo
postmottak@sft.no

Innspill til analyse av nasjonale klimatiltak

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom ønsker med dette å gi våre kommentarer til den nye versjonen av klimatiltaksanalysen som nå er lagt fram. Vi takker for utsatt frist på uttalelsen.

Overordnede kommentarer

Vi mener at det er svært positivt med en ny gjennomgang av tiltak for å redusere klimagassutslippene. Det er viktig både for å peke på aktuelle tiltak, og gi konkrete vurderinger av disse tiltakene.

Langsiktig mål

Vi savner en kobling mellom klimatiltaksanalysen og arbeidet som nå gjøres av lavutslippsutvalget. Siden utvalget har som oppgave å peke på hva som må til for å oppfylle klimaforskernes anbefalinger om store reduksjoner i klimagassutslippene (50-80 prosent kutt), bør det også være naturlig for SFT å si noe om hvilke typer tiltak som må gjennomføres for å imøtekomme denne utfordringen. Siden store reduksjoner i utslippene av klimagasser vil innebære en fullstendig endring av mange av måtene vi har organisert samfunnet på, er det naturlig å drøfte dette i analysen.

Tiltakene SFT presenterer må være et ledd i arbeidet for å nå målet om 50-80 prosent reduksjon innen 2050, og må ikke ødelegge for å nå det langsiktige målet.

Kostnadseffektivitet

Vi har forståelse for at kostnadseffektivitet er en metodisk håndterbar måte å vurdere tiltak opp mot hverandre. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er dermed en fornuftig tilnærming, men må brukes med forsiktighet. Siden vi skal oppnå store reduksjoner av utslippene for å følge forskernes anbefalinger om stabilisering av klimaet, er det viktig at tiltaksanalysen ikke bare er et verktøy for å oppnå de marginale reduksjonene i utlipp. Tiltak som kan være kostbare på kort sikt, kan vise seg å bli billigere etter hvert som de gjennomføres. Dette dreier seg typisk om strukturelle samfunnsendringer og utvikling av ny teknologi.

Vi savner dessuten en gjennomgang av hva det vil koste samfunnet å ikke gjøre tiltak for å få ned utslippene. Vi er klar over at dette er et meget omfattende arbeid som ikke SFT kan gjøre alene, men en slik gjennomgang burde vært gjort. Som eksempel kan vi vise til at forsikringsbransjen har hatt svært høye utbetalinger i 2005 som følge av ekstremvær. De økonomiske tapene og forsikringsbransjens utbetalinger har vært økende de siste årene.

Tidshorison for tiltakene

Det er også en problemstilling knyttet til at kostnadene i analysen er konstante for de ulike tiltakene, uten å ta stilling til at de kan endre seg etter hvert som tiltak gjennomføres og

teknologi utvikles. Særlig er dette vesentlig når vi ikke lenger snakker om utslippsreduksjoner som er marginale.

Vi har forståelse for at det er vanskelig å lage analyser som har lang tidshorisont, samtidig som det pekes på konkrete tall for kostnader. Imidlertid er det et viktig poeng at marginale klimatiltak bare er et første skritt, og det bør problematiseres hvorvidt tiltak som har kortsiktig effekt på å redusere utlippene kan gjøre det vanskeligere å redusere utlippene ytterligere. Vi kommer også tilbake til dette nedenfor.

Generelt bør det presiseres litt nøyere hvilken tidshorisont en del av tallene refererer til. Særlig på lengre sikt vil trolig det teknisk-økonomiske potensialet for en rekke tiltak endres.

Virkemiddelbruk

For at klimatiltaksanalysen skal være et godt verktøy, er det viktig at tiltakene som beskrives også har tilhørende virkemidler. Mange slike virkemidler vil være utenfor SFTs direkte ansvarsområde, men vi mener det er vesentlig å knytte tiltakene til konkrete handlingspunkter, som igjen kan bli synliggjort som politiske valg. Dette gjelder både rammebetingelser i form av blant annet avgifter og støtteordninger, og forbud og påbud. I dette perspektivet savner vi også en vurdering av hvordan informasjonskampanjer og annen opinionspåvirkning kan bidra til at tiltak kan realiseres. Et hevet kunnskapsnivå vil trolig også være viktig for å heve den generelle forståelsen for at klimatiltak er nødvendige.

Det er også viktig at ulike virkemidler ses i sammenheng, fordi man kan få større effekt av å se ulike virkemidler i sammenheng. Vi etterlyser dessuten sektorvise klimatiltakspakker for ulike samfunnsområder.

Vi vil utfordre SFT på å inkludere et eget kapittel om forslag til og vurdering av virkemidler som kan være aktuelle for å få gjennomført tiltakene.

Mange tall

Analysen, og særlig underlagsrapportene, inneholder svært mange tall, som gjør det vanskelig å få god oversikt. Dessuten er mange av tallene basert på antakelser, og resultatene må dermed brukes med forsiktighet.

Innspill til de konkrete tiltakene

Boliggass

Økt bruk av fossilgass for å redusere utlippene av klimagasser blir betraktet som et klimatiltak i analysen. Etter vår vurdering vil introduksjon av fossilgass i det norske oppvarmingsmarkedet tvert imot føre til økte utlipp av klimagasser.

Et hovedproblem når det gjelder tilrettelegging for fossilgass i energiforsyningen er at gassen ikke nødvendigvis bare kommer i stedet for mer forurensende olje, men også kommer i stedet for bioenergi, varmpumper – og ikke minst energisparing. Dette går blant annet fram av den utredningen SFT fikk utført i forbindelse med planene for rørdistribusjon av gass på Nord-Jæren. Bruk av varmpumper og bioenergi, og ikke gasskraft er alternativet til fossilgass i bygningsmassen. Soria Moria-erklæringen slår tydelig fast at det ikke vil bli bygget ut flere konvensjonelle gasskraftverk, men at det skal gis økonomiske incentiver til eventuelle gasskraft-prosjekter slik at de blir bygget med CO₂-håndtering. Bruk av fossilgass i husholdninger er i beste fall et betinget klimatiltak.

Vi er svært bekymret for de strukturelle konsekvensene av å legge til rette for fossilgass. Dette gjelder først og fremst infrastruktur i form av gassrørledninger, men også mottaksanlegg for gass, gassbasert fjernvarme og gassfyrte ovner/kjeler. Dersom det legges opp til storstilt infrastruktur for bruk av fossilgass, vil denne være tilgjengelig i mange titalls år framover. Det vil da være samfunnsøkonomiske argumenter for å benytte infrastrukturen, selv om den fører til økte utslipp.

I tiltaksanalysen er det ikke gjort vurderinger av at fossilgass i praksis subsidieres, ved at den er fritatt for CO₂-avgift – i motsetning til det meste annet av fossil energibruk. Vi mener at dette bør med i betraktningen. Fritaket fra CO₂-avgift gjør gass svært konkurransedyktig overfor miljøvennlige energikilder som bioenergi og varmepumper.

Vi mener at økt bruk av fossilgass bare er et tilsynelatende tiltak, som i realiteten vil føre til økte utslipp. Den svært høye kostnaden som er anslått (1 840 kr/tonn) illustrerer dessuten at det er dårlig samfunnsøkonomi. Vi mener dessuten at en eventuell utslippsreduksjon kommer til å bli snudd til en utslippsøkning ved at en videre reduksjon av utslippene blir svært vanskelig.

Tall fra det Internasjonale Energibyrådet (IEA) viser dessuten at det er bruk av gass som vil stå for de store utslippsøkningene i Europa i årene framover. Nedgangen i bruken av kull som en følge av den økte gassbruken vil være marginal. Man kan selvfølgelig argumentere med at det er bedre å dekke opp veksten i energiforbruket med gass enn med kull, men det løser tross alt ikke problemet med et voksende utslipp. Utslippsveksten blir bare litt lavere enn hva den ellers ville vært.

Vi mener på denne bakgrunnen at tiltaket bolig-gass bør fjernes fra listen over klimatiltak.

Tiltak for stasjonær energi

Vi stusser over at det blant tiltakene i kapittel 5.1.4 pekes på konvertering av olje- til biokjeler, mens det også pekes på direkte bruk av fossilgass til erstatning for ved og elektrisitet. Vi mener at å erstatte bruk av bioenergi med fossilgass er et meningsløst tiltak, som vil øke utslippene. Vi mener derfor at dette tiltaket bør fjernes fra listen av klimatiltak.

Tiltaksanalysen bør videre foreslå virkemidler for å sikre at bioenergi sikres konkurransemessige fortrinn framfor oljefyring. Dette bør knyttes opp mot formuleringene i Soria Moria-erklæringen om innføring av vrakpant på oljekjeler som byttes inn i kjeler basert på fornybar varme

I kapittel 5.1.4 pekes det videre på ulike tekniske potensialer for blant annet ny vannkraft. Vi mener at det er en feil antakelse å anslå utbygging av 19 TWh ny vannkraft. Tiden for de store vannkraftutbyggingene er forbi. Også utbygging av mikro-, mini- og småkraft i denne størrelsesordenen er uaktuelt. NVEs kartlagte potensialer er på rundt 25 TWh, men det er ikke realistisk å bygge ut mer enn 5 TWh i løpet av den nærmeste tiårsperioden, ifølge NVE. Det bør videre gjøres rede for hvordan tabell 13 i grunnlagsrapporten om energi stemmer overens med tallet som er presentert i kapittel 5.1.4. I tillegg til at tallene avviker, er det også en feil i tabellen, som trolig skyldes at potensialet for mikro-, mini- og småkraft i 2020 er feilaktig anslått til hele 12 TWh.

I kapittel 5.1.4 savner vi en omtale av vindkraft som en mulighet for å produsere mer fornybar kraft. Vi mener det er naturlig å ta med dette her. Se for øvrig kommentaren om vindkraft under.

Generelt vil vi peke på at NVEs rapport om kraftbalansen fram mot 2020 viser at energimyndighetene ikke ser for seg noen kraftkrise. Det er derfor liten grunn til å fokusere på fossil energi for å skaffe mer kraft. Derimot framstår energisparing som kostnadseffektivt, særlig hvis den kan rettes inn for å redusere bruken av olje til kraftproduksjon eller oppvarmingsformål.

Innen stasjonær energibruk lurer vi på hvilke framskrivninger som er gjort for aluminium og treforedling. Nedlegginger vil kunne medføre betydelige reduksjoner i klimagassutslippene. Det er også vanskelig å finne ut om for eksempel bioenergi og elektrisk kraft er utredet som alternativer for treforedlingsbedrifter som Skogn og Follum. Videre er det litt uklart om implementering av IPPC-direktivet er innarbeidet.

Energisparing i bygninger

Vi savner en kobling mellom tiltakene som er beskrevet for energisparing i bygningsmassen og virkemiddelbruken. Blant annet gjelder dette nært forestående endringer i byggeforskriftene, det kommende bygningsdirektivet og utviklingen av lavenergibygg (i Soria Moria-erklæringen sies det at lavenergihus skal bli standard). Ved å koble analysen til disse rammebetingelsene, blir det lettere å peke på konkrete politiske valg som må gjøres for å realisere redusert energibruk.

Fjernvarme

Utbygging av infrastruktur for fjernvarme er et tiltak som kan gi betydelig klimaeffekt. Vi savner imidlertid en problematisering av at andelen fornybar energi/varmepumpe inn i fjernvarmenettet bør være høy for å oppnå en høyest mulig gevinst. Fjernvarme basert på fossil energi er et dårlig klimatiltak. Vi savner derfor en problematisering av bruk av søppelforbrenning som kilde for fjernvarme, siden en del av søppelet består av fossilt materiale.

Oljeutvinning

I referansebanen for oljesektoren sies det at utslippene går ned etter 2010. Vi savner en presisering av hvorvidt dette forutsetter at nye felt ikke åpnes. Dersom myndighetene gir etter for det harde presset for å få åpnet nye områder for olje- og gassutvinning, vil utslippene fra denne sektoren gå opp og ikke ned. Vi viser her til at Olje- og Energidepartementet i ”Utredning av konsekvenser av helårig petroleumsvirksomhet i området Lofoten-Barentshavet” har anslått at oljevirksomhet i disse havområdene vil kunne øke CO₂-utslippene i Norge med 8 prosent fra 2002-nivå.

Det er en svakhet at SFTs grunnlag kommer fra oljebransjen selv. Det går ikke fram om mer effektive turbiner er utredet, og vi savner også en vurdering av vindkraft på installasjonene, slik Hydro utreder.

Industri

Vi savner en problematisering av hvorvidt nedleggelse av kraftkrevende industri og annen prosessindustri i Norge kan legge til rette for fortsatt vekst i det alminnelige kraftforbruket og utslippene av klimagasser. På denne måten kan vi risikere at innsatsen for å få ned utslippene fra andre sektorer reduseres, samtidig som industriutslippene bare flyttes til andre land. Dette

bør også drøftes i sammenheng med framtidige klimaregimer, ut i fra hvilke land som kan bli omfattet av forpliktelser.

Vindkraft

Myndighetenes mål for vindkraft som er skissert i delrapporten om energi er 3 TWh i 2010. I Soria Moria-erklæringen sies det at ambisjonsnivået skal økes betydelig. Tallene for vindkraft bør derfor oppjusteres i tråd med de siste signalene fra myndighetene. Disse tallene bør også komme tydelig fram i selve tiltaksanalysen.

Mellomlange personreiser

Vi er usikre på i hvilken grad forslag til tiltak inneholder effekter for reiser mellom byer og tettsteder på typiske pendlingsdistanser. Akershus er ”verstingfylket” når det gjelder biltrafikk per innbygger. En gjennomsnittlig Akershus-beboer kjører mer enn 50 prosent mer bil enn en gjennomsnittlig finnmarking¹. Ifølge beregninger fra Statistisk sentralbyrå (SSB) er veksten i utslipp av klimagasser fra vegtrafikken i Akershus på 48 prosent i perioden 1991–2003. SSB opplyser om at det er usikkerhet i disse beregningene, men de bør likevel gi visse indikasjoner på at utfordringene er store i områdene rundt de større byene. Dersom disse områdene ikke er tatt med i tiltaksanalysen, ber vi om at det gjøres supplerende beregninger for disse. Et nytt tiltak som bør analyseres, er infrastrukturpolitikken, særlig forholdet mellom utbygging av motorveger og utbygging av jernbane, noe som har innvirkning både på totalt transportvolum og på transportmiddelfordeling.

Lange personreiser

Lange reiser utgjør et betydelig transportvolum. Tiltaksanalysen må utvides til å omfatte tiltak som retter seg mot lange reiser med bil og fly – både økonomiske virkemidler og infrastrukturtiltak.

Flytrafikken opplever nå en sterk vekst. Også i et historisk perspektiv har veksten vært stor. Ifølge SSB har flytrafikken i Norge, målt i personkilometer, økt med 52 prosent i perioden 1990–2004 og hele 174 prosent i perioden 1980–2004. Utslippet av klimagasser fra innenlands flytrafikk økte med 86 prosent fra 1989 til 1999.

Den store veksten vi nå opplever, er svært bekymringsfull. Ifølge faktaark utgitt av Greenskies² vil klimaeffekten av flytrafikken globalt overstige effekten av biltrafikken globalt en gang mellom 2010 og 2030, dersom det ikke iverksettes tiltak.

I fotnote 17 på side 44 i hoveddokumentet til tiltaksanalysen nevnes utfordringene med økt flytransport: ”For deler av innenlands flytransport er det en klar konkurranseflate mot persontransport på veg og jernbane. Godstransport med fly er også sterkt økende. Fortsetter trenden med økende flytransport (både andel og volum), må det beregnes en vesentlig økning i klimagassutslippene. Tiltak på dette området inngår ikke i klimatiltaksanalysen. Det er heller ikke gjort beregninger for grensekryssende transport med fly til/fra Norge”.

Utfordringene forbundet med lange personreiser fortjener større oppmerksomhet enn bare å drøftes i en fotnote. Vi ber om at følgende tiltak tas med i analysen:

- Økte klimaavgifter på flytrafikken
- Etablering av høyhastighetstog på strekninger med stor trafikk

¹ Antall biler i fylket multiplisert med gjennomsnittlig kjøredistanse per bil dividert på antall innbyggere i fylket.

² Se www.aef.org.uk/downloads/Factsheetclimate.pdf

Godstransport

Godstransporten betaler mindre i avgifter enn dens marginale kostnader³. Veksten i godstransportarbeidet på veg har vært formidabel, og ifølge SSB var veksten i innenlandsk godstransportarbeid 82 prosent i perioden 1990–2004. I perioden 1980–2004 var veksten på hele 185 prosent. Ifølge beregninger fra SSB var veksten i utslippene av klimagasser fra tunge dieselmotorer 34 prosent i perioden 1991–2003.

Tiltaksanalysen bør se på tiltak overfor godstransporten også på lengre avstander. Vi tenker da på tiltak som begrenser transportomfang og påvirker transportmåten. Også her er infrastrukturtiltak, blant annet investeringer i veg kontra bane, og avgifter aktuelle virkemidler. Direkte stimulerings tiltak som flytter gods fra veg til sjø og bane er også aktuelle. Her vil omlastingsterminaler være viktige. For byer og regioner savner vi en vurdering av betydningen av bedre planlegging av småtransporter, eksempelvis ved bruk av IT.

Endring av bilavgiftene

Tiltaksanalysen vurderer økt pris på bruk av bil. Det er positivt. Men vi etterlyser vurderinger av tiltak som rettes mot kjøpsavgiftene på bil, som kan bidra til å vri bilparken i mer miljøriktig retning uten at det fører til flere biler med påfølgende mer kjøring.

Restrukturert kollektivnett med 25 prosent økt frekvens

Tiltak 6 kommer ut med økte utslipp av klimagasser som resultat. Vi ber om at denne konklusjonen kvalitetssikres og differensieres nærmere. Vi antar at det er vanskelig å si noe generelt om miljøeffekten av økt kollektivtilbud i og med at konkurranseflatene avhenger fra situasjonen til situasjon.

Tiltak A12 i Miljøhåndboken, utgitt av Transportøkonomisk Institutt (TØI), omhandler utvikling av rutetilbudet. Her presenteres en tabell over miljøvirkninger av ulike transporttiltak fra 1994, som viser at 25 prosent øking av kollektivtransporttilbudet i Oslo og Akershus ga 1,6 prosent nedgang i utslippet av karbondioksid. Dette bør tas med i effektvurderingen av økt satsing på kollektivtransport.

Det er også viktig at kollektivsatsing analyseres langsiktig i forhold til biluavhengighet. Om et bedre kollektivtilbud gjør at folk ikke tar førerkort (eller utsetter det å ta førerkort) eller ikke kjøper bil (eller bil nummer to), kan tiltaket føre til mindre bilbruk i andre sammenhenger enn bare på de reiserelasjonene der kollektivtilbudet forbedres. Dette vil ha effekter som i stor grad inntreffer over lang tid, og derfor kan ha større virkning utover det som vil oppnås i 2020.

Vi er helt enige i at et bedre kollektivtilbud (med kortere reisetid og hyppigere avganger) må være en forutsetning for å få gjennomført tiltak for redusert bilbruk. Restriktive tiltak på bilbruken, herunder vegprising, vil være svært vanskelig å gjennomføre uten en forbedring av kollektivtilbudet.

³ Se rapport 464/1999 Marginale kostnader ved transportvirksomhet fra Transportøkonomisk institutt. I ettertid er drivstoffavgiftene redusert, noe som burde tilsi at spriket mellom avgifter og marginale kostnader er blitt enda større.

Vi savner større kunnskap om hvordan kollektivsatsing i kombinasjon med andre virkemidler kan gi størst positiv miljøeffekt. Det er også viktig at synergieffektene av tiltak som gjennomføres samtidig, synliggjøres på en god måte.

Videre savner vi en vurdering av klimatiltak for kollektivtrafikken som ikke gir høyere utslipp, men som kan bidra til å få flere reisende. Her tenker vi blant annet på større andel ekspressbuss for kortere reisetid, effektivisering/koordinering av rutetilbud og takstreduksjoner.

Tekniske tiltak i transportsektoren

Vi savner en ytterligere problematisering av hva som må til for å realisere muligheten for bruk av blant annet biodrivstoff i transportsektoren. KanEnergi har for eksempel gjort noen vurderinger der det konkluderes med at produksjon av syntetisk biodrivstoff er konkurransedyktig på visse vilkår.

Gjennomføring/virkemidler for areal- og transportsektoren

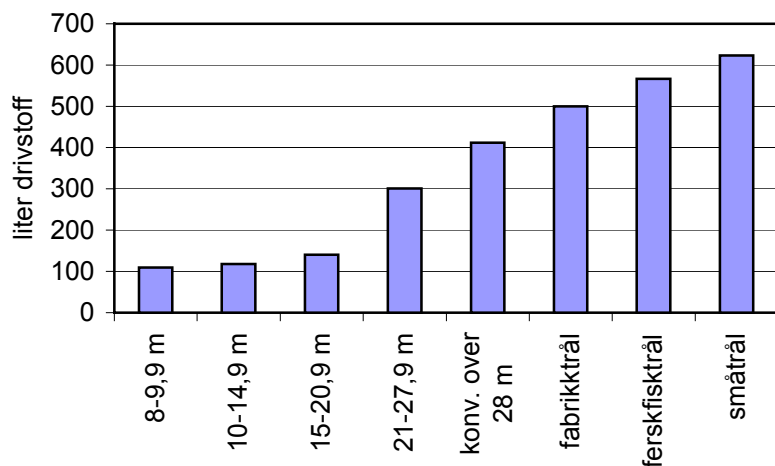
Det er verd å merke seg at nesten alle tiltak innen areal og transport kommer ut med høy lønnsomhet i tiltaksanalysen, uavhengig av klimaeffekten. Samfunnet vil med andre ord tjene mye på transport- og arealmessige tiltak som også gir en positiv effekt på utslippet av klimagasser. Dette er erkjennelser som må bringes inn i de tunge planleggingsprosessene innen areal og transport og dette bør SFT påpeke i tiltaksanalysen. Nasjonal transportplan (NTP) er en slik prosess, som dessverre i altfor liten grad tar de alvorlige miljøutfordringene inn over seg. NTP-prosessen må få klare miljømål å styre etter. Økonomiske virkemidler må også drøftes i NTP, og infrastrukturprioriteringene (blant annet motorvegutbygging kontra jernbanesatsing) må vurderes i lys av de store klimautfordringene.

Når det gjelder konkrete virkemidler som er tilgjengelige for å realisere potensialet for klimagassreduksjoner i samferdselssektoren, savner vi også blant annet en diskusjon av belønningsmidlene for kollektivtrafikken til byområder som gjennomfører restriktive tiltak mot biltrafikk og positive tiltak rettet mot kollektivtilbudet. Slike restriktive tiltak bør omfatte parkeringsrestriksjoner, prioritering av kollektivtrafikken ved bruk av egne kollektivfelt og signalprioritering, bompenger/vegprising med mer.

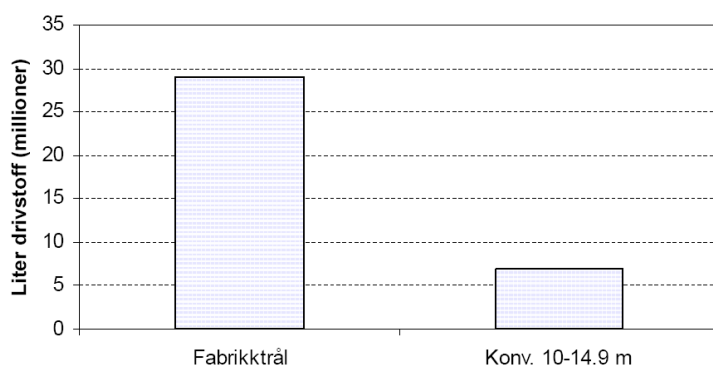
Drivstofforbruk i fiskeflåten

Vi registrerer at tiltaksanalysen ikke har foretatt vurderinger av utslipp fra fiskeflåten. Det er et stort potensial for å redusere utslippene her, og vi ber om at vurderinger av dette blir gjort. Vi vil her ta en grov gjennomgang av hvordan utslippene kan reduseres i fiskeflåten. Mer informasjon kan skaffes til veie hvis SFT ønsker dette.

I Naturvernforbundets "Hvitebok for Norske Fiskerier 2005" gjorde vi beregninger rundt overføring av kvoter fra fabrikkskipflåten til kystflåten. Grunnen til at vi valgte fabrikkskip er at flere politiske partier har uttrykt ønske om å bygge ned denne flåten. Resultatene vil være de samme for ferskfisk/frysetrålerflåten. Som vist under (figur 1) bruker fabrikktrål 500 liter drivstoff per tonn torskefisk, mens konvensjonell flåte (10-14,9 meter) bruker 118 liter for å fangste det samme kvantum. Fabrikkskipene hadde en totalfangst på knappe 60 000 tonn torskefisk (2003), med et dieselforbruk på nesten 30 millioner liter. Kystflåten, med sitt forbruk på 118 liter per tonn torskefisk ville tatt opp det samme kvantum med et totalforbruk på 7 millioner liter – en besparelse på over 23 millioner liter (figur 2).



Figur 1. Drivstofforbruk i torskefiskflåten



Figur 2. Teoretisk reduksjon i drivstofforbruk ved overføring av fabrikktrålerflåtens fiskerettigheter til kystflåten

Kystflåten og torsketrålflåten i Barentshavet fisker på de samme ressursene. Det er derfor ingen praktiske problemer relatert til å overføre fiskerettigheter fra fabrikktrål til kystflåte. En slik strukturering vil i tillegg ha fordeler med hensyn på sysselsetting og beskatningsmønster. Med andre ord; det vil være en positiv økonomisk effekt.

Mer detaljerte kommentarer

Det bør presiseres hva som menes med at industri kan være en fornybar energikilde til kraftproduksjon, jf. figur 10 i delrapporten om tiltak innenfor stasjonær energibruk og -produksjon. Det er uklart hva som er ment med dette.

I tabell 13 i delrapporten om stasjonær energi er det gjort en feil i summeringen av de tre typene vannkraftproduksjon for 2020. For øvrig er det viktig å relatere disse tallene til potensialet for vannkraft som er nevnt i kapittel 5.1.4, se kommentar over.

Avslutningsvis

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom håper innspillene vårt kan være nyttige i den videre prosessen med tiltaksanalysen. En grundig og konkret oversikt over mulighetene for å redusere utslippene av klimagasser – og ikke minst faktiske virkemidler for å realisere disse er svært viktig framover. Vi ønsker svært gjerne å bidra i prosessen med å konkretisere og foreslå virkemidler for myndighetene.

Med hilsen

(sign.)
Lars Haltbrekken
Leder, Norges Naturvernforbund
Postboks 342 Sentrum
0101 Oslo
Tlf. 91 61 21 91
lh@naturvern.no

(sign.)
Gøril Andreassen
Nestleder, Natur og Ungdom
Postboks 4783 Sofienberg
0506 Oslo
Tlf. 99 56 26 69
goril@nu.no