

Næringsmiddel & Miljø

Mer oljesøl i nord

side 3

NSB kritiserer togplan

side 4

– Taretråling med konsesjon

side 6

PVC-Hydro mot Hemsedal

side 7

Klor – «djevelens verk»

siste side

Miljøbevegelsen utpeker de fem verste veiene i NVVP

E18 gjennom Vestfold, Drøbakbrua, Hardangerbrua, Drammenspakka og Trekantsambandet er utpekt av miljøbevegelsen som de klart verste veiprosjektene i den nylig framlagte Norsk Vei- og Veitrafikkplan 1994–97 (NVVP).

GUNNAR BOLSTAD

Disse fem gigantprosjektene er kostnadsberegnet til 5,6 milliarder kroner. I tillegg til «top five»-lista kommer 13 andre fylkesvis prosjekter som Naturvernforbundet, Natur og Ungdom og Aksjon Nærmiljø og Trafikk (ANT) ønsker å stoppe. De tilsammen 16 prosjektene kommer på 11,1 milliarder kroner, penger som miljøbevegelsen synes samfunnet kan spare eller bruke til nyttigere formål.

– De fem førstnevnte prosjektene vil føre til store miljødeleggelser, økt biltrafikk og er i tillegg samfunnsøkonomiske ulønnsomme, sier daglig leder Tore Berge i ANT.

– Norge kommer fortsatt til å bruke dobbelt så mange penger på vei som på jernbane. Den enorme veiutbyggingen vil øke utslippene av CO₂ og NO_x, stikk i strid med regjeringens og Stortingets mål, sier generalsekretær Dag Hareide i NNV.

Høyt nivå

Norsk vei- og veitrafikkplan 1994–97 legger opp til en fortsettelse av det svært høye investeringsnivået i veiutbyggingen. I alt 13,3 milliarder kroner

skal investeres i utbygging av nye stamveier og riksveier. I tillegg kommer ytterligere tre milliarder dersom det frigis såkalte «Kleppe II-midler» – penger som stammer fra reduserte overføringer. Det skal investeres en drøy milliard i gang- og sykkelveier og bare 342 millioner i kollektivtiltak. Vedlikehold av riksveiene beløper seg til 15,5 milliarder kroner, slik at de samlede utgiftene til veiformål i perioden 1994–97 summerer seg opp til

39,6 milliarder. Da er Kleppe-midlene holdt utenfor.

Det svært høye nivået på investeringer til bilveier gjennom de siste årene vil bli opprettholdt. I planen heter det blant annet:

«Regjeringen legger vekt på å videreføre den høye innsatsen i veisektoren. Innen planrammen for perioden 1994–97 vil Samferdselsdepartementet prioritere å opprettholde et høyt nivå på investeringene i nye prosjekter.»

Oversikt

Her er kostnadsoversikten for de «fem verste» veiprosjektene i NVVP:

1.	E18 Vestfold	1 570 mill.
2.	Oslofjord-forbindelsen	1 350 mill.
3.	Hardangerbrua	940 mill.
4.	Drammenspakka	902 mill.
5.	Trekantsambandet	910 mill.

Og her er en fylkesvis oversikt over en del andre prosjekter som den norske miljøbevegelsen ønsker å stoppe:

Østfold	E6 Lekevoll – Åsgård	250 mill.
Akershus	E6, fire strekninger	1 632 mill.
Aust-Agder	E18, Rannekleiv–Temse	170 mill.
Rogaland	Høgstfjord-forbindelsen	254 mill.
Hordaland	Følgefonttunnelen	291 mill.
Sogn og Fjordane	Lærdal – Aurland	700 mill.
	Manhiller-prosjektet	345 mill.
	Folven – Erdal	85 mill.
Møre og Romsdal	Eiksundsambandet	450 mill.
Sør-Trøndelag	Omkjøringsveien, Trondheim	160 mill.
	E6 Skjerdingsstad – Jaktøya	162 mill.
	E6 Hommelvik – Stjørdal	175 mill.
Nordland	Lofast	760 mill.



Norges Naturvernforbund
Postboks 2113 Grünerløkka Telefon: 22 71 55 20
0505 Oslo 5 Telefax: 22 71 56 40
Bankgiro: 1720.05.00717 Annonser: 22 71 92 20
Postgiro: 5 09 46 02 Produksjon:
Ansv. red.: Gunnar Bolstad Oslo Grafiske as, Oslo

Advarer mot EF-forhandlingene

De store miljønettverkene i EF er svært bekymret for måten miljøspørsmålet blir behandlet under de pågående medlemsskapsforhandlingene mellom EF og nye søkerland. Samtidig forteller EFs vurdering av Norge i forbindelse med forhandlingene at mye må forandres hvis Norge skal bli medlem av EF.

Det er det europeiske miljøbyrået (EEB), den europeiske organisasjonen for transport og miljø (T&E), Euronatur, Greenpeace og Friends of the Earth som skriver dette i et brev til det danske formannskapet i EF.

I uttalelsen heter det at «på mange områder har EFTA-landene bedre miljøregler enn det som EF finner formålstjenlig. De fleste av disse er nå truet. EF-forhandlerne forlanger at (søkerlandene) må fjerne alle hindre for fri handel hvis de skal bli medlemmer av EF, og at mange miljøvernregler blir sett på som handelshindre.»

Problematiske

Organisasjonene peker blant annet på disse områdene som spesielt problematiske:

– Kjemikalier og andre farlige forbindelser. Mens EØS-avtalen gir EFTA-landene visse unntak og overgangsordninger, krever EF at søkerlandene senker sine regler for asbest, kvikksølv, arsenikk, batterier, ozonødeleggende gasser, sprøytemidler, kadmium og klor-organiske forbindelser til EF-nivå.

– Gen-manipulerte organismer. EF presser på for at søkerlandene skal tilpasse sin lovgivning enda lengre enn det som allerede har skjedd gjennom EØS-avtalen.

– Transport. De fleste EFTA-landene har strengere avgasskrav for kjøretøyer enn EF har. Organisasjonene ber her EF om å ta over det svenske systemet i stedet for å presse EFs svakere regler over på søkerlandene.

– Tilgang til informasjon.

EFTA-landene har bedre regler for tilgang til informasjon enn EF har. Organisasjonene ber om søkerlandenes tradisjon for åpenhet blir gjeldende for forhandlingene, og ikke EFs.

EØS

Organisasjonene peker på at selv om EØS-avtalen er langt fra perfekt aksepterer den i prinsippet at EFTA-landene har strengere regler enn EF på mange områder, og at det er gitt unntak og overgangsordninger for noen av disse.

EF-kommisjonen er mer bekymret for norske regler og praksis innen landbruk, fiskeri og utviklingshjelp enn i miljøspørsmålene. I følge kommisjonen vil de fleste miljøstandardene bli harmonisert som følge av EØS-avtalen. Når det gjelder u-hjelpen vil EF-kommisjonen at Norge ved et eventuelt medlemsskap skal inngå i EFs u-hjelpsprogram gjennom Lomé-avtalen. Det vil bety en kraftig endring i norsk u-hjelpspolitik i retning av mer satsing på handel og eksport, og større bindinger til bestemte oppkjøp, fiskerettigheter osv. For både landbruk og fiskeri vil medlemsskap bety store endringer, slår EF-kommisjonen fast. Antall sysselsatte i begge næringer vil reduseres drastisk.

Gunnar Album

Hører ikke, ser ikke...

Den nye vei- og veitrafikkplanen (NVVP) gjennomsyres av Samferdselsdepartementets holdning om at det ikke er mulig, ikke en gang ønskelig, å stabilisere biltrafikken – langt mindre å redusere den. I 2025 vil vi reise over 60 prosent mer med bil enn i dag.

Det er bare for en liten del av personbilbrukerne at kollektivtransport framstår som et reelt alternativ, heter det i NVVP – med uthevet skrift. Det er ytterst provoserende at departementet på denne måten nekter å ta fatt i problemer der de kan løses. Det er åpenbart at svært mange bilister ville oppfattet k-trafikk som et alternativ, dersom man la rammene til rette for det. Det er ingen heksekunst å redusere person- og lastebiltrafikken i de største byene. Dessverre er det umulig å argumentere for dette overfor Kjell Opseth, fordi han insisterer på at hele Norge ser ut som Sogn og Fjordane.

– Bilen er kommet for å bli, sier den seiersvante Opseth. Han tror ikke at buss og tog er noe alternativ, og i departementet hans er det heller ingen som kan tro noe slikt. Derfor torpederes eksterne utredninger om samordning av godstransport i byene. Derfor er det viktig for departementet å polemisere mot bussen som et miljøvennlig transportmiddel. Og derfor ønsker departementet å framstille bilen som et transportmiddel som er helt uunnværlig for alle som har den. De stakkarene som ikke har bil, omtales av departementet som «tvungne» kollektivtrafikanter. Uff, da.

Jo, det er sant at Norge er et langstrakt land. Og joda, det er sant at det bor nordmenn i avsidesliggende strøk. Men i virkelighetens verden er det slik at nesten halvparten av den norske befolkningen lever i umiddelbar nærhet av Oslofjorden, i tettbygde strøk, stort sett i byer, der mulighetene til å etablere effektive og attraktive kollektivsystemer er svært gode. Slik sett ligner de delene av Norge der det bor mest folk til forveksling på mange andre land. Det er heller ikke noen entydig sannhet at den andre halvparten av befolkningen bor under en busk i Grukkeal eller Skorovatn. Det bor ikke så rent få mennesker i Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø – alle byer med betydelige trafikkproblemer, mangelfulle kollektivsystemer og gigantomane veiprosjekter for døra.

Dette er et faktum som til stadighet blir feid under tepet. For bilens våpendragere er det best slik, da blir det ikke så mye mas om Intercity-strekninger og lokale bussruter i bynære strøk. Men for den politiske behandlingen av veiplanen (og jernbaneplanen) er det en fordel at politikerne forholder seg til elementære demografiske fakta.

Gunnar Bolstad

Oljesøl i nord mandag

Skipet Polarsyssel, med et tjuetalls forskere ombord, slapp mandag ut 30 tonn råolje i forsøksøyemed i Barentshavet, øst for Bjørnøya. Forsøket, som oljeselskapene står bak, skal gi kunnskaper om oljens drift og spredning i isfylte farvann.

RAGNHILD SVED

Polarsyssel gikk fra Tromsø med kurs for Barentshavet torsdag i forrige uke, og utslippet skjedde mandag.

– Oljen slippes ut der isdekningen er 70 prosent. Derfra følger vi oljens spredningen utover mot isfritt farvann. Derfor trenger vi fraisvind, sier Widar Skogly i NOFO (Norsk Oljeførforening For Operatørselskaper), som står bak forsøket.

– Mandag var både is-, vind- og strømforholdene gunstige, og overflyvinger i dagene før viste at de omtrent ikke var isbjørn i området, forteller Skogly.

I fjor hadde NOFO fått SFTs tillatelse til et tilsvarende forsøk, men måtte gjøre vendreis fra Barentshavet på grunn av påisvind.

Utslipet i den såkalt marginale issone er et ledd i oljeselskapenes forsøk på å utvikle en oljevernberedskap for isfylte farvann, med tanke på mulig oljevirkosomhet i nordlige farvann i framtida.

For å bedre sjansene til å få utført forsøket i år, hadde NOFO søkt alternative utslippssteder.

Ifølge SFTs tillatelse skulle utslippet skje i perioden 15. april til 15. mars. Polarsyssel ble chartret for inntil 20 døgn. 20 personer er involvert i prosjektet. Institutt for kontinentalundersøkelser (IKU), som tilhører SINTEF-gruppen, har det faglige ansvaret for forsøket. Norsk Polarinstitutt skal stå for registreringer av dyrelivet i forsøksområdet.

Fire-fem observatører, fra blant annet SFT og Oljedirektoratet, er plassert ombord på

kystvaktskipet Senja, som ligger i nærheten av Polarsyssel under forsøket.

Ny kunnskap

Utslipet skal forhåpentligvis fylle ut hvite felter i kunnskapen om hvordan oljen oppfører seg i isfylte farvann. Det gjelder dens egenskaper (fordampning og emulgering) og drift og spredning i slike farvann.

– Mange ukjente forhold skal avdekkes, sier Widar Skogly.

Oljen skal samles opp i åpent farvann dersom det er fare for at den kan nå Bjørnøya, krever SFT. – Hvis været tillater det, vil vi uansett samle opp oljen med lenser, forteller Skogly.

Flasketrøbbel i EØS

EØS-avtalen kan skape vanskeligheter for den norske ordningen med retur av gjenbruksflasker for øl og mineralvann. Miljøverndepartementet forventer nå et import av mineralvann og øl som følge av EØS-avtalen.

JON KNUT BERG

I et internt notat skriver nå MD at Norge ikke kan forby import av utenlandske flasker som kan «hindre hensiktsmessig gjennomføring av dagens pantesystem.» Men vi kan illegge slike flasker en miljøavgift hvis de ikke passer inn i det norske retursystemet.

Imidlertid foreligger det nå et forslag fra EF-kommisjonen, der det heter at de nasjonale begrensningene på flasker som det ikke finnes retursystem for muligens vil måtte falle bort.

SFT har tidligere uttrykt be-

kymring for at EØS-avtalen kan føre til store problemer for det norske gjenbrukssystemet av flasker. SFT fryktet at de importerte flaskene vil være til forveksling lik de norske, slik at det ville skape problemer for gjenbrukssystemet.

I EF er standarden for flaskestørrelser 0,33 og 0,7 liter, mot 0,35 og 0,75 liter i Norge. Den lille forskjellen gjør at de fleste returautomatene vil ta feil og gi pant til de utenlandske flaskene. I tillegg til den økonomiske ulempen dette vil gi for bryggeriene, vil det også skape problemer i produksjonsprosessen, mener MD.

Allerede har SFT fått flere

henvendelser fra firmaer som ønsker å starte med import, spesielt av øl. Importørene som SFT har vært i kontakt med har antydnet at de ønsker å etablere retursystemer for EFs flaskestørrelse. Men SFT vurderer inntil videre de importerte flaskene som engangsemballasje, og de blir dermed ilagt en miljøavgift.

Den norske renhetsloven og flaskeforskriftene vil forsvinne samtidig som EØS-avtalen trer i kraft. Ifølge MD vil dette føre til økt import av øl og mineralvann. Flaskeforskriften regulerer størrelse og merking av flaskene.

Kjøleskap uten besvær

Nå kommer kjøleskapene som verken ødelegger ozonlaget eller bidrar til drivhuseffekten. Bruk av gassene butan, propan og pentan har løst problemet.

JON KNUT BERG

Tirsdag i forrige uke trillet det første Greenfreeze-kjøleskapet ut fra bedriften Forons samlebånd i Tyskland. Dermed er dette Greenpeace-støttede kjøleskapet det første på markedet som verken ødelegger ozonlaget eller bidrar til drivhuseffekten, skriver Information.

De ozonvennlige kjøleskapene som har kommet til nå har inneholdt stoffet HFK 134a, som øker drivhuseffekten. Greenfreeze-kjøleskapet har allerede fått det tyske offisielle miljøstempelet Den blå engel.

Men Greenfreeze får ikke være alene lenge. De store tyske produsentene Bauknecht, Bosch, Siemens og Liebherr, som tilsammen står for 80 prosent av det tyske markedet, har nå gitt beskjed om at de snart kommer med kjøleskap med propan, butan og pentan – det samme som Greenfreeze.

Da er det bare AEG og Electrolux av de store produsentene som fortsatt tviholder på HFK 134a. De argumenterer med at kjøleskap med HFK 134a bruker mindre energi enn Greenfreeze-varianten.

En miljøvurdering

skal fra nå av følge alle nye lovforslag i Danmark, har regjeringen vedtatt i et nytt sirkulære. Lovforslagene skal også inneholde en vurdering av konsekvensene for næringslivet. Fra før av har det bare eksistert en slik vurderingsplikt med hensyn til konsekvensene for statsfinansene, melder Information. Vurderingene vil bli foretatt av hvert enkelt departement.

Fint med mer trafikk

Økt trafikkvekst er et gode i seg selv, går det fram av NVVP. Dermed introduseres et nytt argument for den gigantiske utbyggingen av det norske veinettet. Spørsmålet er om denne holdningen er forenlig med AP-regjeringens uttalelser om at veksten må få et «annet innhold».

I et eget avsnitt tar man opp spørsmålet om hvorvidt vi kan bygge oss ut av kapasitetsproblemene. Departementet vedgår at utbygging av nye veier ofte fører til økt trafikk, men er snare med å påpeke at «økt trafikk i sterk grad vil representere forbedringer for den enkelte trafikant ved at han får større frihet til å velge hvilke aktiviteter han vil bruke tiden på. Han står også friere i valg av på hvilket tidspunkt han vil gjøre de ulike aktivitetene», heter det i NVVP.

Heller ikke i omtalen av godstransporten legges det skjul på at den økte veibyggingen har ført til større veitrafikk. «Veksten i godstransport på vei må ses i sammenheng med at veinettet er blitt kraftig forbedret i de senere årene», heter det i NVVP.

Til tross for økt trafikk, viser det seg likevel at prognosene som lå til grunn for NVVP 1990-93 var fullstendig skivebom. Mens man forventet en trafikkutvikling på 10 prosent i perioden, regner Samferdselsdepartementet med at veksten bare blir på 2,5 prosent.

Buss og sporvei har hatt den suverent største prisveksten siden 1980. Mens prisutviklingen for de ulike transportmidlene viste en ganske jevn stigning fra 1970 til 1980, eksploderte prisene for buss og sporvei i årene fram til 1991, viser en tabell fra NVVP.

NSB: – Opseth tar feil

– Jeg er uenig med samferdselsminister Kjell Opseth, som sier at den nye jernbaneplanen representerer en storsatsing på jernbanen selv uten den usikre ekstrasatsingen på fem milliarder kroner. Det sa generaldirektør Kristian Rambjør til N&M Bulletin etter at regjeringen la fram Norsk Jernbaneplan like før påske.

JON KNUT BERG

En femdel av midlene – fem milliarder kroner – til jernbanen i perioden 1994-1997 er gjort avhengig av at Stortinget reduserer overføringene til for eksempel bønder og sjuketrygdene. Til sammenligning er bare sju prosent av veimidlene i Norsk Veg og vegtrafikkplan (NVVP) gjort avhengig av de usikre ekstramidlene.

Vei- og jernbaneplanene, som ble lagt fram av regjeringen samtidig før påske, er veiledende rammer for satsingen for perioden 1994 til 1997. I de årlige statsbudsjettene bestemmes de virkelige bevilgningene, men det har vist seg at rammene i vei- og jernbaneplanen følges temmelig slavisk.

Allerede i senere i vår vil vi få vite om Stortinget er med på Opseths kopling mellom overføringer og jernbaneinvesteringer – under behandlingen av revidert nasjonalbudsjett, og av vei- og jernbaneplanene i juni. I den sistnevnte behandlin-

gen, vil finanskomiteen bli trukket med i samferdselskomiteens arbeid.

Et krafttak?

I en pressemelding skriver samferdselsministeren at jernbaneplanen representerer et krafttak for NSB, selv uten de omtalte ekstrebevilgningene. Overfor N&M Bulletin sier NSB-direktør Kristian Rambjør seg uenig i dette.

– Uten ekstramidlene vil jernbaneplanen bety nærmere fire milliarder kroner mindre i investeringer enn NSB foreslo, og dermed vil det nødvendige krafttaket utebli, sier Rambjør.

Rambjør understreker imidlertid at regjeringens jernbaneplan representerer en historisk milepæl for NSB, vel og merke hvis ekstramidlene går gjennom.

– Men jeg liker ikke planen uten disse midlene, sier han.

– Hva tror du er årsaken til at en større del av jernbaneplanen er gjort avhengig av ekstramidler enn det som er tilfellet for veisektoren?

– Jernbanen har lav status, på grunn av forsinkelser og store vedlikeholdsutgifter. Jernbanen har vært underernært i mange år og er dermed konkurranseutsatt i forhold til bilen, sier Rambjør.

«Pussig»

Også Naturvernforbundet har reagert på den skjeve fordelingen av ekstramidlene.

– Det er pussig at regjeringen gjør tjuve prosent av bevilgningene til jernbane avhengig av andre vedtak, uten å gjøre det samme med vei, sier generalsekretær Dag Hareide i NNV.

Informasjonssjef Ivar Torvik i Samferdselsdepartementet er ikke enig i at ekstramidlene representerer en skjev fordeling mellom vei og jernbane. Han viser til at selv uten ekstramidler, får jernbanen 43 prosent mer i investeringer enn forrige jernbaneplan. Samtidig er det en svak tilbakegang for veisektoren i forhold til forrige veiplan, påpeker Torvik.

El-bil best for klimaet

En ny rapport fra Teknologisk Institutt (TI) viser at elektrisk drevne personbiler ved bykjøring totalt sett slipper ut mindre av klimagassene CO₂, metan og lystgass enn bensinbiler.

Dette gjelder uansett hvilken energikilde som benyttes i elektrisitetsproduksjonen. Energikildene som er vurdert er vannkraft, kjernekraft, naturgass, råolje, steinkull, brun- kull, deponigass og biobrensel. Beregningene er utført på bakgrunn av forventet teknologi og avgasskrav rundt år 2000.

For større biler som varebiler og busser medfører el-drift

økt utslipp av klimagasser ved bruk av råolje, steinkull og brun- kull, men reduserte klimautslipp ved bruk av de andre energikildene.

Utslippene av nitrogenoksider (NO_x) og svoveldioskyd (SO₂) vil reduseres kraftig ved overgang til el-biler. Dette har sammenheng med at utslippene fra kraftverkene i langt større grad lar seg rense enn fra

kjøretøyer, skriver TI. Men hvis kraften kommer fra kraftverk uten renselanlegg, vil SO₂- utslippene totalt sett være større for el-biler enn for bensinbiler, mens NO_x-utslippene vil være omtrent like.

Betinget togsuksess

Regjeringen vil bruke 27,5 milliarder kroner på jernbanen de neste fire årene, inkludert Gardermobanen. Men storsatsingen er betinget av at Stortinget reduserer overføringene til andre sektorer. Forrige jernbaneplan hadde en ramme på 14,4 milliarder.

JON KNUT BERG

Regjeringen vil redusere overføringene over statsbudsjettet til for eksempel bønder og barnefamilier med fem milliarder kroner og bruke det på jernbanen. Dette er i tråd med innstillingen fra Kleppe II-utvalget.

Hvis regjeringen får gjennomslag for denne linjen i Stortinget, vil jernbanetilskuddet altså bli på hele 27,5 milliarder kroner – nesten dobbelt så mye som i forrige periode. Av dette går ca. 10,5 milliarder kroner til trafikkdelen (lokomotiver, vogner, stasjoner, osv.) og vel 15 milliarder kroner til kjøreveien (utbygging av linjenettet). I tillegg kommer 2,2 milliarder i statlig avskrivning av gammel gjeld.

Til sammenligning skal 47 milliarder kroner gå til veibygging de neste fire årene, inkludert fire milliarder som er bompengefinansiert og tre milliarder kroner i ekstramidler.

For jernbanen skal ekstramidlene gå til drift og investeringer i kjøreveien. Ekstramidlene utgjør så mye som halvparten av investeringsmidlene.

Vei- og jernbaneplanene skal behandles i Stortinget i rundt 20.juni.

Prioriterer Østlandet

I jernbaneplanen har regjeringen prioritert Østlandsområdet «svært høyt», som det heter i meldingen. Flest midler flyter til Drammens-, Østfold- og Vestfoldbanen.

På investeringsiden er det særlig Østfoldbanen det vil gå ut over hvis regjeringen ikke får flertall for ekstramidlene. Uten ekstramidler, får Østfoldbanen vel en milliard i investeringer, mens NSB hadde bedt om nærmere det tre-dobbelte.

Uten ekstramidler, vil det også bare bli småpenger til Vestfoldbanen – 210 millioner kroner. Ekstramidlene utgjør over en milliard kroner.

Og uten ekstramidler, blir det bare planlegging av Ringerikstunnelen i neste periode, mens med ekstramidler blir det oppstarting i 1997. Det i tråd med NSBs ønsker.

Sikker plass

Disse prosjektene er på sikker plass i regjeringens jernbaneplan (nye og igangværende prosjekter): Østfoldbanen en milliard kroner, Vestfoldbanen 230 millioner kroner, Drammensbanen 280 millioner kroner, Bergensbanen 235 millioner kroner, Nationalteatret stasjon 80 millioner kroner og planlegging av Ringeriksbanen 20 millioner kroner. I tillegg kommer 1,7 milliarder kroner til bedre driftsforhold på eksisterende nett.

Disse prosjektene er på usikker plass, d.v.s. de er avhengige av ekstramidlene: Østfoldbanen 1,5 milliarder kroner, Vestfoldbanen en milliard kroner, Bergensbanen 210 millioner kroner, Drammensbanen 400 millioner kroner, Dovrebanen 310 millioner kroner, Ringeriksbanen 150 millioner kroner, Kongsvingerbanen 70 millioner kroner og Sørlandsbanen 70 millioner kroner. I tillegg kommer 450 millioner kroner til bedre driftsforhold på eksisterende nett.

Hvis vi tar med ekstramidlene, har regjeringen fulgt anbefalingene som NSB kom med i sin plan «Ny kurs for jernbanen», med to unntak: strekningene Halden-Kornsjø og Larvik-Skien. Disse strekningene var prioritert lavest fra NSBs side, sier miljødirektør Yngve Pedersen i NSB.

Høyere hastighet

Med ekstramidlene er det du-

ket for høyhastighetstog i Norge etter år 2000. De raskeste togene vil kunne kjøre i 200 km/t, og reisetiden kan halveres i forhold til i dag på en rekke strekninger.

Hurtigere tog kommer stort sett østlendingene til gode. NSB ønsker å komme skikkelig i gang med oppgradering av fjerntogstrekningene etter 1998, slik at toget kan konkurrere med fly på strekningene Oslo-Bergen/Trondheim/Kristiansand/Stavanger. Regjeringen sier ikke noe klart om denne langsiktige satsingen. Men skepsisen er tydelig:

«De høye investeringer som kreves for slike hastigheter gjør imidlertid at en nevneverdig omfordeling mellom luftfart og jernbane i Norge er helt urealistisk... Selv jernbaneanleggssinvesteringer i størrelsesorden 40-50 milliarder kroner ville (bare) bety 15% redusert flytrafikk til/fra Osloområdet,» heter det i jernbanemeldingen.

Paradoksalt

Regjeringen ønsker likevel at toget skal stjele trafikanter fra veiene. Det gjelder særlig i nærtrafikken rundt de store byene og Intercity-trafikken, der reisene er inntil tre timer lange.

Men da er det kanskje noe paradoksalt at regjeringen samtidig ikke vil at jernbaneinvesteringer skal erstatte veinvesteringer, fordi veitransporten i dag er så mye større enn jernbanetransporten.

Mer og mer CO₂

Regjeringens klimapolitikk er nå redusert til to alternativer: Et «la-det-skure-alternativ» som betyr fortsatt vekst i CO₂-utslippene, og et «CO₂-alternativ», som betyr enda større vekst i utslippene.

GUNNAR BOLSTAD

«La-det-skure-alternativet» er i NVVP benevnt som «basisalternativet». Alternativet legger til grunn moderate økonomiske vekstutsikter og det er ikke innarbeidet nye tiltak for å nå nasjonale miljømål eller forpliktelser som følge av internasjonale avtaler. Alternativet innebærer en vekst i CO₂-utslippene fra veitrafikken på 0,7 prosent i året fram til 2010, deretter 0,8 prosent årlig fram til 2025.

Internasjonal avgift

I CO₂-alternativet ser man for seg en internasjonalt samordnet CO₂-avgift som vil ligge på et lavere nivå enn den vi har i Norge allerede. Regjeringen ønsker følgelig å senke den norske avgiften for å tilpasse seg utlandet. Konsekvensen er at CO₂-utslippene fra samlet veitrafikk vil øke med 0,8 prosent pr. år fram til 2010, og med 0,9 prosent årlig for personbiltrafikken isolert.

For Norges del er det altså ikke aktuelt å sette i verk tiltak for å oppnå større CO₂-gevinster enn det som automatisk vil ligge i en «normal» utviklingsbane. Når CO₂-utslippene fra Nordsjøen forutsettes å øke med mer enn 60 prosent fram til årtusenskiftet og utslippene fra bilparken øker med nesten en prosent i året, er det lite som tyder på at den norske regjeringen har til hensikt å stabilisere CO₂-utslippene, slik Stortinget har forutsatt.

NOTISER

Elektronisk avfall skal behandles likt i EF-landene. Det er målet til en arbeidsgruppe som er nedst av bransjen selv. Hensikten er å unngå at hvert land utarbeider egne regler og praksis i forbindelse med håndtering av elektronisk avfall. Det var ta ett til to år å komme fram til et felles regelverk for alle EF-landene.

(Europe Environment/IM)

Kommuner og fylkes bør betale halvparten av prisen for nye motorveier gjennom deres område, foreslår Danmarks Naturfredningsforening i et brev til regjeringen. I dag blir motorveier utelukkende finansiert av den danske staten. Men hvis regningen også blir sendt til kommuner og fylker, vil de lokale politikere bli tvunget til å se på helhetens interesser og ikke bare kreve nye veier til deres områder, mener foreningen. Den ønsker også lokale offentlige høringer før veiprojektene kommer opp i Folketinget. I dag blir det for liten diskusjon om det overhodet er bruk for veiene, mener Danmarks Naturfredningsforening. (Information)

Takk for støtten!

NORTON AS

SIKA

Arendal Smelteverk
EYDEHAVN

NORTON

NORTON-Lillesand
LILLESAND

KEYES

Emballasje på naturens side.

Keyes Norway AS
3500 Hamfoss
Tlf. (067) 23 422 Fax (067) 22 456

Oslo grafiske as

Fra idé til ferdig trykk

Schweigaardsgt. 34F
0135 OSLO

Tlf. 22 17 34 24 Fax 22 17 25 19

Krever konsesjon for taretråling

– Det bør innføres en konsesjonsordning og skikkelig kontroll med taretrålingen, mener miljøvernleder Gunnar Godø i Giske kommune på Sunnmøre. Forskrifter for tareforvaltningen skal snart legges fram, men Miljøverndepartementet og Fiskeridepartementet er ikke enige om det skal kreves konsesjon for taretråling.

RAGNHILD SVED

Taretrålingen har kommet i konflikt med fiskerierne de fleste steder der det er trålet, fra Rogaland og nordover til Møre og Romsdal. Fiskerne frykter at trålingen ødelegger oppvekstområdene for fisk, krabbe og hummer, og de klager over at garnene setter seg fast i de avkuttete tarestilkenes og ødelegges.

Erosjon

Taretrålingen settes også i forbindelse med erosjon på strendene, som på Jæren og i Giske. Giske er en liten kommune som ligger på fire øyer rett utenfor Ålesund, med mange løsmassestrender. Erosjon har alltid vært et problem, men tidligere bygde sandbankene seg opp igjen i rolige perioder. Det har de ikke gjort de siste årene, og mange grunneiere ser det i sammenheng med taretrålingen, forteller miljøvernleder Gunnar Godø.

– Personlig tror jeg problemet er mer komplisert. Blant annet vet vi at bølge- og strømforholdene er blitt verre de siste årene. Men vi har indikasjoner på at tareskogen er viktig i

oppbyggingen av sandbankene, og inntil dette problemet er avklart, bør taretrålingen ut fra før-var-prinsippet stanse, sier Godø.

Han legger til at fiskerne her, som mange andre steder, frykter at fiskeyngelen og oppvekstplassene for hummer og krabbe forsvinner med tareskogene. Men spørsmålet er lite undersøkt gjennom forskning.

Klimaeffekt

– De siste årene har vi hatt et økende antall uværsdager og kraftigere stormer, og det er vanskelig å skille effektene når det gjelder erosjonen, sier forsker Jan Helge Fosså ved Institutt for fiskeri og marinbiologi, Universitetet i Bergen.

– Ut fra det vi vet om erosjonen på Jæren og i Giske, tror jeg først og fremst klimaet er årsaken, men taretrålingen kan ha en viss betydning. Teoretisk skal tareskogen ha en bremsende effekt på bølgene, sier han.

Fosså sier det ikke er påvist at taretråling i dagens omfang er skadelig for kommersielle fiskeslag, som torsk, lyr og sei, som finner en del av føden sin i tareskogen. Men nyere opplysninger tyder på at tareskogen er et viktig oppvekstområde

for den krabben vi spiser (taskekrabbe), forteller han.

Ønsker kontroll

Godø mener det er viktig at det blir innført en konsesjonsordning for taretråling.

– En slik ordning vil gjøre det mulig å forby tråling i visse områder, som ved løsmassestrender og i viktige oppvekstområder for fisk, hummer og krabbe, i hvertfall inntil vi

ningene er klarlagt, sier han. Det er dessuten viktig at det lages en skikkelig kontrollordning, mener Godø.

– I dag er det ingen kontroll. De aktuelle områdene er inndelt i striper som kan tråles hvert fjerde år, men slik det er nå er det fritt fram. Vi vet at mange ikke bryr seg om disse reglene, men tråler når været er bra og når det passer dem selv.

Forskrifter for tang og tare er nå under utarbeidelse i samarbeid mellom Miljøverndepartementet og Fiskeridepartementet (FID). FID vil ha det overordnede ansvaret for forvaltningen. I løpet av våren vil en generell forskrift bli sendt på høring. Senere vil det bli utformet spesielle forskrifter med konkrete regler for taretrålingen.

Pris for Ny økonomi

Senter for Ny Økonomi (SNØ) har fått den første prisen som det nyopprettede fondet Stiftelsen Miljøansvar deler ut. Prisen på 75.000 kroner får SNØ for sitt arbeid med å sette fart i samfunnsdebatten om bærekraftig økonomi.

Daglig leder Jacob Bommann-Larsen mottok prisen på en tilstelning i forrige uke.

I begrunnelsen for tildelingen heter det at SNØ har gjort et stort og viktig arbeid,

til tross for beskjedne midler. – SNØ formidler den internasjonale debatten om ny økonomi til norske miljøer. Den dreier seg om en utvikling der menneskelig livskvalitet, solidaritet og demokrati settes i høysetet, ved hjelp av en økonomi som arbeider i overensstemmelse med økologiske prinsipper, heter det.

Den nyopprettede Stiftelsen Miljøansvar har en kapital på én million kroner, skaffet

gjennom gaver fra enkeltpersoner. Stiftelsens formål er å arbeide for en holdningsendring og økt ansvarlighet i forhold til vårt felles livsgrunnlag, skape forståelse hos allmennheten for miljøspørsmål og å fremme nytenkning som kan vise vei til ikke-miljøødeliggende løsninger. I styret sitter Line With, Jens Chr. Hauge jr. og Mads B. Nakkerud.

Hydro presser Hemsedal i PVC-sak

I fjor vedtok kommunestyret i Hemsedal å gjøre Hemsedal til PVC-fri sone når det gjelder produkter med kort levetid. Vedtaket har fått ledelsen i Norsk Hydros petrokjemidivisjon til å gripe til pennen. Nå har de fått gehør for at kommunen skal holde et åpent informasjonsmøte om saken, skriver Norsk Hydros avis Profil.

RAGNHILD SVED

Hemsedals mål er å velge produkter uten PVC, eller de produktene som inneholder minst PVC, ved kommunale innkjøp. Vedtaket har ført til et brev fra ledelsen i petrokjemidivisjonen i Norsk Hydro til til ordføreren i Hemsedal der det uttrykkes bekymring over «det ubegrunnede vedtaket i Hemsedal og de negative signaleffekter dette kan ha».

SFT sannhetsvitne

Når det gjelder PVC som materiale viser Hydro til en uttalelse fra SFT der det heter at det for visse bruksområder kan være miljømessig gunstigere å velge andre materialer eller en annen plasttype enn PVC. Samtidig sier SFT at miljøgevinsten ved å erstatte PVC vil være «svært begrenset». For produkter med lengre levetid,

for eksempel rør og bygningsmaterialer, mener SFT at det ikke er grunnlag for å hevde at PVC miljømessig er et mindre godt alternativ enn andre materialer, skriver Hydro.

Videre nevner Hydro at kommuneadministrasjonen i Bergen har beklaget at bystyret der fattet et liknende vedtak om PVC.

I brevet etterlyser Hydro et møte for informasjonsutveksling med Hemsedals politikere, og det har de fått gjennomslag for. Miljøvernutvalget i kommunen har enstemmig vedtatt at et slikt møte skal arrangeres, der representanter for de ulike synene på PVC skal komme til orde.

Skadelig

– Vi har basert vårt vedtak på at PVC er skadelig og at det kan skaffes alternativer til produkter med PVC, sier Sylfest Laingen, leder i miljøvern-

utvalget i Hemsedal, til N&M Bulletin.

Laingen sier at han, etter Hydros framstøt overfor kommunen, ikke er svekket i troen på at PVC er skadelig, og viser blant annet til en undersøkelse fra Sverige som viser at PVC-produksjonen er mer miljøskadelig enn det som tidligere var kjent.

– Personlig tror jeg ikke at Hemsedal vil gå tilbake på sitt PVC-vedtak, men når vi først skal holde et informasjonsmøte, bør vi stille med åpent sinn, sier Laingen.

Alvorlig

– Vi ser naturlig nok alvorlig på PVC-vedtakene som er kommet både i Bergen og Hemsedal, og synes det er bra at også Hemsedal-politikerne nå ønsker bredere informasjon, sier informasjonssjef Helge Stiksrud i Hydros petrokjemidivisjon til Profil.

NOTISER – NOTISER – NOTISER

Noen av de største europeiske selskapene går nå i bresjen for mer bruk av miljøavgifter. Utspillet kommer fra en arbeidsgruppe med representanter for Europas største industrivirksomheter, samt økonomer og EF-politikere. I en ny rapport («Economic Instruments in EC Environment Policy») skriver arbeidsgruppen at miljøavgifter bør innføres i alle industri-sektorer og de bør være høye. Miljøavgiftene bør kompenseres gjennom reduserte inntektsskatter, heter det i rapporten. Blant industrivirksomhetene som står bak anbefalingen er Volkswagen, Asea Brown Boveri, BP, Siemens og ENI, skriver Information.

NO_x-utslippene kan reduseres med 40 prosent fra olje- og gassvirksomheten på norsk sokkel ved bruk av såkalte lav-NO_x brennere i gasturbiner. Dette vil kreve investeringer på tre milliarder kroner, skriver Ukestatus.

Modernisering av Danmarks vindmøller kan øke produksjonen av vindkraft med 70 prosent, uten at det blir reist flere møller, skriver Information. I dag står vindmøllene for ca. 2,5 prosent av Danmarks energiforbruk.

Brennstoff av raps skal nå produseres av en fabrikk i Polen.

Fabriken skal stå i nærheten av byen Koszalin. Polen er en av verdens største produsenter av raps. (Nachrichten für Aussenhandel/IM)

Nylig skjedde det tredje utslipp av genspleisede mikroorganismer på få måneder fra bedriften Novo Nordisk i Gentofte i Danmark. I det foreløpig siste tilfellet slapp det ut 100 liter genspleisede kolibakterier og gjærceller ut i kloakken. Bedriften opplyser at utslippet er ufarlig for mennesker og miljø, fordi organismene ikke kan overleve lenge utenfor produksjonstankene.

(Information)

Takk for støtten!

NATURPOST

Stubberudvn. 7, 0668 Oslo
Tlf.: 22 32 84 00

HELGER MYHRE
SKIPSHANDEL

Skagenkaia 22, N-4001 Stavanger
Postboks 328
Tlf.: 04-52 95 75

sparebanken
NOR

FRANK MOHN A/S
BERGEN – NORWAY

A/S J. LUDWIG MOWINCKELS REDERI

Sikkerhetssenteret
AUKRA
Tlf. 072.74878 - Fax: 072-73118

Lyngen Kommune
Tlf. 089 10 100

HOFF
NORSKE POTETINDUSTRIER
POSTBOKS 101, 2001 GJØVIK, TELEFON 061 74 350
TELEFAX 061 74 365

«Klor – djevelens element»

Klor var en av nøklene til etterkrigstidens framskritt, en slags vekstens tryllestav. Men intet annet stoff har bidratt så grundig til den økende

miljødeleggelsen i verden, skriver det tyske magasinet *Der Spiegel* i en ni siders artikkel om klorproblematikken.

RAGNHILD SVED

Spiegel innleder sin artikkel med å sitere Otto Hutzinger, professor i økokjemi, som sier: «Gud skapte 91 elementer, mennesket mer enn et dusin og djevelen ett: klor».

Det «djevelske» stoffet inngår i et utall produkter, fra legoklosser, lenestoler, madrasser, medikamenter, teflonpanner, rottegift og rakettmotorer til kredittkort. Varer som til slutt havner i husholdningene, i bilene og på kontorene. 60 prosent av alle kjemiske produkter inneholder klor eller blir produsert ved hjelp av denne gule gassen. I produksjonen av mer enn 11.000 forskjellige produkter spiller klor en rolle.

Siden 1950 er klorproduksjonen tidoblet på verdensbasis og utgjør nå 40 millioner tonn. Klogass, i første verdenskrig brukt som dødbringende kampgass (sennepsgass), er i

dag et masseproduksjonsmiddel som det er vanskelig å tenke seg at vi kan leve uten. «Det 20. århundredes teknologisuksess», kaller direktør Brummer i kjemigiganten Dow denne giftgassen og dens forbindelse.

Alvorlige skader

Men nå åpenbares det så graverende skader at ikke bare kritikerne spør seg hva som skal veie tyngst – klorkjemiens gode eller dårlige sider. Spiegel nevner senest ulykken ved kjemikonsernet Frankfurter Hoechst AG i slutten av februar, da en kjele med klorholdige kjemikalier kokte over og ti tonn gult giftregn falt ned over gater, lekeplasser og grønnsakshager. Tidligere har ulykker i Basel, Seveso og Bhopal sjokkert verden.

Klorforbindelsene finnes nå overalt i naturen, fra isen i Arktis til sanden i Sahara. Gjennom næringskjeden vandrer de inn i vevet til fisk og

pattedyr og havner til slutt på våre tallerkener. Klormidler i klær utløser hudlidelser og klortilsetninger i trebehandlingsmidler har trolig gjort tusenvis av familie syke. Enkelte steder er morsmelken så sterkt forurenset av klorslektningen dioksin at den ikke ville vært tillatt i handel. Noen forskere tror også at leukemi, lære vansker hos barn, immunsvakhet og ufrivillig barnløshet kan knyttes til virkningen av klorforbindelser. Men håndfaste bevis er vanskelig å skaffe på grunn av de mange andre faktorene som virker inn.

«Uverdige»

Klor-kritikere har i den senere tid fått mektige forbundsfeller, selv i industrikretser. – Egentlig er det uverdige av oss kjemikere at vi fremdeles bygger på klor i vårt arbeid, har kjemiprofessor og tidligere styreformannen i selskapet Bayer, Eberhard Weise, uttalt.

En tredel av alt produsert

klor blir brukt til PVC. I tillegg er stoffet en stor avtaker av saltsyren som oppstår under produksjon av andre stoffer.

– Dersom PVC-bjelken blir dratt ut av klor-reisverket, vakler hele huset, sier en medarbeider i Ecotec til *Der Spiegel*.

En slik utvikling kan nå være underveis. En avdelingsleder for PVC-produksjonen i selskapet Wacker i München sier at han ikke kjenner noen neververdige bruksområder der PVC ikke kan erstattes av andre produkter.

Omlag 80 tyske bystyrer unngår nå PVC i bygninger og kontormateriell, og flere selskaper har plassert PVC på sine utfasingslister. Bilfabrikanten Opel har for eksempel allerede halvert sitt PVC-forbruk i dashbord, dørkledninger og understell. Mange fabrikanter har funnet ut at påskriften «PVC-fri» virker salgsfremmende.

Sommerferie i Østerled

Bruk sommeren til å oppleve kultur og miljø i Østerled. Naturvernforbundet inviterer sine lesere til å bli med til St. Petersburg og Estland 17.–27.juli. Vi reiser med egen buss, og prisen på 4350 kroner inkluderer transport, overnatting og halvpensjon.

I St.Petersburg besøker vi:

- Rundtur gjennom byen
- Vinterpallasset og Eremitasjen
- Dostojevskis St.Petersburg
- Vitenskapsakademiet

I Estland besøker vi:

- Narva, en russisk-estisk grenseby
- Estlands verste miljøproblemer
- Estisk fiskerlandsby
- Tallinn, hovedstad og Hansaby

Underveis vil vi treffe lokale miljøvernere, for å utveksle både miljøvern og kultur.

Turen arrangeres i samarbeid mellom Naturvernforbundet og den ideelle stiftelsen Boreas. Påmelding eller forespørsler rettes til Boreas reiser AS, Skovveien 49, 0258 Oslo. Tlf. 22 56 24 00.

Påmelding skjer ved å betale et depositum på 500 kroner til postgirokonto 0825 0907800. Påmeldingsfrist er 24. mai.