

Natur & miljø

2.2021 | Et magasin fra Naturvernforbundet



Når
naturen
bygges
ned



➤ Vi er en av Norges største råvareleverandører

**Vi gjenvinner stål og jern tilsvarende langt over 18 millioner griller*.
Det tilsvarer over syv griller i alle norske husstander*.**

*184 583 tonn bilvrak ble material- og energigjenvunnet i Autoretur-nettverket i 2020.
Det gjør oss til en av Norges største leverandører av råmateriale inn i sirkulær-økonomien.*

Hvorfor er det bilde av en grill, spør du kanskje?

Jo, fordi i likhet med jernet i grillen din*, blir materialene i kasserte biler også brukt om igjen. 184 583 tonn bilvrak ble material- og energigjenvunnet i Autoretur-nettverket i 2020. 184 583 tonn kasserte biler ble altså til noe nytt. Gjenvinningsgraden for en hel bil var 97,6 prosent i 2020. Ganske utrolig at bare 2,4 prosent av bilen blir til overs!

I 2020 tilsvarte det gjenvunnede stålet og jernet fra norske vrakbiler altså vekten av over 18 millioner gassgriller*. Mange griller er laget med gjenvunnet metall fra vrakbiler.

Andre materialer i norske vrakbiler går videre til å bli helt andre ting; som kumlokk og annet støpegods, til husisolasjon, til hagemøbler i plast, til stekepanner og kokekar, til kleshengere, stoler og handlevogner, til sykkelstativ i Trondheim og Bergen.

Når de nye produktene, laget av gjenvunnede bilvrak kasseres på nytt, går de nok en gang inn i kretsløpet og blir til nye ting - igjen - et nesten evig kretsløp. I 2020 ble 87,8 prosent av materialene i norske vrakbiler gjenvunnet (inkludert ombruk og materialgjenvinning).

Autoretur er derfor en av de største leverandørene av resirkulerte råvarer i Norge og en viktig del av sirkulærøkonomien.

Gjenvinning av bil - bra for deg, bra for kloden og bra for alle som er opptatt av et bærekraftig samfunn.

*I Norge var det registrert i 2020, 2 475 168 husholdninger, 184 583 tonn bilvrak, (gjennomsnittsvekt gassgrill i stål: 8 - 10 kg), - delt på 10 kg = 18 458 300 stk griller.



Aktuelt

46 «Det hjelper å gjøre noe, sammen med noen.» Naturvernforbundets nestleder Pernille Hansen gjør akkurat det. Hun vil gjøre forbundet mer inkluderende og mangfoldig, så flere vil delta i miljøkampen.



Foto: Lise Hølsset Eide

- 4** Et reinskinn til besvær
- 8** Skogens klagesang
- 38** Historisk i Høyesterett
- 42** Laks på land – en god idé?
- 46** Nestleder i hengekøye
- 53** Klesbytte og nabolagsmarked

Tema



Foto: Espen Mills

14 Snart kommer slike motorveier til en skog, ei øy eller et fjell nær deg. Eller akkurat der du bor. 700 kilometer planlegges de nærmeste årene.

- 14** Tema: Samferdsel
- 16** En saga om firefelts motorveier
- 24** Miljøvennlig bytransport
- 28** Vi er det flygende folket
- 30** Vei og våtmark – Lillehammer
- 32** På ferie uten fly og bil
- 34** Kjemper mot flyplass og gigantvei

Faste spalter

- 6** Leder: Norge – flyets land
- 36** Kronikk: Nei til dristige veiplaner
- 53** Miljøvennlig hverdag
- 63** Leders hjørne
- 64** Organisasjonsspalten
- 65** Tegneserier



38

Sentralstyre-
medlem
Kjell Derås,
Naturvern-
forbundet

Foto: Monica Larsen
Vegstein

«Etter dommen i Høyesterett er det ikke snakk om at vindkraftanlegget Davvi i Finnmark kan bygges. Her kan utbyggeren bare skrinlegge planene, først som sist. Dommen slår fast at det ikke er noe prutningsmonn. Man kan ikke lenger si at rein-drifta må vike.»

Førsteside

Eivind Stoud Platou/Handverk



Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet, forsøker å få med et reinskinn som gave til statsminister Jonas Gahr Støre.

Foto: Tor Bjarne Christensen

Et reinskinn til Jonas Gahr Støre

Hvorfor finner jeg meg selv på Slottsplassen, bærende på et reinskinn, og hva i all verden har det med miljøpolitikken til Norges nye regjering å gjøre? Ikke så reint lite!

KOMMENTAR

TOR BJARNE CHRISTENSEN
tbc@naturvernforbundet.no

– Dette er en blomst!

Truls Gulowsen holder opp et reinskinn og viser det til vakten i sikkerhetskontrollen. Han ser skeptisk på den sammenrullede bylten. Den kan minne om mye rart, men en blomsterbukett ligner den absolutt ikke.

– Beklager, vi tillater kun utdeling av blomster, sier vakten.

Det hjelper ikke hvor mye Naturvernfor-

bundets leder ber og smiler. Han får ikke reinskinnet med seg forbi sperringen og inn der en stadig økende gruppe venter for å gi blomster til medlemmene i den nye regjeringen. Og slik har det seg at Natur & miljøjournalist befinner seg i folkemengden med et reinskinn surret oppå sekken. En kan saktens spørre seg om hvorfor det skinnen fant veien til Slottsplassen. Vel – det er en lang historie. Jeg kommer tilbake til det, jeg lover.

Dagen før hadde Støre og Vedum presentert sitt politiske prosjekt ved vakre Hurdalsjøen. Norge hadde ventet flere uker i spen-



ning på hva de to hadde kommet fram til. Skulle vi endelig få en regjering som setter miljøsaken først?

De beste intensjoner

Det begynte ganske bra. Under pressekonferansen for Hurdalsplattformen kunne Støre stolt fortelle at de norske klimagassutslippene skal kuttes med 55 prosent innen 2030. Det er et ganske ambisiøst mål, helt i tråd med klimaforskningen og Parisavtalen. For å nå dit vil regjeringen øke CO₂-avgiften, satse på sirkulærøkonomi, karbonfangst- og lagring og hydrogen, blant annet. Det er vel og bra, men er det nok?

Det var ikke mangel på mål og gode intensjoner som gjorde at Norge ikke nådde klimamålet for 2020. Det var manglende politisk vilje, godt smurt av store oljefunn, høye



Det manglet ikke på blomster da Jonas Gahr Støre og Trygve Slagsvold Vedum presenterte sitt lag av ministre på Slottsplassen. Miljøpolitikken blir neppe like fargerik.

Foto: Tor Bjarne Christensen

makrisen. Vi står også i en naturkrise, hvor tap av natur, arter og økosystemtjenester er en betydelig trussel. Det er nok å se på tilstanden til norske skoger, fjordområder, tapet av inngrepsfri natur og antall truede planter og dyr. Hurdalsplattformen er dessverre dyster lesning for dem som mener vi trenger mer klassisk naturvern og mindre nedbygging av natur.

Ulv og bjørn er kritisk og sterkt truet, likevel vil regjeringen utrede om bestandsmålene kan bli lavere. Rovdyrnemndene skal få enda mer makt, og de har hatt en lei tendens til å sette svært høye jaktkvoter, i strid med faglige anbefalinger. I klartekst: Det skal skytes flere rovdyr.

Situasjonen for norske gammelskoger er alvorlig. Det er ikke mye slik skog igjen, og det avdekkes stadig hogst i de mest verdifulle og artsrike skogene vi har. Nå skal det hogges enda mer. Selv om det er sterkt behov for mer skogvern, blir det ingen vernesatsning. Snarere tvert imot. I Hurdalsplattformen står det at skogvernet i minst mulig grad skal «hindre hogst og skognæringens muligheter til å bidra til det grønne skiftet». Det lover ikke godt.

Reinskinn mot gruvedumping

Og så kommer de ut – Jonas Gahr Støre fulgt av Trygve Slagsvold Vedum, Hadia Tajik og de andre ministrene. Snart strømmer det på med buketter og gratulasjoner til ministrene. Det er nå Truls Gulowsen freidig skulle vandret fram til landets nye statsminister og gitt ham et reinskinn. På skinnet står det en hilsen fra mange av dem som nå kjemper for å hindre gruvedumping i Repparfjord og Førdefjorden. Det er også en påminnelse om at tiden da myndigheter og utbyggere bare kunne ta seg til rette i samiske områder er over. Hvis gruvedriften får starte opp som planlagt, vil det føre til alvorlig forurensning av fjordene. Norge står nå alene sammen med Papua Ny-Guinea om å tillate nye prosjekter med deponering av gruveavfall i sjøen. Dette kan Støre stanse.

Ifølge Hurdalsplattformen skal det «gjennomføres konsekvensutredning av alternative deponiområder før sjødeponi vurderes eller tas i bruk.» Det er et lite håp der, er det ikke?

Kanskje et reinskinn kan bli tungen på vektskålen – hvis Gulowsen noen gang får gitt det til Støre, da. Vi får leve i håpet og stålslette oss for det som kommer. ■

oljeinntekter og alle pengene som strømmer inn i oljefondet. Det har lenge vært noe tafatt og halvhjertet over norsk klimapolitikk, og det ser ut som den nye regjeringen også blir ganske blodfattig.

Norge kunne ledet an i utviklingen bort fra fossilsamfunnet. I stedet har Støre gjort det klart at regjeringen vil fortsette å lete etter mer olje og gass, selv om klimaforskningen, Det internasjonale energibyrået og FNs generalsekretær har sagt at letingen etter fossile brensler må stanses i alle land. Gjør vi ikke det, vil vi ikke nå Parisavtalen, og vi risikerer en fremtid med katastrofale klimaendringer.

Business as usual?

«Olje- og gassnæringen skal utvikles, ikke avvikles», står det i Hurdalsplattformen.

Det blir spennende å se hvordan dette skal gjøres, eller om det bare er andre ord for «business as usual». I dag står petroleumssektoren for omtrent en tredel av de norske klimautslippene. I tillegg kommer store utslipp fra forbrenning av norsk olje og gass i utlandet, noe som har bidratt til klimaendringene som nå rammer mange land med voldsom styrke. Eksportvaren, som har gjort oss styrtrike, er selve problemet.

Hvis oljepolitikk og klimapolitikk var to hester, ser det ut som Jonas Gahr Støre nå gjør et forsøk på å ri dem begge, i likhet med sine forgjengere. Det lyktes ikke for Erna Solberg eller Jens Stoltenberg, og det vil neppe lykkes for Støre.

Tunge tider for klassisk naturvern

En ny regjering må ikke bare håndtere kli-

Norge – flyets land



Kristian Skjellum Aas
Redaktør,
Natur & miljø

Vi er det eneste landet i Europa som satser monomant på fly på strekninger på 40-50 mil som Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger.

NORDMENN ER Europas flygende folk. Hvis vi ser bort fra land som ligger på øyer uten fastlandsforbindelse (Island, Malta, Kypros, Irland) er nordmenn de europeerne som flyr klart mest. Differansen er størst på innenriksflygninger: Vi flyr mer enn tre ganger oftere innenriks enn noen andre i Europa.

Smak på tallet. Jo da, vi er et langt land. Men det er også Sverige, Finland, Italia, Spania, Tyrkia og andre land på lista. Vi har fjell, men det har også Italia, Østerrike, Sveits og Frankrike.

Hva er galt med det, da? Jo, fly er det mest forurensende langdistansetransportmiddelet vi kunne ha valgt å satse på. Ifølge tallene fra Framtiden i våre hender er klimabelastningen ved en flytur over 30 ganger høyere enn ved en togtur på samme strekning.

Men tog? Vi kan da ikke ta toget til Tromsø eller Kirkenes? Nei, men det er ikke dit størstedelen av norsk flytrafikk går heller. Vi er det eneste landet i Europa som satser monomant på fly på strekninger på 40-50 mil, som Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger. Alle godt innenfor de 15 mest trafikkerte flyrutene i Europa. Det samme ser vi på strekningene Oslo-Stockholm og Oslo-København, med den forskjellen at der blir jernbanen langt mer moderne idet vi krysser grensen.

Vår nye samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har

gitt et «kroningsintervju» til Aftenposten. Og det er slappe saker. Her skal det holdes stø kurs i transportpolitikken fra Høyre og Fremskrittspartiet. Motorveier skal bygges som planlagt. Togsatsningen skal begrenses til det indre Østlandet, og luftfarten blir ikke engang nevnt. Det blir heller ikke natur, miljø eller klima, hvis noen skulle tro det.

Jeg savner visjoner utover å «bestyre» transportpolitikken på den plattformen som den forrige regjeringen la. Det jernbanen trenger er flere kryssingsspor, noe raskere traseer, mer materiell og bedre planlagte ruter. Og jeg mener ikke det bare fordi jeg er administrator i Facebook-gruppa Togferie på fritida, jeg mener det fordi det er god miljøpolitikk. Får vi Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim ned mot fire timers reisetid, med hyppige avganger, vil toget bli et attraktivt alternativ til fly. Det er det ikke i dag, fordi politikere de siste 60 år har bestemt at det er fly vi skal satse på i Norge, også på strekninger der ingen andre land ville ha gjort det.

En «utslippsfri transportsektor» går igjen som et mantra i transportplaner og visjonære dokumenter. Hvis vi mener noe med det, er det vår flybruk vi nå må gjøre noe med. Oppskriften finner vi i alle andre land vi ellers liker å sammenligne oss med. Der har du en visjon, Jon-Ivar Nygård, om en miljø- og klimavennlig utvikling. Blir du med på den? ■

Natur & miljø

Utgiver:
Naturvernforbundet
Mariboegate 8, 0183 Oslo, Norge.
Telefon 23 10 96 10
Telefaks 23 10 96 11
E-post: redaksjonen@naturvernforbundet.no

Redaktør: Kristian Skjellum Aas
ka@naturvernforbundet.no
Journalist: Tor Bjarne Christensen
tbc@naturvernforbundet.no
Journalist: Lise Helset Eide
le@naturvernforbundet.no
Annonser: GMK, tlf 55 10 10 97
Layout: Ketill Berger, Film & Form
Trykkagent: Polinor

Abonnement:
Første år: 195,-
Bedrifter/institusjoner: 700,-
Enkeltpersoner: 360,-
Bestilles hos medlem@naturvernforbundet.no
Naturvernforbundet innestår ikke for miljøvennligheten til de bedrifter, tjenester eller produkter som det annonseres for i Natur & miljø.

 **Naturvernforbundet**



Fagpressen
OPPLAGSKONTROLLERT

Du kan stille over
3200
klima- og miljøkrav til mer enn
400
varer og tjenester via
1
enkelt merke.

Det er vanskelig å vite hva som er det mest miljøvennlige valget. For hva er viktigst? Klima, miljøgifter, biologisk mangfold eller overforbruk av ressurser? Alt må til i overgangen mot en mer sirkulær økonomi. Svanemerket er en helhetlig merkeordning som vurderer alle relevante miljøproblemer i livssyklusen. Bare varer og tjenester som oppfyller alle våre strenge krav til klima, kjemikalier og bærekraft klarer å bli sertifisert.

Svanemerket

Vanskelig å få. Enkelt å velge.




Nordens offisielle miljømerke



Det er noe råttent

Hogges de siste unike gammelskogene våre uten at skogbruket kartlegger naturmangfoldet? Ved Follsjå i Telemark er flere skoger med nasjonale vernever-





Den unike gammelskogen i Vikåsen ved Follsjå i Telemark ble flatehogd vinteren 2019. Da biologen Sigve Reiso undersøkte hogstavfallet, fant han seks ulike rødlistearter. Skogbruket hadde ikke registrert noen naturverdier i området.

Foto: Sigve Reiso

i skogriket Norge

dier hogd ned. Natur & miljø har bedt om dokumentasjon på at skogene er miljøregistrert, slik miljøsertifiseringen krever. Svaret er at dataene ikke finnes. ►





Hul og grov svartor, død furu og grove hule osper hogd i gammelskog i Hea til bruk i produksjon av biobrensel. Dette er trær som er svært viktige for det biologiske mangfoldet.

Foto: Naturvernforbundet.

Tekst: TOR BJARNE CHRISTENSEN
tbc@naturvernforbundet.no

– Nå er det på tide at politikerne våkner. Vi er i ferd med å miste mange av de siste gamle naturskogene våre. Hvis ikke noe gjøres, frykter vi at skognæringen vil hogge det som er igjen av verdifulle gammelskoger i stykker. Vi krever full gjennomgang av hele systemet, fra registrering av skog til hogst og miljøsertifisering, sier Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet.

Flatehogst i naturarv

Natur & miljø har tidligere skrevet om en rekke hogster i gamle naturskoger ved Follsjå i Notodden kommune i Telemark. Det er funnet hele 116 rødlistearter i området, som har verneverdier av internasjonal betydning. Trolig finnes det ikke tilsvarende skoglandskap noe annet sted i Skandinavia. I disse skogene har Naturvernforbundet registrert 13 store og alvorlige flatehogster de siste årene. Dette er hogster som er foretatt til tross for at de ansvarlige skogeierforeningene er gjort kjent med funn av unike naturverdier i området. Og det hogges stadig mer. Fortsetter det i dagens tempo, vil et helt skoglandskap med unike naturverdier være fragmentert innen ti år, ifølge en beregning foretatt av BioFokus.

Innsynskrav til Viken Skog

Har skogbruket selv registrert disse skogene før de ble hogd, slik miljøsertifiseringen krever? Natur & miljø har bedt Viken Skog om dokumentasjon for tre spesielt graverende hogster i Vikåsen, Hea og Flæun ved Follsjå. Men Viken Skog kan ikke fremlegge noen slik dokumentasjon. Skogeierforeningen henviser oss til karttjenes-



tene Kilden og Naturbase, hvor de hevder at miljøregistreringene er lagt inn.

De tre skogene har så stor naturrikdom at det burde vært fullt av miljøregistreringer i Kilden. Det rare er at kartet tegner et helt annet bilde. For de tre områdene er det knapt lagt inn noen miljøregistreringer i Kilden. Ingen i Flæun (132/1), bare to i Vikåsen (131/1-2) og ingen i Hea (130/6). Hvorfor er det slik?

Skogeier, kjenn din skog

Skogloven pålegger skogeier å kjenne til miljøverdiene på egen eiendom og ta hensyn til dem i driften av skogen. Før det kan hogges, skal naturmangfoldet registreres i alle områder som er aktuelle for hogst. Det følger av skogbrukets miljøsertifisering PEFC og regler for miljøregistrering. Skogbruket har utviklet en egen metode for dette, såkalt Miljøregistrering i skog (MiS).



Metoden er enkel og kan utføres av folk uten biologisk kompetanse. Ved å registrere livsmiljøer i skogen skal man kunne identifisere områder med særegent biologisk mangfold. Man registrerer ikke arter, men forskjellige miljøfaktorer som død ved, trær med hengelav, gamle trær, bekkekløfter og brannflater, for å nevne noen. Dette er skogmiljøer som tyder på rikt biologisk mangfold, og slike forekomster skal kartfestes i såkalte MiS-figurer.

Nasjonalt verdifulle

BioFokus-rapport 2020-13 «Nasjonalt viktige lavlandsskoger rundt Follsjå» viser en helt annen virkelighet. Her er Hea, Vikåsen og Flæun klassifisert som «nasjonalt verdifulle og svært viktige». Rapporten er laget av biologen Sigve Reiso i BioFokus og viser funn av et stort antall rødlistearter, verdifulle gammelskoger og sjeldne skogs-

miljøer. I området Ramsås-Hea er det funnet 47 rødlistearter. Her er det gammelskoger med rik forekomst av død ved og en rekke av miljøfaktorene som skal med når skogbruket gjør MiS-registrering. Hvorfor er det ingen slike miljøregistreringer på Kilden i området Viken Skog var ansvarlig for i Hea, hvor store hogster er gjennomført de siste årene?

Sommeren 2020 ble det flatehogd i Flæun nordvest for Follsjå i et skogområde hvor BioFokus kartla skog med de høyeste verdiene, såkalt A-lokalitet. I skogen var det rikelig med grov død ved av furu i flere nedbrytningsstadier. Men det er ikke lagt inn noen MiS-figurer i Kilden fra dette området heller.

Viken skog har ikke MiS-data

I en e-post til Natur & miljø 1. juni i år forteller Viken Skog at miljøregistreringen av området ble ►

Gjermund Andersen, leder i Naturvernforbundets skogutvalg, og Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet, undersøker et tømmerlager med tømmer fra gamle naturskoger ved Follsjå i Telemark.

Foto: Tor Bjarne Christensen



Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet, i gammel naturskog ved Follsjå. – Hvis ikke noe gjøres, frykter vi at skognæringen vil hogge det som er igjen av verdifulle gammelskoger i stykker, sier Gulowsen.

Foto: Tor Bjarne Christensen

Internasjonalt sjelden furutrompetkølle fra Ramsås-Hea ved Follsjå. Arten står på rødlista fra 2015 som kritisk truet med skogbruk som fremste trussel.

Foto Sigve Reiso



foretatt i perioden fra 2007-2010 av et firma som heter Prevista. I 2008 ble det meldt oppbud i Prevista, og Viken skog overtok avtalen og avsluttet jobben. Etter oppbudet overtok Viken Skog de digitale databasene, men de omfatter ikke MiS-registreringene, får vi vite.

– Det er kun informasjon i Naturbase og Kilden som er tilgjengelig, skriver biolog Diana Eckert i Viken Skog i sitt svar til Natur & miljø.

I slutten av oktober tok Natur & miljø igjen kontakt med Viken Skog for å få svar på flere spørsmål om miljøregistreringen i Hea, Vikåsen og Flæun. Eckert ba om å få spørsmålene på e-post.

– Hvordan forklarer Viken Skog at det knapt er lagt inn noen MiS-figurer i de tre områdene, samtlig som biolog fra BioFokus har funnet naturverdier i høyeste klasse i alle de tre områdene?

– MiS-registrering fokuserer på 12 hovedtyper av livsmiljøer med spesiell betydning for biologisk mangfold i skog, ikke registrering av enkeltarter. For øvrig blir både etter-rapporterte naturverdier og høy konsentrasjon av rødliste-registreringer tatt alvorlig av skogbruket, står det å lese i svaret fra Eckert.

– Er det foretatt MiS-registrering av hele områ-

det i de nevnte eiendommene?

– Disse eiendommene er registrert, skriver Eckert.

– Det er et viktig prinsipp i sertifisering at den sertifiserte virksomheten kan etterprøves av en uavhengig tredjepart. Hvordan kan hogstene i de tre områdene etterprøves?

Dette svarer ikke Eckert på. I stedet sender hun oss dette svaret:

– Vi, og hele det sertifiserte skogbruket, blir jevnlig kontrollert av sertifiseringsorganene som uavhengig tredjepart, svarer Eckert.

– Hvordan mener Viken Skog at naturverdiene som er funnet i skogene i Follsjå-området blir ivare tatt av skognæringen?

– Her har det under hogsten blitt tatt hensyn til gjeldende lover og sertifiseringsregler, står det i svaret fra Eckert i juni.

Omfattende mangler dokumentert

Men er det så sikkert at gjeldende lover og sertifiseringsregler er fulgt? Rapporter fra BioFokus, Norsk institutt for naturforskning og NIBIO viser store mangler og avvik i miljøregistreringen av Follsjå og skoger andre steder i landet. Rapportene viser at registratorene bare kartlegger deler av området som er aktuelt for hogst og at registreringene av MiS-figurer er mangelfulle.

– Konklusjonene er nedslående: Skogbruket fanger kun opp 1/7 – altså 14 prosent – av skogsarealet uavhengige biologer avgrensner som særs viktig for bevaring av naturmangfoldet, skriver BioFokus om sin rapport fra 2019.



Der tok BioFokus for seg en rekke skogområder på til sammen tusen kvadratkilometer og sammenlignet skogbrukets registreringer med kartlegging utført av uavhengige fagfolk.

En NIBIO-rapport fra juli 2021 støtter konklusjonene til BioFokus. NIBIO har gjort nye MiS-registreringer i Follsjå-området og sammenlignet dem med registreringer fra 2009. De nye undersøkelsene viste 2-3 ganger så mange livsmiljøer som dem fra 2009. NIBIO konkluderer med at «en god del areal» som skulle vært med ikke ble fanget opp i 2009, ifølge rapporten «En sammenligning av gamle og nye miljøregistreringer i Follsjå-området». Prosjektet ble finansiert av skognæringen ved Norges Skogeierforbund, Norskog og AT-skog.

Men manglende registrering av naturverdier knytter seg ikke bare til Follsjå-området. I en rapport fra 2020 har NIBIO dokumentert at hele 74 prosent av prøveflater fra ulike steder på Østlandet burde vært registrert som MiS-figurer.

Skogeier får tilskudd fra staten til å gjennomføre miljøregistreringer, og det er gjerne skogeierforeningene som står for registreringene. I Follsjå-området har staten og skogeierne betalt store beløp for at skogene skal bli skikkelig registrert, men særlig mange MiS-figurer ble det ikke.

Tømmeret fra gammelskogene i Follsjåområdet er miljøstemplet med skogbrukets eget miljømerke PEFC, som gir bærekraftsgaranti til kundene:

«Garantert bærekraftig tre ... Med PEFC får du tre fra skog som er bærekraftig forvaltet,» står det på nettsiden til PEFC.

– Systematisk juks

Gjermund Andersen, leder i Naturvernforbundets skogutvalg, mener at skognæringen jukser systematisk. Nå krever Naturvernforbundet full oppvask.

– MiS-registrering skal gjennomføres i alle områder som er aktuelle for hogst, og de skal være etterprøvbare. Det er de ikke. Det er helt umulig å få ut registreringsskjemaene både for områdene som er plukket ut som verdifulle, for skogteigene som er hogd og for annen gammel-skog som står for tur til å bli hogd. Vi påstår, inn-til dokumentasjonen legges fram, at de jukser; at de registrerer vesentlig mindre enn det de påstår. Resultatet er at skoger med store naturverdier kan hogges og tømmeret selges som miljøsertifisert, sier Andersen.

– Hvorfor unnlater skogeierforeningene å legge inn alle MiS-figurene som faktisk finnes i skogene?

– Svaret er enkelt. De vil unngå at virkesrike skoger blir registret som verdifulle, og de vil unngå at områdene kommer inn i verneprosesser som reduserer deres tømmerutgang. Skogeierforeningene lever høyt på skogeiernes tømmer, og er ikke interessert i at denne ressursbasen reduseres, sier Andersen.

– Naturkartleggingen av Follsjå-området er så slett utført at den bør kjennes ugyldig og hele området registreres på nytt. Hvis miljøregistreringene og PEFC-sertifiseringen skal ha noen troverdighet etter disse avsløringene, må registreringene utføres av uavhengige fagfolk, og de må være etterprøvbare, understreker Andersen. ■

Sterkt truet huldrestri fra Tjåga-Dalåsen ved Follsjå.

Foto Sigve Reiso

Mørk og lys brannstubbekav er avhengig av brannpåvirket skog og står som sårbar på rødlista fra 2015. I Follsjå-området er laven funnet flere steder.

Foto Sigve Reiso



REKORD

I VEIER OG ØDELEGGELSER



Foto: Espen Mills

Mandalskrysset på E39 beslaglegger enorme arealer. Slike kryss vil komme langs store deler av det norske hovedveinettet, hvis

Den forrige regjeringen satte rekord i investeringer i transport. Nye motorveier, bruer, tunneler, flyplasser, jernbanelinjer og godsterminaler vil, ifølge planene, dukke opp over det meste av landet de nærmeste årene. Hele 700 kilometer ny motorvei skal bygges. Men hva med naturen og miljøet? Hva med målet om nullvekst i privatbilismen? Og hvordan kan vi reise uten fly og bil?

Tema: SAMFERDSEL ▶

Leder Truls Gulowsen, fylkesleder Peder Johan Pedersen og nestleder Synnøve Kvamme blir knøttsmå foran de enorme skjæringene og sprengningene ved Mandalskrysset.

Foto: Espen Mills

TUTT og KJØR

– en saga om firefelts motorveier

Månelandskapet virker uendelig. Skjæringene og fylinger så langt øyet kan se. Etter å ha gått i en kilometer opp det som skal bli en avkjøringsrampe, dukker den opp: den nye motorveien forbi Mandal.

Tekst: KRISTIAN SKJELLUM AAS
ka@naturvernforbundet.no

Klart sørlendingene ønsker seg ny vei. Dagens vei vest for Kristiansand er fullstappet, over 23 000 biler daglig kjører den noe tilårskomne veien mot Søgne og Mandal. Nå bygges det en fullskala motorvei, 110 kilometer i timen, på denne strekningen. Og omfanget av naturødeleggelse er slik at du tror det ikke før du ser det.

– Arealforbruket ved nye motorveier er enormt. Ved å bygge litt mer nøkternt, veier med midtdeler, vekslende 2/3-felt og fartsgrense på maksimalt 90, får du en ny og trygg vei uten de enorme ødeleggelsene. Staten og bilistene ville også ha spart store summer på en slik løsning, forteller Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet.

Jeg fikk være med Truls og nestleder Synnøve



Kvamme på en turné langs eksisterende, planlagte og halvferdige motorveier i Norges sørvestre hjørne. Og planene er enorme. I realiteten er det tegnet inn en firefelts motorvei helt fra Kristiansand til Bergen. To enorme fjordkryssingsprosjekter, med blant annet verdens lengste og dypeste tunnel for biler, planlegges på strekningen. Pengebruken og naturødeleggelsene vil bli hinsides det meste vi har sett av veibygging i Norge fra før. Og vi har da hatt en hel del storprosjekter. Fra før har Norge verdens lengste tunnel (Lærdalstunnelen) og verdens dypeste tunnel (Ryfylketunnelen) for biler. Disse rekordene står for fall hvis politikerne får det som de vil mellom Bergen og Kristiansand.

Endelausmarka er ikke endelaus mer

Første del av prosjektet sør for Bergen åpner neste år. Den nye motorveien mot Os går gjen-



nom lange tunneler, med store motorveikryss i Endelausmarka mellom Lysekloster og Søfteland, ved Rådal og i fjellet vest for Lagunen.

– Ødeleggelsene her er store. Endelausmarka blir ikke endelaus mer, sier Synnøve Kvamme.

Men denne delen av veien er straks ferdig-bygd. Kvamme har større håp om å stanse fortsettelsen: en firefelts motorvei over det artsrike Ulvenvannet i Os, videre gjennom de idylliske og tett bebodde Søre Øyane, videre i ei gigantisk bru over Bjørnafjorden til Reksteren, gjennom unike regnskoger, i bruer, fyllinger og skjæringer over Tysnes og videre til Stord med ei stor hengebru over fjorden Langenuen.

Dette er Hordfast, fastlandsforbindelsen mellom Os, Tysnes og Stord.

Gabriel Fliflet er leder i Naturvernforbundet i Hordaland.

– Hordfast er det største naturinngrepet noen-



Midt over taket på disse husene ved Søreidvågen på Tysnes er det tegnet inn en 40 meter høy motorveibru. Vantro miljøvernere og beboere studerer kartene.

Foto: Kristian Skjellum Aas

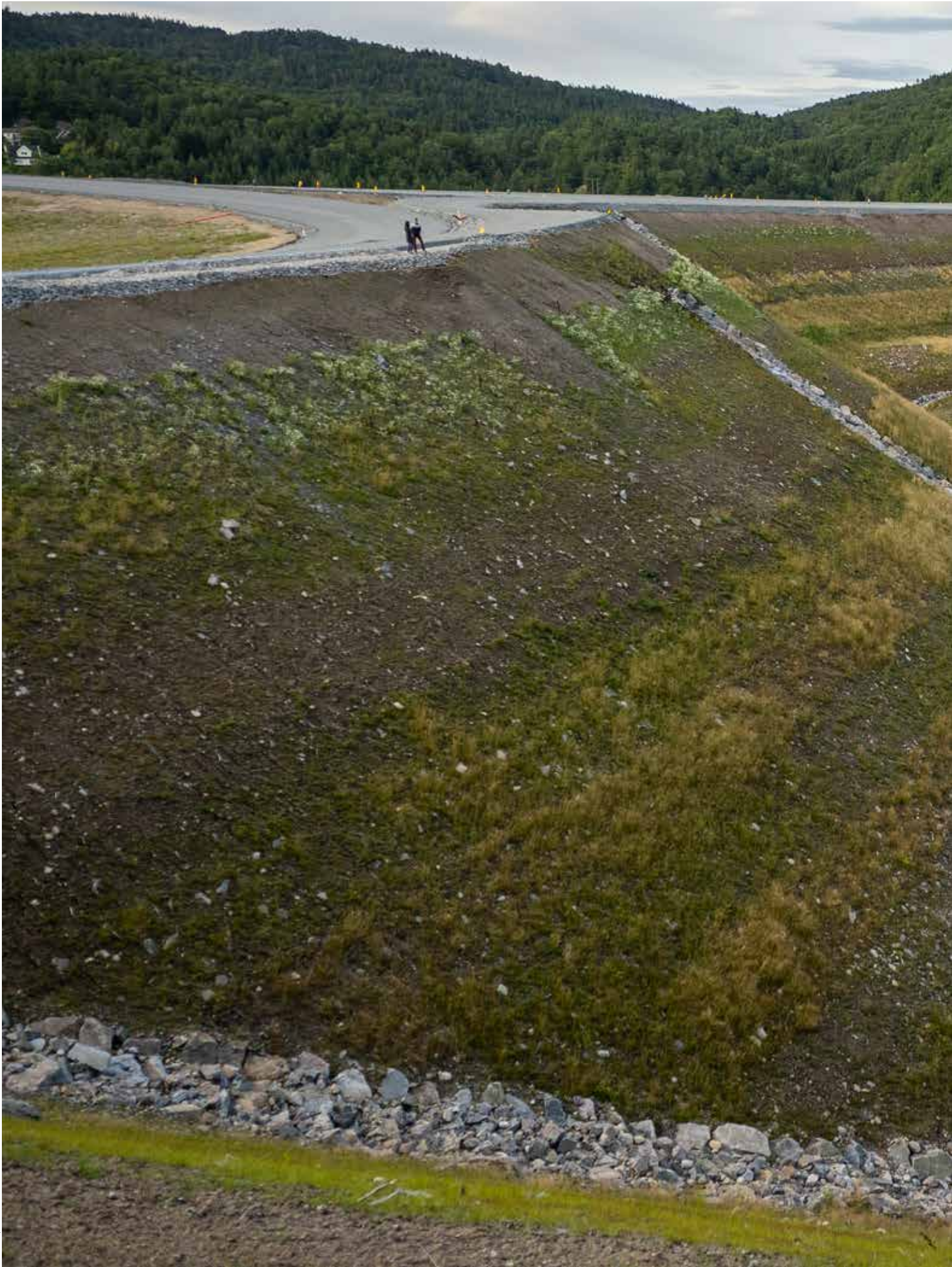


Foto: Espen Njells



Eikestølkrysset, rett ved kommunegrensen mellom Kristiansand og Lindesnes. Dimensjonene på fyllingene her er nærmest ufattbare. Legger du merke til Naturvernforbundets leder og nestleder på toppen av fyllinga?

sinne i Hordaland. Disse ville planene må stanses nå, sier han tydelig.

Arbeidet i mange år

Fylkeslaget har arbeidet mot den enorme utbyggingen i mange år, og har allierte langs traseen. På Tysnes møter vi en engasjert gjeng som vil jobbe for å bevare naturen på øya si. Gro Fjeldtvedt, Siri Janne Llanos og Marie Backman Foss-hagen blir med til Reksteren, øya nord for Tysnes med artsrike regnskoger, myrer og kystnatur. Her skal motorveien sprengte seg veg over Tysnes, gå i bru over Bårdsundet over til Reksteren, og videre tvers over den temmelig urørte øya til den gigantiske brua over Bjørnafjorden.

– Her kommer motorveien, forklarer Jan Christen Rivenæs. Han har arbeidet mot motorveien i flere år, og har gjort omfattende registreringer av artsmangfoldet i området. Rivenæs tar oss med ut i båt i Bårdsundet. Det er vanskelig å tenke seg hvordan denne perlen blir med en firefelts motorvei dundrende over sundet.

Senere, når vi kjører over øya og skal ta ferja over til Stord, får vi beskjed om å stoppe ved et tradisjonelt, lite vestlandshus nede i en dal. Der får vi se plantegninger med ei 40 meter høy motorveibru, midt over taket på huset.

Hordfast vil endre Tysnes og Reksteren for evig. Og det er bare en liten del av alle de motorveiplanene som finnes, på Vestlandet og i resten av Norge.

Fire felt fosser frem

Hvordan kom vi hit? Norske hovedveier har lenge vært kjennetegnet av en nøktern veistandard, ofte tilpasset mengden trafikk som går på veien. I 2014 ble 110 km/t innført som høyeste fartsgrense, opp fra 100 km/t tidligere. I 2016 mente Statens Vegvesen, ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering, at grensen for når man skulle bygge firefelts motorvei skulle heves fra 12 000 til 15 000 biler i døgnet. Da satte daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen seg på bakbeina. Veimyndighetene fikk ikke engang lov til å sende ut sitt faglige grunnlag på høring.

Dermed begynte kampen for flerfeltsvei for fullt. Med Nye Veier som en ny, alliert spydspiss i kampen for motorveier hadde Regjeringen bereidet grunnen. En utredning om «smal firefeltsvei» som alternativ til 2/3-feltsvei på veier med årsdøgntrafikk ned til 6000 biler ble lagt frem i 2019. De faglige veimyndighetene anbefalte ikke å innføre dette som en generell standard. Det ble beregnet at det, for de 2000 kilometerne med hovedvei som trenger opprustning, ville føre til merkostnader på mellom 150 og 600 milliar-



der kroner å bygge firefelts vei fremfor 2/3-felt. Utredningene viste klart mindre samfunnsmessig nytte ved firefeltsvei. Selv trafikksikkerheten ble vurdert å være bedre med 2/3-feltsvei, så lenge denne har midtdeler.

Avgjort i desember 2020

Men i desember 2020 ga daværende samferdselsminister Knut Arild Hareide grønt lys for smal firefelts. Nye Veier hadde allerede begynt å planlegge for en slik standard. Plutselig var det åpnet for firefelts motorvei helt ned i en årdsøgntrafikk på 6000 biler. Som et eksempel har Bygdøy Allé i Oslo nær 10 000, Natlandsvegen i Bergen har 13 000. Høgskoleringen i Trondheim, som går midt gjennom campus på Gløshaugen, har 6000, og ville dermed ha blitt bygd som firefelts motorvei hvis den hadde vært en hovedvei.

– Ved å bygge på denne måten får vi mer igjen for fellesskapets penger, sa Hareide til Aftenposten i desember i fjor, selv om fagmyndighetene i Statens Vegvesen hadde sagt det stikk motsatte.

Hva fire felt betyr for natur og nærmiljø

Lenger sør har de allerede fått se hva motorveiplanene faktisk betyr i virkeligheten. E39 er under utbygging mellom Kristiansand og Man-

dal. Naturvernforbundet i Agder har jobbet mot veiplanene i en årrekke, og har forsøkt å finne ut hvor mye areal som faktisk blir nedbygd av hele prosjektet. De har ikke fått noe svar, men estimerer at arealforbruket er på minst 20 kvadratkilometer for 18 mil motorvei gjennom Agder.

– Å bygge denne overdimensjonerte trafikkmaskinen er en provokasjon mot det vi alle må ta på alvor: å redusere naturødeleggelsene og belastningene på livsgrunnlaget vårt, skriver fylkesleder Peder Johan Pedersen i et leserinnlegg i Fædrelandsvennen.

Og akkurat Pedersen møter vi i Mandal sentrum. Han viser vei opp til Mandalskrysset, og vi går inn i området som er nedbygd. Her blir mennesket lite. Det føles som å entre et månelandskap. Dimensjonene på veien er nærmest ufattbare, og du ser ingenting annet enn skjæringer og fyllinger så langt øyet kan se. Tankene går til Reksteren og Tysnes, til Stord, til Tomrefjord og Midsund, til Rennebu og Gauldalen, til Skatval og Åsen, til Romerike og Tyrifjorden, til 400 meter under Boknafjorden. Dette er veistandarden de planlegger på alle disse stedene. Det er en utbygging så gigantisk at det er vanskelig å fatte. Og den vil endre landskapet, naturen, transport- og bosetningsmønstre for all fremtid.



Ørsdalsvatnet i Bjerkreim i Rogaland. Her vil den nye motorveien komme på tvers av eidet der vannet renner ut i Bjerkreimsvassdraget. Hele det gamle, velholdte landskapet vil bli forringet av støv, sprengninger og skjæringer.

Foto: Espen Mills

med tanke på at dette var en kriseløsning hvor hverken alle detaljer i utformingen eller plasseringen var optimal, forteller Rådmund Steinsvåg, leder for Naturvernforbundet i Mandal. Men selv om avbøtende tiltak som dette kan pynte litt på, er ødeleggelsene fra prosjektet som helhet av enorme dimensjoner.

– Det var ingen her på Sørlandet som visste hva vi fikk. Du får høre historiene om raskere reisevei til byen, men når du får se det banesåret i naturen som en firefelts motorvei gir, så... Mange sier at hadde de visst hva vi fikk, hadde de sagt nei, sier Steinsvåg, som også var med opp til Mandalskrysset.

– Kan ikke akseptere

– Dette er helt vilt, sukker Synnøve Kvamme.

Vår motorveiturné startet der veiplanene fortsatt bare er streker på et kart. Jo lenger sør og øst vi kom, jo mer konkrete ble planene, og ved å se på de enorme naturødeleggelsene og nedbyggingene på strekningen mellom Mandal og Kristiansand går det så vidt an å fatte hvordan en slik vei vil se ut i de kollete, uveisomme kystlandskapene på Tysnes og Reksteren, der kystregnskog og fugler nå har førsteretten.

– Det er et arealforbruk som vi rett og slett ikke kan akseptere! Nå må vi begynne å ta vare på de veiene vi har, og slutte å bygge gigantiske veier som legger til rette for økt trafikk, som samtidig ødelegger enorme mengder natur, sier Truls Gulowsen engasjert.

Så får vi se om den nye regjeringen lytter mer til veimyndighetenes anbefalinger om en mer edruelig standard, eller om det fortsatt skal bygges gigantiske motorveier selv der trafikken er så lav at det ikke er nødvendig. ■

– Hadde de visst hva vi fikk, hadde de sagt nei

Skepsisen til veiprojektet var stor også blant naturvernerne i Mandal, men overmakten føltes for stor. De inngikk derfor et samarbeid, og resultatet av det har blitt et sandsvalehotell ved Lindland Gård, der armen fra motorveien møter den nye tilførselsveien til Mandal sentrum.

– I år ble det fem reir, noe som er veldig bra



Dagens bru over Bårdsundet mellom Tysnes og Reksteren blir en miniputt, sammenlignet med den planlagte motorveibrua, som kan komme i bakgrunnen. Jan Christen Rivenæs forteller om planene til engasjerte miljøvernere.

Foto: Kristian Skjellum Aas

FRAMTIDENS GULL ER GRØNT

NORGES BONDELAG



#noretrengerbonden

 Norges Bondelag  norgesbondelag



NorgesGruppen

MINDRE MATSVINN

Matsvinnet i NorgesGruppens butikker er redusert med 38 prosent sammenlignet med 2015.
Det er nærmere 6700 tonn mindre mat som kastes - tilsvarende 560 fulle lastebiler.
Det er gode nyheter for klimaet!

Les mer om
hvordan NorgesGruppen
jobber med å redusere
matkasting på
norgesgruppen.no

2015
35 000 tonn
matavfall

2020
28 330 tonn
matavfall

↓ **-38%**





Foto: Widerøe

Elfly fra Stavanger til Bergen

■ Widerøe arbeider for å starte verdens første helelektriske flyrute mellom Stavanger og Bergen i 2026. Selskapet vil bruke et 9-seters fly som Rolls -Royce utvikler

sammen med det italienske selskapet Tecnam.

– Et 9-seters fly er en viktig milepæl på veien mot utslippsfrie kortbaneflyvninger,

fordi det for første gang gir muligheten til å teste ut kommersiell drift av nullutslippsfly, uttaler administrerende direktør Stein Nilsen i Widerøe til NRK.

Hybridlokomotiver skal frakte fisk

■ Godstrafikken på jernbanen har økt med 11 prosent i 2021, og nå skal to nye hybridlokomotiver frakte fisk fra Fauske til Oslo.

– Det nye togselskapet Onrail har reetablert godstoget mellom Åndalsnes og Oslo.

Det kjører i begge retninger hver kveld og erstatter tusenvis av vogntog gjennom Romsdalen og Gudbrandsdalen. Nå satser selskapet videre med to råsterke og miljøvennlige hybridlokomotiver som skal settes i trafikk på Nordlandsbanen for å flytte gods fra vei til bane. Fisk vil få høy prioritet på toget, melder Bane Nor i en pressemelding.

Jernbanenettet i Norge er bare delvis elektrifisert. Hybridtogene kan gå på strøm det er tilgjengelig og diesel der det ikke er det, som for eksempel Nordlandsbanen. Uten bytte av lokomotiv går reisen raskene.



Foto: OnRail

Rekordmange vil ha (el)sykkel

■ Salget av elsykler har gått til himmels i Norge. Etterspørselen etter elsykler, og vanlige sykler, var så stor i 2021 at produsentene slet med å levere til alle som ville ha. Det skyldes ikke bare økt interesse, men også at sykkel- og utstyrsprodusenter måtte stenge fabrikker som følge av koronaepidemien.

– Jeg har vært i sykkelbransjen i 30 år, og jeg har aldri sett maken. Hvis vi bestiller sykler i dag, får vi det kanskje ikke før sensommeren i 2022. Der jeg før kunne bestille i september og få sykler på våren, måtte vi nå legge ordre for 2022 i oktober 2020, sa daglig leder Steinar Trygve Liljedahl Karlsen hos det norske sykkelmerket Hard Rocx til Tek.no tidligere i år.

Den miljøvennl



ige byen

- Elsykkelen har potensial til å forandre bytransporten, mener transportforsker Aud Tennøy.

Illustrasjonsfoto: Kristian Skjellum Aas

Byene våre kan planlegges slik at transporten blir mer miljøvenning, og mindre skadelig. Kollektivtrafikk kan fungere, også i mindre byer. Og vi må bygge byene tettere.

Tekst: KRISTIAN SKJELLUM AAS
ka@naturvernforbundet.no

Det mener by- og transportforsker Aud Tennøy. Hun er forskningsleder for byutvikling og bytransport hos Transportøkonomisk institutt, og har forsket på dette i en årrekke.

Det er få ting som får hjertet til å slå raskere hos folk enn diskusjonene om hvordan vi skal forflytte oss i våre byer. I Oslo har «bilfritt byliv», E18-utbyggingen, trikk, t-baneutbygginger, sykkelveier og elsparkesykler sørget for en konstant strøm av stoff til lokale og nasjonale medier. I Bergen er det bybanen som får det til å bruse mest, mens veiprojekter som Hordfast og tunnel under Ulriken, og de evige køene og forurensningen på Danmarks plass også får plass i rampelyset. Trondheim har Byåstunnelen, trikk, superbuss og bilbegrensning i sentrum. Stavanger og Sandnes krangler om sykkelstamvei, bybane, tunneler og busstilbud. Og så videre.

– Hovedproblemet i byene våre er at bilen tar for mye plass. Både når den beveger seg, og når den står stille. Det gjelder uansett om bilene er selvkjørende, elektriske eller går på bensin eller diesel, forklarer Tennøy.

Kompakt bygging sparer transport og areal

For å motvirke denne utviklingen tar hun til orde for en bevisst fortetting av byene, samt satsning på gange, sykkel og kollektivtrafikk fremfor store, nye innfarts- og omkjøringsveier.

– Det er helt tydelig i vår og andres forskning at tette byer skaper mindre biltrafikk enn spredte byer, og at boliger, arbeidsplasser, handel og annet skaper mindre biltrafikk jo nærmere sentrum de ligger. Derfor bør man utvikle byene gjennom fortetting



Bybanen i Bergen er en av de største kollektivsatsningene i Norge de siste årene. Det har vært høylydt diskusjon om den skal bygges, og hvor.

Foto: MariusLtu/istockphoto.com

sentralt, heller enn som fortsatt byspredning. Dette sparer også mye areal. Det er gjort en sammenligning mellom Atlanta og Barcelona, som jo er større enn alle norske byer, men som er valgt ut for å vise kontrasten. De har omtrent like mange innbyggere, men i Barcelona bor de på under en tidel av arealet. Resultatet er at transporten i Atlanta slipper ut 10 ganger mer klimagasser enn transporten i Barcelona, forteller Tennøy.

– For mye byspredning

Det har vært mye debatt om fortetting i byutviklingsdiskusjonen i Norge. Tennøy kritiserer imidlertid alle norske byer for fortsatt å legge opp til byspredning.

– Fortsatt legges det ut småhusområder i randsonen av byene, der avstandene er for store til at folk velger å gå eller sykle, servicetilbudet i nærområdet er ikke-eksisterende, og muligheten for å betjene områdene med kollektivtrafikk er små.

Hun kritiserer også Staten, og deres institusjoner, for å legge til rette for byspredning.

– Sykehusutbyggingen i Østfold, der det nye sykehuset ble lagt på et jorde nær motorveien, men langt fra alt annet, langt utenfor eksisterende kollektivtilbud, er et eksempel på en veldig bilbasert utbygging som både er

dyr og vanskelig å betjene med kollektiv trafikk. Det verste er at dette nå følges opp med lignende planer flere steder. Både i Mjøsrregionen og i Molde/Kristiansund planlegges det nå sykehus langt utenfor sentrum, med bil som eneste fornuftige reisealternativ, sier Tennøy.

Kan gi positiv spiral

Hun mener bilbegrensning og fortetting kan gi en positiv, selvforsterkende effekt også for norske byer.

– Hvis man får redusert bilturene inn til byen med 30 prosent, trenger man også 30 prosent mindre areal til parkering. Dette kan frigis til andre formål, som sykkelveier, parker, utbygginger og torg. Paris skal nå fjerne 140 000 parkeringsplasser sentralt i byen.



Tenk på de mulighetene det gir, sier Tennøy, og viser til at potensialet er stort også i mindre byer.

– I mange byer er gater og torg stappfulle av biler. Her er det potensial til å gjøre noe langt mer hyggelig med det arealet enn å bruke det som parkeringsplass. Det vil i sin tur trekke flere folk til sentrum, både med buss, sykkel og gange, mener Tennøy.

Motorveier gir bilbasert utvikling

Også motorveitbyggingene, som det er planlagt mange av i Norge, vil bidra til en bilbasert utvikling.

– Slike løsninger genererer mye biltrafikk, samtidig som de legger til rette for enda mer trafikkgenererende utbygging. Områdene Røyken og Hurum i Asker kommune, som

tidligere var egne kommuner, arbeidet for ny E18 fra Asker mot Oslo for å kunne bygge ut flere eneboligområder som var tiltenkt folk som skulle bilpendle på den nye motorveien. Men er det slik folk vil leve? Utbyggerne reklamerer med større arbeidsmarkedsregioner, men våre undersøkelser viser at det ikke er noe folk vil ha. De som reiser lengst, er minst fornøyd med sin arbeidsreise. Mens de som bor i kort avstand fra jobben, og kan gå eller sykle, er mest fornøyd. Da bør vi legge til rette for at flere skal kunne gjøre det, sier Tennøy.

I motorveikryssene ligger det gjerne bensinstasjoner, spisesteder og annet som skal betjene de som kjører på veien. Ofte blir det press for å bygge ut «big box»-butikker, og så kommer det kanskje kontorarbeidsplasser, og plutselig har offentlige tjenestetilbud flyttet dit. Da må selv de som bor nær sentrum må bruke bil for å komme seg dit.

– Vi sjekket hva som skjedde når man bygde ut vegkapasiteten, både i Sørkorridoren mellom Oslo og Follo/Østfold, og i Ålesund. Nye veier ga en periode med bedre flyt i trafikken, men så viste det seg at de nye veiene la til rette for bilbasert utbygging av boliger og arbeidsplasser i utkanten av byregionene. Samtidig økte andelen som brukte bil på strekningen. Etter en stund var resultatet økt trafikk, og køen gikk like sakte som den gjorde før veiutbyggingen. Den største forskjellen var at det nå satt flere folk i den samme køen. Og køen blir ikke mindre av at en større andel av bilene er elbiler, forklarer Tennøy.

Hva med mindre byer?

I det siste har hun forsket på om kollektivtrafikk har noe for seg i mindre byer. Alle vet at Oslo, Bergen og Trondheim hadde stoppet uten kollektivtrafikken, men kan den brukes som et effektivt virkemiddel for å få ned bilbruken også i mindre byer?

– Vi har sett på data fra 14 norske byer, fra Levanger til Drammen. Før hadde disse byene et tett nettverk av busser, men med få avganger. Trenden de siste årene er at de har lagt om til færre og raskere ruter, pendelruter gjennom sentrum, som går oftere enn de gamle lokalbussene gjorde. Det fører til at flere nok må gå lenger for å komme til og fra bussen, men de får et hyppigere og bedre tilbud langs hovedtraseene. Det har gitt en stor økning i passasjertall, blant annet i Bodø, Hamar og Drammen. Andre byer, som Hau-



By- og transportforsker Aud Tennøy.

gesund og Levanger, har kjørt kampanjer og endret billettsystem, og fått flere passasjerer på den måten. Det viser at det er vits i å satse på kollektivtrafikken, også for mindre byer, fastslår Tennøy.

Er elsykkel fremtiden?

Så det er ikke elbiler som skal redde byene våre. Elsparkesyklene er sparket ut, og selvkjørende biler tar også like mye plass som vanlige biler. Er det da noen av de nye transportmidlene som har dukket opp som Tennøy tror kan endre byene våre?

– Ja, jeg ser ett transportmiddel som kan endre spillebrettet: elsykkelen. En elbil er bare en bil, mens en elsykkel fyller helt andre behov enn en sykkel. Skal vi redusere biltrafikken, men likevel opprettholde behovet for individuell mobilitet, kan elsykkelen være svaret, sier Tennøy engasjert.

– Bakker og fjell, som før gjorde sykling utenkelig for de fleste, betyr lite eller ingenting på en elsykkel. Nå har det også blitt et vanlig syn, ikke bare i Oslo men også i andre byer, og ikke bare i sentrum, men også utover i forstedene, med elsykler, kassesykler og lastesykler. Her har vi bare sett starten av hva som kan komme, mener Tennøy. ■

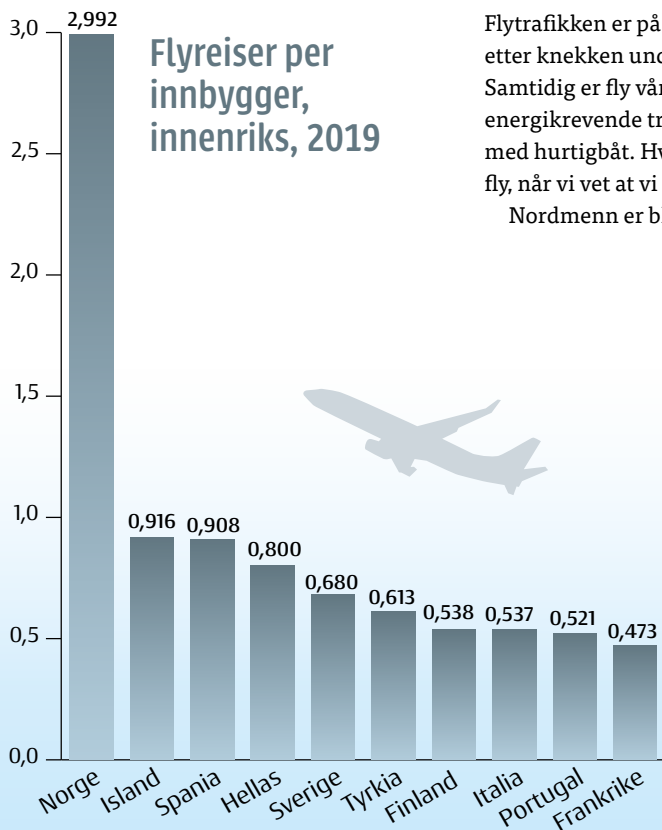
Oslo lufthavn bygges stadig ut. Nå planlegges en tredje rullebane, som vil legge beslag på enorme arealer og legge til rette for stadig økende flytrafikk.

Foto: Anders Martinsen/UAS Norway

Det flygende landet

Nordmenn flyr tre ganger oftere innenlands enn de som flyr nest mest i Europa. Dette viser en gjennomgang som Natur & miljø har gjort av Eurostats statistikk for flytrafikk i 2019.

Tekst: KRISTIAN SKJELLUM AAS
ka@naturvernforbundet.no



Flytrafikken er på full fart oppover igjen etter knekken under koronapandemien. Samtidig er fly vårt mest klimabelastende og energikrevende transportmiddel, sammen med hurtigbåt. Hvorfor satses vi så mye på fly, når vi vet at vi ikke kan fortsette slik?

Nordmenn er blant Europas mest flyglade

Flyreiser per innbygger, all flytrafikk, 2019

Island	21,244
Malta	14,826
Kypros	12,856
Irland	7,866
Norge	7,619
Luxembourg	7,112
Sveits	6,696
Danmark	5,990
Portugal	5,353
Hellas	5,231



folkeslag, og det er spesielt en ting vi utmerker oss på: Vi flyr ekstremt mye internt i vårt eget land. Tre ganger oftere enn noen andre europeere går vi på et innenriksfly. Og det er mellom de store byene i Sør-Norge vi flyr mest: Strekningene Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger er alle på Europas topp 20 i antall passasjerer.

– Svært mye av flytrafikken går mellom større byer i Sør-Norge, der toget kunne ha vært et godt alternativ hvis vi hadde satsset på det. Mange steder i Norge ligger kron-glete til, og der er flytrafikk en nødvendig del av transportsystemet. Men det forvarer ikke høy flytrafikk mellom Oslo og Bergen eller Oslo og Trondheim, sier Holger Schlaupitz, fagsjef i Naturvernforbundet.

Fordel fly

Flytrafikken fikk en alvorlig knekk under koronapandemien. Nær sagt all utenrikstrafikk forsvant, mens innenrikstrafikken gikk ned med rundt 75 prosent. Men kraftfulle



tiltak ble satt inn av den forrige regjeringen for å få flytrafikken på fote igjen. I starten av pandemien måtte flyene holde midtsetene tomme for å sikre tilstrekkelig avstand mellom de reisende, noe som reduserte setekapasiteten med 33 prosent. Men allerede i juni 2020 fikk flyene igjen lov til å besette alle seter. Til sammenligning måtte togtrafikken holde 50 prosent av setene tomme helt frem til høsten 2021. Dette ga færre billige billetter på tog. Flyene har også fått fritak fra passasjeravgiften, for å holde utgiftene og prisene nede. Resultatet er at fly er billigere enn noensinne på mange strekninger.

Da det ble åpnet for fritidsreiser til utlandet i juli 2021, kunne man reise til og fra Norge både med fly, bil, ferje og buss. Togtilbudet til utlandet ble imidlertid holdt stengt frem til starten av oktober, med den begrunnelse at grenseovergangene for tog ikke sto på myndighetenes liste over åpne grenseoverganger. 18. oktober i år kunne det første toget fra Norge til utlandet igjen rulle ut fra

Oslo S. Samme dag var det 94 flyavganger til utlandet, bare fra Oslo lufthavn Gardermoen.

Krever stans i planlegging

– Vi merker tydelig at flytrafikken er på vei tilbake. Støyen har økt voldsomt i det siste, sier Tone Elstad.

Hun bor like ved hovedflyplassen på Gardermoen, og er fungerende leder i Interesseorganisasjonen Nei til tredje rullebane. Avinor planlegger nemlig en stor utvidelse av flyplassen, for å gi plass til den stadig økende flytrafikken. Naturvernforbundet har kampen mot rullebanen som en av sine prioriterte saker.

– At rullebanen planlegges, gir en usikkerhet som hviler over hele lokalsamfunnet. I nærområdet har vi både E6, jernbane, planlagt godsterminal, E16 og flere andre store, planlagte utbygginger, sier Elstad.

14 organisasjoner, deriblant Naturvernforbundet, gikk i fjor ut med krav om at planleggingen av tredje rullebane måtte stanses,

at planprosessen for utbygging av flyplasser må bli lik som planleggingen av andre infrastrukturprosjekter, og at virkemidlene som stimulerer til økt flytrafikk må fjernes.

Mer enn 30 ganger høyere klimaeffekt

Elektriske tog i Norden gir et klimagassutslipp tilsvarende om lag 10 gram CO₂ per passasjerkilometer, mens tilsvarende tog på kontinentet gir utslipp på 24 gram. Til sammenligning har innenlands flytrafikk i Norge et klimaavtrykk tilsvarende utslipp på 340 gram CO₂ per passasjerkilometer, om vi tar med den ekstra klimaeffekten av at utslippene skjer høyt i atmosfæren. Dette er tall som er presentert av Framtiden i våre hender, hentet fra Ducky og Chalmers tekniske høgskole i Göteborg.

– Transport er i dag den største utslippssektoren i Norge. Skal utslippene reduseres med mer enn 50 prosent innen 2030, og Norges klimamål skal nås, kan vi ikke fortsette å fly som i dag, sier Schlaupitz. ■

E6-planen ved Lillehammer

Det mener Naturvernforbundet i sin uttalelse til planene om ny E6 forbi Lillehammer. Motorveien er planlagt gjennom et vernet naturreservat.

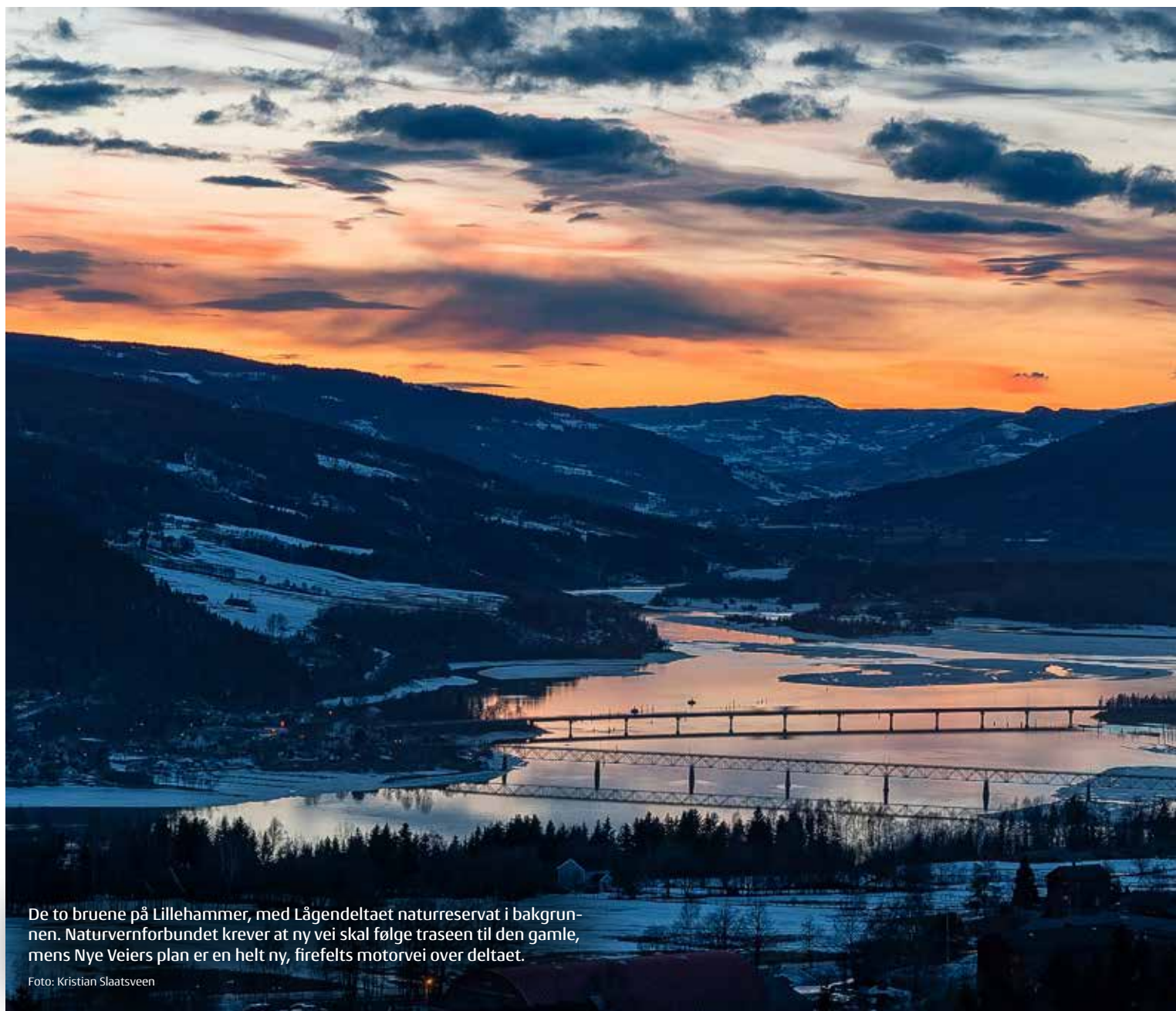
Tekst: KRISTIAN SKJELLUM AAS
ka@naturvernforbundet.no

– Forslaget forutsetter at motorveien skjærer gjennom et viktig naturreservat, og det er helt uakseptabelt. Det er ennå ikke gitt noen tillatelse for et slikt inngrep, og da blir det helt feil å behandle en slik plan for motorveibygging, påpeker Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet.

Plandokumentene for ny E6 viser at samfunnet vil tape på å bygge veien. Og i dette regnestykket er ødelagt natur ikke inkludert i det hele tatt.

Ulønnsom og naturødeleggende

– Reglene sier at det er vesentlige samfunns-hensyn som må stå på spill for at det skal være aktuelt å bygge vei gjennom et natur-



De to bruene på Lillehammer, med Lågendeltaet naturreservat i bakgrunnen. Naturvernforbundet krever at ny vei skal følge traseen til den gamle, mens Nye Veiers plan er en helt ny, firefelts motorvei over deltaet.

Foto: Kristian Slaatsveen

må forkastes

reservat. Når veien er samfunnsøkonomisk ulønnsom, og det foreligger gode alternativer i form av å utbedre dagens vei, så kan det umulig være innfridd, fortsetter Gulowsen.

Dagens vei har god standard. På søndre del har også veien midtrekkverk, som er viktig for å hindre ulykker.

– En ny motorvei i ny trasé, for 110 km/t, vil gi en marginal tidsbesparelse, men vil øde-

legge natur og være svært kostbar. Den opplagte løsningen er å utbedre dagens vei, blant annet gjennom mer støyskjerming og andre miljøltiltak. De sparte pengene kan brukes til andre samferdselstiltak, påpeker Gulowsen.

Ny strategi

Ifølge NRK Innlandet vil Nye Veier, som har ansvaret for utvikling av denne veistreknin-gen, nå lage en ny strategi for prosjektet.

– Det er et positivt signal. Vi håper at sel-skapet har innsett at planene er uaksepta-ble for naturen, og at utbygging av et slikt ulønnsomt prosjekt også bryter med Nye Veiers vedtekter, påpeker Gulowsen.

Hilde Jorunn Hoven sitter i planutvalget i Lillehammer kommune for Senterpartiet, og er også aktiv i Naturvernforbundet i byen. Hun er svært positiv til de nye signalene fra Nye Veier.

– Før 2016 var det enighet om at vi ville gjenbruke og oppruste dagens vei. Jeg har trua på at vi nå kan få til et alternativ som sparer naturområdene, og sikrer at vi gjen-bruker dagens trasé. De samme signalene har jeg fått fra annet politisk hold i kommu-nen, blant annet fra ordføreren. Hvis vi gjen-bruker dagens Lillehammer bru, vil vi sikre at veien ikke blir lagt i verneområdene, og vi vil samtidig kunne få en god veiløsning, sier Hoven. ■

– Den opplagte løsningen er å utbedre dagens vei, blant annet gjennom mer støyskjerming og andre miljøltiltak, sier Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet. Her på besøk i Lågdeltaet.



Nå blir turbussene elektriske

■ Elbussene er i ferd med å ta over trafikken i norske byer og bygder, og nå kommer også de elektriske turbus-sene for de lange turene. Tide er blant busselskapene som nå tar i bruk slike elbusser. I 2021 fikk selskapet den før-ste av i alt seksten elbusser i klasse 3. Selskapet anslår at de seksten bussene vil gi en årlig reduksjon av CO₂-utslipp på 720 tonn.

Ni av ti solgte biler var elbiler

■ I september kjøpte 91 prosent av privatkundene elbil. Det viser tall Opp-lysningskontoret for veitrafikken. Hvis man regner med tallene for næring og leasing, hvor elbilandelen er noe lavere, utgjorde elbiler totalt 78 pro-sent av nybilsalget i september, skriver magasinet Harvest.

– Dette er rekordtall, og forteller at en ny regjering må ta tak i hurtigla-ding langs veiene på en helt annen måte, sier kommunikasjonssjef Camilla Ryste i NAF.

Smartpris på toget

■ Togselskapet Vy har nå innført smartpris på ti togstrekninger i Norge. Dette er et tilbud til folk som har hjem-mekontor og reiser til jobb jevnlig, men ikke daglig. Man betaler aldri mer enn prisen på et månedskort på strekningen. De fire første enkeltbil-lettene har vanlig pris. Deretter vil bil-lettene få stadig større rabatt.

– Med korona har reisemønstrene endret seg. Mange har sittet på hjem-mekontor, og fleksible kontorlønning-er forventes å bli en del av hverdagen. Da er det også behov for mer fleksible billettløsninger for de som ikke reiser like ofte lenger, sier konserndirektør i Vy tog, Erik Røhne.



Foto: Naturvernforbundet



Utenlandsferie uten fly

De aller fleste av oss velger flyet eller bilen når vi skal ut av Norge. Men det finnes alternativer som gir mindre utslipp og energiforbruk.

Tekst: KRISTIAN SKJELLUM AAS
ka@naturvernforbundet.no

Da Norge åpnet for fritidsreiser utenlands etter pandemien, skjøt flytrafikken fart på nytt. Daglig er det nå mer enn 100 avganger utenlands fra norske flyplasser. Det er fortsatt noe mindre enn før pandemien, men

politiske tiltak for å fremme flytrafikken gjør at passasjerene strømmer tilbake.

Flere ordninger fremmer fly

– Flypassasjeravgiften ble fjernet for å bedre økonomien i flytrafikken. I tillegg har utenlandstrafikken med fly alltid vært fritatt fra



Foto: Liberaller Humanist, CC, Wikimedia Commons

eller bil

CO₂-avgifter. Avinor gir tilskudd for både etablering og markedsføring av nye ruter, og passasjerene som velger fly belønnes med tax-free. Det er med andre ord flere ordninger som bidrar til å fremme det minst miljøvennlige reisealternativet, forklarer Holger Schlaupitz, fagsjef i Naturvernforbundet.

Direkte til utlandet uten fly:

Enkelte av linjene kan fortsatt være innstilt på grunn av pandemien.

NORD-NORGE

Buss: Kirkenes-Murmansk, Vadsø/Nordkapp/Tromsø-Rovaniemi (sommer), Narvik-Kiruna.

Tog: Narvik-Luleå/Stockholm

TRØNDELAG

Tog: Trondheim-Storlien med forbindelse til Stockholm/Göteborg

VESTLANDET

Båt: Bergen-Stavanger-Hirtshals

VESTLANDET

Båt: Kristiansand-Hirtshals

ØSTLANDET

Tog: Oslo-Karlstad-Stockholm, Oslo-Göteborg

Buss: Trysil-Stockholm/Göteborg/Malmö (vinter), Kongsvinger-Charlottenberg, Oslo-Karlstad-Stockholm, Oslo-Göteborg-København-Hamburg, Halden-Strömstad,

Båt: Oslo-Kiel, Oslo-Frederikshavn-København, Langesund-Hirtshals, Brevik-Gent (ukentlig), Brevik-Göteborg (ukentlig), Larvik-Hirtshals, Fredrikstad-Strömstad, Skjærhalden-Strömstad, Sandefjord-Strömstad

Derfor har Naturvernforbundet satt sammen en guide for å vise at det går an å komme seg utenlands uten fly eller bil. Tog, busser og ferjer forbereder Norge med både Sverige, Danmark, Finland og Russland, med muligheter for å reise videre ut i verden langs bakken. Pandemien har lagt en demper på reisevirksomheten utenlands, men etter hvert som restriksjonene nå oppheves i flere land øker trafikken. Da er det viktig å vise at det finnes alternativer til det utslippsintensive og svært energikrevende flyet.

Har oversikt over alternativer

På www.naturvernforbundet.no/ferie finner du oversikt over tilbudet som finnes. Busser fra Troms og Finnmark til Finland med overgang til finske nattog, lokalbusser, ekspressbusser og tog over grensa til Sverige og mer eller mindre velkjente båtruter nevnes. Samtidig får du en pekepinn på hvordan du reiser kollektivt videre fra dit du kommer i Sverige, Finland eller Danmark, så du slipper å ha med bil. De fleste land har nemlig et tilbud på tog og buss som er mer anvendelig, rimeligere og mer velbrukt enn det norske, men det kan være vanskelig å finne ut hvordan man kjøper billetter, finner rutetider og

planlegger reisen. Systemene er nemlig temmelig forskjellige i de ulike landene man reiser gjennom, til forskjell fra det standardiserte systemet på fly.

Ønsker bedre tilbud

Naturvernforbundet ønsker at særfordelelene til flyet skal fjernes, og at tilbudet på tog til utlandet skal forbedres.

– Flyene bør betale for sine utslipp. Samtidig bør taxfree-ordningen og Avinors støtteordninger avvikles. I tillegg bør togtilbudet mot utlandet bedres. Både linjene Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg-København bør få flere avganger, og det bør etableres nattog mot København og kontinentet. Det må også bli enklere å kjøpe billetter og å få oversikt over hvilket tilbud som faktisk finnes, sier Schlaupitz. ■

Artikkelforfatteren er administrator i Facebook-gruppa *Togferie*.



Holger Schlaupitz.

Foto: Fartein Rudjord



Kristoffer Robin Haug (MDG), nestleder i Naturvernforbundet Pernille Hansen og leder Karin Olsen i Naturvernforbundet i Nes protesterer mot motorvei nær Nes kirkeruiner.

Foto: Frode Werner

Kjemper mot flyplass og gigantvei

Vi reiser mer, og vi reiser lenger. Siden 1965 er antall reiser tredoblet, og vi reiser fire ganger så langt.

Tekst: KRISTIAN SKJELLUM AAS
ka@naturvernforbundet.no

Og mest av alt reiser vi med bil – faktisk har bruken av personbil blitt mer enn femdoblet i løpet av de siste 40 årene. Flyreisene har økt med 65 prosent fra 2000 til 2019, og økte raskest av alle transportmidler før pandemien.

Dette gir konsekvenser for natur og miljø. Større og bredere veier med gigantiske kryss, næringsområder, skjæringer og fyllinger. Flyplasser med flere rullebaner, større terminalbygg og mer parkeringsareal. Veier deler opp sammenhengende naturområ-

der i mindre biter, gir nedbygging av myrer og gjenfylling av våtmarksområder. Bilene som kjører oppå veien sprer sot, partikler og mikroplast. Og alt dette støyer.

Tre flyplassprosjekter

Tre flyplasser er planlagt bygd eller utvidet i den nærmeste fremtid: Bodø, Mo i Rana/Hauan og Evenes. Hauan er en ny stamflyplass for Helgeland, der det frem til nå kun har vært kortbaneflyplasser. Samtidig er Helgelandsregionen et område som, med noen mindre utbygginger, kunne ha vært betjent med nattog direkte til og fra Oslo.

«Vi vil karakterisere denne totale mangelen på å ta lokalt ansvar for Norges CO₂-forpliktelser som et svik mot ungdommen og neste generasjoner. En storflyplass er heller ikke forenlig med Rana kommunes egen plan for klima og energi. Skrinlegg Hauanprosjektet, det er ingen skam å snu. Det er derimot en skam å fortsette», skrev Naturvernforbundet i Rana i et leserinnlegg i 2019.

Flyplassprosjektet på Evenes er også omstridt. Dagens flyplass ligger midt i et verneområde. «Vassdraget har stor betydning for våtmarksfugl, både under trekk vår og høst og som hekkeområder om sommeren. Det er få andre kjente vassdrag med så store naturverdier», skriver Statsforvalteren i Nordland om området.

«Nedbygging og ødeleggelse av naturområder utgjør den aller største trusselen mot arter og natur i Norge. Våtmarksområdene rundt Evenes er internasjonalt vernet, og det er en selvfølge at disse må spares og skjermes ved utbygging og drift», mente Naturvernforbundets Baard Mikalsen, Bjørn Økern og Silje Ask Lundberg i et leserbrev i 2019.



Leder Truls Gulowsen og nestleder Synnøve Kvamme i Naturvernforbundet står ved Bjørnafjorden. Her skal det etter planene komme ei firefelts motorveibru, over fem kilometer lang, mellom Reksteren og Os.

Foto: Kristian Skjellum Aas

Rullebane og motorvei

Før valget sa Senterpartiet at de ville skrinlegge planleggingen av en ny rullebane på Gardermoen. Det fikk de ikke gjennomslag for i Hurdalsplattformen, regjeringserklæringen mellom Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Men de er på gli: Det såkalte vestre alternativ skal skrinlegges, og det skal nedsettes et utvalg som skal se på behovet. Kanskje får Naturvernforbundet gjennomslag for å stanse den tredje rullebanen, som ville ha sementert norsk flyavhengighet, likevel?

Men regionen rundt Gardermoen slipper ikke unna store, naturødeleggende veiutbygginger, de heller. På E16 mellom Kløfta og Kongsvinger er det allerede bygd firefelts motorvei store deler av veien, for 100 kilometer i timen. Nye Veier, som nå har ansvar for prosjektet, foreslår å bygge en ny motorvei for 110 km/t i en helt ny trasé, noe som vil gi to parallelle motorveier på en lang strekning i retning Kongsvinger. Et av alternativene går rett ved elvemøtet mellom Vorma og Glomma, et sted av stor betydning for innbyggerne i regionen. Her ligger også Nes kirkeruiner, der Naturvernforbun-

det møtte opp for å protestere mot planene i høst sammen med politikere og den lokale aksjonsgruppen Redd Elvemøtet.

– Vi vil i hvert fall ikke ha motorvei på et sted som dette, som er viktig for folkehelse, kulturminner biologisk mangfold og vannmiljø i en blanding som er helt unik på nasjonalt nivå, sa Åse Birgitte Skjærli i aksjonsgruppen på arrangementet, som fant sted før valget.

Motorvei? Her?

Et fellestrekk med motorveiutbyggingene som skjer, er at de har hatt støtte i lokalmiljøet frem til byggestart. Først da har folk fattet konsekvensene av utbyggingene. Både i Mandal i sør og på Berkåk i Trøndelag sier folk det samme: Alle ville ha ny vei, men da de skjønnte omfanget av naturødeleggelser, da snudde stemningen.

– Da Nye Veier lovte en plan om å legge veien bort fra sentrum, var alle fornøyde. Da var det snakk om 2/3-felts vei med 90 km/t, men plutselig ble planene forandret. Det har nok vært på høring, men det har gått så stillferdig for seg at jeg tror de færreste var klar

over endringen. Det skulle bli fire felt, 110 km/t. Folk sier: Hva i all verden skal vi med firefelts motorvei med 110 km/t oppi her? Jeg er i sorg, rett og slett. Det er mange som ferdes her, og å passere nå, det er vondt, sier Helga Gilberg, beboer på Berkåk, til Naturvernforbundet.

Nå skal det bli slik firefelts vei hele veien fra Kristiansand via Stavanger til Bergen, uten ferjer. Det planlegges slik vei gjennom hele det sentrale Trøndelag, fra Ulsberg via Trondheim til Åsen, med mulig forlengelse mot Steinkjer. Likedan på E6, fra nord for Hamar til Mjøsbrua, og deretter videre forbi Lillehammer. Den planlagte ferjefrie veien mellom Molde og Ålesund, og ny vei mellom Kongsberg og Notodden, planlegges også som firefelts motorvei. Naturvernforbundet protesterer mot alle disse planene, og ønsker satsning på elferjer, opprustning av dagens veier og utbygging etter en standard som minsker inngrepene og trafikkveksten. De ønsker også et forbedret kollektivtilbud, og en bevisst politikk for å redusere transportbehovet. ■

Dristige veiplaner bør stå for fall



Holger Schlaupitz
Fagsjef i Naturvernforbundet
redaksjonen@naturvernforbundet.no

Denne sommeren begynte folk for alvor å forstå hvilke inngrep de nye motorveiene fører med seg. Det skyldes i stor grad at flere store utbygginger av firefelts motorvei for høy fart er i gang. For det er noe annet å betrakte gravemaskinene spise seg gjennom landskapet enn å se noen traseer på et kart.

Tekst: HOLGER SCHLAUPITZ
FAGSJEF I NATURVERNFORBUNDET
redaksjonen@naturvernforbundet.no

PLANENE ER BLITT STADIG MER DRISTIGE, som å legge ny vei gjennom naturreservater eller bygge fire felt med fartsgrense 110 km/t på strekninger der slikt knapt var tenkelig før, parallelt med allerede gode og trafikksikre veier. Slikt vekker oppsikt langt utover miljøbevegelsen. Statens vegvesens utredning av alternative veistandarder fra 2019 viste også at firefelts motorveier for høy fart er dårlig for miljø og trafikksikkerhet og gir som regel lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn om veiene hadde blitt bygd ut som to- og trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t. Men flertallet av politikerne ville ha de store veiene likevel.

Naturvernforbundet har i årevis advart mot overdimensjonerte motorveier med store konsekvenser for natur og klima. Men nå har våre lokal- og fylkeslag fått enda mer å gjøre, etter hvert som motorveiplanene blir både flere, større og enda mer ubegripelige. Kampen mot ferjefri kyststamvei har pågått lenge, blant annet mot monsterprosjektet Hordfast sør for Bergen, Møreaksen-prosjektet mellom Ålesund og Molde og flere andre delprosjekter. E18 og E39 fra Telemark, gjennom Agder og inn i Rogaland har skapt stor frustrasjon med enorme inngrep. Store utbygginger i Trøndelag er allerede i gang – der veiutbyggingene forutsetter en trafikkvekst som det samtidig er gjort vedtatt om at ikke skal komme – og mye verdifull matjord står på spill om ikke planene for videre utbygging endres. Ved Lillehammer er det foreslått ny motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat. Og det pågår heftige diskusjoner om ny E16 fra Kløfta til Kongsvinger, der ny motorvei i helt ny trasé er ett alternativ, til tross for at deler av veien nylig er blitt bygd ut til fire felt. På toppen av dette

kommer fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen, som innebærer firefelts motorvei på Ringerike og ny jernbane mellom Sandvika og Hønefoss, begge deler gjennom verdifull våtmark, matjord og annen natur.

Fra ledende politisk hold får vi ofte høre at det ikke er så farlig med disse veiene, og at det ikke gjør så mye at trafikken vokser når det blir mer attraktivt å kjøre bil, i og med at bilene etter hvert blir elektriske.

MOTORVEIENE ER DERFOR ET EKSEMPEL på at vi trenger langt større omstillinger i transportsektoren enn hva mange politikere gir inntrykk av. Elektrifisering er sannsynligvis det viktigste klimatiltaket innen transport, men vi må gjøre det på en areal- og energieffektiv måte. En stadig vekst i biltrafikken, og høyere fart, er ikke løsningen. Veier med økt kapasitet for høyere fart gir mer trafikk. Mer trafikk og høyere fart øker energibehovet – og andre miljøproblemer som støy og utslipp av svevestøv og mikroplast, som oppstår som følge av friksjonen mellom bildekk og asfalt, forsterkes også.

Veiene gir store naturinngrep, med negative konsekvenser for artsmangfold og friluftsliv. Nedbygging av skog og myr gir høye klimagassutslipp. Vi har fått mer kunnskap om dette, men da politikerne vedtok Nasjonal transportplan 2022–2033 i sommer, var det lite som ga inntrykk av at de ville lytte til kunnskapen. Infrastrukturutbygging gir også store utslipp fra blant annet produksjon av stål, betong og asfalt. Når veiene skal bygges ut med flere kjørefelt og høy fart, blir det som oftest umulig å gjenbruke den gamle veien. Dermed blir det gjerne nok en vei, i ny trasé. Med krav om høy fart blir det enda vanskeligere å unngå inngrep i natur og matjord, og det blir ofte store skjæring og fyllinger.

Hva er så løsningen?

Vi må utvikle transportsektoren på en måte som

Firefelts motorveier for høy fart er dårlig for miljø og trafikksikkerhet og gir som regel lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn om veiene hadde blitt bygd ut som to- og trefeltsvei med midtrekkverk.

Tema: SAMFERDSEL



Foto: Ronny M. Danielsen

ikke gir trafikkvekst på kjøpet. Høyere fart på veiene kan ikke være en forutsetning. Vi kommer svært langt med å utbedre de veiene vi har, og vedlikeholde dem bedre. Der gode grunner tilsier at ny vei må bygges, holder det med to- og trefeltsveier med midtrekkverk og maksimal fartsgrense 90 km/t. Framfor ferjefrie løsninger bør dagens veier mellom ferjeleiene gjøres tryggere, og så bør det bli hyppigere avganger med elektriske ferjer. Lastebilbransjen vil som regel også beholde ferjene, for å kunne få naturlige pauser for sjåførene og unngå høye bompenger. Å droppe kostbare og overdimensjonerte motorveier vil frigjøre mange milliarder kroner som kan brukes til å utbedre og vedlikeholde veinettet i hele landet, noe som burde være god distriktspolitikk.

NY TEKNOLOGI vil kunne redusere transportbehovet gjennom blant annet mer digital kommunikasjon. Men vi må også fortsette arbeidet med å utvikle gode byer og tettsteder gjennom en arealpolitikk som hindrer at bebyggelsen eser utover. Da får vi et mindre bilavhengig samfunn, i tillegg til at vi sparer matjord, natur og friluftsområder. Satsing på kollektivtransport, sykkel og gange vil fortsatt være viktig, samtidig som godstransport bør flyttes fra vei til sjø og bane. Utbygging av jernbanen må komme som erstatning for motorveibygging, ikke i tillegg til. Og så må elbilpolitikken justeres. Målet om å stanse

salget av nye personbiler med forbrenningsmotor innen 2025 er viktig. Men virkemidlene som brukes for å innfri målet, må fremme salget av energieffektive elbiler med lavt klimafotavtrykk – og på en måte som ikke stimulerer til mer bilbruk.

De vanvittige motorveiplanene kan ta motet fra de fleste, og mye skade er allerede skjedd. Men det er lyspunkter. Selskapet Nye Veier AS, som Solberg-regjeringen etablerte for å få bygd mer motorvei raskere, har begynt å tenke annerledes – etter massiv kritikk fra blant annet Naturvernforbundet. Fra å ha vært en spydspiss i arbeidet med å utvikle planer for motorveier for høy fart vil selskapet nå legge mer vekt på natur og miljø, blant annet gjennom å i større grad gjenbruke eksisterende vei der veier skal bygges ut. Dette vil også være mer i tråd med selskapets vedtekter, som sier at det skal prioritere utbygging av samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter. Men vi må se konkrete resultater før vi tør å slippe jubelen løs.

Økt fokus på naturens egenverdi og den store nytten samfunnet har av en intakt og mangfoldig natur, og på naturens rolle i kampen mot klimaendringer, gir også grunn til optimisme. Pengesekken til veibygging vil neppe øke noe særlig mer, etter hvert som stadig flere samfunnsoppgaver trenger penger. I sum bør dette tvinge fram en helt annen veipolitikk enn den vi har nå. ■

En stadig vekst i biltrafikken, og høyere fart, er ikke løsningen.

Vindkraftutbyggingen på Fosen krenker samenes rett til å drive reindrift i området, ifølge Høyesterett. – Det vil trolig ta flere generasjoner før området har samme verdi for reindriften igjen, sier Leif Arne Jåma, reineier og leder i Sør-Fosen sjeite.

Foto fra byggingen av Roan vindkraftverk: Statkraft/Ole Martin Wold



Ulovlig vindkraft står for fall



Oppe i fjellene på Fosen ligger Norges største vindkraftanlegg, ulovlig og uten konsesjon. Etter at Høyesterett bestemte at det er bygget i strid med urfolks rettigheter, står det som et monument over norske myndigheters overkjøring av samene.

– Denne dommen er et historisk vendepunkt, sier Kjell M. Derås, sentralstyremedlem i Naturvernforbundet.

Tekst: TOR BJARNE CHRISTENSEN
tbc@naturvernforbundet.no

– Det er veldig stygt at det måtte gå helt til Høyesterett for at det skulle bli lagt vekt på urfolks rettigheter og tradisjonskunnskap. Heretter kan man ikke ta seg til rette og bygge vindkraft, vannkraft, gruver eller gjøre andre inngrep som rammer reindrif-

ten, sier Derås, som har samarbeidet med samer og andre aktører siden 2008 for å stanse utbyggingen.

Full seier i Høyesterett

Høyesterett slo i oktober fast at vindkraftutbyggingen på Storheia og Roan i Trøndelag er i strid med artikkel 27 i FNs konsesjon om sivile og politiske rettigheter,

den såkalte SP-konsesjonen. Høyesterett i storkammer kom enstemmig fram til at vedtakene om konsesjon og ekspropriasjonstillatelse er ugyldige.

– Dette er en stor seier for samisk reindrift. Det er første gang at artikkel 27 er behandlet så grundig, og jeg vil tro at etter denne dommen vil utbyggere tenke seg godt om før de går i gang med planer i



Historiske dager i Høyesterett. Reindriften vant over staten og Fosen Vind i Høyesterett. Fra venstre: Maja Kristine Jåma, Tom Mathias Jåma, Leif Arne Jåma og John Kristian Jåma.

Foto: Anne Olive Karlsen

reindriftras områder, sier Leif Arne Jåma, rein-eier og leder for Sør-Fosen sijte til Natur & miljø.

– For vår del er skaden allerede skjedd. Fjellet er sprengt i stykker. Nå handler det om hvordan vi skal komme i land på best mulig måte, sier Jåma.

Norges største vindkraftanlegg

Det var olje- og energiminister Ola Borten Moe fra Senterpartiet som i 2013 godkjente vindkraftutbyggingen i Storheia og Roan. Departementet mente at reindrift og vindkraft kunne leve side om side, og at ulempene ville bli ubetydelige. De lyttet ikke til samene, som sa at kraftverket ville bli svært skadelig for reindriften. Fosen reinbeitedistrikt brakte derfor saken inn for retten. Lenge før saken var ferdigbehandlet ga Olje- og energidepartementet grønt lys til at arbeidet kunne starte.

I anleggsperioden fra 2016 til 2019 ble 80 vindturbiner og seks mil med veier bygget. Norges største vindindustribygg var et faktum. At det ikke forelå en rettskraftig dom i saken, hindret ikke at kraftverket ble satt i drift i februar 2020. Den 11. oktober i år ble utbyggingen kjent ugyldig av Høyesterett. Kraftverket er ulovlig.

Krever at kraftverket tas ned

Nå blåser det opp til strid om hva som skal skje med vindkraftanlegget. Saken er tilbake i Olje- og energidepartementet, som skal ta stilling til hvordan den kan løses. Fosen Vind, som eier Storheia vindkraftverk, meldte i slutten av oktober at de vil komme med en ny søknad om fortsatt drift av anlegget. De jobber også med ny konsekvensutredning hvor ivaretagelse av reindriften skal gjennomgås grundig. Det er ikke småpenger som står på spill. Det kostet cirka 11 milliarder kroner å bygge vindkraftverket. I tillegg kommer ytterligere fire milliarder til ny hovedkraftlinje, som Statnett tok regningen for.

Samene gjør det imidlertid klart at kraftverket er ulovlig og derfor må demonteres.

– Vårt krav er at vindturbinene må tas ned og området tilbakeføres til naturen, sier Jåma.

Han får støtte av Øyvind Ravna, professor i rettsvitenskap ved UiT Norges arktiske universitet.

– Det er et ulovlig anlegg, og da skal det i utgangspunktet fjernes, sier Ravna.

– Ifølge FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter artikkel 27 skal ikke minoriteter nektes adgang til å utøve egen kultur, sier Ravna.

Ifølge SP-konvensjonen må inngrepet være av en viss størrelse for at bestemmelsen skal gjelde. Standarden for dette ble satt i den såkalte Poma-Poma-saken fra Peru, der byggingen av et vannverk førte til uttørring av beiteområdene til aymarafolket. Da FNs menneskerettighetskomité behandlet saken, ble det slått fast at urfolks rettigheter er krenket hvis de ikke lenger kan ha tilfredsstillende utbytte av sin næring og hvis de ikke har gitt samtykke til inngrepet.

– Man kan se for seg at Fosen Vind fjerner et visst antall turbiner for å komme under terskelen for når artikkel 27 er krenket. Men skal dommen respekteres, kan man ikke la anlegget bli stående slik det er nå, sier Ravna.

Tapt vinterbeite

Det aktuelle området brukes som vinterbeite for reinen. Her har samene holdt til i flere hundre år. Det blir imidlertid ingen reindrift i området med det første. Reinen er redd for menneskelige innretninger og unngår veier, kraftlinjer og andre inngrep.

– Reinsdyr er i utgangspunktet som et vilt dyr på linje med hjort, elg og rådyr. De trekker seg bort fra ting som har med menneskelig aktivitet å gjøre, spesielt simler med kalv. Vi har noen bukker som er mer tolerante, men de utgjør kun 3-5 prosent av en flokk. Simlene er mye mer sky, forklarer Jåma.

– Hvis turbinene blir revet i morgen og området tilbakeføres til utgangspunktet før utbyggingen, vil det fortsatt gå 50-100 år før reinlaven er tilbake. Reinlaven vokser kun 2-3 millimeter i året. Det tragiske er at skaden har skjedd. Det vil trolig ta flere generasjoner før området har samme verdi for reindriften igjen, sier Jåma.

Han er sterkt kritisk til Olje- og energidepartementets behandling av saken.

– Koblingen mellom departementet og Fosen vind er ikke bra. Statkraft er den største aksjonæren i Fosen vind, og Statkraft er eid av staten. Samtidig tok regjeringsadvokaten motpartens side mot oss i høyesterettsbehandlingen. Dette er håndtert svært dårlig av departementet, sier Jåma.

Han mener at det trengs endringer i konsesjonssystemet.

– Det må ikke være mulig for en inngrepsaktør å søke om forhåndstiltredelse til ekspropriasjon før det er rettslig avklart med de skadelidende. Dette gjelder ikke kun vindkraft, men i alle inngrepsplaner hvor natur blir truet, sier Jåma.

Skaper presedens

Høyesterettsdommen vil kunne få store konsekvenser og skape presedens for behandlingen av andre saker som berører samiske områder. I reindriftsområdene på Øyfjellet bygges det nå et vindkraftverk med 72 vindturbiner som skal stå ferdig i fjerde kvartal 2021, ifølge utbyggerens nettside. Saken har flere likhetstrekk med Fosen-saken.

– Utbyggerne bør stoppe utbyggingen i Øyfjellet med én gang. Denne saken vil trolig bli prøvd for retten, og reindriften muligheter til å vinne gjennom er stor etter dommen i høyesterett, sier jusprofessor Ravna.

Dommen kan også påvirke myndighetenes syn på gruvesaken i Repparfjord, hvor Nussir vil ekspropriere områder fra reindriften. I tillegg vil den planlagte dumpingen av gruveavfall i fjorden påvirke sjøsamenes mulighet til å fiske der.

– Jeg vil tro at også departementet vil være mer kritisk til dette prosjektet etter dommen i høyesterett, sier Ravna.

I fjellandet bak Rásttigáisá i Finnmark planlegger Grenselandet et gigantisk anlegg, Davvi Vindpark. Det skal bygges opptil 267 vindturbiner i dette samiske kulturlandskapet. Også i denne saken står Naturvernforbundet sammen med samene.

– Etter dommen i Høyesterett er det ikke



«Mijjen jielemh, mijjen bættije biejjieh – Vårt liv vår fremtid». I 2018 gikk samer til aksjon og stengte adkomstveien til Storheia vindkraftverk. På bildet: Niillas Holmberg, Aslak Heika Hætta Bjørn, Kjell M. Derås, medlem i Naturvernforbundets sentralstyre, og Beaska Niillas fra Norske Samers Riksforbund.

snakk om at Davvi kan bygges. Her kan utbyggeren bare skrinlegge planene, først som sist. Dommen slår fast at det ikke er noe prutningsmonn. Man kan ikke lenger si at reindrifta må vike, sier Kjell M. Derås i Naturvernforbundets sentralstyre.

Departementet vil involvere samene

– Olje- og energidepartementet går nå grundig igjennom denne saken, skriver departementets statssekretær Amund Vik i en e-post til Natur & miljø.

Vi ba en kommentar til departementets behandling av reindriftens rettigheter i denne saken. Det fikk vi ikke. Statssekretæren svarte heller ikke på om departementet på eget initiativ vil gå gjennom andre vindkraftkonsesjoner for å sikre at samiske rettigheter ikke er brutt.

– Vi har hatt et møte med Fosen Vind, samt mottatt et kort brev fra dem. Fosen Vind mener hensynet til reindriften kan sikres ved en ny søknad med ny konsekvensutredning der ivaretagelsen av reindriften gjennomgås grundig. Departementet vil vurdere fremgangsmåten Fosen Vind foreslår. Videre er vi opptatt av å ha god dialog, og vil involvere reindriften og Sametinget i det videre arbeidet.

Nord- og Sør-gruppene i Fosen reinbeitedistrikt har bedt om et møte med departementet. Dette vil selvsagt bli fulgt opp, skriver Vik.

Ønsket kystnasjonalpark

Storheias skjebne kunne blitt helt annerledes. Allerede i 2009 vedtok Sør-Trøndelag fylkesting at det skulle utredes muligheter for å opprette en kystnasjonalpark i området. Fosen Naturvernforening engasjerte seg i saken, og Naturvernforbundet vedtok i 2009 å gi å gi Storheia førsteprioritet som kandidat til å bli Norges første kystnasjonalpark.

– Naturvernforbundet støtter den søsamiske reindriftas kamp mot vindindustrien, inkludert deres rettslige steg for å få stoppet vindkraftplanene. Dette bør få oppsettende virkning fra dag én slik at anleggsarbeidene ikke starter i løpet av saksgangen, skrev Naturvernforbundet i en artikkel om saken i juli 2016.

Marsjerte for Storheia

I august 2016 arrangerte Naturvernforbundet en marsj i området på Storheia, sammen med sørsamiske og lokale organisasjoner på Fosen. Mer enn 200 personer møtte opp, og det ble

en kraftfull markering mot planene. Anleggsarbeidet var allerede i gang, men de store arbeidene hadde ennå ikke startet.

– Reineiernes advokater har fremmet en sak for Fosen tingrett, og mener prosjektet er i strid med urfolks rettigheter og menneskerettigheter. De har krevd en midlertidig forføyning, altså at anleggsarbeidet må stanses mens saken behandles. Dette gir et håp om at prosjektet kan stanses, sa Steinar Nygaard, daværende leder i Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag, til Natur & miljø i 2016.

Slik ble det ikke.

– Reindrift = naturvern

Leif Arne Jåma er takknemlig for samarbeidet med Naturvernforbundets folk i Trøndelag. Han mener at Naturvernforbundet og reindriften jobber for den samme saken.

– Vi trenger store og sammenhengende beitearealer med minst mulig inngrep, og det står også fremst for en naturverner. Vi håper folk skjønner det, at reindrift er naturvern. Uten reindrift ville disse områdene sett ganske annerledes ut, sier Jåma.

– Vi har fått et land til låns fra våre forfedre. Det skal vi gi videre til våre etterkommere i like god stand som vi fikk det, sier han. ■

Lakseoppdrett på land raserer kystnatur

Sprenger ut øyer for å



I det vakre og urørte øyriket Fleinvær i Nordland vil Gigante Salmon sprengre ut og bygge ned hele Feøya for å gjøre plass til lakseoppdrett

gi plass til oppdrett

Nå skrives et nytt kapittel i historien om miljødeleggende lakseoppdrett langs norskekysten. Holmer og svaberg sprenges bort for å gjøre plass til svære oppdrettsanlegg, mange steder i urørt natur ute i havgapet, hvor utslipp fra kloakk og fôrrester kan ramme sårbare økosystemer. ►

på land. En rekke nye store landanlegg har allerede fått tillatelse og er i ferd med å bli bygget.

Utsikt fra toppen av øya Sørvær mot Feøya. Her er det planlagte oppdrettsanlegget tenkt sprengt ned i holmen bakerst til høyre.

Foto: Kaja Langvik-Hansen

Tekst: TOR BJARNE CHRISTENSEN
tbc@naturvernforbundet.no

– Det gjøres akkurat nå monstrøse strand-soneinngrep for å plassere lakseoppdrett på land flere steder langs kysten. Det er helt nytt, og vi ser allerede hvordan det å gi oppdrettsnæringa gratis landkonsesjoner bærer helt galt av sted, sier leder Truls Gulowsen i Naturvernforbundet.

Store anlegg med ambisiøse planer

Forbundet ber den nye regjeringen om å stoppe videre tillatelser og evaluere hele ordningen fra et naturperspektiv. Staten har åpnet for å gi konsesjoner til landbasert oppdrett av matfisk. De siste årene er det gitt et dusin tillatelser til svært store anlegg, ofte ti-gangen av en vanlig sjøkonsesjon. Felles for mange av anleggene er at de har svært ambisiøse vekstplaner også ut over dette, og søker stadig nye arealer.

Store naturinngrep

– Kommunene ser ut til å gi frie tøyler for inngrepene. Her får vi dermed et enormt press for store naturinngrep i kystsonen om ikke staten nå tar en tenkepause, sier Gulowsen.

– Å utnytte eksisterende gråarealer som gamle industritomter ved sjøen til ny næring kan være bra. Å la en raskt ekspanderende laksenæring spise av den ellers beskyttede strandsonen vår er derimot ikke ok, sier han.

Sprenger en hel øy

Konsekvensutredningene gjort for enkelte av anleggene ser ut til å være svært svake på landskaps- og naturverdier. I Rødøy i Nordland holder Gigante Salmon på å sprengne en hel øy for å gjøre plass til et anlegg med en produksjonskapasitet på nærmere 14 000 tonn. Naturinngrepet blir voldsomt. Likevel konkluderer konsulenten for Gigante Salmon følgende: «Utbygging av Lille Indre Rosøy vil gi ingen til meget liten negativ påvirkning i forhold til sjøfuglers oppholds- og hekkeområder. Utbyggingen vil hovedsakelig ha negative innvirkninger på strandsonen i anleggsfasen, men dette vil ikke være permanent og det antas at restitusjon vil være rask». Sitatet er hentet fra konsekvensutredningen til anlegget.

Gigante Salmons planer har skapt forargelse og forskrekkelse. Sprengningsarbeidet er i full gang på den vesle holmen.

– Selskapet sprenger inn bassenger i holmer, i praksis sprenger de bort størstedelen av holmene. Det merkelige er at kommunene godkjenner dette, sier Per-Erik Schulze, marinbiolog i Naturvernforbundet.

– Irreversible inngrep

Svært mange av oppdrettsanleggene ligger ute i havgapet i natur som er lite berørt av mennesker.

– Dette er irreversible inngrep. Når du sprenger bort fjell og svaberg må det en istid til for å reparere landskapet. Alt av økolo-



gisk funksjon i de utbygde områdene forsvinner, noe som vil ramme sårbar kystvegetasjon og dyreliv. Dette er typiske sitteplasser og hekkeplasser for sjøfugl. For bestander som allerede er i nedgang, er dette nok en negativ påvirkning, sier Schulze.

Utslipp av næringsalter

I tillegg til selve naturinngrepet, kommer store utslipp fra driften av anleggene. Få av landanleggene har lagt opp til skikkelig rensing av utslippene. Det betyr at utslipp fra fôrrester, medisiner, avføring og urin fra opptil førti tusen tonn laks slippes ut i den sårbare kystnaturen. Det tilsvarer kloakken fra en middels stor norsk by, med den for-

Oversikt over status for de ti største tillatelsene gitt så langt til landbasert matfiskproduksjon

Selskap	Tildelingsår	Lokalitets-kommune	Laksevolum T MTB	Arealforbruk
1. Ecofisk Norway AS	2020	Tysvær	40 000	300 mål, gammelt steinbrudd.
2. VIKING aqua	2020	Gulen	27 400	Har tomt. Ikke startet
3. OFS Måløy	2018	Kinn	15 000	Bygd ett trinn, industriareal
4. Gigante Salmon Rødøy as	2021	Rødøy	13 731	Bygger nå. Sprenging i fjæra.
5. Salmon evolution Norway as	2018	Hustadvika	13 300	Bygger nå. Sprenging i fjæra
6. Lerøy Årskog as	2019	Fitjar	10 000	Vurderer å bygge
7. Andfjord salmon AS	2018	Andøy	10 000	Har startet bygging, stor plan
8. Salmo Terra as	2018	Øygarden	8 000	Varslet byggestart 2021
9. Smart salmon foods as	2020	Bremanger	5 000	250 mål. Starter høst 2021
10. Bulandet miljøfisk as	2017	Askvoll	3 900	Bygger. Sprenging i fjæra

Kilde: Akvakulturregisteret (utdrag pr august 2021).



skjellen at slike utslipp naturligvis blir skikkelig rensert. I oppdrettsanleggene på land er det lagt opp til en enklere rensing før utslippene går rett ut i sjøen. Det står i motsetning til vanlig kloakkrensing med høy rensningsgrad av avløpsvannet.

– Områdene rundt anleggene kan bli preget av grønske, slimalger og trådalger, i stedet for friske tang- og tareområder. Man kan også trigge farlige planktonoppblomstringer i større kystområder. Det kan i neste omgang påvirke gyte- og oppvekstområder for fisk og ramme mattilgangen for sjøfugl. Dette har vi sett inne i fjordene, men vi er ikke vant til det i de ytre fjordområdene, sier Schulze.

– Et skritt i feil retning

Oppdrett i sjøen har lenge blitt kritisert for å spre lakselus, lusemidler og rømt oppdrettsfisk, i tillegg til alle utslippene. Likevel er ikke oppdrett på land noen god løsning for miljøet:

– Dette er et skritt i feil retning. De tror at de får bedre kontroll på luseproblematikken, fordi de kan hente vannet på en dybde hvor det ikke er noe lus. Men den negative effekten av utslippene og de voldsomme naturinngrepene gjør miljøregnskapet minst like negativt, sier Schulze.

Fleinvær og Feøya

I tillegg til konsesjonene som allerede er gitt, er det planer om nye anlegg en rekke steder. Naturvernforbundet jobber nå for å stanse flere av planene. I øyriket Fleinvær i Gilde-skål i Nordland har Gigante Salmon planer om å bygge et anlegg på Feøya. Planen omfatter hele øya og sjøområdene rundt. I

dag er området inngrepsfritt. Arter av nasjonal betydning, sjøfugler og oter, holder til på stedet. Utbyggingen vil også ramme en svært viktig forekomst av skjellsand, store tareskoger og kulturbeitelandskap.

– Jeg ser på disse planene med forferdelse, sier Magne Jensen, styremedlem i Naturvernforbundet i Salten.

Han har bodd på Fleinvær i hele sitt liv og kan fortelle om en veldig tilbakegang i antall sjøfugler.

– Sjøfuglene er redusert med 80 prosent, bare i min levetid. På Feøya, hvor de vil bygge oppdrettsanlegget, er det kolonier av gråmåke og sildemåke, to av artene som sliter mest, forteller Jensen.

– Vi står i en naturkrise, og vi vet at hovedårsaken er tap av natur. Hvis de åpner for et så voldsomt naturinngrep, vil det skape presedens. Her i Fleinvær har det alltid vært strenge regler for utbygging. Derfor er det uforståelig om de som vil sprengte bort en hel holme skal få ja, sier Jensen.

Toft i Brønnøy

Sør for Toft i Brønnøy kommune vil Aquaculture Innovation bygge et anlegg som kan produsere 26 000 tonn laks i året. Det vil føre til store naturinngrep, som vil ramme folk som bor i nærheten. Statsforvalteren har kommet med sterk innsigelse mot planene, derfor havnet saken på kommunal- og moderniseringsminister Nikolai Astrups (H) bord. På Solberg-regjeringens siste dag ga Astrup grønt lys, slik at Brønnøy kommune nå kan gå videre med omregulering av det aktuelle området for å legge til rette for oppdrettsanlegget.

– Vi har mye oppdrett i Nordland, og med disse nye anleggene blir det altfor mye. Anleggene på land gjør store naturinngrep, det er helt enormt. På Toft vil nasjonale naturverdier gå tapt. Her vil viktige og sårbare økosystemer bli rammet. Samtidig er folk fortvilte fordi anlegget vil bli veldig dominerende i landskapet. Dette er også et viktig friluftsområde, sier Tone Toft, leder i Naturvernforbundet i Ytre Helgeland.

Svært polariserende sak

Lokallaget har jobbet med denne saken fra første stund og skulle vært med på en befaring på Toft i september. Da møtet ble fremskyndet, kunne ikke lokallaget delta og valgte å skrive et brev til departementet. Der peker de blant annet på at saken har vært svært polariserende.

– Maken til den polariseringen som vi observerer på Toft, har vi aldri observert, står det i brevet.

– Hvis denne planen blir realisert, vil det bety nedbygging av et område tilsvarende 6,5 fotballbaner, hvorav en tiendedel med en bygningsmasse på 44 meters høyde. Noe som vil endre landskaps-linjene og utsikten til beboerne over store deler av boligområdet for godt, står det i brevet fra Naturvernforbundet i Ytre Helgeland.

Selv om kommunen nå har fått grønt lys til omregulering av området, er det langt fram før oppdrettsanlegget kan få sin tilatelse. Lokallaget vil stå på for å forsøke å hindre at det skjer.

– Å ta i bruk urørt natur til dette, går ikke an, sier Toft. ■

Optimist av natur

Pernille Hansen lider verken av klimaangst eller miljødepresjon. Hun er overbevist om at det skyldes at hun alltid har stått på for naturen og miljøet – en oppskrift hun anbefaler på det varmeste!

Tekst og foto: LISE HELSET EIDE
le@naturvernforbundet.no

Det er lett å legge merke til Naturvernforbundets nestleder, med sine rosa hårlokker, grønne kjole og lure smil. Hun stikker seg litt ut der hun ligger i hengekøye ved Akerselva på Grünerløkka, et av Norges tettest befolkede strøk. Det er kanskje ikke stedet de fleste forbinder med naturopplevelser, men for Pernille Hansen er det kortreist lykke.

– Ja, her har jeg slått leir før, man skal ikke lenger ut for å komme unna de største folkemengdene. Men det er enda finere hvis du sykler videre inn i Nordmarka eller Lillomarka, tipser Hansen.

Turgleden har hun alltid hatt. Som barn bodde hun i Molde, med utsikt over noen av landets flotteste fjelltopper. Det satte sine spor.

– Jeg tror ikke man kan vokse opp blant de fjellene uten å bli påvirket. Da jeg var yngre var det ikke så kult å gå på tur, men alle gjorde det likevel. Og jeg sluttet heller aldri med disse turene i fjellet, på hytta i Rondane, til fots eller på ski, sier Hansen.

Hjemme i rekkehuset var engasjementet stort og vervene mange, både innenfor politikk og naturvern. Hansens oldefar hadde verv i Naturvernforbundet hundre år før hun selv ble valgt som nestleder, og farfarens tante var selveste Kristine Bonnevie – biolog og Norges første kvinnelige professor. Det lå kanskje i kortene at Pernille Hansen skulle engasjere seg, men hva ble triggeren?

– Jeg husker jeg reagerte på hvordan de andre barna kunne kaste søppel på bakken uten å bry seg. Jeg var medlem av Blekkulf og lagde resirkulert papir hjemme med foreldrene mine, men var for beskjeden til å kjefta på dem, forteller hun.

– Jeg håper vi går ut av koronapandemien med den innsikten at det ikke er nødvendig å fly Oslo – Bergen tur/retur for å være med på en times møte!

Navn: Pernille Hansen
Alder: 37
Sivilstatus: Samboer
Fra: Molde
Bosatt: Grünerløkka, Oslo
Yrke: Språkviter ved Høgskolen i Innlandet
Aktuell: Nestleder i Naturvernforbundet



Krigsmetaforer

I dag er Pernille Hansen ikke lenger redd for å si ifra når andre forsøpler. Eller raserer skog, vassdrag, ødelegger klimaet eller tar seg til rette i vår felles natur. Uten noen formell opplæring i pressehåndtering er hun blitt en tydelig talsperson for Naturvernforbundet, som siteres hyppig og går på direktesendt TV uten å blunke.

– Den delen av vervet synes jeg er gøy, og helt annerledes enn jobben min som språkforsker, forteller Hansen, som er førsteamanuensis i lingvistikk ved Høgskolen i Innlandet.

– Mens jeg i jobben må tenke på nyansene i hvordan jeg ordlegger meg, er det noe helt annet å snakke med journalister, påpeker hun.

Språk og ord er naturligvis noe hun er opptatt av som



lingvist, og diskusjonene om klima og miljø har hun lagt merke til ofte kommer med en del krigsmetaforer.

– Vi snakker om å «vinne debatten», å «komme med et stikk» eller å få til en «fulltreffer». Når vi blir engasjerte eller sinte har vi en tendens til å forsterke krigsmetaforene. Det er forståelig at man bruker utestemme av og til, men som regel ender det med at budskapet drukner i debatten. Det er ikke feil å trekke inn følelser, det skal være lov, men det kan være lurt å balansere og øve på å bruke gode argumenter, mener Hansen.

Hun er uansett glad for at flere møter og debatter kan gjøres ansikt til ansikt nå som en lang pandemiperiode går mot slutten. Samtidig synes hun det er positivt at mange har sluttet å reise land og strand for å være med på møter som kan holdes digitalt.

– Jeg håper vi går ut av koronapandemien med den innsikten at det ikke er nødvendig å fly Oslo – Bergen tur/retur for å være med på en times møte! Vi skal ikke tilbake til det, og derfor er også utvidelse av flyplassene helt utdatert, skynder hun seg å legge til.

Klimaoptimist

Selv prøver Hansen å begrense reiser med fly. Hun har ikke bil, bruker klær uten mikroplast, har redusert forbruket sitt og reparerer det hun kan. Kort sagt gjør hun mange klimavennlige valg hver dag. Selv om Hansen tidlig var av den oppfatning at det er politiske tiltak som skal drive klimaarbeidet framover, merker hun at det også har smittet over på valgene hun gjør som privatperson.

Språkforsker, hengekøyeentusiast og nestleder. Pernille Hansen arbeider hardt for en miljøoppvåkning.



– Vi må bli enda større, enda sterkere og vise bredden og mangfoldet i landets største natur- og miljøorganisasjon. Vi skal representere alle som er glade i naturen og som bryr seg om framtida.

På motorveiturné i Trøndelag med Truls Gulowsen, Morten Harper, Anne Guri Solem og Lars Einar Berg. Vervet som nestleder i Naturvernforbundet er variert og mangefasettert.

Foto: Ronny M. Danielsen



– Jeg mener fortsatt at det viktigste vi kan gjøre for naturen og miljøet er å bruke stemmeretten ved valg. Samtidig erfarer jeg at når vi gjør endringer selv, forventer vi også mer av samfunnet og politikerne, påpeker hun.

Hansen er optimist av natur - og for naturen. Klimadepresjon har hun aldri kjent på, og hun er ganske sikker på hvorfor;

– Det at jeg alltid har jobbet for miljø, natur og klima gjør at jeg ikke har kjent på den motløsheten som jeg hører mange andre i min generasjon lider av. Jeg er optimist fordi jeg gjør endringer i eget liv og ser at det er mulig. Det gir meg tro og håp, sier hun.

Under årets Klimabrøl sa psykolog Peder Kjøs at «det hjelper å gjøre noe, sammen med noen.» Det tolket Pernille Hansen som en klar anbefaling om å bli medlem av Naturvernforbundet!

– Vi er den organisasjonen for voksne der du kan bli medlem, engasjere deg lokalt og påvirke samfunnet og organisasjonen som du er med i. Lokallagene våre kan være det artigste stedet å være aktiv, for det er ingen utenifra som bestemmer og du har stor grad av påvirkningskraft. Selvfølgelig er det et arbeidsprogram og et årsmøte som legger føringer, men jeg tror det gir rom for at de fleste kan finne sin sak og plass.

Flere møteplasser

Hun bor riktignok i en Grünerløkka-bygård med tomatplanter på taket og hengekøye på balkongen, men Pernille Hansen er slett ingen ordinær «kaffe latte-drikende» byjente. Faktisk drikker ikke nestlederen kaffe i det hele tatt. Det stopper ikke henne fra å nyte livet på en av bydelens mange kafeer.

– I april i fjor var jeg så lei av å sitte hjemme, at jeg dro ned på denne kafeen og tok et lydopptak som jeg tenkte å bruke hjemme hvis det skulle bli ensomt, forteller hun.

– Såpass ja! Sosial type?

– Veldig! sier hun på klingende Molde-dialekt.

Det sosiale er ikke bare hyggelig, for Hansen er det også et viktig stikkord i arbeidet med Naturvernforbundet. Å treffe nye, miljøengasjerte folk er en av de viktigste driverne for de frivillige, det viste en undersøkelse nylig som også Hansen var med på å besvare.

– Samtidig er det å skape møteplasser ikke det de fleste tillitsvalgte bruker mest tid på, dessverre. Hvis vi skal bredde oss ut og bli en folkebevegelse, er det viktig at vi skaper det sosiale rommet for alle, uansett partitilhørighet, legger hun til.

For medlemsøking står på agendaen, både til Naturvernforbundet og Pernille Hansen. Da hun tiltrådte som nestleder i våres var det med en målsetning om å jobbe for mangfold.

– Vi må bli enda større, enda sterkere og vise bredden og mangfoldet i landets største natur- og miljøorganisasjon. Vi skal representere alle som er glade i naturen og som bryr seg om framtida. Da må vi aktivere og rekruttere flere unge voksne, folk med urfolk- og minoritetsbakgrunn og kvinner, sa hun i et intervju som nyinnsatt nestleder.

David mot Goliat

Spesielt gledelig synes Hansen det er å få lov å jobbe i grenseland mellom naturvern og samiske interesser. Dette var et område hun ikke hadde erfaring med fra Natur og Ungdom-tiden, men som hun nå har grepet med stor iver og interesse.

– I september besøkte jeg Natur og Ungdom sin leir i Repparfjord i Finnmark, og det var veldig fint. Det å sitte rundt bålet og samtale heller enn å debattere. Som språkforsker har det også vært interessant å se på hvilken plass det samiske språket har i dag, legger hun til.

Et annet viktig arbeid Hansen raskt tok tak i som nyvalgt nestleder var utbygging av motorveier og samferdselssaker. Sammen med leder Truls Gulowsen la hun i sommer ut på en «motorvei-turne» med mål om å sette søkelys på naturødeleggende prosjekter. Utstyrt med håndplakater med påskriften «Dropp 110 km/t - for naturen» og dronekamera reiste de langs utsatte strekninger rundt om i landet.

– Det var viktig for oss å vise fram konsekvensene for natur, matjord og klima. Naturvernforbundet har mange flinke folk som har stått på i mange år, blant annet mot utbyggingen av E39. Når det er så sterke krefter imot, kreves det kontinuerlig innsats. Vi ønsket å anerkjenne den lokale innsatsen, og bidra til at kampen løftes opp på et nasjonalt nivå – der den hører hjemme, påpeker Hansen.

Veisaker blir ofte en «Davids kamp mot Goliat». Hansen og Gulowsen så mange eksempler på den lille gårdbrukeren som får et lite stykke av en stor vei gjennom sitt område. Det har også vært flere seire, men ofte blir gleden kortvarig. Presset om lengre, bredere og raskere veier tar sjelden slutt.



Sterkere sammen

På det mer lokale plan er Pernille Hansen stolt over å ha påvirket til utbygging av sykkeltraseer sammen med sitt lokallag. Nå har hun til og med fått en rett utenfor døra. Hansen tror godt samarbeid og kontakt med andre lag er to av suksesskriteriene for å få gjennomslag for de gode ideene og viktige sakene man brenner for.

– Jeg tror vi er sterkere sammen, og det er viktig at lokallagene har kontakt med hverandre. Ofte er det mange som jobber med samme type saker parallelt. Det er grunnen til at vi nå jobber med å etablere nettverk; for å hjelpe hverandre, motivere og se det større bildet. Det ligger en anerkjennelse i at saken man holder på med er viktigere enn at bare lokalavis skriver om den, sier hun.

Det å jobbe på mange ulike måter bidrar også til å holde spiriten oppe, mener Hansen. Hvis det har vært mange tunge prosesser med sakspapirer og lange tidslinjer, kan det kanskje være lurt å engasjere seg i en strandryddedag eller klesbyttefest for å kjenne på en større helhet i arbeidet.

Selv sliter hun ikke med monotonitet i arbeidshverdagen. Rollen som nestleder er mangefasettert!

– Heldigvis er jeg en sånn type som liker å kaste baller opp i lufta. Og så er det helt supert om det er andre som kan ta imot dem og få prosjektene trygt i havn. Jeg er nok en typisk igangsetter, sier 37-åringen, som med kledelig beskjedenhet unnlater å utdype om lange arbeidsdager og beundringsverdige multi tasking-evner.

Alle skal med

Når oppgavene blir mange, har hun heldigvis flere å spille på. Ikke bare samboeren hjemme og lokallaget på

Grünerløkka, men også sentralt – der hun sitter hun i en ledertrio med Truls Gulowsen og nestleder Synnøve Kvamme. Det er et samarbeid som Hansen setter pris på.

– Det er fint å være tre. Vi tenker ganske likt om en del ting, selv om vi kommer fra ulike steder. Både Synnøve og jeg har fartstid fra Naturvernforbundet i Hordaland, men ikke samtidig. Våre veier inn i organisasjonen er forskjellige, og det tror jeg er sunt og fornuftig.

Det de alle tre er enige om, er at de ønsker flere yngre tillitsvalgte, og at de som er aktive i Natur og Ungdom skal se på Naturvernforbundet som en naturlig vei videre for å jobbe for natur og klima. Da Hansen var regionssekretær i Natur og Ungdom i Bergen, delte hun kontor med ansatte og tillitsvalgte i Naturvernforbundet. Der var skillene mellom de to organisasjonene utydelige – på en god måte.

– Det er noe av det jeg kommer inn med; et ønske om at det skal være lett å jobbe sammen på tvers. Samtidig handler mangfold om mer enn alder, det er også kjønn, religion, funksjonsnivå og alle måter man kan være menneske på. Vi skal ha plass til alle, mener Hansen.

Hun leder ei arbeidsgruppe som skal ta Naturvernforbundet mot 2030, og der er det blant annet fokus på hvordan det å tilrettelegge for ei gruppe, kan gi fordeler til flere.

– Vi skal tenke mangfold i arbeidet vårt, vise fram bredden i det vi driver med og brenner for. Lokallagene jobber allerede på mange forskjellige måter. Vi snakker kanskje mest om høringsuttalelser og saksarbeid, og jeg har gjort mye av det selv, men Naturvernforbundet er så mye mer enn det! Det må vi gi like stor plass, konkluderer Hansen. ■

Hvis vi skal bredde oss ut og bli en folkebevegelse, er det viktig at vi skaper det sosiale rommet for alle, mener nestleder Pernille Hansen.

Få dine julegavetips på Medlemsbutikken

<https://strommeshop.no/naturvernbutikken/>



Du får rabatt ved kjøp av varer i medlemsbutikken og du støtter Naturvernforbundet!

Sisters in Business bærenett



Medlem 417¹⁰

Ikke-medlem 485,-



Sisters in Business er en sosial virksomhet, som skaper arbeidsplasser for kvinner med innvandrerbakgrunn gjennom lokal tekstilproduksjon. Vi har sammen med damene i SiB produsert et moteriktige bærenett av høy kvalitet. Bærenettene er produsert av overskuddsmaterialer, omsøm og restmaterialer.

Ocean Bottle

Ocean bottle en kul og evigvarende Norsk designet flaske.

Ocean Bottle forpliter seg til å finansiere innsamling på over 80.000.000 kg havbundet plast, i områder over hele verden innen 2025. En Ocean Bottle finansierer samling av 11,4 kg plast, tilsvarer 1000 stk plastflasker.

Medlem 454,-

Ikke-medlem 528,-

Termos Stanley

Stanley 1 liter termos. Klassikeren som får full pott i termostester, og kåres som markedets beste termos! En termos som holder på varmen i over 15 timer! I tillegg til den gode varmekapasiteten, er den meget robust og tåler mer enn de fleste andre termosar på markedet.

Medlem 473,-

Ikke-medlem 550,-



Sitteunderlag i ull

Sitteunderlag i 88 % ull, 12 % bomull. Velg mellom motivene ekorn, elg, hjort, isbjørn eller rev. Grått m/hvitt motiv, motsatt på andre siden. Størrelse 45 x 45 cm. Hva med en til hver til familien? Er også fine som julegaver til venner og kjente.

Medlem 129,-

Ikke-medlem 150,-



Skjærefjøl i eik.

Format ca 34 x 15 cm. Kan også brukes som et lekkert serveringsfat til oster, tapas eller andre små retter. Like fin på hytta som hjemme.

Medlem 326⁸⁰

Ikke-medlem 380,-



Medlem 86,-

Ikke-medlem 100,-

Plakat "Trekkfugler"

Viser vanlige trekkfugl som du kan møte i nærmiljøet. Størrelse 42,8 x 65 cm.



Medlem 256³⁰

Ikke-medlem 298,-

Plakat "Nordens trær"

27 tresorter man finner i den skandinaviske naturen. Navnene skrevet på: LAT / DK / GB / NO / SE Størrelse: 70 x 100 cm.



Nattergal

Måltrost plysjfugl med fuglesang. Perfekt liten gave for de små.

Medlem 129,-

Ikke-medlem 150,-



Puslespill

Puslespill fisk i Nordsjøen

Medlem 81⁷⁰

Ikke-medlem 95,-



Kjelebrikke

Fisk i svartor. En nyttig og morsom gave som passer til alle hjem

Medlem 204⁶⁰

Ikke-medlem 238,-



Bergans Ulriken genser

Tykk ullgenser i myk og behagelig merinoull. Genseren har ekstra høy krage med beskyttelsesklauff, som forhindrer gnaging mot haken. En fin gave som varmer på kalde dager.

Medlem 890¹⁰

Ikke-medlem 1035,-

GJØR ET KUPP



Restekjærlighet

Den store restematkekeboka

Denne boka handler om å gjenskape restene fra i går til noe nytt og velsmakende i dag. Den er en guide til hva du kan få ut av et måltid. Det er på tide å bruke opp det som er igjen i boksen, flasken, pakken, posen og glasset!

En bok som passer til alle som er opptatt av miljøet og som ønsker å redusere matsvinn.

Medlem 129,-

Ikke-medlem 150,-



Sykkel-reparasjonsett

Lappesaker og verktøy til sykkel. Bruk vinteren til å gjøre sykkelen klar til sommeren.

En fin gave til alle sykkel-entusiastene

Medlem 86,-

Ikke-medlem 100,-



Medlem 473,-

Ikke-medlem 550,-



Hettejakke, dame/herre

Hettejakke med børstet innside. Moderne passform, glidelås hele veien og robuste snorer i hette.

Hettejakke er et allsidig plagg som er lett å gi bort i gave til andre eller seg selv.



Eagle vaffeljern

Ta med vaffeljøre på termosene og spis nystekte vaffer på tur! Brukes over bål eller fra varmekilder som gassboks, multifuel-brenner, primus etc

Medlem 378⁴⁰

Ikke-medlem 440,-



NABOLAGSMARKED

- ET MARKED I GATA DER DU BOR!



NÅR: LØRDAG 7. MAI 2022

HVOR: _____

KLOKKA: _____

SÅNN GJØR DU DET:

1. FINN TING DU VIL GI VIDERE
2. RIGG DIN BOD UTENFOR DER DU BOR
3. SELG, BYTT ELLER GI BORT TINGENE DINE
4. TA DEG EN RUNDE RUNDT I NABOLAGET OG SE OM DU FINNER NOE DU VIL HA



Bli med på Den store klesbyttedagen 26. mars 2022!

Den store klesbyttedagen er Naturvernforbundets tiltak for å redusere forbruket vårt av klær. Ved å bistå både de som vil arrangere et klesbyttemarked, og de som vil delta, løfter vi klesbytting til stadig nye høyder.

Tekst: JANNE GILLGREN
redaksjonen@naturvernforbundet.no

Ved å melde deg på som arrangør eller interessert vil du bli fulgt opp frem mot selve dagen, og få informasjon om når dere bør booke lokale, hvor lenge bør man ha åpent, og hvor mange frivillige dere trenger for akkurat deres arrangement. De som er interessert vil motta en epost med oversikt over hvor deres nærmeste klesbyttemarked befinner seg, og hvordan delta, når dagen nærmer seg.

Årets tema er reparasjon, og gjennom kampanjen #Ettårtil, i samarbeid med Norges Husflidslag sine «Fikselaug», vil vi løfte viktigheten av reparasjon for å forlenge klærnes levetid. Ofte er det favorittklærne som blir ødelagt. Bruker vi klærne våre dobbelt så lenge halverer vi klimautslippet og ressursbruken fra klærne, så derfor er reparasjon et viktig miljøtiltak. I forkant av årets arrangement vil våre lokallag kunne koble seg opp mot lokale husflidslag, og på den måten gjøre klesbyttedagen til en reparasjonsfest – alt dette gjøres via påmeldingsskjemaet på nettsiden. For å nå barn og unge samarbeider vi i år med FEE Norway's Grøntflagg-miljøsertifiserte barnehager og skoler og oppfordrer også til å ha klesbyttemarkeder der, samt med Natur og Ungdom og Miljøagentene. Vi gleder oss! Påmelding på vår nettside: www.naturvernforbundet.no/klesbyttedagen.



Fra Klesbyttedagen i Oslo i 2019.

Foto: Amanda Iversen Orlich

NABOLAGSMARKED

– et marked i gata der du bor

Naturvernforbundet jobber for at vi skal ha et redusert og miljøvennlig forbruk. Forbruket vårt utgjør en stadig større årsak til klima- og naturproblemene globalt. Derfor er redusert forbruk blitt en viktig del av vårt arbeid for at vi mennesker skal leve i balanse med naturen. For å få til det må vi reparere i stedet for å kjøpe nytt og bruke tingene våre lenger, i hvert fall #Ettårtil, eller sørge for at de får #ettårtil i et annet hjem.

Nabolagsmarked er vårt handlingsalternativ for å bidra til at tingene våre får et lenger liv.

Finn frem ting du ikke bruker, og arranger nabolagsmarked for naboer, borettslaget, sameiet, i bygården eller i velforeningen. Gi tingene et nytt hjem hvor de vil komme til nytte.

Meld fra på vår nettside, slik at vi kan se interessen, samt følge dere opp med litt tips når det nærmer seg. Når dere har meldt dere på får dere også tilgang til plakater til å skrive ut og henge de opp i nabolaget.

Slik arrangerer du nabolagsmarked i ditt nabolag:

1. Meld dere på, og print ut plakater og fyll i hvilken gate og tid.

2. Heng opp plakater i nabolaget.
3. Inviter/informer gjerne velforeningen.
4. Inviter naboer og be de invitere videre, og lag gjerne et facebook-arrangement.

Slik deltar du på selve dagen:

1. Finn frem ting du ikke bruker.
2. Rigg din bod – på bord/benk/teppe der du kommer ut fra ditt hjem.
3. Sørg for at tingene får et nytt hjem.
4. Ta deg en runde rundt og se om du finner noe du trenger.

Typisk populære ting er: bøker, klær, verktøy, kjøkkenutstyr, leker, barneutstyr, sportsartikler, bagger, sekker og vesker, rammer og bilder, speil og annet nips.

Men husk også på: stiklinger, frø, knagger, duker, gardiner, kjæledyrutstyr, garnrester, hobbyutstyr m.m.

Typisk upopulære ting er: defekte og ødelagte ting som elektronikk, ting med skår eller utslitte sko og klær. Alt må være helt, fungere og rent.

Det som blir til overs kan man tilby nærmeste loppemarked, levere på gjenbruksstasjonen eller spare til neste nabolagsmarked.

<https://naturvernforbundet.no/nabolagsmarked/>

Å spare på varmtvannet er et godt tiltak for å spare strøm.

Foto: Dmytro Varavin/Istockphoto.com

Foto: iStockphoto

Sats på energieffektivisering

Gi folket strømsparehjelp, ikke lavere elavgift! Det har vært budskapet fra Naturvernforbundet til ny regjering.

Tekst: AUDUN RANDEN JOHNSON
redaksjonen@naturvernforbundet.no

Med rekordhøy strømpris kommer ropene om politisk handling. Men grepene som gjøres nå må ivareta langsiktige natur- og klimamål. Elavgiften er med på å stimulere til lavere strømforbruk, og inntektene kan

brukes både på å hjelpe de som sliter mest og på å gi støtte til energieffektivisering. Klarer vi ikke å redusere forbruket, vil vi kunne få mangel på strøm. Det vil gi enda høyere strømpriser.

Mens den gamle regjeringen dessverre har svekket insentivene for energieffektivisering, har den nye regjeringen tidens sjanse for en satsning på redusert energiforbruk. Økt satsing på energieffektivisering vil også gjøre folk mindre sårbare for svingninger i strømprisen. Stortinget har vedtatt et mål om 10 TWh energisparing i bygg

innen 2030. Nå er det på tide å følge opp med handling.

Konkret foreslår Naturvernforbundet følgende tiltak i en strømsparepakke:

- En milliard i støtte årlig til energieffektivisering
- Spissede støtteordninger mot borettslag og sameier
- Sårbare grupper må hjelpes med å gjennomføre enøktiltak eksempelvis gjennom Husbanken
- Tilbud om gratis kommunal energirådgivning

Her er våre enkle sparetips for komme i gang med strømsparingen selv.

Finn den smarteste oppvarmingen for ditt hus
Mellom 50 og 75 prosent av energiforbruket vårt hjemme går til oppvarming. Velger du energismarte oppvarmingsløsninger reduserer du energiforbruket og miljøbelastningen.

Spar på varmtvannet
Det er smart å spare på varmtvannet. Energieffektivt utstyr kan redusere vannforbruket ditt med over 40 prosent, men den aller viktigste jobben gjør du selv ved å bruke mindre. For eksempel: Hvis du kutter ned på antall dusjer og hvor mange minutter i dusjen du unner deg, vil du se at det slår positivt ut på strømrregningen.

Reduser innetemperaturen
Vi kommer ikke unna at det er energismart å redusere temperaturen i oppholdsrommene våre. Tømmefingerregelen at du kutter energiforbruket med 5 prosent for hver grad du reduserer temperaturen. Det å redusere temperaturen i stua fra 24 grader til 21 har faktisk noe for seg.
Det fine er at det viser seg at en normalt lav innetemperatur i tillegg er både bra for helsen vår og for inneklimaet.

Les mer på www.energismart.no

Økonomiske virkemidler for redusert forbruk

En av de mange viktige natur- og miljøsakene Naturvernforbundet jobber for er å redusere det materielle forbruket.

Tekst: JOAKIM SANDVIK GULLIKSEN
redaksjonen@naturvernforbundet.no

Forbruket vårt har alvorlige miljøkonsekvenser, det beslaglegger store arealer og mye råvarer, og står for klimagassutslipp i både produksjon og avfallsbehandling. I Norge er vi helt i verdenstoppen på bruk og kast, og avfallsmengdene øker hvert år. Den nye regjeringen må gi oss ny kurs og en politikk som tar behovet for forbruksreduksjon på alvor.

Det er flere grep myndighetene kan ta for å redusere forbruket. Her er noen av virkemidlene Naturvernforbundet vil jobbe for i den neste stortingsperioden.

Materialavgifter

Ett av flere virkemidler for å senke uttak av naturressurser og bremse materielt forbruk er å skattlegge forbruk, utslipp og materialutvinning hardere enn vi skattlegger arbeidskraft. Miljøavgifter er effektive for å endre forbruks- og produksjonsmønstre ved å gi incentiver for å redusere miljøavtrykket. I en sirkulær økonomi har bruken av nye råvarer det største negative miljøavtrykket, derfor vil Naturvernforbundet i større grad ha materialavgifter på jomfruelige materialer (materialer som ikke er resirkulert eller gjenbrukt). For å redusere overforbruket av tekstiler bør det også innføres CO₂-avgift på import av klær. Samtidig bør vi fjerne fritak av moms på usolgte varer. Da blir det dyrere å importere for mye.

Momsfritak på reparasjon og utleie

Det er dessverre altfor ofte billigere og enklere å kjøpe nytt enn å ta vare på det vi allerede har. Dette er dårlig både for deg som forbruker og for de som jobber med å reparere ting. For å snu dette på hodet mener Naturvernforbundet at det bør gis momsfritak på reparasjon av klær og sko, tur- og sportsutstyr, møbler, verktøy og elektronikk. Da kan det bli lønnsomt å drive med reparasjon, og det kan også bli billigere å reparere ting fremfor å kjøpe nytt.

Utvidet produsentansvar

Naturvernforbundets landsstyre vedtok i september en uttalelse om utvidet pro-

duzentansvar. Vi vil at næringsaktører skal holdes ansvarlig for miljøavtrykket til egne produkter gjennom hele produktets levetid fra design til gjenvinning. Produkter som ikke tilfredsstillere strenge miljøkrav må begrenses tilgang til markedet, enten ved forbud eller med økonomiske mekanismer som prioriterer produkter som varer lenger, kan repareres eller brukes om i samme form eller materialgjenvinnes.

Stortinget har en alle tiders mulighet til å redusere forbruket og få fart på den sirkulære økonomien, men da må politikerne tørre å omsette ord til handling og gjøre det lønnsomt for både forbrukere og næringsliv å velge miljøvennlig. ■

Det må bli mer lønnsomt å reparere mobilen.

Foto: Poravute/Istockphoto.com



Sammen

sørger vi for at naturen går i arv

Hvilken verdi har naturen for deg?

Hvor liker du best å ta en gåttur på en rolig søndag. Ved siden av en firefelts motorvei med bilstøy i ørene, eller i urørt natur med fuglekvisper som musikk? Og hvordan vil du de neste generasjonene skal få oppleve naturen?

Det å ta vare på naturen i dag og at den skal gå i arv er forankret i alt naturvernforbundet jobber med. Sammen med frivillige over hele landet, setter vi lokale og nasjonale natur og klima saker på agendaen.

Det er mange måter man kan støtte naturen på. Flere og flere ønsker å støtte Naturvernforbundet som fast giver. Da betaler man et valgfritt beløp hver måned. Det er mange som kombinerer dette med medlemskap.

Gave- og fastgiverstøtten vi mottar går til det langsiktige arbeidet for natur- og miljø. Dette er de midlene Naturvernforbundet har som vi kan bruke til å sette inn der det trengs, når det trengs. Det er Naturvernforbundets arbeidsprogram som bestemmer hvilke saker som skal prioriteres. Nytt arbeidsprogram lages hvert annet år og vedtas av organisasjonen. Disse midlene gjør det mulig å jobbe med de mer krevende miljøvern sakene som det kan være vanskelig å få offentlige etater eller næringslivet til å bidra til.

BLI FAST GIVER I DAG!

Scan QR- koden og registrer deg nå med et valgfritt beløp hver måned



- Ditt ønskede beløp trekkes automatisk den 15. hver måned
- Ønsker du å stoppe en betaling kan du selv gjøre det i nettbanken
- Du kan når som helst avslutte avtalen dersom du skulle ønske det. Bare ta kontakt med oss.
- Som fastgiver til Naturvernforbundet får du tilsendt medlemslandet Natur & miljø i posten to ganger i året
- Alle gaver over 500kr årlig gir deg rett på skatterefusjon

GAVER

En jubileumsgave til Naturvernforbundet er et miljøvennlig alternativ til å kjøpe eller motta gaver når fødselsdager eller andre jubileum skal markeres. Gir du en jubileumsgave til Naturvernforbundet, støtter du det viktige arbeidet for å ta vare på naturen. Stadig flere velger å gi et bidrag til Naturvernforbundet når bursdager, bryllup, dåp, navnefester eller andre jubileum skal feires.

Din gave vil styrke arbeidet for å ta vare på natur og miljø.

Les mer på naturvernforbundet.no/stott_arbeidet

TESTAMENT

I over 100 år har vi vist at arbeid med naturvern nytter. Ønsker du å etterlate en gave for å sikre våre felles naturverdier, kan du testamentere et beløp til Naturvernforbundet.

Familie kommer alltid først. I Norge er det arveloven som bestemmer hvordan arv skal fordeles. Du kan trygt velge å donere til gode formål og samtidig sikre at barn og ektefelle får sin del. Størrelsen på donasjonen er det du som velger.

Les mer på naturvernforbundet.no/testament



Foto: Sebastian Dahl/Framtiden i våre hender

– Klimaendringene er her, og de rammer meg og oss. Jeg ville sikre, og vite, at jeg ikke var en del av problemet, sier Anja Bakken Riise. Hun har skrevet bok om sitt klimaregnskap.

Vil politisere klima, forbruk og miljø

Anja Bakken Riise vil løfte miljø- og klimaspørsmål enda høyere i den politiske debatten. Boka *Mitt klimaregnskap* gjorde henne bevisst på at det må mer til enn at alle kutter sine personlige utslipp.

Tekst: KRISTIAN SKJELLUM AAS
ka@naturvernforbundet.no

Boka, som selvfølgelig er laget på aller mest ressursvennlige vis med papir laget av landbruksavfall, ble lansert med bokbad i høst. Stjernekamp-dommer og kusine Mona B.

Riise sto for utspørringen, og lokalene ved Akerselva var fylt med omtrent så mange folk som lovlig var.

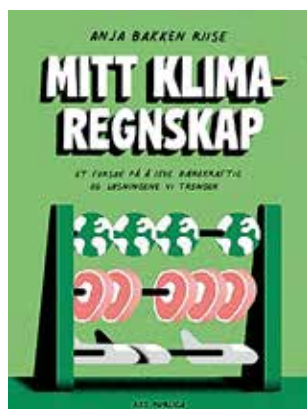
– Tørkesommeren 2018 gikk jeg tur i norske fjell. Landskapet så nærmest ut som en afrikansk savanne, så tørt var det. Da skjønte jeg at nå er det personlig. Klimaendringene er her, og de rammer meg og oss. Jeg ville sikre, og vite, at jeg ikke var en del av problemet. Derfor bestemte jeg meg for å lage *Mitt klimaregnskap*, forteller forfatter Riise, som også er leder i Framtiden i våre hender.

– Klimaforskerne sier at i 2050 må vi ha netto null utslipp, for å kunne stabilisere klimaendringene. Da må hver av oss bidra til mindre enn ett tonn utslipp årlig. I 2030 bør tallet være nede på 2,5 tonn. I dag er utslippene fra en gjennomsnittsnordmann cirka

11 tonn årlig. Dette kan ikke bare være ditt og mitt ansvar. Hvilken politikk trenger vi for å komme dit, og hva må vi endre? Vi har tredoblet forbruket de siste 30 årene, på alle områder. Og det har ikke skjedd fordi vi er onde mennesker, men fordi samfunnet har lagt til rette for at det skal bli slik. Det er mye politikk bak. Og det kan snus, sier Riise optimistisk fra scenen.

Boka begynner med Riises bestefar. Han ble 106 år gammel, og levde et nøysomt liv der alt ble brukt. Selv om vi ikke skal tilbake dit: Har vi noe å lære av den omtentksomme måten alt ble brukt på? Og hvor mye har Riise selv tatt med seg av den måten å se verden på?

– Jeg har målt alt jeg har spist, kjøpt, reist og slikt, og målt hvor mye utslipp det har



Anja Bakken Riise
Mitt klimaregnskap.
Res Publica, 2021

generert. Mat var ganske enkelt, der finnes det skalaer. Norsk frokost med brød og melk er ganske så klimavennlig, en Full English Breakfast er betydelig verre. Det samme finner du til lunsj. Så er det middagen, der veganske ingredienser gir et lavt avtrykk, meieriprodukter og fisk ligger sånn midt på treet, og kjøtt har et høyt avtrykk.

– Men hva med andre produkter jeg brukte? Jeg malte gangen. Maling har et svært høyt klimaavtrykk! Ofte tenker vi på mat og reise, og glemmer at også andre produkter kan ha ført til høye utslipp. Men det mest overraskende var at utslippene fra offentlige tjenester, som vei- og jernbanebygging, drift av sykehus og skoler og sykehjem, kloakk og kollektivtrafikk og slikt, gir et utslipp per nordmann på 3,3 tonn årlig! Det er mer enn budsjettet for 2030, og viser godt at det ikke hjelper om vi bare gjør tiltak hver for oss, uten å også ha en ambisiøs, politisk plan for å kutte, sa Riise.

Hun vil at vi skal forholde oss til forbruk og klima som et politisk ansvar. Det er da vi kan få ned de offentlige utslippene, og legge til rette slik at det blir enklere å gjøre det som slipper ut minst, og vanskeligere å gjøre det som slipper ut mest.

– Egentlig er jeg skikkelig provosert over at så mye av ansvaret legges på enkeltmennesket. Det er ofte billigere å fly eller kjøre bil enn det er å ta tog eller buss, det er ofte billigere med kjøtt enn med vegetaralternativer. Jeg håper at vi nå får en regjering som vil snu dette, og gjøre de gode miljøvalgene enklere og billigere, avslutter Riise. ■



Bjørn H. Samset
2070 – alt du lurte på om klimakrisen, og hvordan vi kan komme forbi den
Cappelen Damm, 2021

Klimaforsker Samset, kjent fra CICERO Senter for Klimaforskning og kåret til «Årets formidler» av Forskningsrådet i 2018, har skrevet en bok som er en grundig gjennomgang av klimaproblemet. Hvordan har vi havnet i klimakrisa, og hva kan være veien ut? Og hvordan kan vi lære oss å diskutere klimaproblemet med basis i omforent kunnskap? Samsets bok er både deprimerende og oppløftende. Han forteller åpent hvordan det kan bli hvis vi ikke klarer å bremse utslippene, men fastholder at nøkkelen ligger hos oss. Problemet kan løses.



Ole Mathismoen
Varm is – når verden tiner og alt forandres
Kagge, 2021

Hvordan påvirkes den frosne delen av jorda når kloden blir

varmere? Og hvordan påvirker det igjen oss, og andre levende skapninger på hele kloden? Den erfarne miljøjournalisten tar utgangspunkt i at klimaendringene går raskere i polare strøk, på grunn av hav- og luftstrømmer, og ser på hvordan smeltingen av is kan gi endrede forhold for hele vår klode. En iskald og god påminnelse om at jordas systemer henger sammen, og at det som skjer i et område påvirker alt annet.



Pia Ve Dahlen
Verden under vann
Vigmostad Bjørke, 2021

Hva med en bok om selvsende haier og blekkspruter som skifter form og farge, eller snegler som produserer sin egen metallrustning? Med denne boka vil marinbiolog Pia Ve Dahlen gjøre oss kjent med dyrene i havet. Fra mikrosamfunnene i tangbeltet, og ned til dyphavsvulkaner på flere tusen meters dyp, der noen helt spesielle arter har utviklet evnen til å overleve – i stummende mørke og under enormt trykk.

Magnus Marsdal
Parterapi for oljefolk og klimaaktivister
Manifest, 2021

Hva skjer når du setter en klimaaktivist og en oljetil-



Magnus E. Marsdal
Parterapi
For oljefolk og klimaaktivister

litsvalgt sammen? Marsdal, kjent som ideologisk general i den radikale tankesmien Manifest, sier boken er en beskrivelse av «det store slaget mellom Industrijelmene på Vestlandet og Sykkelijelmene i Oslo, to fiendtlige innstilte stammer som elsker å hate hverandre». Hva skjer når de møtes?



Erling Holden og Kristin Linnerud
Bærekraftig utvikling
Universitetsforlaget, 2021

Hva er egentlig dette litt ulne begrepet «bærekraftig utvikling»? FN har nedfelt sine bærekraftsmål, som skal være mål hele verden skal etterstrebe å nå. Men hva er ideene og historien bak, hvilke verktøy finnes, og hvordan må vi omstille oss? Boka gir en oversikt over et mangslungent og særdeles sprikende fagfelt, og prøver å samle trådene.



June Grønseth er leder i Naturvernforbundets lokallag i Lofoten, som har fått pris av Vestvågøy kommune.

Pris til lokallaget i Lofoten

■ – Det er hyggelig at arbeidet vårt blir lagt merke til, sier en stolt lokal-lagsleder June Grønseth. Sammen med resten av Naturvernforbundet i Lofoten har den gode innsatsen mot blant annet forsøpling og ny storflyplass ført til pris.

Det er Vestvågøy kommunes miljøpris 2021 som deles ut til lokallaget for deres tunge og vide engasjement i natur- og miljørelaterte saker.

«Veksten i lokallaget synliggjør at vi har en økende bevissthet og et økende engasjement for naturen og miljøet. Spesielt i den yngre del av befolkningen. Forbundets målsetninger er også sammenfallende med mange av de målsetninger som kommer frem i «De grønne øyene» og er med på å bygge opp under og forsterke dette arbeidet», sier juryen i sin begrunnelse.

Styret i lokallaget består av Axel Schuller, Hans-Eirik Busch, Martin Eggen og Jim Wilson som startet opp lokallaget. June Grønseth har vært leder siden 2018.

– Vi arbeider stort sett med å følge opp lokale saker i de seks kommunene Vågan, Vestvågøy, Flakstad, Moskenes, Værøy og Røst. Høringer og reguleringsplaner er det mye av, og noe klarer vi å stanse. Spesielt verner vi lokale vassdrag mot oppdrett, og vi arbeider for å beskytte strandsone og jordbruksareal, forteller Grønseth.



Sandsvalehotellet ved Mandalskrysset.

Foto: Espen Millis

Svalehotell med belegg

■ Som et avbøtende tiltak i forbindelse med motorveitbygging har det blitt bygd et sandsvalehotell ved Mandal. Naturvernforbundet i Lindesnes følger opp hotellet, og skriver til Natur & miljø med glade nyheter.

«Vi åpnet det provisoriske sandsvalehotellet i går for å se hvordan det har gått med hekkingen. Resultatet ble fem reir, noe som er veldig bra med tanke på at dette var en kriseløsning hvor hverken alle detaljer i utformingen eller plasseringen var optimal.

En koloni må dessuten bygges opp over et par år. De fleste andre som har eksperimentert med slike hekkebokser har strevd i årevis før fuglene finner og aksepterer dem. Det at vi lykkes på første forsøk, gir all grunn til optimistiske i fortsettelsen», skriver Råd-mund Steinsvåg, leder i Naturvernforbundet i Lindesnes.

Han er også på utkikk etter folk som kan bidra med å fjerne reir og etterfylle med sand etter sesongen.

Lårdal kraftverk avvises

■ I sommer forkastet Olje- og energidepartementet klagen fra utbygger Vest-Telemark kraftlag.

Det skjedde etter en langvarig kamp fra naturverninteresserte sentralt og lokalt for å hindre denne kraftutbyggingen, senest på vassdragstreffet i Tokke i 2020 med seminar og befaring langs Lårdalsåi. Tokke kommune har også gått imot utbygging.

I begrunnelsen for avslaget la NVE avgjørende vekt på en BioFokus-rapport om kartlegging av biologisk mangfold i elva. Kartleggingen viser at det er vesentlig større naturverdier enn det som lå til grunn for NVEs konsesjonsvedtak i 2005, og NVE kan ikke se at det vil være mulig å pålegge nye vilkår som avbøter de de negative kon-

sekvansene av utbygging. Departementet er enig med sin fagetat, og har nå endelig avvist utbyggingen av kraftverket.

BioFokus gjennomførte sin kartlegging sommeren 2020 etter initiativ fra Naturvernforbundet, og konkluderte med at den planlagte utbyggingen ville få stor negativ konsekvens for naturverdiene langs Lårdalsåi. De påviste mellom annet 12 rødlistede arter i området.

Nok en gang har det vist seg at kartlegging av biologisk mangfold utført av konsulentfirmaet FAUN, ikke holder mål. Både i Gjengedalselva, Øystesevassdraget og Garbergelva har rapporter initiert av naturverninteresserte bidratt sterkt til at konsesjonssøknadene er avslått.



HAR DU HUSKET HELE FAMILIEN?

Et familiemedlemskap i Naturvernforbundet inkluderer hele husstanden, også medlemskap i Miljøagentene for barn i familien.

For 450 kroner i året (300 kroner første år) støtter dere dermed to miljøorganisasjoner i ett medlemskap.

For å melde inn hele familien går du til denne nettsiden:
www.naturvernforbundet.no/familie



NB! Barn som allerede er Miljøagenter skal også meldes inn, så sørger vi for at disse blir inkludert i familiemedlemskapet.

Jo flere medlemmer vi er, jo større gjennomslagskraft får vi i arbeidet for å ta vare på natur og miljø. Vi i Naturvernforbundet og Miljøagentene har flere hyggelige aktiviteter gjennom året. Bli med i naturvernfamilien!

Hvor ble det av Preikestolen



Naturvernforbundet savner blant annet Preikestolen, og områdene rundt, i Regjeringens nye planer for nasjonalparker.

Naturvernforbundet ønsker regjeringens melding om at fire nye nasjonalparker skal utredes velkommen, men etterlyser skogvern og fortgang i verneprosesser som allerede er startet. Hvor ble det av Preikestolen og Østmarka?

Tekst: TOR BJARNE CHRISTENSEN
tbc@naturvernforbundet.no

– De nye områdene utgjør fantastisk natur med stort biologisk mangfold, og de er samtidig viktige friluftsområder. Men vi er skuffet over at regjeringen ikke har forslag til nye nasjonalparker

Foto: Stefan Krause

Nasjonalpark mer verdt enn hogst

Opprettelse av en nasjonalpark i Østmarka vil ha en langt større verdi for samfunnet enn tapet av inntekter fra hogst.

En ny rapport fra Norsk institutt for naturforskning (NINA) viser at verdien av Østmarka som nasjonalpark er svært høy. Hvert år blir området besøkt av nesten 1,2 millioner mennesker. Med nasjonalparkstatus antar man at det i 2050 blir minst ti prosent flere besøkende hvert år. Det gir en økt samfunnsmessig verdi på 280 millioner kroner og en maksimal verdi på 1,4 milliarder kroner.

– NINA har tidligere gjort tellinger av hvor mange folk som besøker Østmarka. I andre stu-

dier er det undersøkt hvordan folk verdsetter en slik tur, ved å se på verdien av tiden de bruker eller ved spørreundersøkelser. Da får man en verdi som varierer ganske mye, men det er snakk om mellom 100 og 500 kroner per tur, forteller partner Kristin Magnussen i Menon til Østmarkas Venner. Hun har ledet arbeidet med den samfunnsøkonomiske analysen.

Hvis man virkelig satser tungt med en målrettet satsing på økt turisme, kan merverdien på grunn av en nasjonalpark komme helt opp i 3,8 milliarder kroner. Men scenarier som antar størst mulig økning i antall besøkende kan også føre til konflikter mellom ulike friluftslivbrukere, og mellom



Foto: Naturvernforbundet

friluftslivbruk og bevaring av naturmangfold, skriver Østmarkas venner i en nettsak om rapporten.

Hvis man sammenligner disse tallene med tapene i inntekter fra hogst, er det liten tvil om hva som har størst samfunnsmessig verdi.

– Vi har også satt som en forutsetning at inntektene av skogbruket i en nasjonalpark vil bortfalle helt. Da kommer vi fram til et samlet tap på ca. 130 millioner kroner over en 40 årsperiode, sier Magnussen.

Kilder: Østmarkas venner, NINA-rapport 1945 – Naturverdier i Østmarka

og Østmarka?

i skogområder og at det er bare er noen få forslag om nye nasjonalparker knyttet til hav og kyst, sier Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet.

Skog, kyst og sjø underrepresentert

Regjeringen starter opp arbeidet med fire nye nasjonalparker. Miljødirektoratet har fått i oppdrag å starte arbeidet med verneplanprosesser for nye nasjonalparker i Hornelen, Masfjordfjellene, Østsesefjellene og Sunnmørsalpene. I tillegg ønsker regjeringen å gjøre om seks landskapsvernområder til nasjonalparker.

Naturvernforbundet påpeker at verneplanen må dekke et representativt utvalg med varierende natur i tråd med oppfølging av Aichi-målene i Biomangfoldkonvensjonen. Dette er en viktig videreføring av den globale dugnaden om å stanse naturtapet.

– Vi er internasjonalt forpliktet til å sikre et representativt og sterkt vern av 17 prosent av landnaturen. Vi har per i dag bare vernet omkring 12 prosent som nasjonalparker og naturreservater, og skog, kyst og sjøområder er fremdeles sterkt underrepresentert, sier Gulowsen.

Supplerende nasjonalparkplan

Naturvernforbundet har hvert år etterlyst oppstart av en ny og supplerende nasjonalparkplan i sine innspill til regjeringens statsbudsjett. Det er på høy tid at vi kommer videre med nasjonalparkplanen, siden vern av natur er den aller beste metoden for å bevare natur og biologisk mangfold. Naturvern-

forbundet har også i mange år arbeidet for å få fortgang og avslutning i arbeidet med nye nasjonalparker på og ved Preikestolen samt i Østmarka.

– Det er veldig skuffende at Preikestolen ikke er på regjeringens liste over nasjonalparker som skal utredes nærmere. Vi etterlyser også vedtak om vern av Østmarka, som allerede er utredet og klart for vern, sier Gulowsen.

Østmarka er et stort skogområde utenfor Oslo. Det har store dokumenterte naturverdier. Preikestolen er på sin side et unikt naturområde i Rogaland med både fjell, vassdrag og fjord.

Trenger mer innsats

Naturvernforbundet minner om at nye nasjonalparker må følges opp med mye større bevilgninger og økt innsats med aktive skjøtselstiltak. Det omfatter både restaurering av arealer med svekket økologisk tilstand, og skjøtsel for å sikre at verneverdiene ikke ødelegges av fremmede arter, gjengroing og annen menneskeskapt påvirkning. I mange nasjonalparker, både eksisterende og nye, kan det være behov for tilrettelegging og kanalisering av ferdsel for å unngå unødvendig slitasje på verdifull natur. Enkle tiltak som forsterking av stier, klopping og steinsetting bidrar til å gjøre natur- og friluftsopplevelsene lettere tilgjengelige for folk. Samtidig kan slike enkle grep redusere slitasje i sårbar natur og sluse folk utenom sårbare lokaliteter i verneområdene. God skilting og informasjon om ferdsel og oppførsel i nasjonalparker er nødvendig. ■

Lederens hjørne



Truls Gulowsen
Leder i Naturvernforbundet

Nytt Storting, ny regjering, ny runde

Ett av målene for Naturvernforbundet ved årets stortingsvalg var å gjøre det til et miljøvalg. På forsommeren var det ikke åpenbart, i et år som var så sterkt preget av korona, arbeidsledighet, distriktsopprør og sosial ulikhet.

Med en grundig partiguide som preget forrige nummer av Natur & Miljø, konkrete kampanjesatsinger på olje, motorveier, vindkraft, gruver og naturødeleggelse, og uten å være redde for å si hvilke partier som mente hva, klarte vi likevel, godt hjulpet av FNs generalsekretær, å løfte natur- og klimakrisa til å bli en av de aller mest diskuterte sakene i årets norske valgkamp. Gratulerer!

Miljøfokuset i valgkampen førte til at alle «miljøpartiene» gikk fram, men bidro også til at de tradisjonelle partiene skjerpet miljøretorikken betydelig i siste del av valgkampen. En del velgere ble nok «vunnet tilbake» basert på oppdaterte valglofter.

Da valgresultatet ble klart og Ap og Sp endte med å forhandle en Hurdalsplattform, var dessverre mange av de siste løftene glemt, og resultatet er dessverre nedslående. Regjeringserklæringen inneholder gode klimamål, men har få tiltak for å oppnå målene. Oljeleting skal fortsette som før, selv om en stadig større del av befolkningen støtter letestans og styrt omstilling ut av oljealderen.

De mest skremmende formuleringene i erklæringen er etter mitt syn på naturområdet. Regjeringen legger opp til storskala kraftutbygging gjennom ny kraftkrevende industri og elektrifisering av oljeplattformer, uten å vise særlig interesse for naturhensyn eller konfliktfri og jobbskapende energisparing. Skogen omtales kun som naturressurs, og skogvern noe som kun skal skje på grunneiers og skognæringens premisser. Marint vern er glemt, nye motorveier er fortsatt et mål i seg selv, og kommunenes selvråderett over naturområder og strandsone skal styrkes ytterligere, uten påfyll av verken miljøkompetanse eller rettsvern.

De mest skremmende formuleringene i erklæringen er etter mitt syn på naturområdet. Regjeringen legger opp til storskala kraftutbygging gjennom ny kraftkrevende industri og elektrifisering av oljeplattformer, uten å vise særlig interesse for naturhensyn eller konfliktfri og jobbskapende energisparing. Skogen omtales kun som naturressurs, og skogvern noe som kun skal skje på grunneiers og skognæringens premisser. Marint vern er glemt, nye motorveier er fortsatt et mål i seg selv, og kommunenes selvråderett over naturområder og strandsone skal styrkes ytterligere, uten påfyll av verken miljøkompetanse eller rettsvern.

Det kan jo selvsagt hende formuleringene vil bli utvannet av god praktisk politikk og at min bekymring blir gjort til skamme. Men inntil videre leser jeg Hurdalserklæringen som et varsko om at kampen for naturvernet ikke er over, til tross for tidenes miljøvalg og et nytt og veldig spennende Storting og regjering.

Alt dette betyr bare at Naturvernforbundet trengs enda mer enn før, at vi må rekruttere enda flere medlemmer og samarbeide enda bedre, for å utgjøre den nødvendige miljømotvekten til regjeringens politikk. Det skal vi klare. Tusen takk for at du er med på laget! ■

Men inntil videre leser jeg Hurdalserklæringen som et varsko om at kampen for naturvernet ikke er over

Kontaktinformasjon

Mariboegate 8, 0183 Oslo, Norge

☎ 23 10 96 10

✉ naturvern@naturvernforbundet.no

Nett: www.naturvernforbundet.no

Kontingent: Hovedmedlem 200,- første år, så 390,-
Familiemedlemskap: 300,- første år, så 450,-

Se www.naturvernforbundet.no/medlem for mer informasjon om medlemskap

ØSTFOLD: ✉ ostfold@naturvernforbundet.no.

Leder: Håkon Borch. ☎ 970 67 685

Fylkessekretær: Tom Christian O Alnæs,
☎ 957 98 395 ✉ tom@naturstfold.no

OSLO OG AKERSHUS:

☎ 22 38 35 20. ✉ noa@noa.no

Leder: Nikolai Norman ☎ 918 44 282

Daglig leder: Håkon Eide Gundersen

☎ 452 42 528 ✉ haakon@noa.no

INNLANDET: ✉ innlandet@naturvernforbundet.no

Leder: Ole Midthun ☎ 916 94 760

Fylkessekretær: Ida-Sofie Solberg Stryken

☎ 414 66 239 ✉ is@naturvernforbundet.no

BUSKERUD:

✉ buskerud@naturvernforbundet.no.

Leder: Martin Lindal ☎ 996 04 555

Fylkessekretær: Ines Bråthen ☎ 916 40 127

✉ ines@naturvernforbundet.no

VESTFOLD: ✉ vestfold@naturvernforbundet.no.

Leder: Christopher Callaher. ☎ 918 09 890

Fylkessekretær: Eli Birkeland ☎ 995 48 255 ✉ eb@naturvernforbundet.no

TELEMARK: ✉ telemark@naturvernforbundet.no.

Leder: Øystein Dalland ☎ 976 65 740

Fylkessekretær: Eli Birkeland ☎ 995 48 255 ✉ eb@naturvernforbundet.no

AGDER:

✉ agder@naturvernforbundet.no.

Leder: Peder Johan Pedersen. ☎ 456 05 646

ROGALAND:

✉ rogaland@naturvernforbundet.no

Leder: Hallgeir Langeland. ☎ 930 63 633

Daglig leder: Erik Thoring. ☎ 51 52 88 11.

HORDALAND:

✉ hordaland@naturvernforbundet.no.

Leder: Gabriel Fliflet. ☎ 473 17 451

Fylkessekretær: Synnøve Kvamme. ☎ 55 30 06 60

SOGN OG FJORDANE:

✉ sognogfjordane@naturvernforbundet.no.

Leder: Anne-Line Thingnes Førsum ☎ 957 24 242

Fylkessekretær: Jørund Nygård ☎ 909 43 882,

✉ j.nygard@naturvernforbundet.no

MØRE OG ROMSDAL:

✉ moreogromsdal@naturvernforbundet.no.

Leder: Øystein Folden, ☎ 71 53 33 31, 918 12 542

TRØNDELAG: ☎ 73 51 52 24

Fylkessekretær: Anne Guri Solem ☎ 926 07 318

✉ ags@naturvernforbundet.no

LEDER: Magne Vågsland. ☎ 926 24 086

NORDLAND: ✉ nordland@naturvernforbundet.no.

Leder: Kaja Langvik-Hansen ☎ 950 49 679

TROMS: ✉ troms@naturvernforbundet.no.

Leder: Anne-Lise Mortensen. ☎ 970 89 377

FINNMARK:

✉ finnmark@naturvernforbundet.no

Leder: Leif Wasskog, ☎ 922 46 604

REGIONSEKRETÆR NORD-NORGE: (Vikar ut

2021) Lars Kufaaas ☎ 936 92 123

✉ lk@naturvernforbundet.no.

NATURVERNSTUDENTENE:

Studentsekretær: Jannicke Totland,

✉ jannicket@nu.no, ☎ 950 09 792

NATUR OG UNGDOM: ✉ info@nu.no

☎ 23 32 74 00. Web: www.nu.no.

Leder: Therese Hugstmyr Woie

Daglig leder: Sandra Butoyi

Ta kontakt med organisasjonsavdelingen dersom

listen skal endres. ☎ 23 10 96 33.

✉ medlem@naturvernforbundet.no



Den nye regjeringen legger opp til en mer restriktiv rovdyrpolitikk.

Foto: Byshtney/istockphoto.com

– Regjeringsplattformen gir ikke taktskifte i miljøpolitikken

– Hurdalsplattformen gir ikke det taktskiftet vi trenger for å løse natur- og klimakrisen.

Dessverre vil regjeringen videreføre Erna Solbergs kurs med fortsatt oljeleting og nedbygging av norsk natur, sier Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet.

– Hurdalsplattformen kunne vært oppskriften på hvordan Norge kan gå ut av fossilalderen og inn i en naturvennlig og bærekraftig framtid. Dessverre ble den ikke det, sier Gulowsen.

Frykter nedbygging av natur

– Vi finner ingen spor om at de tar naturkrisen på alvor, hverken innen skogvern, veipolitikk eller i arealpolitikken. De trekker en politisk kurs som kan ramme naturmangfoldet i betydelig grad, gjennom åpning for ytterligere kraftutbygging i natur og å gjøre det mye enklere å bygge ned norsk natur, uten engang å vite hva som går tapt av naturmangfold. Det virker ikke som Ap og Sp har forstått at vi også befinner oss i en naturkrise, sier Gulowsen.

Den nye regjeringen legger også opp til en mer restriktiv rovdyrpolitikk, noe som bekymrer Naturvernforbundet.

Ingen satsning på energisparing

Den nye regjeringsplattformen vil ha mer kraftproduksjon som ødelegger natur, men sier dessverre lite om det enorme potensialet for å spare energi.

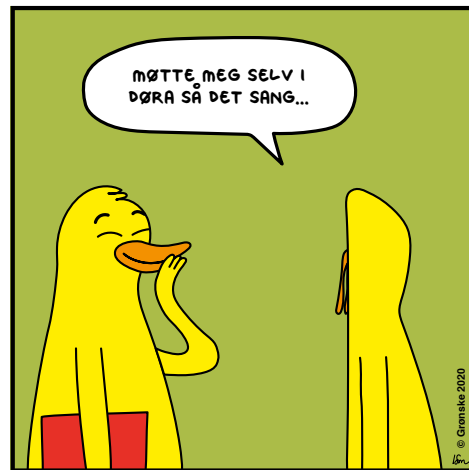
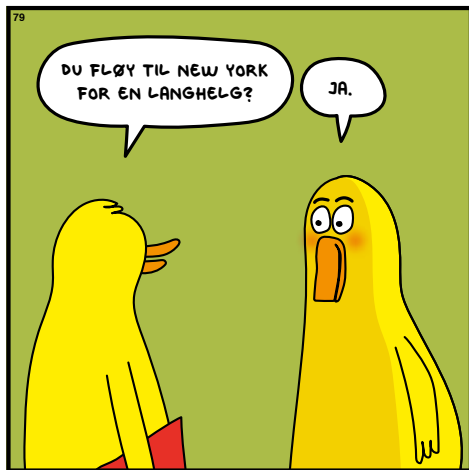
– For å kutte klimagassutslippene og ta vare på naturen må vi satse mye mer på å redusere energiforbruket. Vanlige folk trenger hjelp til å spare energi og med det få en lavere strømregning, sier Gulowsen.

–Uforsvarlig å lete etter mer olje

– Den nye regjeringen må forstå alvoret og ta til seg beskjedene som kommer fra FNs generalsekretær og IEA – det er uforsvarlig å lete etter mer olje og gass! Vi kan ikke late som vi er et ansvarlig land på klimatoppmøtet denne måned om vi fortsetter med nye letetilatelser, sier Gulowsen.

Han sier at det er noen gode ansatser i Hurdalsplattformen, særlig med økt CO₂-avgift, 55 prosent klimakutt i Norge, sirkulærøkonomi og tiltak for å skape nye arbeidsplassen.

– Så gjenstår det å se om det vil gå på bekostning av natur. Vi er særlig redd for at bioenergi vil ramme norske naturskoger, sier Gulowsen. ■



Miljøquiz

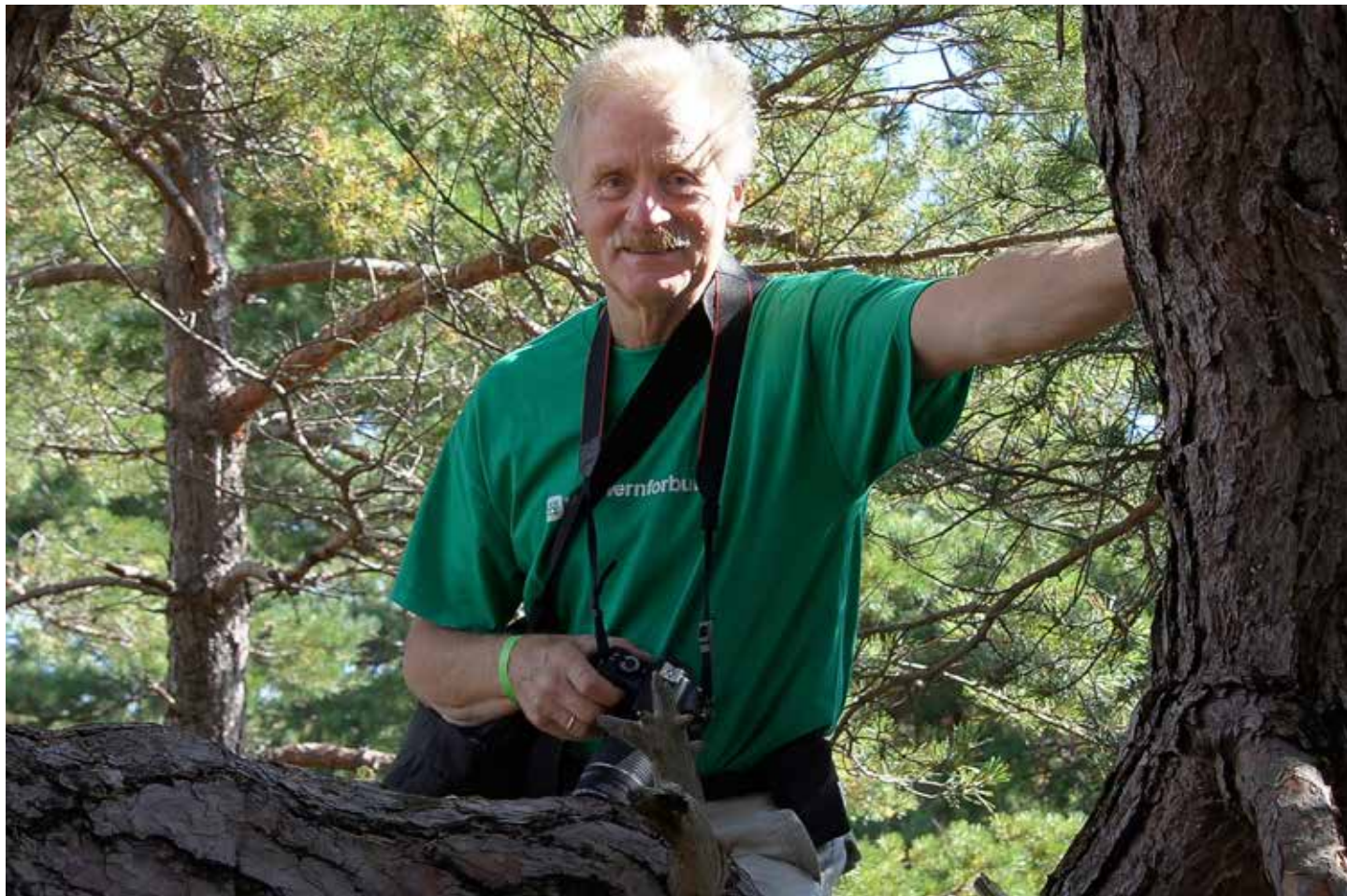
1. Hvilken by ligger ved Lågendeltaet naturreservat, der det er planlagt firefelts motorvei midt gjennom verneområdet?
2. Hvor går Norges eneste nattog til utlandet?
3. E6 har sitt ene endepunkt i Kirkenes. Hvor er veiens sørlige endepunkt?
4. Hvilke utenlandsferjer fra Norge har, ifølge EU-databasen Thetis-MRV, lavest utslipp per personkilometer?
5. Hva heter fjorden der verdens lengste og dypeste tunnel for biler (26 kilometer, 400 meter under havet) planlegges?
6. Til hvilken havneby bør du ta toget hvis du vil reise til den danske østersjø-øya Bornholm?
7. Hva er det østlige og vestlige endepunktet for europaveien E18?
8. Hva heter det ungarske flyselskapet som satset på norske innenriksruter midt under pandemien?
9. Hvilken internasjonal ferjerute til/fra Norge ble nedlagt i de tidlige dagene av koronapandemien?
10. Det bygges firefelts motorvei sør for Trondheim. Hvor langt skal motorveien gå, ifølge planene?



Lågendeltaet er fullt av øyer og sandbanker som endrer form og utstrekning over tid.

Svar: 1. Lillehammer. 2. Narvik-Stockholm. 3. Trelleborg, Sverige. 4. Fjord Lines
«Bergensfjord» og «Stavangerfjord», som går fra Bergen, Stavanger og Langesund til
Hirtshals, Danmark. 5. Boknafjorden, Rogaland. 6. Ystad, Sverige. 7. Øst: St. Petersburg,
Russland. Vest: Craigavon, Nord-Irland. 8. Wizz Air. 9. Stena Line Oslo-Frederikshavn.
10. Til Ulvsberg i Rennebu, krysset mellom E6 og riksvei 3.

Foto: Jan-Tore Egge



Mads Løkeland-Stai til minne

Vi kjenner på en stor tristhet i Naturvernforbundet ved Mads Løkeland-Stai sin bortgang. Han var en fin person, omtenksom, kunnskapsrik, engasjert og ressurssterk. Og mektig i sitt forsvar av naturen og miljøet. På landsmøtet i 2018 ble han utnevnt til æresmedlem i Naturvernforbundet.

Vår organisasjon har mistet en særs kunnskapsrik, aktiv, dyktig, varm, lojal og engasjert tillitsvalgt, som også knyttet sterke vennskapsbånd til mange. Gjennom store deler av sitt voksne liv har Mads vært aktiv naturverner og med i miljøkampen. Fra arbeidet mot neddemming av Innerdalen på tidlig åtti-tall og innsatsen for Grytdalen naturreservat, vern av matjord og en solid innsats for vassdragsvern.

Sykdom har plaget Mads i flere år, men han lot ikke oss rundt ham merkes med det. Selv de siste dagene og ukene av sitt liv deltok han på fylkesstyremøte og var aktivt med i strategidiskusjoner i gruveutvalget.

Hans engasjement var stort og kunnskapen

og viljen til å lære noe nytt bemerkelsesverdig. Mads hadde kunnskap om alt fra vassdragsvern, vann- og vindkraftutbygging til gruveindustri og energisparing. Han var en usedvanlig raus mann som delte sin kunnskap og bidro med råd og hjelp.

I en årrekke har han vært med i fylkesstyret i Trøndelag, noen år som fylkesleder i Sør-Trøndelag og mange år som leder og styremedlem i lokallaget i Orklaregionen. Også nasjonalt bidro Mads som medlem av Naturvernforbundets sentral- og landsstyre gjennom flere perioder.

Mads var med å etablere et aktivt gruveutvalg i Naturvernforbundet og gjennom mange år har han vært den som alltid ga svar tilbake og alltid hjalp til. Mads leste høringsinnspill og ga gode og viktige innspill og korreksjoner, og han gjorde det på en vennlig og respektfull måte, verdig den gode pedagogen han var. Mads har bidratt sterkt til den kunnskapen og posisjonen i gruvekampen som Naturvernfor-

bundet har i dag. En stor takknemlighet fra Naturvernforbundets aktive over hele landet, og en særlig takk fra medlemmer og tillitsvalgte i Trøndelag, Finnmark og Sogn- og Fjordane.

Gjennom utallige engasjerende og lærerike foredrag, skrevne innlegg, klager og høringsuttalelser har Mads bidratt til å spre kunnskap og motivere til innsats. Han har alltid fremmet samarbeid og mangfold i naturvernkampen, mellom mennesker og organisasjoner. Med sin lune humor og glimt i øyet har Mads inspirert folk over hele landet og på tvers av generasjoner.

Naturvernforbundet er takknemlige for den innsatsen Mads Løkeland-Stai gjorde for naturen og for organisasjonen.

Varme tanker og medfølelse går til familie og venner.

For Naturvernforbundet
Maren Esmark, generalsekretær



HYDRO + POLESTAR + WALLPAPER* + CAKE + KONSTANTIN GRICIC

Innovation happens
when experts unite

Utradisjonelle samarbeid på tvers er avgjørende for å finne nye, bedre løsninger og nå klodens klimamål. På oppdrag av det anerkjente designmagasinet Wallpaper og designet av den ledende industridesigner Konstantin Grcic, har Hydro som material-ekspert samarbeidet med bilmerket Polestar og den svenske elektriske el-motorsykkelselskapet CAKE om å skape Re:Move, en ny, bærekraftig måte å transportere og levere varer på.

Re:Move er en elektrisk trike laget i lavkarbonaluminium, utviklet som et multifunksjonelt transportmiddel for fremtidens byer. Den er nytenkende i både design og konstruksjon, og har som ambisjon å inspirere nytenking og starte dialog om urban infrastruktur og mobilitet.

Besøk hydro.com/polestar for å lære mer.




Industries that matter

Foto: Sverre A. Stakkestad
Fra fuglereservatet på Herdla, Askøy

TAKK

for at du rydder i ditt nærmiljø.
Det hjelper!

 Naturvernforbundet

ANNONSEN ER STØTTET AV


Grønt Punkt Norge


WWF

 NORGES
RÅFISKLAG


SVANEMERKET

 fiskebåt