

2 Karbonavgift til fordeling

- 3 • Norge og verden trenger effektive klimatiltak snarest. Karbonbudsjettet som landene
4 forhandler om blir stadig mindre. Dette gjør det stadig vanskeligere å komme fram til en
5 sterk nok avtale. Derfor må Norge ta ansvar ved å innføre effektive tiltak nasjonalt, som så
6 kan spre seg globalt.
- 7 • Karbonavgift til fordeling (KAF) er et transparent, effektivt og sosialt rettferdig tiltak, som
8 har evne til å samle folkelig støtte om tilstrekkelig høye karbonavgifter til å fase ut fossile
9 drivstoffer og få utslippene ned.
- 10 • James Hansens forslag er å kreve inn karbonavgift på fossile drivstoff til innenlands bruk på
11 utvinningspunktet eller importhavna, som fases inn med en lav sats, men øker forutsigbart
12 hvert år. Alle inntektene blir utbetalt med et likt beløp per capita til alle innbyggere i landet,
13 halvt beløp til barn under 18 år. Det kan kreves inn karbontoll på importvarer, og gis
14 refusjon på innbetalte avgifter på eksportvarer i henhold til WTOs regler.
- 15 • NNV støtter James Hansens initiativ, og foreslår Norge som første land til å innføre KAF.
16 Slik blir Norge et eksempel på at det er mulig å kutte utslipp raskt.
- 17 • KAF vil påvirke priser, planlegging og investeringer i hele samfunnet bort fra
18 fossilavhengigheten. I de tilfellene det oppstår uønskete effekter – f.eks. mulig sentralisering
19 og press på primærnæringene – bør det innføres kompenserende ordninger utenom selve
20 KAF-konseptet.
- 21 • Uansett om innstillingen fra den Grønne skattekommisjonen ikke skulle anbefale KAF, vil
22 NNV søke videre utredning av og støtte for KAF i Norge.

1 *Til: Landsmøtet i Naturvernforbundet*
2 *Fra: Naturvernforbundet i Tromsø og omegn*

3 *Sendes til: Lokal og regional presse i Troms, Samferdselsdepartementet, Fylkesråd for samferdsel*
4 *i Troms Fylkeskommune*

5 **Gi oss en framtid på skinner i nord**

6 **Naturvernforbundet, samlet til landsmøte i Sarpsborg 6-8. november, krever at Tromsbanen**
7 **tas inn i neste Nasjonale Transportplan (NTP) med sikte på utbygging. Det er på tide at**
8 **politikerne våkner og tar fatt på arbeidet for en mer klimavennlig og framtidsretta transport i**
9 **nord, og for å knytte landet vårt sammen. NTP for perioden 2018-2027 skal ut på høring i**
10 **første kvartal av 2016, og vedtas av Stortinget våren 2017.**

11 Debatten om Tromsbanen har pågått i over 100 år. Enten man argumenterer for eller mot banen,
12 er det én ting som er helt sikkert: Vi mangler kunnskap, og vi mangler en skikkelig utredning av
13 Tromsbanen.

14 I nyere tid har vi bare én utredning, men den er svært mangelfull. I forkant av Nasjonal
15 Transportplan 2010 krevde daværende samferdselskomité på Stortinget at Tromsbanen-alternativet
16 skulle utredes, og oppdraget ble sendt fra departementet til Jernbaneverket. I denne utredningen
17 ble Tromsbanen foreslått skrinlagt. Utredningen påsto at det ikke var grunnlag for mer enn ett tog
18 til Tromsø per dag de neste tiårene.

19 Fra 2007 til 2014 har sjømateksperten som sendes med tog sørover fra Narvik økt med 217%.
20 Dette kommer nordfra med trailere. Og de neste 15 årene er sjømateksperten fra nord forventet å
21 mangedobles. Dette er ikke tatt hensyn til i utredningen fra 2010. Ei heller potensialet for
22 persontrafikk, reiseliv og turisme ble sett på i utredningen. I en ny utredning vil det også være viktig
23 å belyse konsekvenser for naturmangfoldet, og foreslå ulike avbøtende tiltak.

24 Utredningen satt det også som en forutsetning at absolutt all transport av jernmalm, mineraler og
25 industrivarer fra Sverige skal gå med Ofotbanen over Narvik, langs en 109 år gammel og til dels
26 svært svingete jernbanetrase. Mengden jernmalm over Narvik vil bli mer enn doblet i løpet av ni år
27 til 2020, fra 17 millioner tonn til 35 – 40 millioner tonn. Trolig vil økningen bli enda større. Det er
28 allerede kapasitetsproblemer på Ofotbanen, selv med dobbeltspor. Også Narvik havn har sprengt
29 kapasitet på grunn av jernmalmen fra Kiruna. Tromsbanen gjør Tromsø til en alternativ isfri havn
30 til Narvik.

31 Å flytte det godset som i dag fraktes på vei over til bane vil ikke bare ha en positiv klimaeffekt, det
32 vil skape bedre trafiksikkerhet, og mindre vegslitasje. Det er vogntogene, ikke personbilene, som
33 sliter på veiene. En Tromsbanen bør derfor ikke avfeies med begrunnelsen at vi må ruste vegene
34 først.

35 Da ruten til godsåten «Tege», som fraktet gods fra Bodø til Alta ble lagt ned i 2013, ble den
36 erstattet med 8000 vogntog årlig, og dermed en dobling av dieselforbruket. Dette er en stor
37 belastning på miljø og allerede hardt pressede nordnorske veger.

38 **Godstrafikk på vei står for en stor andel av Norges samlede klimagassutslipp. Nord-Norge**
39 **trenger god klimavennlig infrastruktur på lik linje med resten av landet. Derfor er det**
40 **nødvendig å komme i gang med en utredning av Tromsbanen som inneholder alle aspekter.**
41 **Dersom utredningen viser en positiv klimagevinst, og en utbygging ikke fører til utilgivelige**
42 **inngrep i verdifull natur, bør Tromsbanen bli en realitet.**

43
44
45
46
47

1 *Endringsforslag fra: Johanne Houge*
2 *Uttalelse til behandling på landsmøtet i Naturvernforbundet 2015.*
3 *Det foreslås at uttalelsen sendes til Erna Solberg og Tine Sundtoft på vegne av regjeringen og den norske*
4 *forhandlingsdelegasjonen på klimatoppmøtet i Paris.*

5

6 **En rettferdig og ambisiøs klimaavtale**

7

8 Eksemplene blir stadig flere på folk som går sammen for å løse klimaproblemet der de bor. Klimaforhandlingene i Paris
9 kan gjøre det enklere for både folk, næringsliv og politikere å ta valg som kutter utslipp nå. Naturvernforbundet krever
10 at Norge tar et lederskap i å oppnå dette.

11 Vi i Norge har et særskilt ansvar for å løse klimaproblemet. Vi er et rikt og velfungerende land som har bygd mye av
12 vår velstand på utvinning av olje, kull og gass. Dette innebærer at vi må gjøre langt mer, både for å kutte egne
13 klimagassutslipp og for å bidra med økonomisk støtte til fattigere deler av verden.

14 Dessverre legger regjeringen i statsbudsjettet opp til et dramatisk kutt på 1,4 milliarder i miljøbistanden til verdens
15 fattige for å dekke de økte utgiftene med flyktningkrisen. Regjeringen kutter i midler til bevaring av regnskogen, til
16 fornybar energi i utviklingsland og til miljø- og utviklingsorganisasjoners arbeid. Flyktningkrisen er alvorlig og krever
17 økt innsats, men løsningen er ikke å kutte i det langsiktige arbeidet for å få ned klimagassutslippene og sikre tilgangen
18 til ren energi i utviklingsland. Det vil bare føre til økte utslipp og på sikt flere klimaflyktninger.

19 Nesten alle verdens land har allerede levert klimamål for klimaforhandlingene i Paris i desember. Det er viktig, men vi
20 vet allerede nå at ambisjonene ikke er høye nok. Det er enighet om å begrense den globale oppvarmingen til maksimalt
21 to grader, og helst 1,5 grader. Dagens klimamål fører oss på vei mot tre graders oppvarming. Dette betyr at land i Asia
22 og Afrika får umulige forhold for matproduksjon og at en stor andel av verdens arter og økosystemer trues.

23 Våre skoger og viktige økosystemer er helt essensielt for at vi skal nå klimamålene. Dette var noe av grunnen til at
24 Regnskogfondet og Naturvernforbundet i 2007 tok initiativ til regnskogsmilliardene. Takten i avskoging har gått ned,
25 men skogforringelse og ødeleggelse av regnskog må stanses. Også norske økosystemer og arter er viktig for klima enten
26 det er myrer, eventyrskoger eller elvemuslinger, og disse må bevares.

27 **Våre viktigste krav til Norge før klimaforhandlingene i Paris er derfor at Norge må:**

- 28 1. Bli fossilfritt innen 2040. Dette innebærer at CO₂-utslippene må kuttes med 1,8 millioner tonn hvert
29 år fra og med 2020
- 30 2. Kreve en avtale i Paris hvor alle klimamål økes ytterligere før 2020 og deretter hvert femte år frem
31 til den globale oppvarmingen holdes godt under to graders oppvarming
- 32 3. Jobbe for et langsiktig mål om nær null utslipp av menneskeskapt klimagass globalt innen 2050.
- 33 4. Bidra med 1 milliarder kroner i året til Det grønne klimafondet og minst 6 milliarder i året til
34 regnskogsbevaring fra og med 2016. Dette må deretter økes frem mot 2020 og til 2030.
- 35 5. Ha et eget mål for tiltak i skog- og landbruksektoren som ikke kobles til målet om kutt av
36 klimagasser i andre sektorer.