

Miljøpolitikk Bakgrunn

Norske politikere er enten dumme, kunnskapsløse eller frekke, skrev Trygve Hegnar i Kapitals leder på lørdag. Han sikter til vedtaket om at det innen 2020 skal blandes 20 prosent biodrivstoff i bensin og diesel. Så hvor stor var egentlig kamelen Høyre måtte svelge for at Frp skulle få gjennom bilpakken sin?

Er biodrivstoff den største kamelen for Høyre?

– Mange av våre lesere har spurt om det virkelig er sant at det på Stortinget er flertall for å putte mat og skog på tanken. Svaret er ja, skrev Hegnar i lederartikkelen i finansmagasinet.

Det han refererer til er vedtaket i budsjettet for 2017, der det står at innen 2020 skal det blandes inn 20 prosent biodrivstoff i bensin og diesel. Forslaget ble presset fram av Venstre, som et svar til Frps såkalte bilpakke.

– Det er angivelig et grønt klimatiltak, skriver Hegnar, som anklager norske politikere for å være enten dumme, kunnskapsløse eller frekke fordi de stemte for det i Stortinget.

Langhåret kamel

Satsing på biodrivstoff er ikke Høyre-politikk. Det er mer enn løse rykter at det er mange i partiet som synes at dette var en vel langhåret kamel å svelge.

Og går en nærmere inn på saken er det faktisk bare Venstre og miljøstiftelsen Zero som synes å være enige i at dette er et godt klimatiltak.

Så hvorfor var det så viktig for Venstre å forhandle seg til en satsing på biodrivstoff?

«Miljøkrangelen ser ut til å ha blitt en brekkstang for å bevilge penger til alle lobbyister politikerne skylder en tjeneste», skrev VG-kommentator Astrid Meland. Har hun rett?

– Heidundrende høyt tempo

I ettertid har det nemlig kommet fram at dette er et svært kontroversielt satsingsområde.

På Facebook og andre sosiale medier har debatten rast.

«Vi er ikke mot alt biodrivstoff. Men 20 prosent i 2020 er faktisk et heidundrende høyt tempo, og da er spørsmålet åssen konsekvenser det vil få for naturen vår, og om vi ender med å få dårlig bio fra utlandet. Det gagnar ingen,» skriver leder i Naturvernforbundet Silje Lundberg, på leder for Zero, Marius Holms, Facebook-side.

«Hele poenget må jo være å bytte ut det fossile med noe mer miljøvennlig? Når det viser seg at hogst til biodrivstoff gir større utslipp OG ødelegger for et allerede hardt pressa skogøkosystem med utrydningstrua arter er det jo ikke et godt virkemiddel,» skriver Trude Myh-



Hilde Øvrebekk Lewis
journalist

Påstandene spriker i alle retninger



Mye av biodrivstoffet i dag kommer fra raps. Det blir dyrket på matjord. FOTO: SVEN EMIL REFSETH

re, rådgiver i WWF, i samme Facebook-diskusjon.

Bellona-leder Frederic Hauge er også kritisk. Leder for Greenpeace i Norge, Truls Gulowsen, sa til NTB at han er «veldig redd» for at satsingen på biodrivstoff vil ødelegge natur i Norge eller andre land.

Skeptiske

De er ikke de eneste som er skeptiske.

«Vi trenger en forskningsbasert analyse av hvilke råstoffer det eventuelt kan være fornuftig å utnytte til bioenergi ut fra et klima- og miljøperspektiv,» skriver Gunnar Kvåle, professor emeritus ved Senter for internasjonal helse ved Universitetet i Bergen, Hans Martin Seip, professor emeritus, Kjemisk institutt ved Universitetet i Oslo, Halfdan Wiik, bibliotekar og initiativtaker og grunnlegger av Besteforeldrenes Klimaaksjon og Peter Haugan, professor ved Geofysisk institutt, Universitetet i Bergen.

Innlegget er publisert i nettmagasinet Energi og Klima, som gis ut av Norsk Klimastiftelse.

De fire mener usikkerheten er stor om klimaeffekten av biodrivstoff. Påstandene spriker i alle retninger, fra de som regner biodrivstoff som klimanøytralt til dem som hevder at storstilt bruk vil føre til en økning av CO₂-utslipp i mange tiår framover, skriver de.

Gir biodrivstoff virkelig lave utslipp? Biodrivstoff som brukes i Norge i dag, kommer nesten utelukkende fra raps. Det dyrkes i matjord. Nyere studier har vist at det gir rundt 20 prosent høyere klimagassutslipp enn fossilt drivstoff, dersom EUs direktiv om indirekte arealbruksendringer legges til grunn.

Matjord

– Jeg mener at vi ikke skal beslaglegge matjord når vi vet at det samtidig er mennesker i verden som trenger mer tilgjengelig mat, sa statsminister Erna Solberg til pressen etter sitt innlegg på Zerokonferansen i november, midt under forhandlingene om budsjettet.

I EU har målet vært at 10 prosent av drivstoffet skal komme fra biodrivstoff. Men de siste årene har biodrivstoff som er laget av matråvarer blitt knyttet til økte matvarepriser, og i noen tilfeller til økte utslipp av CO₂.

En studie publisert i sommer i journalen Climate Change, utarbeidet av forskere fra University of Michigan Energy Institute, hevder at biodrivstoff totalt sett slipper ut mer CO₂ enn fossilt drivstoff.

Skog?

Stortingets forlik forsvares med at vi her i landet skal gå over til avansert biodrivstoff fra skogen. Men er

det en garanti for at det er nok til å dekke etterspørselen? Er det klimavennlig?

Både Kvåle, Seip, Wiik og Haugan, samt en rekke miljøvernere og forskere, stiller dette spørsmålet.

De refererer til en rapport, utført av COWI på oppdrag fra Norges vassdrags- og energidirektorat. Skog binder CO₂, og det er uklart hvor lang tid det vil ta for skogen å vokse til igjen, heter det i denne rapporten. Derfor er det fare for at også dette kan føre til større utslipp av CO₂ enn fossile brensler.

I rapporten heter det også at det er bedre i klimasammenheng å benytte skog til produksjon av elektrisitet og varme, dersom kull eller olje erstattes, enn til produksjon av drivstoff.

Det er heller ingen garantier for at økt bruk av biodrivstoff i Norge, selv om det legges opp til at det skal tas fra skogsdrift, ikke vil føre til import av biodrivstoff fra land der det produseres fra matjord.

Tidligere redaktør i Aftenposten, Per Egil Hegge, sa det kanskje best, i boken Perler for svin:

«I praksis er det neppe lettere å få en kamel forbi drøvelen enn det er å få den gjennom et nåløy, så veiledningen fra en av Norges statsministre, Jan P. Syse, kan komme godt med: «Vi strigler dem og sluker dem medhårs.»»