

**Havforskere kritiseres**

**Forbyr flammehemmer**

**Trondheim dyrest på buss**

**Fisker truede arter  
for 500 millioner**

Leter fortsatt etter PFOS • 3  
 Forbyr flammehemmer • 4  
 Fisker truede arter • 6  
 Dystert for ålen • 8  
 Plastposemotstand • 9

Tema: Transport  
 Trondheim dyrest i Norden • 10  
 Reduserer ikke utslipp • 12  
 Mest til veg • 13  
 Ingen kjøptog • 14  
 Henger ikke sammen • 16

Bli med til København • 17  
 Havforskerstrid • 18  
 Kort sagt • 20  
 Vil stoppe kraftlinje • 22  
 Hytter og skog • 24

## Miljøjournalen

**REDAKTØR:**  
 Kristian Skjellum Aas | Tlf. 23 10 96 07  
 ka@naturvern.no

**REDAKSJON:**  
 Tor Bjarne Christensen | Tlf. 23 10 96 08  
 tbc@naturvern.no  
 Martin Ødegaard | Tlf. 23 10 96 06  
 mo@naturvern.no

**ADRESSE:**  
 Postboks 342 Sentrum, 0101 Oslo  
 Telefon: 23 10 96 10  
 Telefaks: 23 10 96 11  
 E-post: redaksjonen@naturvern.no  
 Nett: www.miljojournalen.no

**FORSIDEFOTO:** Chuck Babbitt/  
 Istockphoto.com

**ABONNEMENT:**  
 320 kroner per år (privat)  
 700 kroner per år (bedrifter)

**ANNONSER:**  
 MediaTeam | Tlf. 22 09 69 16 /  
 22 09 69 21

**UTGIVER:** Norges Naturvernforbund

**TRYKK:** Gan Grafisk

**NESTE UTGAVE:** MARS 2008

Trykket på papir produsert av drikkekar-  
 tonger i Norge.  
 Mer informasjon: www.hippo.no

**Fagpressen**

OPPLAGSKONTROLLERT



# Med papegøyer på sykkelen

En mann forsøkte nylig å smugle 277 papegøyer over grensen mellom Ukraina og Hviterussland.

TEKST: TOR B. CHRISTENSEN  
 tbc@naturvern.no

Miljøjournalen har tidligere omtalt en rekke slike smuglinger i denne spalten, men det er første gang vi kan melde om smuglingsforsøk på en sykkel. De nesten tre hundre papegøyene var stuert ned i kasser, som han hadde surret på baggasjebrettet.

— Vi fant mellom 40 og 50 papegøyer i hver kasse. Du kan ikke forestille deg hvordan det var. Barbarisme og dyrepageri på høyt nivå, sier Alexander Tisjtsjenko til lokale medier.

Mannen klarte å springe tilbake over grensen før politiet greide å gripe ham. Papegøyene ble tatt hånd om av en veterinær.

(Foto: Photos.com)



En rekke sjeldne dyrearter smugles nå fra Asia til Europa, hvor de selges videre med god fortje-

neste. Virksomheten utgjør en stor trussel mot en rekke utrydnings-truede arter.

## Fant nytt pattedyr

I de høytliggende skogene i Tanzania har forskere oppdaget et nytt pattedyr. Det dreier seg om et lite dyr med lang snabbelignende nese. Dyret er en type spissmus og skal både være beslektet med elefant, jordsvin og sjøku.

Det var forskere fra det italienske Trento-museet og Californias Academy of Species som oppdaget dyret, som veier rundt 700 gram.

— Dette er en av de mest fantastiske opdagelsene i min karriere, uttaler Galen Rathbun, som har studert spissmus i mer enn 30 år.

## Slå av lyset for kloden

Verdens naturfond (WWF) gjør nå sitt beste for å slukke lyset på kloden. Den 29. mars oppfordrer organisasjonen alle til å slukke samtlige lys i én time fra klokken 09.00. Hittil har store byer som Chicago, København, Sydney, Tel Aviv, Melbourne og Toronto meldt seg på kampanjen som har fått navnet "Earth hour".

En lignende kampanje fant sted i Sydney i fjor, da mer enn 2,2

millioner innbyggere slukket lyset. Den timen lyset var avslått, ble byens totale strømforbruk redusert med ti prosent.

— Vi deler alle ansvaret for å redusere utslippene i verden. Hver by må forplikte seg til å redusere utslippene av klimagasser, og hver enkeltperson, bedrift og hvert samfunn bør delta i dette, sier WWF-direktør James Leape.

## Forurensning kan gi diabetes

Amerikanske forskere mistenker at miljøforurensning kan forårsake diabetes. Forskning viser en sterk sammenheng mellom forekomst av klororganiske miljøgif-

ter i blodet og risiko for å utvikle type 2 diabetes. Klororganiske midler er kjemikalier som ikke lar seg nedbryte og hoper seg opp i miljøet.

# PFOS-mysteriet på Gardermoen

Hvor de store mengdene PFOS i avløpsvannet på Gardermoen stammer fra er fortsatt et mysterium. Nye prøver viser at brannskummet er fritt for miljøgiften.

TEKST: TOR B. CHRISTENSEN  
tbc@naturvern.no

Miljøjournalen kunne i desember i fjor melde at Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) hadde funnet den svært skadelige miljøgiften PFOS i brannskummet de jevnlig bruker på sitt brannøvningsfelt. Det til tross for at produsenten og leverandøren hardnakket hevdet at skummet ikke inneholdt stoffet. Nå har nye prøver frikjent brannskummet.

## Rester fra gammelt skum

— Vi har tatt prøver fra to tønner med brannskum og sendt dem til to forskjellige laboratorier. Begge viser at brannskummet ikke inneholder PFOS, forteller Jostein Skjefstad, vann- og avløps-sjef i OSL.

— Hvordan forklarer du funnet av PFOS i brannskummet i fjor høst?

— Den prøven ble tatt direkte fra tanken vi fyller brannskummet på. Her kan det ha vært rester etter gammelt brannskum, sier Skjefstad.

## Undersøker loggen

OSL byttet brannskum for fire år siden, etter en omfattende prosess der ulike typer brannskum ble testet og undersøkt. Ett av kravene var at skummet ikke skulle inneholde PFOS. Nå gjennomgår OSL sin logg for å spore opp hvordan miljøgiften fortsatt kan være på tanken, flere år etter at

stoffet ble faset ut.

— PFOS er et stoff som ikke brytes ned. Hvis det er rester etter gammelt skum på tanken, vil det kunne blande seg med det nye skummet, sier Skjefstad.

Mengden PFOS som ble funnet i brannskummet var under grenseverdien for tillatt mengde i brannskum.

## Mottok telefonstorm

Etter at Miljøjournalen tok opp saken har leverandøren Egenes Brannteknikk mottatt en storm av telefoner. Egenes har rammeavtaler med Avinor og Luftforsvaret og leverer brannskum til så godt som samtlige av landets flyplasser. Meldingen om PFOS-funnet og at OSL var på utkikk etter nytt brannskum, skapte frykt for PFOS-forurensning ved andre brannøvningsfelt.

— Mitt problem er at jeg får telefoner fra hele landet. Alle ringer til meg og er redde for at brannskummet inneholder PFOS, sier Stein Asgeir Egenes i Egenes Brannteknikk.

— Vår skumvæske inneholder ikke PFOS. Nå har vi fått bekrefteisen på at det vi har sagt hele tiden stemmer, sier Egenes, som mottok meldingen om de nye prøvene med lettelse.

## Tar nye prøver

Enhetsleder Eivind Åsnes er ikke like lettet. I juni i fjor fastslo NORVAR at avløpsslammet i Gardermoen renseanlegg inneholder he-



Landets høyeste forekomst av miljøgiften PFOS er funnet i avløpsslammet ved Gardermoen renseanlegg. Nå viser nye prøver at brannskummet som Avinor bruker på dette brannøvningsfeltet ikke inneholder miljøgiften likevel. (Foto: Roy Larsen/Brannmannen.no)

le 836 mikrogram PFOS per kilo. Det er svært mye, langt over de andre undersøkte renseanleggene. Gjennomsnittet lå på 21 mikrogram per kilo.

— Hvis ikke brannskummet er kilden, vet jeg ikke hvor vi skal begynne å lete, sier Åsnes, som mottok meldingen om at de nye

brannskumprøvene ikke inneholdt miljøgiften av Miljøjournalen.

— Nå tar vi nye prøver av avløpsslammet. Vi har startet et prøvetakingsprogram som går over en måned. I mars får vi svar på om den første prøven var riktig. Var den det, starter vi jakten etter kilden da, sier Åsnes.

# Leder

## Sur Melkøy

Først var det skat-tespørsmål som stakk kjepper i hjulene for utbyggingen på Melkøya utenfor Hammerfest. Så var det miljøaksjonister, som sommeren 2002 hindret anleggsarbeidet ved Hammerfest. Jeg vedder på at opptil flere i Statoil-systemet nå hadde ønsket at aksjonistene hadde fått viljen sin.

Melkøya-utbyggingen er på vei til å bli en av de største miljøskandalene i Norge. Fabrikken virker ikke. Opprinnelig søkte Statoil om et CO<sub>2</sub>-utslipp fra faking på 15 000 tonn hvert av de første to årene. I oktober 2006 ble det kjent at selskapet trengte å slippe ut 200 000 tonn CO<sub>2</sub> fra faking. Miljøorganisasjoner reagerte, det samme gjorde lokalbefolkningen som var bekymret for sotutslippene.

Så viser det seg at det ble sluppet ut hele 1 100 000 tonn CO<sub>2</sub> fra det mislykkede oppstartsforsøket i høst. Nå ønsker Statoil lov til å slippe ut 1 500 000 tonn CO<sub>2</sub> til, sammen med 2 200 tonn sot. Det gir et totalutslipp fra faking under oppstarten på 2,6 millioner tonn CO<sub>2</sub>. Husk at Statoil opprinnelig bare søkte om utslipp av 30 000 tonn fra faking under oppstarten.

Spraket mellom søknader og reelle utslippstall tyder på at ingen vet hvordan dette går, og at ingen noen gang har visst det. StatoilHydro må nå sannsynliggjøre at de har kontroll, og at det er mulig å starte anlegget ved neste forsøk. Hvis ikke må politikerne sette foten ned. En investering på 60 milliarder kroner må ikke være en blankofullmakt til å slippe ut hva man vil av sot og klimagasser. Oljeindustrien er vant til å få gjøre hva de vil. Nå må de få beskjed. Det hjelper ikke bare å være "fly forbanna", Solheim. Du må si nei.

*Kristian S Aas*



# Forbyr omstridt

Den omstridte flammehemmeren deka-BDE forbys i Norge fra 1. april. Forbudet har vært under behandling siden 2005, men nå har regjeringen skåret gjennom. Bare i transportsektoren blir det fortsatt lovlig å bruke flammehemmeren.

TEKST: KRISTIAN S. AAS  
ka@naturvern.no

I april 2005 la Statens forurensningstilsyn fram forslaget om å forby flammehemmeren deka-BDE. Etter sterk lobbykamp fra industrien har nå miljøvernminister Erik Solheim fastsatt forbud mot stoffet, og følger dermed opp konklusjonene fra konsekvensvurderingen som ble gjennomført i fjor.

### — Fantastisk

— Dette er fantastisk bra. Norge har nå blitt et foregangsland, sier miljøgiftkonsulent Per-Erik Schulze i Norges Naturvernforbund. Han har arbeidet for et forbud i flere år.

Deka-BDE er en bromert flammehemmer som benyttes i en lang rekke produkter. Norge har tidligere innført forbud mot stoffet i elektriske og elektroniske produkter, men går nå videre og forbyr stoffet til alt bruk, bortsett fra i transportsektoren. Gardiner, møbler, tepper, klær, møbelstopping, kabler og mange andre produk-



Her, ved EF-domstolens lokaler i Luxembourg, skal det avgjøres om Danmark får medhold i å forby deka-BDE i elektroniske produkter. Norge har hatt et slikt forbud siden 2004, og utvider det 1. april i år. (Foto: EF-domstolens nettside)

ter inneholder i dag stoffet, som er tilsatt for å forhindre brann, men som selv er giftig.

### Kjemper i EU

Danmark har i lengre tid kjempet i EU-systemet for å få forbudt flammehemmeren i el-produkter. Da EUs RoHS-direktiv trådte i kraft 1. juli 2006 ble deka-BDEs farligere "brødre" penta- og okta-BDE forbudt, mens deka-BDE ble holdt utenfor forbudet. Danmark har gått til sak mot EU-kommisjo-

nen for å få inkludert deka-BDE i forbudet.

— Det har vært en skriftlig prosedyre som har vart i ett og et halvt år, og i desember ble det gjennomført muntlige forhandlinger i forbindelse med saken. Nå venter vi bare på dommen, sier Frank Jensen i den danske Miljøstyrelsen.

### Inneluft, støv og mat

Undersøkelser viser at man kan finne igjen deka-BDE både i mennesker og dyr, og at det er bioakkumulerende. Stoffet kan også brytes ned til penta- og okta-BDE, som er mer direkte giftig enn deka-BDE. Dekka-BDE finnes igjen i inneluft, støv og mat. Det kan føre til nerveskader, og kan muligens ha hormonforstyrrende virkninger. Ingen vet hva langtidseksponering av stoffet kan føre til.

### Femdoblet

Fra 1995 til 2003 ble mengden bromerte flammehemmere i produkter som ble omsatt i Norge femdoblet. Siden da har forbruket gått ned, mye takket være forbudet mot bruk i el-produkter.



Faksimile fra Miljøjournalen 7-2005.

# flammehemmer



I Åsefjorden ved Spjelkavik i Møre og Romsdal er det funnet høye verdier av flammehemmeren deka-BDE, enn så lenge med ukjent kilde. Det er også funnet høye verdier av flammehemmeren HBCD, som stammer fra bedriften Brødrene Sunde. Nå blir deka-BDE forbudt, mens HBCD-bruken skal reguleres strengere. (Foto: Christine Rørvik)

I 2005 avslørte Miljøjournalen at den europeiske bransjeorganisasjonen European Brominated Flame Retardant Industry Panel (EBFRIP) benyttet seg av PR-byrået

Burson-Marstellers norske kontor for å drive lobbyvirksomhet mot et norsk forbud mot deka-BDE. Hensikten var å stoppe det norske forbudsforslaget allerede i hø-

ringsrunden, men nå trer likevel forbudet i kraft fra 1. april.

— Så lenge vår rolle går ut på å videreformidle faktabasert og forskningsbasert informasjon har vi

ingen etiske motforestillinger mot slike oppdrag, sa daværende administrerende direktør i Burson-Marsteller Norge, Claus Sonberg, til Miljøjournalen i 2005.

## fakta

### Bromerte flammehemmere

- Cirka 70 forskjellige stoffer.
  - Fem stoffer prioriteres av myndighetene: Stoffgruppen PBDE (penta, okta- og deka-BDE), TBBPA og HBCD.
  - Konsentrasjonen av bromerte flammehemmere i morsmelk ble femdoblet fra 1986 til 2001.
  - Bruken av bromerte flammehemmere i Norge ble femdoblet fra 1995 til 2003.
  - Store konsentrasjoner er funnet på fjordbunnen ved Spjelkavik utenfor Ålesund.
  - Lite akutt giftige for mennesker, men ingen kjenner langtidsvirkningene. Akutt giftige for enkelte vannlevende organismer.
  - Alle PBDE-stoffene er forbudt i Norge fra 1. april 2008. Bruken av TBBPA og HBCD i forbrukerprodukter foreslås regulert.
- Kilde: Miljøstatus i Norge



Både sofaer, tepper og puter kan inneholde deka-BDE. Dette blir forbudt fra 1. april. (Foto: Rick Rhay/Istockphoto.com)

## kalender

**13. – 15. februar:**

Kurs i miljøjournalistikk: Miljø-gifter

Arr: Institutt for journalistikk, Fredrikstad  
www.ij.no

**25. – 28. februar:**

Internasjonal konferanse om helse og biodiversitet

Galway, Irland  
Arr: COHAB Initiative  
www.cohabnet.org

**5. mars:**

Kollektivtrafikkonferanse i Grenland

Hotell Vic, Porsgrunn  
Arr: Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune  
Påmelding innen 20. februar

**5. – 6. mars:**

Nordic Biogas Conference  
Malmö, Sverige  
Arr: Svenskt Gastekniskt Center AB m.fl.  
www.nordicbiogas.com

**9. – 20. april:**

Studietur om kulturlandskap  
Extremadura, Spania  
Arr: Naturvernforbundet i Buskerud  
www.naturvern.no/buskerud

**21. – 24. mai:**

Seminar om implementering av konvensjonen om biologisk mangfold i byer og tettsteder  
Erfurt, Tyskland  
Arr: Competence Network Urban Ecology  
http://www.urban-biodiversity-erfurt-2008.de/

**25. – 28. august:**

Internasjonal konferanse om skogbruk og tilpasninger til klimaendringer  
Umeå, Sverige  
Arr: FN/IUFRO  
www.forestadaptation2008.net

## Fisker stadig m

Fisket av utrydningstruede fiskeslag nådde nye høyder i fjor med en samlet fangst på over 100 000 tonn, til en verdi av drøye 500 millioner kroner. Fisket av ål, uer, tobis og brisling kan få dramatiske konsekvenser for artene og økosystemene om det får fortsette.

TEKST: TOR B. CHRISTENSEN  
tbc@naturvern.no

Fisket i norske havområder har ført en rekke arter inn på rødlisten over utrydningstruede arter. Men at en art står oppført på rødlisten gir ingen garanti mot ytterligere fiske. Miljøjournalen kan her presentere en oversikt over det norske fisket av rødlistearter. Her finnes alt fra kritisk truede arter som er nær ved å kollapse til tallrike bestander som fiskes i tusenvis av tonn til tross for dramatiske reduksjoner i bestandene.

— Så lenge norske fiskerimyndigheter fortsetter å la hensynet til fiskerne gå foran hensynet til fisken, står de i fare for å utrydde arter. Da skyter de seg selv i foten, for det vil til syvende og sist gå ut over fiskerne. At det tillates direkte fiske på en kritisk truet art som ål viser at fiskerimyndighetene ikke er seg sitt ansvar bevisst, sier Lars Haltbrekken, leder i Norges Naturvernforbund.

**5 prosent av det norske fisket**

Samtlige tolv marine fisker som står oppført på Rødlisten 2006 utsettes for fiske hvert år, flere av dem i betydelige kvantum. Ferske tall for fjorårets fiske viser at det ble fisket utrydningstruede arter til en samlet verdi av mer enn en halv milliard kroner. Det utgjør hele fem prosent av den norske marine fisket.

Ål og pigghå er kategorisert som kritisk truet. Likevel er det direkte fiske på ål og tillatt å fange pigghå som bifangst. Tobis el-

ler havsil har en avgjørende plass i havets økosystemer, ettersom den er før for en mengde arter. I fjor økte fisket dramatisk, da det ble fanget mer enn 50 000 tonn havsil, til tross for at bestanden opplever en kraftig nedgang. De siste ti årene er populasjonen redusert med mer enn 80 prosent. Likevel finnes det ingen beskatningsstrategi for denne arten.

— Det er meningsløst å lage en liste over utrydningstruede arter, hvis man ikke følger den opp. Nå sitter man i Regjeringen og synes det er ille at stadig flere norske arter blir utrydningstruet, men det er ingen i Regjeringen som har kommet på den tanken at man burde gjøre noe med saken, sier Rasmus Hansson, generalsekretær i Verdens Naturfond (WWF)

**Uer på historisk lavmål**

Særlig bedre er ikke situasjonen for dypvannsfisken uer. Både vanlig uer og snabeluer har opplevd mellom 50 og 80 prosents reduksjon de siste femti årene. Bestandene befinner seg nå på historiske lavmål. De siste ti årene har årsklassene vært svært svake, og de blir stadig mindre. Artsdatabanken frykter at situasjonen forverres. I fjor ble det fisket over 13 000 tonn uer i norske farvann, året før havnet 17 000 tonn i fiskernes garn.

— Det faktum at det tross den alvorlige bestandssituasjonen fortsatt foregår et direkte fiskeri etter denne arten forverrer situasjonen, står det i Norsk Rødliste 2006.

— Ueren er såbar og har vært



Brisling er blant rødlisteartene som fiskes mest i Norge.

det veldig lenge. Det har vært et direkte fiske på den til tross for at det burde vært begrenset for lenge siden, sier Gunnar Album, fiskerirådgiver i Norges Naturvernforbund.

**Fisker truede nøkkelarter**

I 2007 ble det fisket 18 000 tonn lange og nesten 13 000 tonn brisling. Begge fiskeslagene er nær truet og har opplevd nærmere 50 prosents reduksjon de siste tiårene. Det samme gjelder øyepålen. På grunn av sterk tilbakegang er

# er rødlistefisk



Norge. (Foto: Istockphoto.com)

tilbakegang hos andre fiskesalg og hos flere sjøfugler.

— Tobis, brisling og øyepål er forarter som man bør fiske mindre av. Dette er nøkkelarter som

er svært viktige i økosystemene, sier Album.

— Den dramatiske reduksjonen i sjøfuglbestandene er et tydelig tegn på at økosystemet ikke

er friskt. Her har Norge neglisjert sitt vakre snakk om å ta hensyn til økosystemene i forvaltningen. Dette fisket må stanses straks, mener Hansson.

|    | Art           | Kategori      | 2007           | 2006          | 2005          | 2004          | Verdi (mill. kroner) 2007 |
|----|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------------------|
| 1  | Ål            | Kritisk truet | 194            | 293           | 249           | 237           | 9,1                       |
| 2  | Pigghå        | Kritisk truet | 4 777          | 6 343         |               |               |                           |
| 3  | Havsil        | Sårbar        | 51 134         | 5 815         | 17 342        | 48 668        | 79,5                      |
| 4  | Uer           | Sårbar        | 13 401         | 17 196        | 12 960        | 16 751        | 98,7                      |
| 5  | Håbrann       | Sårbar        | 201            | 324           |               |               |                           |
| 6  | Blålange      | Sårbar        | 371            | 367           | 281           | 295           | 2,7                       |
| 7  | Lange         | Nær truet     | 18 502         | 16 828        | 14 852        | 14 259        | 241,4                     |
| 8  | Håkjerring    | Nær truet     | 22             | 5             |               |               |                           |
| 9  | Brisling      | Nær truet     | 13 933         | 11 470        | 1 957         | 1 526         | 30,9                      |
| 10 | Kveite        | Nær truet     | 1 604          | 1 374         | 1 097         | 1 051         | 67,6                      |
| 11 | Øyepål        | Nær truet     | 4 722          | 14 336        | 319           | 7 498         | 5,8                       |
| 12 | Hummer        | Nær truet     | 56             | 62            | 58            | 52            | 11,5                      |
|    | <b>TOTALT</b> |               | <b>108 917</b> | <b>74 413</b> | <b>49 115</b> | <b>90 337</b> | <b>547,5</b>              |

Tabellen viser fiske av truede arter i Norge i årene 2004-2007, i antall tonn, samt verdien på fangsten i 2007. Der det ikke er oppgitt verdi, er ikke tallene tilgjengelige. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Artsdatabanken)

## Gir fiskerne forkjørsrett

På spørsmål om det er bærekraftig å fortsette fisket av truede arter, svarer Fiskeridepartementet at man ikke alltid kan velge de løsningene som er biologisk mest tjenlige.

TEKST: TOR B. CHRISTENSEN  
tbc@naturvern.no

det direkte fisket etter blålange opphørt, men det tas fortsatt flere hundre tonn som bifangst i fisket etter lange. Det direkte fisket etter øyepål er stanset. Det hindrer likevel ikke at det i fjor ble fanget nesten fem tusen tonn. Det internasjonale havforskningsinstituttet (ICES) melder at bestanden i Nordsjøen er redusert med 50 til 80 prosent.

Både havsil og øyepål er viktig mat for en rekke forskjellige arter. De dramatiske reduksjonene i bestandene er en viktig årsak til

— Myndighetene har et ansvar for å vurdere om det er behov for å regulere de ulike høstingsvirksomhetene. Vi må imidlertid veie hensynet til bestandene og nærings- og distriktsmessige hensyn mot hverandre, slik at vi ikke alltid kan velge de løsningene som på kort sikt er de biologisk mest tjenlige. På lengre sikt må imidlertid ressursene forvaltes bærekraftig, sier Inger Oline Røsvik i Fiskeridepartementet.

Departementet er kritisk til rødlistens relevans for livet i ha-

vet og har nå tatt initiativ til en granskning.

### — Usikre på rødlista

— Fiskeridepartementet ønsker ikke å tillate fiske på arter som er utrydningstruet. Vi er imidlertid usikre på hvor treffsikre noen av kriteriene som ble brukt i rødlistearbeidet er for marine arter, sier Røsvik.

Departementet har etter avtale med Artsdatabanken og Havforskningsinstituttet bedt Den internasjonale havforskerforeningen (ICES) om å vurdere om kriteriene som er brukt passer for marine arter. Departementet holder

også på med en gjennomgang av hvordan rødlisten fra 2006 skal følges opp i forvaltningen av truede fiskeslag.

### Forkjørsrett for fiskerne

Fiskeridepartementet har nettopp lagt frem et forslag til ny havressurslov for Stortinget. Her foreslår man å innføre et nytt forvaltningsprinsipp, som innebærer at det kan drives høsting og annen utnyttelse av villlevende marine ressurser uten at det er åpnet for dette i forskrift. Det innebærer at det fortsatt vil være fiskere og ikke fisken som får forkjørsrett i norske hav og fjorder.

# Dramatisk nedtur for norske åler



(Foto: Chris Poletti/Istockphoto.com)

**Nye studier av den norske ålebestanden viser dramatisk nedgang de siste syv-åtte årene. Etter å ha nedprioritert ålen lenge lover myndighetene nå å vurdere om fisket er bærekraftig.**

**TEKST: TOR B. CHRISTENSEN**  
tbc@naturvern.no

Siden ålen havnet som kritisk truet på rødlisten i 2006 har Miljøjournalen bedt myndighetene gjøre rede for om det norske fisket er bærekraftig, men de har ikke kunnet svare. De siste årene har det vært fisket cirka 300 tonn ål i Norge årlig. I fjor ble det tatt snau 200 tonn. Selv om bestandene har rast nedover i alle europeiske land, har ikke forskning på ål vært prioritert i våre farvann. Nå er imidlertid forskere i Havforskningsinstituttet i Flødevigen i gang med et prosjekt på oppdrag fra Fiskeridepartementet. De foreløpige resultatene er urovekkende.

— Her i Flødevigen har vi en

dataserie som fanger opp utviklingen i rusefisket etter ål. Helt fra 1970 til nå har fangstene vært relativt stabile, men de såkalte strandnot-tellingene viser en dramatisk nedgang de siste sju-åtte årene. Det gir grunn til bekymring. Det vi jobber med nå er å få klargjort hva som har skjedd, sier Jan Atle Knutsen, forsker i Havforskningsinstituttet.

## **Nær kollaps, fritt fiske**

Til tross for at den europeiske ålebestanden er nær ved å kollapse, kan ålen fortsatt fiskes fritt i Norge om man holder seg over minimumet. Antall rekrutterende ål i Europa er redusert med 99 prosent siden 1970. For ett år siden sa Fiskeridirektoratet at det skul-

le nedsettes en gruppe som skulle vurdere om det norske fisket er bærekraftig. Siden den tid er svært lite skjedd, og i fjor sommer innrømmet seksjonssjef Thorbjørn Thorvik i Fiskeridirektoratet at arten var blitt nedprioritert. Nå lover imidlertid det samme direktoratet igjen at det skal nedsettes en gruppe.

— Vi skal nå nedsette en arbeidsgruppe. Dette er en sak som haster, og vi kommer helt sikkert til å ha en konklusjon i løpet av 2008, sier Anne Kjos i Fiskeridirektoratet.

## **Omsetningsbegrensninger**

I fjor ble det bestemt i CITES at det skal innføres omsetningsbegrensninger på ål i Europa. Det

innebærer at hvert enkelt land innen 13. mars i år skal vurdere om deres fiske er bærekraftig. Her ligger norske myndigheter bakpå, men Fiskeridepartementet forsikrer at det nå jobbes med saken. Så godt som all ål som fiskes i Norge eksporteres til Danmark. Når omsetningsrestriksjonene trer i kraft i neste måned må fiskerne søke Direktoratet for naturforvaltning (DN) om eksporttillatelse. DN venter på svar departementets vurdering av saken.

— Når ålen er kategorisert som kritisk truet på rødlisten, er det logisk at det ikke er noen fangst på den. Det er vårt syn. Nå gjenstår det å se hva fiskerimyndighetene svarer, sier Øystein Størkersen i DN.

# Slutten for plastposene?

Over hele verden settes det nå inn tiltak for å minske de enorme mengdene med plastposer.

TEKST: MARTIN ØDEGAARD  
mo@naturvern.no

Det skjer både i Kina, USA og Australia samtidig. Utfasing, forbud eller tiltak for å forhindre bruk av plastposer. Alternativene er kurver og poser som kan gjenbrukes.

Ved inngangen til 2008 kom det fram at Australia ønsker å forby plastposer på kjøpesentre. Miljøvernminister og tidligere rockevokalist Peter Garrett sa at han tror utfasing kan begynne mot slutten av året.

— Det er fire milliarder plastposer som flyter rundt på søppelfyllinger, påvirker dyrelivet og ender opp på strendene, sa Garrett til nyhetsbyrået Reuters. Han tror australiere ønsker å bli kvitt dem, og ser det som nødvendig at myndighetene tar tak i problemet.

Den australske miljøvernministerens utspill kom bare et par dager etter at Kina bestemte seg for å forby såkalte ultra-tynne plastposer. Landet som ikke er kjent for å gå først i miljøkampen, forbyr disse posene i butikker og kjøpesentre fra 1. juni i år.

Myndighetene sier at bakgrunnen er både å redde miljøet og spare energi, og oppfordrer innbyggerne til å bruke tøybager til mat og kurver til grønnsaker og liknende.

## California først ute

Som en av verdens største byer har New York også et enormt forbruk av plastposer. Den amerikanske storbyen går ikke like langt som Kina ved å innføre forbud, men kommer heller med en mild oppfordring. En ny lov som borgermester Michael Bloomberg fikk gjennom i slutten av januar sier at butikker på over 465 kvadratmeter må tilby resirkulerbare

(Foto: Milan Klusacek/Istockphoto.com)



poser, og plastposene som benyttes må trykke en tekst som oppfordrer til resirkulering.

I mars i år ble San Francisco den første amerikanske byen til å forby plastposer som ikke var biologisk nedbrytbare fra store kjøpesentre. Staten California innførte i juli i fjor en lov som gjorde at store kjøpesentre måtte ta tilbake plastposer og oppfordre til gjenbruk.

Ifølge World Watch Institute bruker amerikanerne 100 milliarder plastposer i året, noe som tilsvarer 330 poser per person.

## Norge kan følge

I Norge går ikke utviklingen like fort, men også her har det skjedd ting.

Ordføreren i Stavanger, Leif Johan Sevland, har uttalt at han gjerne skulle hatt et forbud mot posene.

— Vi har et enormt forbruk av

plastposer, og det skader miljøet rundt oss, har han sagt til VG.

Også Grønn Hverdag mener vi kan godt kan klare oss uten plastposer. De mener gjenbruk av nett eller poser som kan brukes flere ganger er mer miljøvennlig.

— Vi ønsker helst ting som kan brukes på nytt og på nytt,

sier Tone Granaas, leder i Grønn Hverdag.

Hun sier at plastposer i seg selv ikke er noen stor sak, men et symbol på bruk- og kastsamfunnet, og ønsker at det brukes papirposer eller aller helst handlenett som kan brukes igjen framfor plastposer.



Norsk  
Oljevernforening  
For  
Operatørselskap

# Nordens dyreste k

Trondheim er den dyreste kollektivbyen i Norden for pendlere. Mens trønderen må ut med 685 kroner i måneden, slipper beboerne i Göteborg unna med 245 kroner for busskort.

TEKST: KRISTIAN S. AAS  
ka@naturvern.no

Norge er klart dyrest i Miljøjournalens prissammenligning for kollektivtransport i Norden. Hvis vi sammenligner den laveste prisen på pendlerkort som varer en måned eller lengre, er alle norske byer dyrere enn den dyreste byen i resten av Norden, unntatt hvis man kjøper et kort som dekker alle soner i Århus. Her dekkes imidlertid det meste av byen av to soner.

## — Ikke billigere på kort sikt

— Jeg visste ikke at Trondheim var dyrest, sier Ola Huke (SV). Han er leder i samferdselsutvalget i Sør-Trøndelag fylkeskommune, som nå har overtatt ansvaret for kollektivtrafikken i trønderhovedstaden fra Trondheim kommune.

— På kort sikt har vi dessverre ingen planer for å gjøre kollektivtransporten billigere. Da Trondheim kommune hadde ansvaret, subsidierte de enkeltbilletten med 40 millioner kroner årlig. Dette har ikke vi mulighet til å gjøre, men vi har holdt månedskortpri-

sen konstant, sier Huke.

Likevel er månedskortet i Trondheim Nordens dyreste. Og tilbudet har blitt dårligere de siste månedene. Før kunne du ta NSBs lokaltog i Trondheim med månedskort på bussen, men NSB har nå sagt opp denne ordningen.

— Vi skal forsøke å få på plass en ny avtale med NSB, sier Huke.

## Blir billigere i Oslo

Tross den høye prisen er passasjerutviklingen i Trondheim bedre

enn på lenge. I fjor økte trafikken med mellom 8 og 9 prosent, og Trondheim har flere bussreiser per innbygger enn både Bergen, Stavanger og Kristiansand.

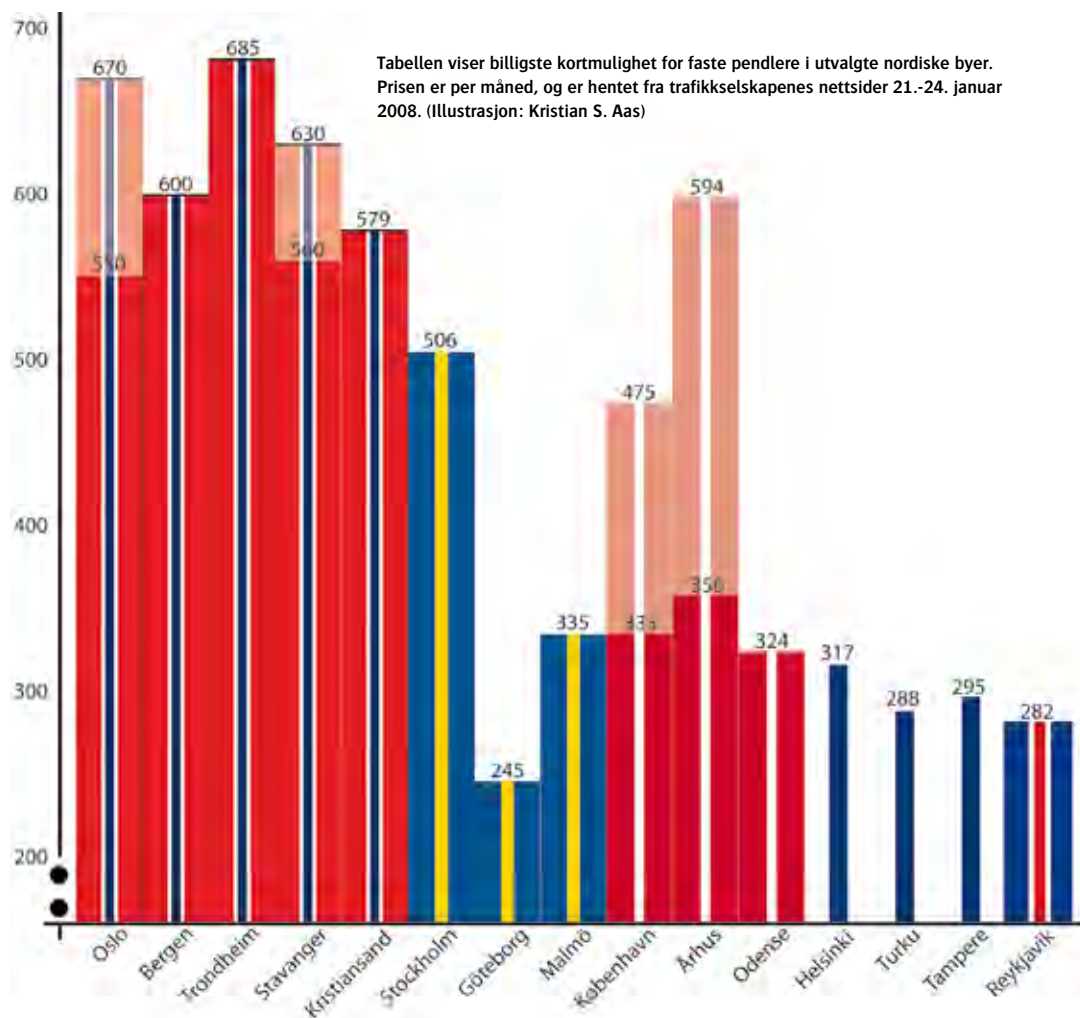
I Oslo koster det mest populære månedskortet 720 kroner, men faste pendlere har tilbud om et abonnementskort til 670 kroner. Det gjør hovedstaden så vidt billigere enn Trondheim. Men i årets budsjett for Oslo ligger det inn en prisreduksjon til 550 kroner for begge korttyper fra og med 1. juli. Det vil gjøre Oslo billigst i landet, men fortsatt vil prisen være dyrere enn i noen andre nordiske byer.

## Store forskjeller

Forskjeller i prisstruktur gjør at det er vanskelig å sammenligne prisene direkte. I Stockholm koster billigste busskort, et årskort, over 500 kroner måneden. Dette gjør Stockholm til den dyreste byen utenfor Norge, men kortet dekker imidlertid hele fylket. Det er et område med reisetider på over to timer til enkelte av ytterpunktene, noe som kan sammenlignes med at Oslo-kortet hadde dekt Akershus og Drammensområdet i tillegg til Oslo. Kortet i Stockholm dekker også nattrafikk, som går hver time hele natten, alle dager langs hovedlinjene. I Norge kjører nattrafikken bare natt til lørdag og søndag, og ingen kort gjelder. Også i Göteborg, Malmö, København og Helsinki er nattrafikken inkludert i kortet, mens i øvrige byer får du rabatter på nattrafikk hvis du har kort. Unntakene er Odense og Reykjavik, som ikke har nattrafikk.

## Billigere i Bergen

Vår undersøkelse tar bare for seg



# ollektivtrafikk



Nordens billigste: Göteborg. (Foto: www.bussmicke.se)



Nordens dyreste: Trondheim. (Foto: Morten Ingebrigtsen)

prisen internt i byene. Reiser du fra omegnskommunene er det dyreste. Enkelte byer har kort som bare gjelder utenfor rusetidene, ungdomskort, studentkort og lignende rabattordninger. Disse har vi ikke tatt hensyn til. De fleste byene har en felles takst (enhetstakst) innen hele byområdet, men enkelte har et sonesystem. Der har vi tatt med de mest relevante sonene. Bergen byttet nylig fra et sonesystem med

14 takstsoner til enhetstakst, og unngikk dermed å bli dyreste by i vår prissammenligning.

## Mer tilskudd i andre land

Lønnsnivå, skattenivå og skattebestemmelser gjør at prisene ikke er direkte sammenlignbare. Svenskene tjener mindre enn nordmenn og har høyere inntektsskatt, noe som gjør at det er naturlig med et noe lavere prisleie. Men at Göte-

borg skal være nær tre ganger billigere enn Oslo kan ikke forklares med dette.

— Det som utgjør den største forskjellen mellom de nordiske land når det gjelder kollektivtrafikk er nivået på offentlige tilskudd. Både Sverige og Danmark har tradisjonelt gitt langt høyere offentlige tilskudd til kollektivtrafikk enn Norge, sier forsker Bård Norheim ved Urbanet Analyse.

## Takst-kuriosa:

- Hvis du står i tettstedet Valestrandsfossen på Osterøy og skal til Bergen, koster det deg 69 kroner hvis du hopper på bussen på Osterøy og sitter på bussen mens denne tar ferja over til Bergen kommune. Går du imidlertid rett på ferja og tar bussen fra Breistein ferjekai på andre siden av fjorden, slipper du unna med 22 kroner for ferja og 23 for bussen, til sammen 45 kroner for den samme turen!
- Har du månedskort eller klippekort for Oslo og ønsker å reise til Lørenskog, Bærum eller andre områder nær kommunegrensen, koster det deg 25 kroner ekstra for den første sonen du reiser i utenfor Oslo. Har du enkeltbillett for Oslo, koster imidlertid den ekstra sonen bare 8 kroner.
- Kjøper du et klippekort for alle soner i Århus i Danmark, koster dette deg 210 danske kroner for 10 klipp, eller 21 danske kroner per tur. Enkeltbilletten koster imidlertid bare 18 kroner...
- Hvis du tar toget mellom Malmö og København over Øresundsbroen, gir billetten deg fri reise med all kollektivtrafikk i både Malmö og København samme dag som du krysser Øresund.

## Priser på kollektivtrafikk i nordiske byer:

|              | Takstsystem  | Enkeltbillett       | Klippekort          | Månedskort        | Billigste kort        |
|--------------|--------------|---------------------|---------------------|-------------------|-----------------------|
| Oslo         | E            | 22/30 kr. (2)       | 20 kr.              | 720 kr. (7)       | 670 kr. (7)           |
| Bergen       | E (ikke tog) | 23 kr.              | 19,17 kr.           | 600 kr.           | 600 kr.               |
| Trondheim    | E (ikke tog) | 30 kr.              | 21,74 kr.           | 685 kr.           | 685 kr.               |
| Stavanger    | S (ikke tog) | 23/28 kr.           | 17,25/21 kr.        | 560/630 kr.       | 560/630 kr.           |
| Kristiansand | E/S (1)      | 27 kr.              | 21,60 kr.           | 695 kr.           | 579,17 kr. (180 dgr.) |
| Stockholm    | E/S (1)      | 33,94/25,45 kr. (3) | 19,08 kr.           | 584,84 kr.        | 505,73 kr. (årskort)  |
| Göteborg     | E            | 21,19 kr.           | 13,38 kr.           | 351,62 kr.        | 245,36 kr. (årskort)  |
| Malmö        | S (4)        | 13,56 kr.           | 10,85 kr.           | 334,90 kr.        | 334,90 kr.            |
| København    | S            | 21,59/32,39 kr.     | 13,49/17,81 kr.     | 334,63/474,96 kr. | 334,63/474,96 kr.     |
| Århus        | E/S (5)      | 19,43 kr.           | 12,42/22,68 kr.     | 356,40/594,00 kr. | 356,40/594,00 kr.     |
| Odense       | E            | 17,28 kr.           | 13,50 kr.           | 323,92 kr.        | 323,92 kr.            |
| Helsinki     | E            | 17,72/16,10 kr. (3) | 14,63/11,02 kr. (6) | 344,04 kr.        | 316,82 kr. (årskort)  |
| Turku        | E            | 20,13 kr.           | 16,10 kr.           | 346,16 kr.        | 288,46 kr. (halvår)   |
| Tampere      | E            | 16,10 kr.           | 11,28 kr.           | 354,40 kr.        | 295,23 kr. (halvår)   |
| Reykjavik    | E            | 23,26 kr.           | Nei                 | 465,46 kr.        | 281,68 kr. (9 mnd.)   |

- (1): Enhetstakst for månedskort, sonetakst for enkeltbilletter.  
 (2): Laveste pris er for forhåndskjøpte billetter.  
 (3): Laveste pris er for SMS-billetter.  
 (4): Sonesystem i kommunen, men hele byområdet er en sone.  
 (5): Enhetstakst for enkeltbilletter, sonetakst for månedskort.  
 (6): Laveste pris er for trikk.  
 (7): Varslet nedsettelse til 550 kr. fra 1. juli 2008.

Prisene er hentet fra kollektivselskapenes hjemmesider 21.-24. januar 2008. Valutakurser er hentet fra [www.xe.com/ucc](http://www.xe.com/ucc) 21.-24. januar 2008. Alle priser er oppgitt i norske kroner. Rød bakgrunnsfarge er dyreste pris, grønn bakgrunnsfarge er billigste pris. E=enhetstakst, S=sonetakstsystem.

# Reduserer ikke

Forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-2019 vil ikke føre til at klimautslippene fra transportsektoren blir bedre og kollektivtrafikken skal ta mer av transportarbeidet, vil trafikken øke så mye at utslippene blir som før.

TEKST: KRISTIAN S. AAS  
ka@naturvern.no

Transportsektoren står i dag for 29 prosent av de norske klimagassutslippene, og er dermed Norges største utslippskilde etter oljeindustrien. At utslippene i beste fall stabiliseres gjør at miljøbevegelsen reagerer. Natur og Ungdom kaller forslaget en "forurensningsplan".

— Planen som blir lagt frem fra regjeringen til Stortinget ved årsskiftet må være en helhetlig plan for hvordan man kutter klimagassutslippene i transportsektoren, og ikke en forurensningsplan slik den foreligger i dag, skriver organisasjonen i en pressemelding.

## Færre store prosjekter

Hovedfokuset i planen er vedlikehold og trafikkssikkerhet. NTP inneholder færre store utbyggingsprosjekter enn før, spesielt på vei. Likevel er det en god del veiprosjekter som skal bygges i planperioden, mens viktige jernbaneprosjekter legges på is hvis ikke politikerne gir sektoren mer penger.

— Regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan må ha langt større ambisjoner enn det som ligger inne i planen i dag. Planene for dobbeltspor innenfor hele triangelet Skien-Halden-Lillehammer innen 2015 må på plass, og i tillegg må forslaget inneholde en plan for høyhastighetsjernbane i Norge, sier nestleder Lene Liebe i Natur og Ungdom.

Organisasjonen har nettopp gjennomført ulovlige aksjoner mot utbyggingen av ny E6 mellom Gardermoen og Kolomoen i Stange, en strekning der jernba-



Her er E6 ved Minnesund i Eidsvoll kommune. Snart skal denne vegen bygges ut til fire felt, ifølge Nasjonal transportplan. Arbeidene har allerede startet, og Natur og Ungdom mot utbyggingen. (Foto: Interconsult AS/Statens vegvesen region øst)

nen går parallelt, men det meste av utbyggingen av denne er gjort avhengig av ekstra midler.

## Mye skuffelse

Nasjonal transportplan er langtidsplanen som viser hvordan politikerne ønsker å prioritere samferdselsmidlene på lang sikt. Dreiningen mot mer vedlikehold fører til mindre satsing på nyinvesteringer, og flere prosjekter som var prioriterte i perioden 2006-2015 er nå tatt ut for å finansiere vedlikeholdssatsingen. Dette gjel-

der både tog og veg. Omtrent hver eneste lokalavis i Norge har hatt oppslag om sine veger og jernbanestrekninger siden planen ble fremlagt, og for de fleste har artiklene handlet om skuffelse over at prosjektene ikke har blitt prioritert. Likevel er det store summer som prioriteres, også til nyinvesteringer. 26,9 milliarder kroner skal brukes på nye stamveier og 14,5 milliarder på øvrige riksveier, foruten bompenger. 701 millioner kroner brukes på nye farleder og innseilinger til sjøs, mens

jernbanen får 16,3 milliarder til investeringer i perioden. Dette er en reduksjon fra 24 milliarder i NTP 2006-2015.

## Bare et forslag

Enn så lenge er planen bare et forslag fra transportetatene Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. Nå skal fylkeskommunene og de fire største byene uttale seg om forslaget, før Regjeringen skal sy sammen en stortingsmelding som vil komme rundt årsskiftet. Deretter er

# utslippene

transport går ned. Selv om utslippene blir like store



begynt i Hedmark, og i januar aksjonerte Natur

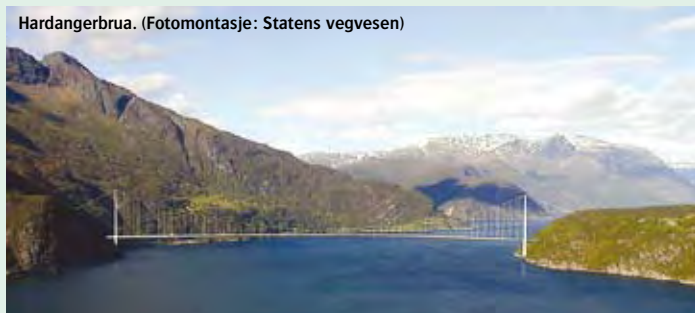
det de årlige statsbudsjettene som avgjør hva som faktisk vil bli gjort på samferdselssiden.

Det er ventet et heftig lobbyarbeid for at de veg- og baneprosjektene som var prioritert i planperioden 2006-2015, men ikke er det i den nye planen, skal komme inn i varmen igjen. Blant disse prosjektene finner vi dobbeltsporet fra Oslo til Ski, Mosseveitunnelen på E18, Jevnaker-Olimb på riksveg 35, Breivika-Lerstad på innfartsveien til Ålesund på E136 og Roa-Jaren på riksveg 4.

## Klart mest til veg

62,9 milliarder kroner skal brukes til vedlikehold, mens 41,4 milliarder går til investeringer. I tillegg kommer bompenger og lokale transportpakker. Vegsektoren er fortsatt tungvekten i Nasjonal transportplan.

104,3 milliarder statlige kroner skal brukes på investering og vedlikehold, hvis planrammen følges. Økes samferdselsbudsjettene med 20 prosent, økes investeringene til 66,5 milliarder, noe som gir en total kostnad på 129,4 milliarder kroner. Statens vegvesen forventer en vekst i personbiltrafikken på rundt 20 prosent fra 2006 til 2020, og en vekst i godstrafikken på veg i samme tidsrom på nær 30 prosent. Transportplanen drøfter hvordan utslippene kan reduseres ved hjelp av teknologi og nye drivstoff, og anerkjenner at trafikkveksten ikke kan reduseres uten bruk av restriktive virkemidler på bilkjøring. Foruten bompenger foreslås imidlertid



Hardangerbrua. (Fotomontasje: Statens vegvesen)

ingen slike virkemidler.

### Vil ha større dreining

Norges Naturvernforbund (NNV) synes dreiningen fra investeringer til vedlikehold er en smart strategi, men mener den ikke går langt nok.

— Dette er fornuftige prioriteringer, som er bra for både miljø og

trafikksikkerhet. Jokeren blir hva bompenginntektene og eventuelle ekstrabevilgninger skal brukes til. Statens vegvesen legger fortsatt opp til å bygge ut flere store vegprosjekter ved hjelp av bompenger. Også disse pengene bør brukes annerledes, slik at vi får større nytte for samfunnet, sier Lars Haltbrekken, leder i NNV.

## Prioriterte vegprosjekter:

### Stamvegprosjekter som blir prioritert ved normal planramme:

- E6: Vinterbru-Assurtjern, Alnabruterminalen, Hovinmoen-Dal-Skaberud-Kolomoen, Tingberg-Tretten, Nordre avlastningsveg Trondheim, Nidelv bru-Grilstad, Værnes-Kvithamar, Harran-Nes bru, Majavatn, Brenna-Brattås-Lien, vest for Alta.
- E16: Fylling Steinsfjorden, Øye-Tyinkrysset, Maristova-Borlaug, Voss sentrum.
- E18: Krosby-Knapstad, Sydhavna Oslo, Frydenhaug-Eik, Gulli-Langåker-Bommestad-Langangen, Varoddbua.
- E39: Vigeland-Osestad, Stangeland-Sandved, Sveगतjörn-Rådal, Vågsbotn-Hyllkje, Lavik fergekai, Torvund-Teigen, Vadheim-Sande, Kvivsvegen, Hjartåberga, Knutset-Høgset, Renndalen-Staurset bru,

Høgekjølen-Harangen.

- E134: Haugalandspakken.
- E136: Flatmark-Marstein.
- Rv2: Kongsvinger-Slomarke-Nybakk.
- Rv7: Ramsrud-Kjeldsbergsvingene.
- Rv13: Hardangerbrua, Øvre Granvin-Voss grense, Mønshaug-Palmafoss.
- Rv15: Strynefjellstunnelene.
- Rv70: Brunneset-Øygarden.
- Rv80: Røvika-Strømsnes, Vegpakke Salten fase 2.
- Rv150: Ulvensplitten-Sinsen.

### Hvis planrammen utvides med 20 prosent prioriteres:

- E6: Manglerudtunnelen, Kolomoen-Biri, Ringebu-Otta, Oppdal sentrum, Vindalsliene-Korporals bru, Jaktøya-Tonstad, Sluppen-Stavne, Narvik sentrum, ny bru

over Rombaksfjorden, Indre Nordnes-Skardalen, Tana bru.

- E8: Sørbotn-Laukslett.
  - E10: Rassikring vest-Lofoten.
  - E16: Sandvika-Wøyen, Bjørums-Skaret, Fønhus-Bjørge, Løno-Voss.
  - E18: Melleby-Momarken, Knapstad-Vinterbru, Sandvika.
  - E39: Gartnerløkka-Hannevikdalen, Eiganestunnelen, Smiene-Harestad, Vikanes-Romarheim.
  - E69: Skarvberg tunnelen.
  - E134: Damåsen-Saggrenda, Gvammen-Århus.
  - E136: Måndalstunnelen-Våge, Tresfjordbrua, Breivika-Lerstad.
  - Rv3: Løten-Grundset.
  - Rv4: Fossumdiagonalen.
  - Rv7: Sokna-Ørgenvika.
  - Rv35: Jevnaker-Olimb.
- I tillegg kommer statlige midler til øvrige riksveier, 14,5 milliarder kroner.

## Lavutslippssone i London

Det er innført en lavutslippssone for store kjøretøyer i sentrale deler av London. De mest forurensende lastebilene og bussene må betale vagifter på opp til 200 britiske pund (2150 norske kroner) for å kjøre inn i byen. Transportmyndighetene mener reduksjonen i luftforurensningen kan redde 1000 liv i året, melder BBC.

## Tredje rullebane møter motstand

Oslo lufthavn Gardermoen mener 30 millioner passasjerer er maksimalt av hva man kan ta unna med to rullebaner. Heathrow flyplass i London har bare to rullebaner, men hele 67 millioner passasjerer. Beslutningen om å bygge en tredje rullebane på Heathrow skal snart tas, men møter kraftig motstand fra beboere og miljøvernere. Gruppen 2M hevder at to millioner mennesker plages av støy fra flyplassen, som ligger innenfor Stor-Londons grenser.

— Det er som å ha en bygningsarbeider til nabo, som starter opp kappsaga hvert 90. sekund, sier Mike Russell til The Guardian. Russell bor i Chiswick, et av områdene som er mest plaget av flystøy.

Rullebanen vil øke Heathrows kapasitet fra 480 000 til 700 000 flygninger i året.

## Veitrafikk varmer mest

En studie publisert i det anerkjente forskningstidsskriftet PNAS viser at veitrafikken er den største kilden til global oppvarming fra transport. Selv om flytrafikken vokser mest, og har utslippene sine i en mer følsom del av atmosfæren, er det veitrafikken som er den største synderen. — Innenfor transportsektoren bidrar fly fortsatt nest mest til den globale oppvarmingen, sier forsker Jan Fuglestad ved CICERO Senter for klimaforskning, som er en av forskerne bak rapporten, til NRK.

# Ingen muligheter for høyhastighetstog

Jernbanen i Norge får 16,2 milliarder kroner til investeringer i perioden 2010-2019, hvis Nasjonal transportplan følges opp og planrammen blir som forventet.



Dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger blir fullfinansiert i perioden. Slik skal Paradis stasjon bli. (Fotomontasje: Jernbaneverket)

TEKST: KRISTIAN S. AAS  
ka@naturvern.no

Dette gir ikke rom for noe som ligner på planene om høyhastighetstog som har vært diskutert i det siste. Nye dobbeltspor på korte strekninger samt en ny tunnel i Trøndelag er det eneste man kan forvente som kan kutte reisetiden med tog.

— Dersom det ikke kommer betydelig mer penger, enten gjennom statlige bevilgninger eller for eksempel overføring av penger fra

vegprosjekter til jernbane i Oslo-pakke 3, er det nødvendig med en debatt om Jernbaneverket har gjort riktige prioriteringer i sitt forslag til investeringsbudsjett i NTP, sier leder Lars Haltbrekken i Norges Naturvernforbund.

Ved en økning i planrammen på 20 prosent vil investeringene gjøre et hopp til 27,2 milliarder, noe som gir rom for flere nye, store prosjekter. 21 milliarder skal brukes på drift, mens 17,4 milliarder går til vedlikehold av jernbanen.

## Planlegger rullebane 3

I motsetning til de andre transportetatene mottar ikke Avinor offentlig støtte. Lufthavner som går med overskudd finansierer de som går med underskudd innen en solidarisk ramme.

De interne overføringene mellom lufthavner var i 2006 på 890 millioner kroner, og forventes å stige de neste årene.

Avinor ber om at planleggingen av en tredje rullebane på Gardermoen starter. Det vil imidlertid ikke bli aktuelt å bygge rullebanen i planperioden. Ifølge prognosene

som ligger til grunn for NTP vil kapasiteten på Gardermoen to rullebaner være sprengt i 2025.

Totale investeringer i planperioden er anslått til 20-25 milliarder kroner. Dette er imidlertid usikkert, og er avhengig av trafikktviklingen.

**Jernbaneprosjekter som blir prioritert ved normal planramme:**

- Dobbeltspor Sandnes-Stavanger
- Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg
- Dobbeltspor Holm-Holmestrand
- Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika
- Kapasitetsøkning Bergen-Fløen
- Krysningsspor Arna
- Alnabru godsterminal
- Noen dobbeltsporparseller Eidsvoll-Hamar
- Gjevingåsen tunnel
- Fjernstyring Mosjøen-Bodø

I tillegg skal 3,9 milliarder brukes på kapasitetsheving for gods, 2,5 milliarder på oppgradering av stasjoner og 1,4 milliarder på sikkerhetstiltak.

**Jernbaneprosjekter som kommer hvis planrammen utvides med 20 prosent:**

- Ulriken tunnel, dobbeltspor
- Ringeriksbanen
- Ny bane Farriseidet-Porsgrunn
- Nytt dobbeltspor Oslo S- Ski
- Flere dobbeltsporparseller Eidsvoll-Hamar

## Kystverket

Kystverket ser for seg et behov for cirka 4 milliarder kroner i statlige midler til maritim infrastruktur.

Dette inkluderer fiskerihavner, farleder og navigasjonsinstallasjoner. Av dette er 701 millioner kroner korridortiltak, det vil si farleder og innseilinger. Kystverket ønsker også å samordne beredskapen mot akuttforurensning både til lands og vanns.



|                                     |                                         |                                     |                                      |                                      |                                      |
|-------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <b>PANT</b><br>JAKKE<br><b>50,-</b> | <b>PANT</b><br>PARKVESSE<br><b>50,-</b> | <b>PANT</b><br>Bukse<br><b>40,-</b> | <b>PANT</b><br>BENDER<br><b>30,-</b> | <b>PANT</b><br>SHORTS<br><b>20,-</b> | <b>PANT</b><br>JYRIGE<br><b>10,-</b> |
|-------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|

Vi har innført pant på Stormberg turtøy

For å få femti kroner i pant, kan du enten pante femti flasker og bokser, eller én jakke fra Stormberg. Nå kan du levere ditt brukte Stormberg turtøy til vår konseptbutikk i Oslo, eller på fabrikkutsalget i Kristiansand. Les mer på [www.stormberg.no](http://www.stormberg.no)

**STORMBERG**  
SMÅ TURER ER OGSÅ STORE

# Lite sammenheng med miljøplaner

Vedlikehold preger Nasjonal Transportplan, men Naturvernforbundet savner sammenhengen med andre miljøplaner.

TEKST: MARTIN ØDEGAARD  
mo@naturvern.no

Med Nasjonal Transportplan 2010-2019 har samferdselsetatene pluss Avinor satset mer på vedlikehold og opprusting av eksisterende veinett og jernbane, et område som har vært oversett de siste årene. Miljøbevegelsen mener årets plan er et skritt i riktig retning.

Dette til tross for at veitrafikken kommer til å øke kraftig fram mot 2020, og Avinor antar at flytrafikken kommer til å øke med så mye som rundt 40 prosent. I tillegg anslås riksvegnettet til å trenge opprustning for rundt 15 milliarder kroner

## Ikke politisk

Nasjonal Transportplan er enda ikke et politisk dokument. Planen skal nå ut på høring før den går videre til Stortinget. Det endelige resultatet blir ikke klart før på slutten av året. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete sa i en pressemelding at hun ønsket seg en bred debatt om forslaget.

I Naturvernforbundet mener man planen er et skritt i riktig retning.

— Men vi ønsker at Nasjonal Transportplan kobles sammen med andre avtaler for miljø, som Kyoto-protokollen, luftkvalitet i byene og hensynet til naturmangfold, sier Holger Schlaupitz, fagleder for energi, klima og samferdsel.

— Vegvesenet har kommet videre med mer penger til vedlikehold, men det er fortsatt mange veiprosjekt som Naturvernforbundet mener er mil-



Her fyller Ole Andreas Nerli biodiesel på tanken. I dag er det 34 biodieselpumper i Norge, og Bellona tror på økt bruk av biodiesel de neste 12 årene. (Foto: Tor B. Christensen)

jøskadelige, sier Schlaupitz. Selv om han mener transportplanen er et skritt i riktig retning i forhold til bruk av penger, understreker han at vedlikehold av veier på ingen måte er en kampsak for Naturvernforbundet.

— Det er imidlertid en fornuftig måte å bruke pengene på framfor å bygge nye veier, som har store negative effekter for natur og miljø.

## Fram mot 2020

Dersom alle forslagene i Nasjonal Transportplan går igjennom vil ikke samferdsels-Norge se veldig annerledes ut i 2020 enn det gjør i dag, tror Schlaupitz. Stort fokus på vedlikehold av eksisterende veistrekninger gjør at det ikke er rom for mange nye veier. Rådgiver for miljøteknologi og transport i Bellona, Konrad Pütz, sier at de er mer opptatt av hvil-

ke løsninger som finnes for energieffektivisering innen transportsektoren.

— I byer er det viktig å se på hvordan godstransporten blir utnyttet, og å få til et bedre system. Men når det gjelder transportmidler så er det flere typer vi tror blir gjeldende i 2020. Blant annet tror vi at el-biler og el-transport er mye mer utbredt da, sier Pütz. Han forventer også økt bruk av biogass og bioetanol.

— Andre generasjons biodieselbiler og mer bruk av bioetanol er noe vi har tro på vil øke fram mot 2020, i tillegg til økt bruk av transportmidler som går på første generasjons biodrivstoff. Han sier at det også skjer ting innenfor EU, hvor det er snakk om en utslippsgrense for nye biler.

— Det er også viktig å organisere hele kollektivsystemet, spesielt i de store byene, sier Pütz, som

mener bedre energieffektivitet på transportmidler kan hjelpe til med å få ned utslippene fra trafikk.

## Omfang og fordeling

Veitrafikken står for rundt 20 prosent av utslippene av klimagasser, og det er ventet en økning i årene som kommer.

For å få ned utslippene av klimagasser fra transportsektoren mener Arvid Strand, avdelingsleder ved Transportøkonomisk Institutt, at det er to åpenbare muligheter.

— Det ene er å få ned transportomfanget, og det andre er å få en endret transportmiddelfordeling. Han sier at begge mulighetene kan gjennomføres ved hjelp av mange virkemidler, men at mye avhenger av geografien.

— Det er lettere å få folk til å kjøre kollektivt i Oslo-området enn andre steder i landet, sier Strand.

# Mobiliserer til København

Natur og Ungdoms tidligere leder Bård Lahn har begynt å jobbe for Naturvernforbundet, med de internasjonale klimaforhandlingene som arbeidsfelt. Nå vil han arbeide for en massemobilisering fremfor København 2009.

TEKST: TOR B. CHRISTENSEN  
tbc@naturvern.no

Lahn begynte sitt virke i Naturvernforbundet med å delta på et møte mellom nordiske miljøorganisasjoner i København i slutten av januar. På møtet deltok representanter fra Naturskyddsföreningen i Sverige, Danmarks Naturfredningsforening og den islandske miljøorganisasjonen Landvern. Det var starten for et samarbeid som skal gå frem til FNs klimaforhandlinger i den danske hovedstaden om snau to år, da den nye klimaavtalen skal vedtas.

## — Norden spiller viktig rolle

— Vi hadde et møte for å koordinere innsatsen til nordiske miljøorganisasjoner frem mot klimatoppmøtet i København 2009. Det var stor enighet om at de nordiske landene kan spille en viktig rolle i forhandlingene. Danmark blir vertsland for konferansen og Sverige får formannskapet i EU, mens Norge kan være den stemmen i Norden som går lenger og presser på for en ambisiøs avtale, sier Lahn.

## Vil presse myndighetene

De ulike miljøorganisasjonenes oppgave frem mot møtet i desember 2009 blir i første rekke å legge press på myndighetene i egne land og arbeide for å skape en bred folkelig støtte bak kravene om en god klimaavtale.

— En viktig faktor for å lykkes i 2009 blir å samle tilstrekkelig mange folk i Københavns ga-

ter til å legge et kraftig press på dem som forhandler. Vi trenger en massemobilisering, og her har miljøorganisasjonene en oppgave, sier Lahn.

## Vil vise frem miljøkommuner

Miljøorganisasjonene kommer også til å arbeide for å få fart på det lokale arbeidet mot klimaendringene. Målet er å hjelpe kommuner til å komme i gang med egne klimatiltak. Planen er å vise frem disse kommunene under forhandlingene i København. I USA har dette vært en viktig strategi, der byer og delstater har vedtatt en rekke klimalover, som i sin tur staker ut kursen for de føderale myndighetene.

— Nå har vi to år på oss før den nye klimaavtalen skal vedtas. Regjeringen har sagt at den ønsker å ha en pådriverrolle i forhandlingene. Jeg tror de trenger innspill og den drahjelpen vi kan bidra med. Samtidig må noen holde et kritisk blikk på dem, sier Lahn.

## Stor utfordring

Han mener den internasjonale miljøbevegelsen står fremfor en stor utfordring de neste to årene.

— Jeg tror det skal mye til at det ikke blir en vedtatt ny avtale i København. Det store spørsmålet er om den blir god nok til å hindre ødeleggende klimaendringer. Mange av de mest progressive kreftene snakker om en halvering av utslippene innen 2050. Nå viser de nyeste rapportene at det trolig ikke vil være nok. Vi må sannsynligvis kutte med 80 pro-



Bård Lahn begynte i Naturvernforbundet 1. februar med de internasjonale klimaforhandlingene som arbeidsfelt, etter to år som leder i Natur og Ungdom. (Foto: )

sent innen 2050. Skal vi oppnå det må presset på myndighetene i alle land fortsette, forhandlingene må gå bra og hvert enkelt land må begynne å redusere sine utslipp nå, sier Lahn.

## Gleder seg

Lahn har ledet Natur og Ungdom i to år. Nå ser han frem til nye opp-

gaver i Naturvernforbundet.

— I NU har jeg jobbet med veldig mye forskjellig. Det har vært moro. Nå gleder meg til å fordype meg i ett område. Jeg føler også litt på ansvaret den norske miljøbevegelsen har for å bidra til at den nye klimaavtalen blir så god som mulig.

# Havforskerne

Havforskningsinstituttet har hevdet at Hardangerfjorden ikke er overgjødset, at rømt oppdrettslaks ikke er en fremmed art i norske elver og at klimaendringene er god butikk for norske fiskere, stikk i strid med andre fagmiljøer.

TEKST: TOR B. CHRISTENSEN  
tbc@naturvern.no

— Havforskningsinstituttet er blitt en næringsrettet og politisk aktør. Den senere tiden har instituttet kommet med så mange høyst overraskende og vitenskaplig tvilsomme uttalelser at vi begynner å tvile på instituttets integritet, sier fagrådgiver Per-Erik Schulze i Norges Naturvernforbund.

Naturvernforbundets marine avdeling har i lengre tid vært oppmerksomme på utviklingen i Havforskningsinstituttet. Forbundet mener at instituttet har et spesielt ansvar som Norges ledende marine forskningsmiljø, et ansvar instituttet ikke er seg bevisst.

— Havforskningsinstituttet har i større grad blitt et konsulentfirma, som opererer på det frie marked, sier Schulze.

Kommunikasjonsdirektør Kari Østervold Toft i Havforskningsinstituttet tilbakeviser Naturvernforbundets påstander.

— Dette er positivt feil. Det er bare en liten del av vår virksomhet som er industrielt finansiert, bare 5-6 millioner i et budsjett på 700 millioner, sier Østervold Toft.

— Det ligger ingen som helst politiske intensjoner bak vår forskning. Vi er opptatt av å spre faktuell informasjon, sier seniorforsker Hein Rune Skjoldal i Havforskningsinstituttet.

## — Klimaendringer lønnsomt

Naturvernforbundet reagerer kraftig på at Havforskningsinstituttet nylig var ute og fortalte at norske fiskere vil tjene store penger på klimaendringene.

— Et endret klima vil bety at

Barentshavet nærmer seg optimal temperatur for viktige fiskearter som torsk, sild, hyse og sei. Det vil gi høyere produktivitet, sa seniorforsker Svein Sundby ved Havforskningsinstituttet til Dagsavisen 16. januar. Sundby understreket at dette forutsetter at den globale temperaturen ikke stiger med mer enn to grader.

— Etisk forkastelig, repliserer Schulze.

— Sundby vet at en slik oppvarming vil få store konsekvenser for kystfiskerne. Som et nasjonalt hovedkompetansesenter for det marine miljø burde ikke Havforskningsinstituttet gå ut med slike påstander.

## — Klimaendringer ikke lønnsomt

— Vi har vanskeligheter med å forstå hvorfor Havforskningsinstituttet plutselig er for klimaendringene. Når gytefeltene flytter seg nordover fra Lofoten vil det ha store konsekvenser for kystsamfunnene, kystfiskerne og de kystnære økosystemene. Høyere temperatur kombinert med høy næringssaltforurensning kan gi dramatiske utslag i planktonendringer og dårlig kystvannkvalitet. Det vil også ramme tareskogene som torsken er avhengig av, sier Schulze.

## — Hardangerfjorden er overgjødset

Den 8. januar meldte Statens forurensningstilsyn og Norsk institutt for vannforskning (NIVA) at en rekke fjordområder på Sør-Vestlandet er overgjødset med næringssalter, blant dem Hardangerfjorden. Det skulle ikke gå mer enn to dager før Havforsknings-



Havforskningsinstituttet har hevdet at rømt oppdrettslaks ikke er en fremmed art i norske elver... (Foto: Sandra vom Stein/Istockphoto.com)

instituttet var på banen med en motmelding.

NIVA hadde vært på tokt i Hardangerfjorden og kunne fortelle om en kraftig reduksjon i sukkertarebestanden.

— Funnene peker på overgjødning. Siden 1995 har de menneskeskapte tilførselene av næringssalter til Hardangerfjorden økt med nesten 100 prosent. I 2005 stod oppdrettsnæringen for tilnærmet 100 prosent av de men-

neskeskapte tilførselene av fosfor og nesten 80 prosent av nitrogen-tilførselen til Hardangerfjorden, meldte NIVA.

## — Hardangerfjorden er ikke overgjødset

To dager senere var Havforskningsinstituttet på banen.

— Havforskningsinstituttet mener at de store fjordene på Vestlandet, inkludert Hardangerfjorden, i liten grad er påvirket av

# mot strømmen



...og at Hardangerfjorden ikke er overgjødset. Nå reagerer Norges Naturvernforbund, og mener instituttet i større grad har blitt et konsulentfirma. (Foto: Kristian S. Aas)

utslipp fra fiskeoppdrett, sto det å lese i en pressemelding fra instituttet.

— Å si at Hardangerfjorden ikke er overgjødset er en helt hårreisende påstand. Her har Havforskningsinstituttet interesse av å dekke over overgjødningen, mens NIVA har interesse av å trekke den fram, av hensyn til sine oppdragsgivere. Når de opptrer på denne måten, er de ikke forskningsaktører, men konsulentfirmaer, si-

er Schulze.

## **Fremmed oppdrettslaks**

I fjor havnet Havforskningsinstituttet i kringel med Artsdatabanken, da en forsker fra instituttet gikk ut med en krass artikkel i Bergens Tidende og hevdet at rømt oppdrettslaks ikke er en fremmed art i norske elver. Denne forskeren beskyldte også Artsdatabanken for å leke miljøpoliti og for å blande politikk og fag.

— Jeg kan bekrefte at vi reagerte sterkt på denne artikkelen, og at vi ba Havforskningsinstituttet om en nærmere redegjørelse, uttaler Ivar Myklebust, direktør i Artsdatabanken.

Han forteller videre at Havforskningsinstituttet og Artsdatabanken har hatt et møte om dette på direktørnivå, og at det ikke er noen faglig uenighet om at rømt oppdrettslaks utgjør en betydelig trusselfaktor mot vill laks. Det

er imidlertid forskjellige synspunkter på prosessen knyttet til risikovurderingene og om fremmede genotyper skal inkluderes i arbeidet med risikovurdering av fremmede arter.

— Jeg mener at vi gjennomførte en bra prosess knyttet til risikovurderingene, en prosess Havforskningsinstituttet faktisk var involvert i, sier Myklebust.

# kort sagt

## Klima

EU-kommisjonens klimaplan foreslår at EU skal fastsette ved lov at CO<sub>2</sub>-utslippene skal reduseres med 20 prosent fra 1990 til 2020. 20 prosent av EUs energiforbruk skal komme fra fornybare kilder i 2020. EUs kvotesystem skal innskrenkes slik at utslippene skal ned med 21 prosent fra 2005 til 2020, og stadig flere kvoter skal auksjoneres ut istedenfor å deles ut gratis. Politikere og næringsliv er stort sett fornøyde med EUs utslippsmål, mens FNs klimapaneler leder Rajendra Pachauri mener målene kan vise seg å være for lite ambisiøse. Han mener imidlertid planen kan skjerpes senere.

— Dette er et kontinuerlig arbeid. Jeg ser ingen grunn til at disse målene ikke skal bli sterkere, sa Pachauri til VG på World Economic Forum i Davos.

EU-parlamentet vil forby gass-drevne varmeovner utenfor kafeer.

— På en time bruker en varmeovn 80 ganger så mye energi som en vannkoker bruker på å koke en kjele vann. Det er jo et helt ekstremt utslipp av CO<sub>2</sub>. Kaffeene må lære seg å stille tepper til rådighet for dem som absolutt vil trosse kulda og nyte sin cafe latte utenfor, sier den danske EU-parlamentariker Britta Thomsen til NTB.

Petroleumstilsynet etterlyser mer kunnskap om sikkerheten i forbindelse med ulike former for lagring av CO<sub>2</sub>.

— Nå som realiseringen av disse prosjektene nærmer seg, må sikkerheten på plass. Vi ble overrasket over hvor lite kunnskap som eksisterer om potensielle farer ved CO<sub>2</sub>-fangst. Verken i Norge eller internasjonalt er det viet særlig oppmerksomhet, sier fagdirektør Øyvind Tuntland i Petroleumstilsynet til NTB.



Rajendra Pachauri. (Foto: Audun Garberg)

Greenpeace og Fremskrittspartiet går i kompaniskap mot planene om CO<sub>2</sub>-deponering på Kårstø. De mener pengene som

brukes på prosjektet bedre kan brukes på kunnskapsutvikling, teknologiutvikling og kvotekjøp. Det melder VG.

## Areal

Kommunene som skal forvalte verneområdet i Trillemarka ønsker adgang til bil- og scooterkjøring innen verneområdet. De ønsker også å speilvende prinsippet slike forskrifter oftest lages etter, slik at all virksomhet som ikke er i strid med verneformålet automatisk vil være tillatt. Det melder Bygg.no.

## Energi

Nye, konkrete samtaler om et felles marked for sertifikater for grønn energi er i gang. Norge og Sverige forhandlet om et slikt felles marked i 2006, men forhandlingene strandet vinteren 2006, noe som ble sett på som et prestisjenederlag for regjeringen Stoltenberg. DN.no melder

(Foto: Tor B. Christensen)



at olje- og energiminister Åslaug Haga allerede har hatt samtaler med Sveriges næringsminister Maud Olofsson om emnet.

## Forurensning

Statens forurensningstilsyn (SFT) har anmeldt bedriften Rio Doce Manganese Norway i Mo i Rana for ulovlige kvikksølvutslipp. Tross en utslippsgrense på 10 kilo kvikksølv, mener SFT at bedriften har sluppet ut anslagsvis 60 kilo kvikksølv i fjor. Fabrikken ble stengt i desember, men har søkt om å få starte produksjonen igjen mens montering av renseanlegg pågår, melder Avisen Nordland.

## Arter

Det ble født minst 112 fjellrev i Norge i fjor, viser tellinger. Disse er fordelt på 16 ynglinger, melder Norsk institutt for naturforskning. I Sverige er det registrert hele 24 ynglinger, og sammen

Kårstø. (Foto: Øyvind Hagen, StatoilHydro)



med forventninger om et år med mye smånagere, og dermed mye mat for fjellreven, forventer

forskerne et rekordår. Fjellreven er kanskje vårt mest truede pattedyr, og tross at den har vært vernet siden 1930 har ikke bestanden tatt seg opp.

Det blir gitt tillatelse til å felle 87 gauper i årets kvotejakt. I tillegg til dette er det kvotefri jakt etter gaupe på Vestlandet. I fjor ble totalt 58 gauper felt i kvotejakt. Bestanden av gaupe ligger mellom 409 og 439 dyr, og ynglingsmålet ble i fjor oversteget, melder Direktoratet for naturforvaltning.

## Landbruk

Saueholdet øker sterkest i fylker med rovdyr, men går tilbake i områder uten særlige rovdyrproblemer. Det viser tall fra Statens Landbruksforvaltning og Direktoratet for naturforvaltning, presentert av Hegnar Online. I Agder-fylkene og Sogn og Fjordane har saueholdet gått tilbake, mens i rovdryfylkene Nordland og Sør-Trøndelag har saueholdet økt med 6 prosent. Bildet er likevel ikke helt entydig: Det er tilbakegang i saueholdet i både Nord-Trøndelag og Hedmark.

## Organisasjoner

Visesanger Geirr Lystrup starter kronerulling for å dekke bøkene Natur og Ungdom-aksjonister fikk ved sin aksjon mot utbygging av ny E6 ved Stange. Det melder NRK Hedmark og Oppland. 57 aksjonister fikk til sammen 285 000 kroner i bot i aksjonene, som blokkerte anleggsarbeidet i tre dager.

## Mat

Et nytt EU-direktiv fører til at det tigen blir tillatt å selge fisk fra områder som er forurensset av miljøgifter. Direktivet flytter ansvaret for kontroll fra myndighetene til næringen, og gir produsentene ansvaret for at sjømaten ikke inneholder for mye miljøgifter. Norges Naturvernforbund er skeptiske til at næringen vil ta ansvaret.

— Det sier seg selv at når en dioksinanalyse koster 7000 kroner, blir det ikke veldig tett mellom giftkontrollene av norske sjømatprodukter, i hvert fall ikke i regi av lokale fiskere og fiske-mottak, sier marinbiolog Per-Erik Schulze i NNV.

Gassvarmere på kafé kan bli forbudt i EU. (Foto: Kristian S. Aas)



## sitater

— De er spinnville og gale. Kommer med ville påstander i øst og vest, uten faglig grunnlag. De har ingen tiltro i forskermiljøer. Det kan jeg iallfall si på generell basis.

CICERO-direktør Pål Prestrud om russiske klimaforskere (TV2 Netta-  
visen)

— Jeg er ikke spesielt begeistret for det bildet, for å si det mildt. Det er ikke fett å være riksgrina.

Leder Ingeborg Gjærum i Natur og Ungdom kommenterer bildet der hun gråt da regjeringen sa ja til gasskraftverk uten rensing på Mongstad. (Dagbladet)

— Men det gunstige er at alle forholder seg til samme døgn. Det hadde vært mye verre hvis Jens Stoltenberg hadde hatt mer tid enn meg. Da hadde han hatt enda mer tid å drive med faenskap på, men vi er i det minste likestilte på den fronten.

Samme Gjærum er frustrert fordi døgnet ikke har nok timer. (Dagbladet)

“Når skogen i Trillemarka legges død, belastes CO<sub>2</sub>-regnskapet med om lag 100 000 tonn CO<sub>2</sub>, eller tilsvarende en tiendedel av utslippet fra et gasskraftverk.”

Johan C. Løken og Gunnar A. Gundersen (H) i en kronikk i Dagbladet.

“Det er ikke mulig å se neste generasjon i øynene og fortelle at «ja, vi visste at det var miljømessig og moralsk galt, men vi lot det skje likevel». Et sted går grensen.”

Sjefredaktør Hans Kristian Amundsen i kommentarartikkel om StatoilHydros anlegg på Melkøya. (Nordlys)

# Vil stoppe ny kraftlinje

En ny kraftlinje fra Balsfjord i Troms til Hammerfest i Finnmark vil påvirke et areal som er sju ganger større enn det som ble neddemt under Alta-utbyggingen, hevder Natur og Ungdom.

TEKST: KRISTIAN S. AAS  
ka@naturvern.no

Nå vil organisasjonen, sammen med lokale miljøvernere og reindriftssamer, stoppe planene om en ny 420 kV linje. Linjen skal gi økt kapasitet til StatoilHydros anlegg på Melkøya utenfor Hammerfest og til planlagte vindkraftprosjekter. Den blir rundt 35 mil lang, og vil gå gjennom viktige områder for reindrift og fugleliv. Blant annet vil hekkeområder for hønschauk, vandrefalk og kongeørn bli påvirket.

## Konfrontert med brev

På Natur og Ungdoms landsmøte ble miljø- og utviklingsminister



Her i Kvænangsbotn vil den nye linjen følge den eksisterende kraftlinjen som vises på bildet, men den nye linjen vil bli langt større. (Foto: Statnett)

Erik Solheim konfrontert med et brev som var sendt til Miljøverndepartementet av Natur og Ungdom om saken. Der krever de at utbyggingen stoppes, og at planer om sjøkabel må utredes. Solheim måtte innrømme at han ikke kjente saken, ifølge NTB.

— Jeg syns det er veldig dår-

lig at han ikke har lest brevet, og enda dårligere dersom han har lest det, men ikke festet seg ved innholdet. Det er viktig at regjeringen kommer på banen i denne saken før det er for sent. Er regjeringen villig til å bla opp litt mer penger, kan det legges en sjøkabel, for teknologien til det fins og er i bruk allerede, sier Ragnhild Tønnesen Gilje i Natur og Ungdom til NTB.

## Flere protester

Meldingen om kraftlinjen ble publisert i fjor sommer, og høringsfristen var i oktober. Saken ligger nå hos Norges vassdrags- og energidirektorat for behandling. Blant de som har uttalt seg kritisk til forslaget er Norske Samers Riksforbund, Norges Naturvernforbund og Forum for natur og friluftsliv, i tillegg til lokale hytteiere og reineiere.



# Fagrikt fellesskap



Den Norske Fagpresses Forening er interesseorganisasjonen for seriøse fagblader og tidsskrifter i Norge. 230 blader tilfredsstiller de strenge kravene for medlemskap. Det bladet du holder i hånden er ett av dem.

## Fagpressen



- først og fremst på sitt område

# Truet seg til hyttebygging

For å verne et upro-  
duktivt område i Sau-  
heradjellene krevde  
Løvenskiold-Fossum å  
få bygge 400 hytter i  
bymarka utenfor Skien.  
Nå er saken anket inn  
til Miljøverndeparte-  
mentet.

TEKST: TOR B. CHRISTENSEN  
tbc@naturvern.no

Naturvernforbundet og mindretallet i Skien kommunestyre presser nå på for å miljøvernminister Erik Solheim til å gripe inn i saken. De frykter vedtaket skal skape presedens hvis det blir stående.

— Hvis Løvenskiold-Fossum får gjennom dette, blir det vanskelig å få til frivillig vern i tilstøtende områder. Grunneiere i Skrim krever nå 10 millioner mer til et næringsfond, sier Sølve Rønningen i Naturvernforbundet.

## Truet med å trekke seg

Løvenskiold-Fossums område i Sauheradjellene er del av et stort område som flere skogeiere har satt av til frivillig vern. For dette får hver enkelt utbetalt et erstatningsbeløp, som skal dekke det økonomiske tapet. Løvenskiold-Fossum krevde i tillegg å få lov til å bygge 400 hytter i Flekkeråsen-området. Hvis ikke truet skogeieren med å trekke seg fra verneprosessen. Nå har Skien kommunestyre sagt ja til utbyggingen, uten at det er gjennomført noen konsek-



I Sauheradjellene foregår det byggetrading mellom frivillig vern og hyttebygging.  
(Foto: Sølve Rønningen)

kvensutredning.

— Miljøverndepartementet kan stanse dette fordi det ikke er konsekvensutredning, slik loven sier. Her er det ikke gjort noen utredninger av hvordan utbyggingen vil påvirke friluftsliv og rødlistearter, sier Sølve Rønningen i Naturvernforbundet.

## Saksbehandlingsfeil

Naturvernforbundet mener det er gjort grove saksbehandlingsfeil og at Fylkesmannen har gjort slett arbeid i saken.

— Fylkesmannen har forsømt sin oppgave som statlig tilsynsmyndighet. En utbygging i Flekkeråsen bryter etter alt å dømme med nasjonale føringer om at hyttebygging ikke skal komme i

konflikt med friluftsliv, biologisk mangfold eller nasjonale verneplaner. Det er fylkesmannens oppgave å se til at kommunene respekterer dette, sier Rønningen.

## Vanskelig å vurdere

I sin begrunnelse for å ikke stanse utbyggingen skriver Fylkesmannen i Telemark følgende:

— Vi har på bakgrunn av områdets betydning for friluftsliv og hensyn til arter på rødlista vurdert innsigelse til planene for fritidsbygging ved Flekkeren, men har valgt å ikke gjøre dette. Det skyldes blant annet at vi synes det er vanskelig å vurdere den samlede negative effekten av tiltaket i forhold til disse interessene.

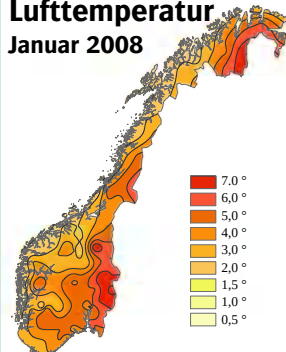
## Våt og varm januarmåned

I januar var middeltemperaturen 4,5 grader over normalen i Norge. Dette er den 10. varmeste januar som er målt.

— På deler av Østlandet, Trøndelag og i Finnmark var månedstemperaturen hele 6-8 grader over normalen. For Østlandets del betyr dette en månedstemperatur blant de 4-6 høyeste som er registrert siden målingene startet i 1867, melder Meteorologisk institutt.

Månedsnedbøren for landet som helhet var den 11. største som er registrert. Sørlandet og Østlandet satt nye nedbørsrekorder med henholdsvis 350 og 255 prosent av normalen.

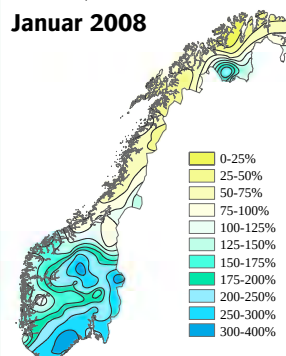
## Lufttemperatur Januar 2008



Avvik i grader fra normal sesongtemperatur.

Kilde: Meteorologisk institutt

## Nedbør Januar 2008



Nedbør i % av normal (100 %).

Kilde: Meteorologisk institutt