

Høringsuttalelse

Klimakur 2030

Erik Fleischer, sivilingeniør, skogeier

Klimakur 2030 anbefaler kraftig bruk av avansert biodrivstoff som et produkt som vil redusere utslippene i Norge på nivå med hva elektrifisering av personbilene kan bidra med. Dette må være basert på en stor kunnskapsløshet om hva avansert biodrivstoff er. Utgangspunkt for påstanden til Klimakur 2030 er antagelig at EU godkjenner tømmer og pellets som fornybar energi og hvor utslippene ikke regnes med i klimaregnskapet. Opprinnelig var det avfall fra skogindustrien som ble godkjent som råstoff, men etterhvert ble også pellets og tømmer godkjent. En ekspertgruppe fra flere vestlige vitenskapsakademier ber om at EU ikke må fortsette å godkjenne brenning av tømmer eller pellets som fornybar energi hvis tømmeret er hugget for energiformål. De hevder at slik bruk slipper ut mer CO₂ enn om man benytter kull. Kun virkelig avfall fra treindustrien kan brukes. Det var dette som EU opprinnelig godkjente som fornybar energi, men praksis har etter hvert godkjent også tømmer og pellets. Klimakur 2030 hevder at avansert biodrivstoff skal produseres på avfall fra skogen. Det er ikke nok avfall til å nå de nivåer av produksjon som det legges opp til. Det som vil bli brukt er massevirke. Ved hogst i Norge er det normalt med flatehogst. Det vil si at alt tømmer på arealet tas ut vel vitende om at hele 40-50 % går til massevirke som til nå har gått til papir og papp. Med redusert behov for papir og økende interesse for bioenergi/pellets/ biodrivstoff hevder også forskerne ved Bio4Fuels at mye av massevirket vil gå til biodrivstoff. Med de store ambisjonene til volum som biodrivstoffprodusentene i hele Norden har, vil det vesentlig være massevirke som vil bli brukt til biodrivstoff. Industrien hevder at de vil bruke kvist og topper, men dette samles ikke inn i Norge, og hvis det gjøres må skogen gjødsles for å erstatte næringstapet. Volumet er heller ikke nok til å dekke behovet. Å lage biodrivstoff av tømmerstokken krever mye energi med CO₂-utslipp og når biodrivstoffet brennes i motoren slippes det ut like mye CO₂ som ved bruk av fossilt drivstoff. I tillegg tar det lang tid å binde opp CO₂ i ny skog, 80-90 år. Flere livsløpsanalyser (NVE, SSB) over 90 år viser at den negative klimaeffekten blir dobbelt så høy av å bruke biodrivstoff fra skogen sammenlignet med bruk av fossilt drivstoff. I følge siste FN-rapport må vi redusere utslippene med 45% innen 2030 og 90% innen 2050 for å unngå mer enn 1,5 grader oppvarming. En videre økning til 2 grader vil føre til store miljøkonsekvenser.

Flere forskere ved NMBU er enige i at økt bruk av biodrivstoff fra nordisk skog til erstatning for fossilt drivstoff vil øke CO₂-utslippene og dermed bidra til økt oppvarming på kort og mellom lang sikt, men redusere på lang sikt når temperaturen har steget med 3 grader. Slik bruk av skogen medfører derfor at vi oppgir å stabilisere temperaturen under 1,5 eller 2 grader C og må i så fall ta ansvaret for de store og uberegnelig klimaendringene en høyere oppvarming til 3-4 grader vil føre med seg.

Løsningen på klimautfordringen er å erstatte fossilt drivstoff med fornybar elektrisitet, ikke ved innblanding av noe biodrivstoff fra skogen på tanken.

Hvis skogindustrien og forskerne vil bidra positivt til å hindre økt oppvarming og til det grønne skiftet bør vi lagre mest mulig karbon i skogen. Ikke ved fredning, men ved å hugge skogen først når den er godt hogstmoden og ikke lengre binder mer karbon og ikke som i dag hugge når den er bare 50-60 år gammel og midt i sin viktigste vekstperiode. I tillegg bør vi

øke skogarealet og plante til alt areal etter hogst. Mest mulig av hogsten bør gå til trelast som erstatning for stål og betong og til andre varige produkter som sponplater, isolasjonsmateriale, biokull til bl.a. jordforbedring og industri, tekstiler, bioplast og papir og papp med gjenvinning. Her forskes det på flere muligheter. Det er slike produkter skogindustrien, forskere og staten bør fremme.

Uttrykket det «Det grønne skiftet» brukes ofte av skognæringen og politikere om all bruk av produkter fra skogen. Det er bare den bruk som ikke bidrar til at temperaturen stiger med mer enn 1,5 eller 2 grader som kan kalles «Det grønne skiftet». Med de enorme utslippene av klimagasser i verden de siste 10-årene har vi fått kort tid på oss til å redusere utslippene. All bruk av bioprodukter er derfor ikke lengere bærekraftig i forhold til Parisavtalen.

Det hevdes at vi trenger biodrivstoff i en overgangsfase da det tar lang tid å skifte ut den fossile bilparken. Bruk heller kapitalen til å elektrifisere samfunnet raskere eller vurder bruk av fornybart syntetisk drivstoff (grønn eller blå hydrogen + CO₂ fra luften) enn å investere mange milliarder i en midlertidig industri som også bidrar til økt oppvarming. Fremtiden er elektrisk med batteri eller hydrogen/ammoniakk. Nå kommer endelig flere elbilmodeller og som dekker de fleste behov og elbusser, varebiler, anleggsmaskiner, elferger og elbåter.

For luftfart er det bare redusert volum med avgifter som kan bidra til mindre utslipp. Men en alternativ løsning ligger i å benytte fornybar syntetisk bensin. Foreløpig er elfly en fjern drøm for kortbane.

Skogindustrien i hele Norden planlegger nå for store investeringer i produksjon av biodrivstoff med råstoff fra skogen og får støtte fra alle politiske partier som vil fremme arbeidsplasser og verdiskaping i den tro at dette også er bra for klima siden fagfolkene i Miljødirektoratet ikke protesterer.

Hvordan vi utnytter ressursene i det store boreale beltet rundt planeten som inneholder 30% mer karbon enn all regnskog i verden, er like viktig for klima som å ta vare på regnskogen. Her må Miljødirektoratet være en faglig instans som kan fortelle politikere hva som er riktig politikk i forhold til å redusere klimautslipp og ikke være politikere og å skylde på at mandatet for rapporten var å holde seg innenfor EUs direktiver..