

«Grunnvannet skulle ikke forurenses, og flyplassen har begått klare brudd på de tillatelser vi har gitt.»

SFTs DIREKTØR HAVARD HOLM
TIL DAGSAVISEN.

Innhold:

Fysjom i Valdres

Flere kommuner langs Valdresbanen vil rive opp skinner og sviller for å få gratis gang- og sykkelsti. Banen har så godt som ingen persontrafikk, og mister godstrafikken 1. april. Likevel har folkevalgte karakterisert banen som en trussel mot veg og flyplass.

• side 3

Flis flyttet fra tog til vei

Lastebilnæringen har tatt et viktig stikk i priskrigen mot NSB Gods. Resultatet: Norske Skog flytter tømmer og flis tilsvarende 5500 jernbanevogner fra bane til vei i Buskerud og Oppland.

• Side 4

Farvel til godstogene?

Veimyndighetene vurderer å øke maks lengden på vogntog fra 18,75 til 25,25 meter. Gjør de det, vil de etter all sannsynlighet samtidig legge ned norsk godstrafikk på jernbane for godt.

• Side 5

Katt i hett vedtak



Om ikke denne karen var truet før, er den det i hvert fall nå. Særlig hvis den bor i Hedmark. (Foto: Scanpix)

Gaupa bør ha minst ni liv for å overleve i Hedmark. Klager fra Naturvernforbundet og Foreningen Våre Rovdyr ble ikke tatt til følge, og dermed kan 21 dyr skytes under årets jakt. Blir alle dyrene felt, vil bestanden i fylket reduseres kraftig.

Dermed har Gaupenemnda i Hedmark fått det som de vil. Direktoratet for naturforvaltning (DN) innrømmer i sin behandling av klagesaken at kvoten er for høy i forhold til antall dyr i fylket. DN mener likevel kvoten kan aksepteres. Naturvernerne er mildt sagt misfornøyd. • side 3

Med levende lik i ballasten

Havets År er definitivt over. Hver dag tømmer handelsflåten millioner av liter ballastvann ut i verdenshavene. Også langs norskekysten. I vannet finnes blindpassasjerer i form av blant annet bakterier, fisk, planter, alger, skalldyr, virus og maneter. Ofte organismer fra andre himmelstrøk. En ny rapport fra Naturvernforbundet viser at de økologiske konsekvensene

er til å få frysninger av. Algeangrepet langs norskekysten i fjor var trolig bare for en forpostfeking å regne. I Svartehavet er fisken fortrenget av en milliard tonn glassmaneter. Peru har fått kolera og i USA tetter milliarder av europeiske muslinger igjen kloakkrør og kjølevannsanlegg til atomkraftverk.

• side 6 og 7

Natur & miljø Bulletin
utgitt av Norges Naturvernforbund

Redaktør: Tom Erik Økland
Redaksjon: Jens Petter Toldnæs, Kristian Jahre
Adresse: Postboks 342 Sentrum, 0101 Oslo. **Besøksadresse:** Skippergata 33
Tlf: 22 40 24 00.
Faks: 22 40 24 10.
Direkte: 22 40 24 + 25 (Økland), 23 (Toldnæs), 24 (Jahre)
E-post: redn@online.no
Neste utgave: 26.2.1999.

Abonnement:
199/år (privatpersoner), 500/år (bedrifter)
Annonser: Tlf: 22 71 92 20. Faks: 22 71 92 38.
Trykking: Gan Grafisk. Trykket på 100% resirkulert papir.

Norges Naturvernforbund:
Samme postadresse som N&M Bulletin. Web: <http://www.ngd.grida.no/naturvern>
E-post: naturvern@naturvern.no

norsk fagpresse®

Vern. Men for hvem?

I bladet du sitter med foran deg kan du lese om Norske Skog som vil ha tømmeret fra Buskerud og Oppland over fra bane til vei. Om Vegdirektoratet som vil forlenge trailerne med 6,5 meter, slik at de blir enda tyngre, kan laste enda mer varer og dermed blir enda mer konkurransedyktige. Og om kommunepolitikere i Oppland som varmer seg med tanken på å fjerne banелеgemet til Valdresbanen for å få en flott gang- og sykkelvei i stedet.

Nøyaktig så langt har Norge kommet på miljøsektoren. Dit, men ikke lenger. Hellige enfold. Skal man le eller gråte?

At Norske Skog velger rimeligste måte for transport av tømmeret sitt, uten å ta hensyn til miljøet, sjokkerer neppe noen. Selskapet vil jo tross alt smelle opp et beskjedent gasskraftverk på Skogn, også.

At Vegdirektoratet vender tomme opp for de såkalte «jumbovogntogene», trailere som er over 25 meter lange, er heller ikke forbausende.

Men det må være lov å kreve sunn natur- og miljøforvaltning fra de som faktisk er satt til å forvalte natur og miljø. Man må for eksempel forvente at sentrumsregjeringen gjør sitt for å innfri sitt eget «program». I Voksenåsen-erklæringen het det at Norge skulle redusere klimautslippen til 1989-nivå innen 2005, eller aller helst litt til. I fjor kjempet samme regjering for mest mulig fleksible kvoteordninger i Buenos Aires. Kvoteordninger har ingenting med reduksjon av nasjonale utslipp å gjøre. Regjeringen har gitt opp sitt mål.

Direktoratet for naturforvaltning skal blant annet holde tilsyn med forvaltningen av rovvilt. For kort tid siden sa de pent ja til en gautekvote i Hedmark som innebærer en reduksjon i bestanden av det vernede kattedyret. Stortinget har skjovet ansvaret for gaupeforvaltningen i Hedmark over til ei lokal nemnd. I lokaldemokratiets navn tør ikke direktoratet å gå mot de hårreisende kvotene. Den kampen burde direktoratet ta.

Man kan spørre seg om direktorat og regjering har større vern enn gauper i dette landet. Man kan også spørre seg om hvem som er mest verneverdig.

Opprivende krangel om Valdresbanen

Valdresbanen i Oppland er en ti mil lang jernbanestrekning som er brukbar, men stort sett ubrukt. Nå vil flere kommuner langs banen rive opp skinner og sviller.

N&M Bulletin
JON BJARTNES

Valdresbanen går fra Eina på Toten til Leira i Valdres. NSB la ned persontrafikken på banen for ti år siden. Fra 1. april mister selskapet også godstrafikken som har gått på deler av strekningen. Men helt død er banen likevel ikke: Det private selskapet AS Valdresbanen har, sammen med jernbaneentusiaster i venneforeningen Nye Valdresbanen, drevet turisttrafikk på strekningen på hele 90-tallet. Turisttrafikken har foregått i liten skala. Nå ønsker AS Valdresbanen å utvide driften. Selskapet har kjøpt tog, men har begrenset startkapital. Målet er å samarbeide med turistnæringen, som er stor i Valdres-regionen. Forslaget om å fjerne skinnegangen truer bokstavelig talt med å rive grunnen unna selskapets virksomhet.

Gang- og sykkelvei

Begrunnelsen for ønsket om å rive opp skinnegangen er at deler av strekningen vil kunne brukes som gang- og sykkelveg. De nordvestligste kilometerne av banen går gjennom et relativt tettbygd område i Aurdal. Her ligger skinnegangen parallelt med E 16, som i Kjell Opseths dager ble utpekt til ny stamvei mellom Oslo og Bergen. Trafikken på veien er stor, og alle er enige om at det ville vært en fordel med en gang- og sykkelvei. Det blir billigere å bygge en sårn en hvis jernbanetraseen kan brukes.

Den planlagte gangveien skal imidlertid ikke legge beslag på mer enn sju kilometer av den nåværende jernbanetraseen. Likevel foreslår en utredning for prosjektet å rive opp ikke mindre enn 58 kilometer skinnegang.

Blant jernbaneforkjemperne skumles det om at utredningen bygger på vikarierende argumenter, og at målet er å bli kvitt hele jernbanen. Motivet for noe sånt kunne være å styrke trafikkgrunnlaget på E16 og på Leirin flyplass, eller kanskje heller. Å være sikker på at eventuelle statlige bevilgninger til Valdresbanen ikke i neste omgang skal bli et argument for å bruke mindre statlige kroner på veg og fly. Som det ble sagt i Nord-Aurdal kommunestyre:

– Banen er en trussel for stamveien og flyplassen.

I det hele tatt er statlige kroner noe Valdreskommunene ønsker seg: Ifølge utredningen skal Samferdselsdepartementet betale opprivning, mens vegvesenet skal betale gang- og sykkelvei. Kommunene skal dessuten få et næringsfond på ti millioner som kompensasjon for det smertelige tapet av jernbanen.

På Dørms bord

Til nå har to av fire berørte kommunestyrer vedtatt støtte til at skinnene skal fjernes, med knappe flertall.

Når alle fire kommuner langs den rivningstruede strekningen har sagt sitt, havner saken hos samferdselsminister Odd Einar Dørum. Han må ta stilling til om Valdresbanen er noe å satse på. Da kan det bli avgjørende hvor mye det vil koste å holde banen i brukbar stand, og hvem som skal betale for vedlikehold og oppussing. AS Valdresbanen vil etter alle solemerker ha mer enn nok med å få selve driften til å lønne seg. På den annen side: Jernbaneselskapets konkurrenter, eksempelvis busselskapene, sender også regningen for veien de kjører på til skattebetalerne. ■

Direktoratet i kattepine

Direktoratet for naturforvaltning aksepterer en gaupekvote for Hedmark som er så stor at bestanden sannsynligvis vil bli redusert.

N&M Bulletin
TOM ERIK ØKLAND

Stortingets vedtak om å opprette lokale rovdrynemnder gjør ikke akkurat beslutningsprosessen enkel. I dag er det Fylkesmannen i Hedmark som anbefaler en kvote overfor gaupenemnda. Nemnda trenger ikke å følge anbefalingen. Nemndas avgjørelse kan ankes inn til Direktoratet for naturforvaltning (DN). Ankesaker blir først behandlet av nemnda selv, som så gir direktoratet en anbefaling til vedtak. Endelig avgjørelse fattes av DN.

Gaupenemnda i Hedmarks forslag om en kvote på 21 dyr under årets jakt er stemplet vedtatt og godkjent av Direktoratet for naturforvaltning (DN). Dette til tross for at instansen strør om seg med motforestillinger i behandlingen av klager fra blant annet Naturvernforbundet og Foreningen Våre Rovdyr.

Fylkesmannen i Hedmark innstilte i utgangspunktet på en kvote på 12 dyr. Nemnda justerte tallet opp til 20. Mens klagebe-

handlingen pågikk, ble det utført en gaupetelling i fylket. Tellingens tilsier at det finnes 42 gauper i et område som dekker 3/4 av fylket. Blant disse ble det funnet sju familiegrupper. Tallene er atskillig lavere enn hva gaupenemnda la til grunn for sitt vedtak.

«Etter DN's vurdering styrker denne tellingen Fylkesmannens syn», skriver Direktoratet for naturforvaltning. DN mener fylket til sammen har ni familiegrupper. «Dette er en tilbakegang fra i fjor», heter det videre.

Lokalt ansvar

På tross av at årets jakt sannsynligvis vil føre til bestandsreduksjon, forsvarer DN sin avgjørelse:

Vurderer boikott av nemnda

Naturvernforbundet i Hedmark vurderer å trekke seg ut av gaupenemnda i fylket.

Bakgrunnen er Gaupenemnda i Hedmarks beslutning om å felle 21 gauper i fylket i løpet av våren. Antallet ble bestemt etter en klagebehandling hvor nemnda faktisk økte kvoten fra 20 til 21 dyr. Arve Fossen, Naturvernforbundets representant i nemnda og eneste representant for verneinteressene, er oppgitt over nemndas arbeid.

– Dette er tragisk. Også i fjor ble kvoten økt under klagebehandlingen. Næringsinteressene er de eneste som får gjennomslag i nemnda, sukker Fossen.

Han forteller at styret i Naturvernforbundet i Hedmark ikke har behandlet organisasjonens deltagelse i nemnda, men

– Vi følger retningslinjer fra Stortinget. De lokale nemndene må ansvarliggjøres, det vil si at de må få gjennomføre de tiltak de mener er riktig. Vi kunne ikke se at vedtaket var en trussel mot Hedmarks gaupebestand, og valgte derfor å la vedtaket stå, forklarer førstekonsulent Erik Lund.

Lund viser til at Gaupenemnda i Nord-Trøndelag satte en kvote på hele 32 dyr i 1998. For årets jakt er kvoten satt til kun ti dyr, fordi registreringer viser at bestanden er redusert.

– Nemnda har registrert nedgangen, og redusert kvotene. Det tyder på at arbeidet deres følger opp bestandssituasjonen, mener Lund.

Føre var?

– I svaret på klagen fra verneorganisasjonene peker DN på at nemndene skal bruke føre-var-prinsippet hvis det er usikkerhet om bestandene. Gjør de det?

– Nå spør du om noe jeg helst

at boikott kan bli et resultat når saken kommer på bordet.

Boikottet utvalg

I fjor vinter trakk Naturvernforbundet seg fra arbeidet i et utvalg for rovviltforvaltning som Fylkesmannen i Hedmark hadde opprettet. Årsaken var også da at næringsinteressene alltid fikk siste ord.

– Problemstillingen i forbindelse med Gaupenemnda er helt lik, mener Fossen.

Gaupenemndas kvote for Hedmark avviker sterkt fra Fylkesmannens anbefaling. Fylkesmannen mente en kvote på tolv dyr var riktig, mens nemnda altså nesten fordoblet antallet. Hans Chr. Gjerlaug, seksjonsleder hos Fylkesmannen, var sekretær i nemnda under årets klagebehandling. Han forklarer økningen i kvoten fra 20 til 21 dyr slik:

– Det var tre klager på Gaupenemndas første vedtak, to

ikke vil kommentere. Nemndene får tilført informasjon fra oss. Det ligger ulike kriterier til grunn for deres vedtak.

Siste nasjonale gaupeoversikt er fra 1996, og endte på omtrent 500 dyr. Ifølge Dagbladet er det delt ut fellingstillatelser på 136 dyr for årets jakt.

– Hvis tellingen fra 1996 stemmer, og alle kvotene fylles, vil vi få en bestandsnedgang for gaupa, innrømmer Lund.

– Er dette i tråd med Norges forpliktelser i forhold til Bernkonvensjonen?

– Det vil ikke være direkte i strid med avtalen. Vi vil fortsatt ha en levedyktig bestand, mener Lund.

Han innrømmer at Stortingets retningslinjer for rovdryrforvaltning ikke alltid er i tråd med bevaringstanken.

– I forvaltningsbegrepet er det ikke bare biologi som teller, mange andre faktorer påvirker beslutningene, forklarer Lund. ■

klagere mente at kvoten var for høy, mens en instans ville øke kvoten. Nemnda behandlet klagen samlet, og sto fritt til å justere begge veier. Endelig vedtak treffes av Direktoratet for naturforvaltning, og de aksepterte nemndas avgjørelse.

Maktarroganse?

Arve Fossen mener nemndas avgjørelse er et eksempel på makthvedelse.

– Nemnda gir uttrykk for maktarroganse ved å konsekvent svare vernesidas klager med kvoteøkninger, sier Fossen. Han er like oppgitt over Direktoratet for naturforvaltningens avgjørelse.

– Direktoratet erkjenner at bestanden vil gå ned, men peker på at det ikke er fare for gaupa som art i Norge. DN satser på flyt av dyr over grensene for å jevne ut situasjonen. Det kan neppe kalles bærekraftig utvikling for lokalsamfunnet. ■

Kalenderen

20. - 21. februar: Nordisk seminar om solidaritet og globalisering, Stockholm. Arr: Friends of the Earth Sweden, tlf: +46 643 70 51.

1.-3. juni, 1999: Internasjonal konferanse om integritet bærekraftig avfalls- og vannforvaltning i Danmark. Arr: The International Council for Local Environmental Initiatives, tlf: +45 451 69200.

4.-6. juni, 1999: Landsmøte i Naturvernforbundet, Lom i Oppland. Arr: Naturvernforbundet. Tlf: 22 40 24 00. ■



Tømmer fra tog til trailer

Norske Skog har sagt opp sin avtale med NSB om frakt av tømmer og flis fra skogsdistriktene i Buskerud og Oppland til Follum fabrikk ved Hønefoss. Gods som fylte 5500 jernbanevogner i året skal over på vei.

N&M Bulletin
JON BJARTNES

Fra 1. april blir det flere trailere på vegene i dalførene omkring Hønefoss. Derimot blir det stillere på jernbanestrekningene i distriktet. Konsekvenser for miljø, trafiksikkerhet og veislitasje var ikke en del av regnestykket da beslutningen ble tatt.

Protester

Lastebilnæringen har senket prisene og konkurrert ut NSB Gods i kampen om kontraktene på tømmerkjøring fra Nesbyen, Sokna og Dokka. Resultatet blir mer tungtrafikk på veier som har mye trafikk fra før. Protestene kommer fra både ordførere, andre lokalpolitikere og miljøvernere, men det er i prinsippet ingen til å høre på dem. Det står Norske Skog fritt å bruke de transportørene selskapet selv velger å samarbeide med. I denne sammenhengen betyr det de billigste.

– Sånn sett er det ingen forskjell på om du transporterer tømmer eller la oss si ladyshavere, sier politisk rådgiver Tore Killingland i Samferdselsdepartementet.

Hvem skal man kjeffe på?

Spørsmålet er hvem som har ansvaret for å passe på at det samfunnsøkonomiske regnestykket går opp. I et slikt regnskap havner mye på lastebilenes minusside: Et vogntog sliter like

mye på veibanen som 10 000 – 100 000 personbiler. Selv om yrkessjåførene helt sikkert er de flinkeste til å kjøre, har en lastebil fire ganger så stor sjanse for å bli innblandet i en dødsulykke som en annen bil. En lastebil bruker tre ganger så mye energi som et tog for å frakte samme mengde gods.

Både miljøvernere og lokalpolitikere klager, men det er ikke så opplagt hvem kritikken skal rettes mot. For lokalpolitikere, som er bekymret for trafikk-tetthet og veislitasje, har svaret blitt å be om utbedring av veinettet, slik at det skal tåle trailerbelastningen bedre. De får liten trøst av Samferdselsdepartementets Tore Killingland: – Det er lite trolig at man vil finne noen straksløsning for utbedring av de veiene som nå får mer trafikk. Derimot vil vi sørge for å fjerne konkurranseulempen for jernbanen. Miljøfaktoren vil da være med i regnestykket, sier Killingland.

– NSB virker lite interessert

Naturvernforbundet i Buskerud har skrevet brev til både samferdselsministeren og Stortingets samferdselskomité om saken. Fylkessekretær Per Øystein Klunderud retter deler av kritikken mot NSB:

– NSB Gods, som er det eneste selskapet som driver innlands godsfrakt med jernbane,

virker mindre og mindre interessert i transporter over kortere og mellomlange distanser, mener Klunderud.

Informasjonssjef Marit Thorsen i NSB Gods forsikrer på sin side at selskapet prøvde å slåss for tømmerkontrakten.

– Det gjorde vi absolutt. Men det er vanskelig for oss å konkurrere med biltransport, særlig på korte strekninger. Vår konkurransekraft er sterkest på strekninger over 400 kilometer, sier Thorsen.

– Null subsidier til NSB Gods

Thorsen håper oppmerksomheten om tømmerkontrakten som forsvant kan føre til nye rammebetingelser for godstransport på tog.

– Lastebilnæringen har fordeler som ikke vi har. Jeg oppfatter det nå som om politikerne er i ferd med å få større vilje til å tenke nytt omkring våre rammebetingelser. Mange tror at vi er en tungt subsidiert virksomhet. I virkeligheten får NSB Gods ingen subsidier eller offentlig støtte i det hele tatt. Derimot må vi betale kjøreveisavgift for å bruke banenettet, sier Thorsen.

Hun bekrefter at det ville vært lettere å slåss om kontrakter som tømmertransporten til Hønefoss dersom denne avgiften ble mindre eller forsvant. Spørsmålet om å fjerne kjøreavgiften var framme i en stortingsmelding så tidlig som 1995-96. Siden den gang er saken oversendt fra Samferdsels- til Finansdepartementet, der den har ligget og godgjort seg en stund. Finansdepartementet er formodentlig bekymret for inntektene. I vår havner saken i Stortinget igjen, i form av en ny stortingsmelding som tar for seg NSBs virksomhet.

Godstogets tid kan være over

Vegdirektoratet vil sannsynligvis foreslå å øke maks lengde på vogntog fra drøye 18 til over 25 meter om kort tid. Resultatet kan bli at store godsmengder flyttes fra tog til vei.

N&M Bulletin
KRISTIAN JAHRE

Maks lengde på vogntog er i dag 18,75 meter. Etter press fra transportnæringen i Norge har Vegdirektoratet jobbet med et forslag om øke lengden til 25,25 meter.

Ifølge Otto Roheim Sivertsen i NSB Gods vil de nye jumbovogntogene redusere transportkostnadene på vei med opptil 30 prosent. Det betyr tøffere konkurranse om godstrafikken, og sannsynligvis blir jernbanen taperen.

– Enorme godsmengder vil flyttes fra tog til vei. Dermed kan det økonomiske grunnlaget for å drive med godstransport på jernbane forsvinne, sier han til N&M Bulletin.

Roheim Sivertsen understreker at han ikke ønsker å male fanen på veggen og forklarer:

– NSB Gods drives 100 prosent kommersielt og marginene i markedet er små. Dermed er det svært realistisk å anta at jernbanens konkurransekraft blir så svekket at det økonomiske grunnlaget for å drive nasjonal godstransport på jernbane for-

svinner. Dette dreier seg om vi skal transportere gods på vei eller bane i framtiden. Velger myndighetene å si ja til jumbovogntogene nå, vil det få konsekvenser langt inn i neste årtusen, sier Roheim Sivertsen.

Vegdirektoratet er så godt som ferdige med sin vurdering av saken. Etter det N&M Bulletin erfarer vil vegdirektør Olav Søfteland innstille på å godkjenne vogntogene. Søfteland har ikke vært tilgjengelig for kommentar, og ingen andre i direktoratet kan hverken bekrefte eller avkrefte dette.

EU sier nei

Med bakgrunn i den store belastningen vogntog i Europa utgjør både for miljø og trafiksikkerhet, har EU et uttalt mål om å få mest mulig av godstransporten over fra vei til jernbane. Fordi økte vogntoglengde og økt totalvekt vil svekke jernbanens konkurransekraft, har EU valgt å si nei til de lange vogntogene. Sve- rige og Finland har imidlertid fått lov til å beholde kolossene.

Dessuten mener EU overføring av gods fra vei til jernbane

er et meget viktig tiltak for å tilfredsstille CO₂-kravene knyttet til Kyotoavtalen.

Stryk i test

Dagbladets trafikk- og biljournalist Knut Moberg fikk blankt avslag da han forleden søkte Vegdirektoratet om å prøvekjøre et vogntog på 25,25 meter fra svenskegrensa til Gardermoen, Haugesund og Larvik. Altså vil ikke de samme myndighetene som vurderer å godkjenne en bil tillate en journalist å teste den.

Dermed reiste Moberg til Sverige for å teste de nye vogntogene. Hans konklusjon er at bilene er for lange og tunge for norske veier.

– Våre veier er for smale og trange, og de fleste rundkjøringene må bygges om, sier han til N&M Bulletin.

Moberg forteller at han fikk 30 - 40 henvendelser fra trailersjåfører umiddelbart etter sin om- tale av jumbovogntogene. Ifølge Moberg var alle sjåførene enige i hans vurderinger.

– Steg i feil retning

– Galskap, sier leder Hans Petter Kristoffersen i Landsutvalget for jernbane om de nye jumbovogntogene.

Landsutvalget går hardt ut mot de nye vogntogene og mener de er et steg i feil retning.

– Arbeidet med å føre gods over fra vei til bane er en av våre hovedmålsetninger. Det er mest fornuftig både samfunnsøkonomisk og miljømessig. Alt som fører til det motsatte må betegnes som negativt, sier leder Hans Petter Kristoffersen i Landsutvalget for jernbane.

Han påpeker det paradoksale i hva politikere sier i valg-

kampen om sikkerhets- og miljøspørsmål og hva de faktisk gjør. Nå mener han politikerne i realiteten nærmest bare administrerer markedskreftene.

– Hvis politikerne mener noe alvorlig med trafiksikkerhet og miljøspørsmål bør de fjerne all avgiftsbelastning som er på fornuftig transport, ikke stimulere til det verre, sier han.

Kristoffersen er oppgitt over miljøforståelsen både hos politikere og folk flest. Nå frykter han at det må en større ulykke til for at folk skal få opp øynene.

– Det er liksom en slags trend at det er helt greit å flytte gods til veien. Utviklingen er bedrøvelig. Det er vanskelig å ikke bli pessimist, sier Kristoffersen.

▼ fakta

• 17. september 1997 tilpasset Norge seg EUs vekter og dimensjoner for kjøretøy. Maksimal lengde på lastebil med henger og semitrailer er henholdsvis 18,75 meter og 16,5 meter. Maksimal vekt er 50 tonn.

• Sverige og Finland har fått dispensasjon fra EU slik at de kan ha vogntog med lengde inntil 25,25 meter og totalvekt på 60 tonn.

• Etter press fra transportnæringen i Norge, vil Vegdirektoratet etter all sannsynlighet foreslå å tilpasse seg de svenske målene om kort tid.

• Går myndighetene inn for å øke lengden på vogntog, kan dette ødelegge grunnlaget for godstransport på jernbane.

• Økt lengde på vogntogene vil også medføre at vegnettet i Norge må rustes kraftig opp.



HOVEDKONTOR:
SILFAS AS TEL.: 55 55 82 20

FABRIKKER:
SILFAS EGERUND AS TEL.: 51 46 54 60
SILFAS KARMSUND AS TEL.: 52 85 70 10
SILFAS HORSØY AS TEL.: 56 14 45 00
SILFAS MOLDTRANDAS AS TEL.: 70 08 53 90
SILFAS VADSØ AS TEL.: 78 95 22 13

*Foredler
havets ressurser
til mel og olje*

Biologiske bomber i ballastvann

En milliard tonn glassmaneter er vanskelig å forestille seg. I vekt utgjør det ti ganger vekten av verdens årlige fiskefangster. Likevel er det plass til alle sammen i Svartehavet, men da er det ikke plass til så mye annet. Ballastvann raserer den økologiske balansen i havet i et omfang ingen trodde var mulig.

N&M Bulletin
JENS P. TOLDNÆS

Slik man reder - slik ligger man. Nå er rederne godt i gang med å skite i eget reir, det vil si i havet. Båters bruk av ballastvann fører til naturkatastrofer langt utenfor menneskers kontroll. Det går fram av en ny rapport fra Naturvernforbundet, ført i pennen av Sigmund Setereng og Gunnar Album. Også Rederiforbundet ser meget alvorlig på problemet.

Begynte med planter

Langs kysten av Norge utgjør ballastplantene en sjelden del av floraen. Plantene kom til kysten vår da tidligere tiders seilskuter tømte sand de hadde hatt med som ballast. Sanden sank, men fremmede frø fløt i lahd og formerte seg.

Dette medførte ikke de store forandringene for norsk natur. De eksotiske plantene, som har vært hardføre nok til å overleve, utgjør i dag en vakker og verneverdig del av floraen vår.

Vann verre enn sand

I dag brukes det vann som ballast i skip. Også nå fraktes fremmede arter over verdenshavene, men denne ufrivillige transporten er langt mer risikabel.

– Vann er et primærmedium for liv. Det er i tillegg et flyktig

medium. Det kombinert med kompleksiteten i de marine økosystemene gjør frakten av ballastvann uhyre risikabel for naturen, sier Gunnar Album, en av rapportforfatterne, til N&M Bulletin.

Tyngden av moderne skips-trafikk i verden i dag går mellom de meste befolkede og forurensede områdene i verden, slik som Rotterdam, Bombay, Mexico-gulven, de store sjøene i Nord-Amerika, Australske havner osv.

Grunnen til at enkelte havområder er sårbare overfor de nye artene er at de er sterkt forurensede.

– Jo mer forurensede og ustabile et område er, jo flere nisjer blir åpne for nye arter, sier han.

Svart hav i Svartehavet

Et av de verste eksemplene i verden så langt, finnes i Svartehavet. I 1982 tømte et tankskip ballastvannet sitt i verdens største innlandshav. Vannet var tatt ombord et sted på østkysten av USA og inneholdt en blindpassasjer; den lille kam-maneten (*Mnemiopsis leidyi*). Det skulle vise seg å få uante følger.

I dag har en milliard tonn amerikanske kam-maneter lagt verdens største innlandshav nærmest øde. Den lille glassmaneten, som nærmest var en statist i sitt opprinnelige økosystem på den amerikanske østkysten, har hatt en ufattelig suksess og ødelagt fiskeriene i Svartehavet fullstendig. I tillegg er den i ferd med å spolere turistnæringen. Ingen ønsker å bade i et hav av små halmåneformede maneter som kleber seg til kroppen.

Middelhavet neste?

For å få et begrep om hvilke mengder det er snakk om, utgjør 1 milliard tonn maneter omlag ti ganger vekten av verdens årlige fiskefangster. Nå har Svartehavet blitt for smått for kam-manetene, og de har begitt seg på vandring mot Middelhavet.

– De har passert Bospurostredet og er i ferd med å etablere seg i Adriaterhavet. I verste fall kan hele Middelhavet bli en eneste manet-suppe, sier Album.

Små muslinger kan tette et stort atomkraftverk

Som et slags takk-for-de-fiffige-manetene har amerikanerne fått en europeisk sebramusling (*Dreissena Polymorpha*) å slite med. Det lille bløtdyret, ikke stort større enn en peanøtt, hærter sjøbunnen og tetter kommunal kloakk, i tillegg til at muslingen fordriver store mengder stedegne arter.

– I området rundt de store amerikanske innsjøene ligger mange av USAs atomkraftverk og hvert av atomkraftverkene bruker omlag en million dollar årlig for å hindre sebramuslingene i å tette kjølevannssystemene sine.

Til nå er fem av de store amerikanske innsjøene angrepet. I tillegg er muslingen på vei ned Mississippi-elven. En enkelt musling kan spre 5 millioner egg i løpet av et år. Biologer frykter nå at sebramuslingen i nær fremtid vil nå et utbredelsesområde som omfatter to tredjedeler av USA og store deler av det sørlige Canada.

Hoppekrabber og kolera

Dette er bare to av en rekke eksempler på økologiske katastrofer som en følge av båters utslipp av ballastvann. Fisk, vifteormer, sjøplanter, bakterier og hoppekrabber er andre arter som har hatt suksess i nye omgivelser takket være handelsflåten.

Koleraepidemien i Peru i 1991 kostet omlag 10 000 mennesker livet. Trolig kom bakteriene med ballastvann fraktet fra Sør-Asia.

Monokulturer er svake

Naturen søker til enhver tid å lage et størst mulig mangfold. Et komplekst system med mange arter er sterkt og motstandsdyktig mot sykdom og utryddelse. Når dette mangfoldet reduseres for eksempel som et resultat av forurensning eller annen menneskelig påvirkning oppstår det system med færre arter, i mange tilfeller med bare en art.

– Det er mange eksempler på slike systemer. Det kan være en hveteåker, et fiskeoppdrettsanlegg, en granskog eller en tett konsentrasjon av mennesker. Disse systemene har en ting til felles; de er svake, sier Album.

Østersjøen neste?

Østersjøen er eksempel på et område som kan bli rammet av en økologisk katastrofe på linje med den som har inntruffet i Svartehavet.

– Østersjøen er sterkt forurensede. I tillegg har dette havområdet stor skipstrafikk og liten utskifting av vann. Enda verre har det blitt etter den nye Øresundsbroen ble bygd, sier han.

Komplekse løsninger

Ifølge Album er det vanskelig å peke på enkelttiltak som kan løse problemet.

– Etter vårt syn må det settes i gang en rekke tiltak for å få bukt med problemet. På den tekniske siden er det skissert mange løsninger fra skipsnæringen selv. Ballastvann bør kanskje ikke tappes ut i havnene. Det kan bestråles med UV-stråler, siles osv. Sett i et større perspektiv er det likevel vanskelig å se bort fra at hele problemet er et resultat av økt verdenshandel. Det er jo ikke snakk om at skip alltid frakter varer fordi mottageren er avhengig av akkurat den varen. Et eksempel er at det stadig går bilbåter fra USA til Japan og omvendt. Skal fremtidige katastrofer unngås, må nok fattighedsproblematikk, forurensningsbekjempelse og økt verdenshandel ses i sammenheng med tekniske løsninger, sier Gunnar Album.

Tror på fremtidige avtaler

De økologiske konsekvensene av ballastvann bekymrer shippingindustrien. Det er en alvorlig skrape i den grønne primeren næringen har skaffet seg de siste årene. Direktør Terje Gløersen i Norges Rederiforbund tror på internasjonale avtaler.

N&M Bulletin
JENS P. TOLDNÆS

Til tross for tildels store miljøproblemer knyttet til utslipp av drivhusgasser og miljøgifter har skipsnæringen satset bevisst og vellykket på et grønt image de senere årene.

At transport med fly og biler forurenser mer enn skip, har gitt denne næringen et miljømessig fortrinn og et godt rykte. Nå er næringen, ved å tømme ut ballastvann fra fremmede havner over hele kloden og infisere dem med nye arter, i ferd med å rote til den finstemte økologien i havet på en måte ingen har klart før. Samtidig tømmes grønnfargen ut med ballastvannet. Rederiforbundet er bekymret for utviklingen.

Har støttet Naturvernforbundet

– Norges Rederiforbund ser meget alvorlig på de økologiske problemene som bokstavelig talt følger med ballastvannet. Det er derfor vi har støttet Naturvernforbundet økonomisk i arbeidet med rapporten, sier direktør Terje Gløersen til N&M Bulletin.

Gløersen er likevel ambisiøs optimist når det gjelder å løse problemene gjennom internasjonale avtaler.

Australia har vært foregangsland

Det er den internasjonale skipsfartsorganisasjonen IMO, hvor Norge er medlem sammen med 155 andre land, som skal forsøke å utarbeide et regelverk for ballastvann. Det ligger i øyeblikket to hovedmodeller på bordet.

Ifølge Gløersen går Norge inn for en modell med såkalte

«Water-ballast-management-areas». Det vil i praksis si at alle skip må forholde seg til spesielle regler i spesielle soner.

– Vi kan tenke oss at hele norskekysten kunne vært en slik sone, sier han.

I øyeblikket gjenstår det to møter i IMOs miljøkomite før

man vil forsøke å legge et avtaleforslag på bordet.

– Går det som vi håper vil vi ha en avtale som regulerer utslippene i løpet av år 2000. USA, New Zealand, Australia og

Chile har allerede hatt så store problemer at de har inngått forpliktende avtaler seg imellom. Her har Australia vært et foregangsland, sier han.

Støtt Naturvernforbundet!

Annonsér i N&M Bulletin!

Tlf.: 22 71 92 20

**Neste
Petroleum as**



NORSK
LOKOMOTIVMANNSFORBUND

AKZO NOBEL
Thor's Kemiske Fabrikker



Vi som jobber på jernbanen er stolte
fordi vi også gjør en innsats
for et bedre miljø.
Norsk Jernbaneforbund



**ordpolen
industrier AS**
GREFSENVEIEN 26 • 0482 OSLO.

**KRAFTLAGET
OPPLANDSKRAFT**

**HALLINGDAL
RENOVASJON**
INTERKOMMUNALT SELSKAP



Tar du miljøansvar?

Sorter avfallet og hjelp miljøet.

Det er vi som har de gode rådene.

Kontakt oss gjerne for en hyggelig miljøprat.

Bergensområdets interkommunale Renovasjonsselskap

tlf.: 55 56 79 00



Returadresse:
Natur & miljø Bulletin
Boks 342 Sentrum
0101 Oslo

Vil kvitte seg med gift, men mangler penger

Afrikanske land er villige til å kvitte seg med alle farlige kjemikalier. Men dette koster penger, og penger har de ikke.

IPS

JUDITH ACHIENG

Dette kom fram på det andre tverrstatlige møtet i FNs miljøprogram (UNEP) sitt hovedkvarter i Nairobi før forrige helg. Forhandlingene dreier seg om de såkalte POPs (Progressive Organic Pollutants), en fellesbetegnelse for 12 kjemikalier som stort sett brukes i landbruket.

– Vi er klare til å fjerne alle POPs i Afrika. Spørsmålet vi vil ha svar på er om industrialiserte land vil ta ansvar og gi de nødvendige midler for et slikt program, sa Cheikh Sylla fra miljøvernorganisasjonen Pesticide Action Network Africa.

De 12 farlige kjemikalierne, deriblant DDT, er fremdeles i bruk i flere utviklingsland. Anslagsvis ligger det 110.000 tonn

foreldede eller uønskede plante-kjemikalier på lager i utviklingslandene. Av disse 110.000 tonnene, er mellom 20.000 og 30.000 tonn antatt å være i Afrika.

Leonardo miljøsvin?

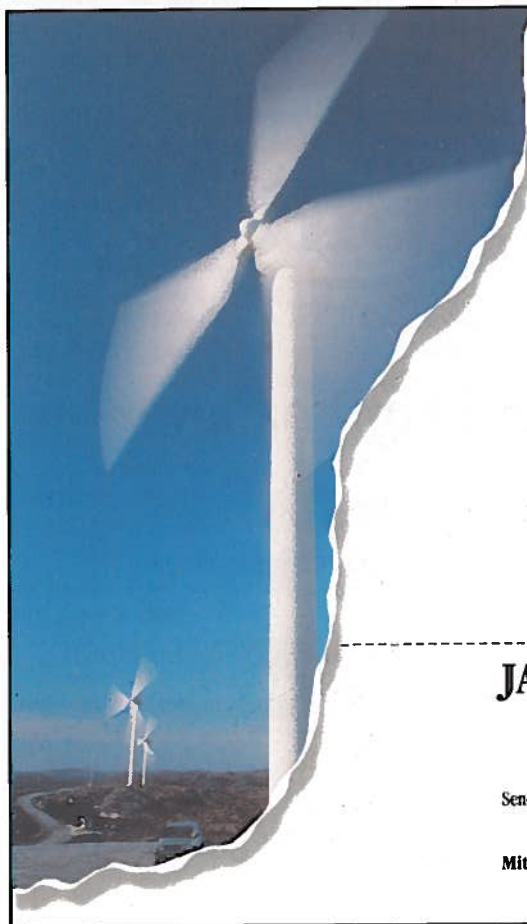
Filmstjernen Leonardo DiCaprio har ifølge Reuters pådratt seg flere miljøorganisasjoners vrede. Årsaken er at hans seneste film «The Beach», ble spilt inn på en strand i en nasjonalpark i Thailand.

Lokale CO₂-banker

Nytt forslag om lokale CO₂-banker kan gjøre alternative energikilder mer lønnsomme.

Mens debatten om internasjonale CO₂-fond går høyt, kommer forslag om å lage lokale CO₂-banker, skriver avisa GD på Lillehammer. Forslaget går ut på at folk og selskaper som bygger ut CO₂-frie energikilder, kan få CO₂-gevinsten godskrevet i en lokal "bank", og selge retten til å slippe ut tilsvarende mengde CO₂ til andre, for eksempel til oljeselskaper.

Forslaget kommer fra Knut Dæhlen, tidligere fylkesskogsjef i Oppland, nåværende klimarådgiver for norsk skogbruk. Ifølge Dæhlen kan forslaget bety at det kan bli god økonomi i bioenergi-prosjekter som ikke er lønnsomme per i dag.



kjøp vindkraft

Støtt utviklingen av vindkraft i Norge! Fast pris 1999: **34,4 øre/kWh**
inkl. forbruksavgift (5,54 øre/kWh) og mva. Netto: 22 øre/kWh, ekskl. avgifter

Nettleie til ditt lokale nettselskap kommer i tillegg. Dersom forbruksavgiften på vindkraft fjernes i løpet av året, skal dette komme selger til gode ved at bruttoprisen til kunden forblir uendret.

Nord-Trøndelag Elektrisitetsverk (NTE) er Norges største vindkraftprodusent med 6 møller i drift i Ytre Namdal.

Normal årsproduksjon er på 11 mill. kWh.

Vi ordner med skifte av kraftleverandør for deg.
Fyll ut svarslippen og send den til oss i dag!

JA, jeg ønsker å kjøpe vindkraft fra
NTE 34,4 øre/kWh for 1999.
Jeg gir NTE fullmakt til å forestå
skifte av kraftleverandør.

Sendes: NTE, Sjøfartsgt. 3, 7700 STEINKJER

Navn: _____

Adr.: _____

Postnr.: _____ Sted: _____

Tlf.: _____

Mitt nettselskap: _____ Målnr.: _____