



FIVH arbeidsnotat 9/05

Norges CO₂-utslipp øker raskest

Sammendrag

Norges CO₂-utslipp har økt med nesten 24 prosent per innbygger fra 1990 til 2003, og Norge er dermed det landet som har hatt desidert høyest utslippsøkning av de ti industrilandene vi har sammenlignet. Framtiden i våre hender krever strakstiltak og foreslår blant annet stopp i all kapasitetsutbygging av veier til fordel for en storstilt utbygging av jernbanen.

Innledning

Utslipp av karbondioksid (CO₂) og andre klimagasser fører til en menneskeskapt drivhuseffekt. Kyotoprotokollen setter tak for industrilandenes utslipp av klimagasser for perioden 2008-2012. Norge kan, i henhold til Kyotoprotokollen, øke sine utslipp med 1 prosent i forhold til 1990-nivå. Men dette er et første skritt, og i følge FN's klimaforskere må klimagassutslippene i land som Norge ned med 80 prosent innen 2050. CO₂ er den viktigste klimagassen, og i Norge står den for 80 prosent¹ av de totale klimagassutslippene.

Norges CO₂-utslipp øker raskest

Framtiden i våre hender har i denne undersøkelsen sammenlignet utslippene av klimagassen karbondioksid (CO₂) med ni andre land vi ellers "gjerner sammenligner oss med" - nemlig våre tre nærmeste, nordiske naboland, og de seks største vestlige industrilandene.

I tabellen under ser vi på utviklingen i CO₂-utslipp fra 1990 og fram til i dag.

Tabell 1. Endring i CO₂²-utslipp fra 1990-2003. Tonn per capita³

Land	1990	1997	2003	Endring i %
				fra 1990 til 2003
Norge	8,0	9,4	9,9	23,7
Japan	8,2	9,2	9,4	15,5
Italia	7,3	7,4	8,1	11,2
Frankrike	6,5	6,6	6,8	4,8
USA	20,0	20,7	19,9	-0,4
Sverige	6,3	6,8	6,2	-1,0
Danmark	11,0	14,0	10,9	-1,1
Finland	10,6	10,4	10,4	-2,2
Storbritannia	10,5	9,6	9,5	-9,4
Tyskland	12,2	10,7	10,2	-16,7

Norges CO₂-utslipp har økt med nesten 24 prosent fra 1990 til 2003, og Norge er dermed det landet som har økt desidert mest. Ved siden av Norge er det bare Frankrike, Japan og Italia som har en økning i sine utslipp per capita. Seks land har redusert sine utslipp siden 1990.

¹ SSB: <http://www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassn/>

² Tall for **Norge** er fra Statistisk Sentralbyrå, <http://www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassn/tab-2005-04-05-04.html> og for **øvrige land** fra US Department of Energy, <http://www.eia.doe.gov/emeu/iea/tableh1.html> Tallene fra US Department of Energy er oppgitt i karbonvekten, men er omregnet til vekten av karbondioksid.

³ Folketallet fra 1990, 1997 og 2003 er hentet fra OECD: <http://www.oecd.org/dataoecd/62/38/2698549.pdf> (Oppgitt i millioner). Folketallet fra 1980 er hentet fra FN: <http://esa.un.org/unpp/>. Se tabell i vedlegg 1.



FIVH arbeidsnotat 9/05

Norges CO₂-utslipp øker raskest

Norge er fortsatt - så vidt - blant den halvparten av landene som har lavest CO₂-utslipp per capita, noe som skyldes naturgitte forhold, dvs. vår store tilgang på vannkraft.

Framtiden i våre hender krever

For å redusere CO₂-utslippene er det nødvendig med mange og drastiske tiltak. Veitrafikken står for 23 prosent av våre klimagassutslipp, og er et av områdene hvor utslippene har økt mest de siste årene (i følge SSB har de økt med 34 prosent siden 1990). Veitrafikken kan ikke lenger være en hellig ku, og vi krever derfor

- stans i alle kapasitetsutbygging av bilveier. Begrunnelsen for dette er at økt veikapasitet fremmer økt bruk av bil. En drastisk reduksjon av veibudsjettet vil dessuten medføre at det frigis midler som i stedet kan brukes til å bedre kollektivtrafikkens pålitelighet, tilbud, pris og korte ned reistiden.
- Flyreiser på kortere distanser må vris over til tog, som er den suverent mest miljøvennlige transportformen. Skal hensynet til miljøet gjelde, har ikke flyene noen framtid på strekningene med rimelig reiseavstand for tog på en moderne skinnegang. Det vil si mellom de sørnorske byene. I Sør-Norge bør derfor hele samferdselspolitikken legges om, bort fra motorveier og flyplassutbygging, og over på moderne bane. Det må derfor innføres avgifter på flyreiser slik at det blir slutt på de ”elleville flyprisene,” som bidrar til at tog verken kan konkurrere på tid eller på pris. Bevilgningene til ny infrastruktur må mangedobles og det må gis statsgaranterte lån til bygging av høyfartsjernbane i Sør-Norge. Det vil gi reisetider som kan konkurrere med flyet, og flypassasjerer vil velge tog mellom de sørnorske storbyene og svært mange bilpassasjerer og store mengder gods flyttes over på bane.
- Kjøp av bil må vris over fra store bensinlukere til små og mer miljøvennlige biler. For å få til dette må det innføres et avgiftssystem på biler som gjør det mest attraktivt å velge de miljøvennlige bilene.
- Arbeidsreiser med bil må vris over til kollektivtransport. Gratis parkering på arbeidsplassen er den enkeltfaktoren som har mest å si for å om vi velger bil til jobb. Men i dag er det slik at gratis parkering på arbeidsplassen ikke blir fordelsbeskattet. Dersom arbeidsgiver subsidierer månedskort til kollektivtransport, blir du derimot fordelsbeskattet. Skattesystemet må derfor vris på hodet. En skatteendring ville fått mange bilister over til kollektivnettet og kunne dermed bidratt til å minske køtrafikken og minske behovet for miljøfiendlige utbygginger av dagens veier, f. eks. fra Asker til Oslo.

Kort sagt: Det må innføres løsninger som medfører at transportvalg som krever små eller ingen klimagassutslipp må lønne seg fremfor de som medfører store klimagassutslipp.



FIVH arbeidsnotat 9/05

Norges CO2-utslipp øker raskest

Vedlegg 1 Innbyggertall. Opgitt i mill.

	1980	1990	1997	2003
Danmark	5,123	5,141	5,285	5,387
Finland	4,780	4,986	5,140	5,213
Frankrike	53,880	56,709	58,207	59,768
Italia	56,434	56,737	56,941	57,478
Japan	116,807	123,611	126,166	127,619
Norge	4,086	4,241	4,405	4,564
Storbritannia	55,530	57,237	58,314	59,554
Sverige	8,310	8,559	8,846	8,958
Tyskland	78,289	79,984	82,052	82,502
USA	230,917	249,973	268,048	291,049