

Nærbutikk & miljø

Britene stopper CO₂-avgift med norsk støtte

side 3

Lite penger fra vest til øst

side 4

Nedtur for miljøet i Luzern

side 5

Vogntog slipper billig unna

side 7

Mer miljø i veitrafikk-loven?

siste side

Rekordtynt ozonlag over Oslo

Ozonlaget over Oslo er rekordtynt. Siden målingene startet over Oslo i 1978, har det ikke vært målt så lave verdier på denne årstiden som nå. Det amerikanske forskningssenteret NASA melder at det var rekordlave ozonverdier over hele den nordlige halvkule i vinter, og at ozonlaget viser fortsatt svekkelse.

JON KNUT BERG

I februar i år var ozonlaget over Oslo i gjennomsnitt 20 prosent under det normale, i mars 15 prosent og i april 10 prosent, opplyser Arne Dalbakk ved Norsk Institutt for Luftforskning (NILU). Førsteamanuensis Søren Larsen ved Fysisk Institutt, Universitet i Oslo, opplyser at dette er rekordlave verdier for årstiden.

Det hersker stor usikkerhet om årsaken til de lave verdiene. Unormalt mye høytrykk de siste månedene, vulkanutbruddet i Fillippinene i 1991 og menneskeskapte utslipp nevnes som mulige årsaker.

Ozonlaget har også falt til rekordlavt nivå i Nord-Amerika, deler av Asia og Europa. J.F. Gleason, som er forsker ved Goddard Space Flight Center i Maryland, sier til the Observer at målingene sist desember og januar, utført av en NASA-satelitt, viste at ozonlaget var tynnere enn i noen tidligere målinger. Denne satellitten har utført målinger siden 1979.

Selv om ozonlaget er rekordlavt nå, er det fortsatt tykkere enn det som er normalt midt på sommeren, da ozonlaget er på sitt tynnest. Men de rekordlave målingene vi opplever nå

kan skape frykt for hva vi har i vente.

Frykter ozonhull

I Sverige frykter miljømyndighetene at en uventet langvarig svekkelse av ozonlaget kan være opptakten til et hull i ozonlaget omkring Arktis.

– Det bekymrer oss sterkt at ozonlaget ikke som vanlig gjenannes i april, sier kontorsjef Andre Zuber i den svenske miljøstyrelsen til telegrambyrået TT.

I Sverige var ozonlaget 14 prosent tynnere i forrige måned enn normalt, skriver Information.

Danmarks Metereologiske Institutt opplyser til Information at den ultrafiolette UV-B strålingen i Danmark i forrige måned økte med 20 prosent i forhold til det normale.

Samtidig offentliggjør magasinet Nature en undersøkelse som viser at den aggressive klogassen KFK opptrådte i luften over de nordlige breddegrader i betydelige konsentrasjoner fram til mars, og at atmosfærens ozoninnhold samtidig var 10 til 20 prosent lavere enn på samme tid som i 1992. Undersøkelsen er utført av forskere ved det amerikanske Jet Propulsion Laboratory i samarbeid med metereologer ved Universitetet i Edinburgh.

EF-forslag strandet

I desember i fjor påla EFs miljøminstre kommisjonen å lage en plan for raskere utfasing av de ozonnedbrytende stoffene metylbromid og HKFK enn det som ble vedtatt under Københavnsmøtet i fjor. I København vedtok miljøministrene at HKFK i praksis skal være forbudt innen år 2020, mens det ble lagt opp til at forbruket av metylbromid skal halveres innen 25 prosent.

EF-kommisjonen skulle ifølge Information komme med et forslag til miljøministrene i mars, men det ble stanset i siste liten. Angivelig skjedde det etter press fra det franske selskapet Elf-Atochem, som dominerer produksjonen av de to stoffene. Forslaget gikk ut på at HKFK skulle forbys innen 2014, men med viktige unntak. Bruken av metylbromid skulle halveres innen 1998. Greenpeace kaller disse forslagene for ineffektive og uansvarlige, fordi de tillater at ozonnedbrytningen fortsetter i høyt tempo ennå i mange år.

I Danmark har imidlertid miljøminister Svend Auken (S) nettopp foreslått at bruken av HKFK stanses allerede i år 2002, og at metylbromid forbys innen 1998. Dette er det mest ambisiøse forslaget som er framsatt av noe land.



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

Myndigheter frykter indianere

Brasils etablissement slår tilbake mot indianerne og deres organisasjoner. Landets nye regjering nekter å avsette mer land til indianerne og Brasils svar på Time, Veja, trykker usanne historier for å svekke miljøorganisasjonenes rykte.

OLE P. PEDERSEN

Næringsinteressene i Brasil så med uro på hvordan tidligere president Collor tildelte indianerne flere store reservater. Nåværende president, Itamar Franco, har sagt klart fra at han ikke akter å opprette flere reservater som vil være «kontroversielle».

– I og med at det å opprette et indianerreservat alltid er kontroversielt i Brasil, betyr dette at det blir mye vanskeligere sikre indianernes tradisjonelle rettigheter, mener daglig leder i Regnskogsfondet, Lars Løvold. – Dette er meget skuffende, særlig nå som vi er midt inne i FN's urbefolkningsår.

– Det er sterke krefter i Brasil som mener indianerne har fått beholde alt for store områder. Det strider mot en del brasilianske historiske drøm om Amazonas, som gull-landet de skal industrialisere og bli rike på. De militære bruker nasjonal sikkerhet som argument, og lokalt næringsliv ønsker selvfølgelig ikke at verdifulle områder skal bli reservater.

Det siste utfallet i kampanjen mot indianernes rettigheter er et fabrikkert intervju med Sting i Veja. Sting var sentral da det internasjonale Regnskogsfondet ble stiftet. I følge artikkelen er det fullt brudd

mellom indianerne og Sting, og bare en brøkdel av pengene skulle være kommet fram.

Forbannet

– Sting ble ganske forbannet over oppslaget, særlig fordi han aldri har snakket med Veja og påstandene var tatt rett ut av lufta, sier Løvold. Som ekserpel nevner han det enorme Menkragnoti-reservatet, som ble reservert og avmerket som et direkte resultat av Regnskogsfondets arbeid. Avmerkingen, som kostet vel fire millioner kroner, ble betalt av organisasjonen. Rundt 14 millioner kroner er nå overført til Brasil gjennom Regnskogsfondet internasjonalt.

Løvold tror ikke den brasilianske kampanjen får betydning for det politiske arbeidet Regnskogsfondet driver i Norge. Men han ser ikke bort fra at innsamlingsarbeidet kan lide. – Folk må ha stor tillit for å gi penger til en organisasjon. Slike løgnhistorier, som går forbausende ukritisk inn i reste av verdenspressen, kan lett bross ufortjente riper i lakken. Men formålet med slike oppslag er jo nettopp å prøve og svekke båndene mellom indianerne og internasjonale støttegrupper. Disse båndene har gitt indianerne ekstra styrke internt i Brasil, avslutter Løvold.

Det ser ut til at den nye svovelprotokollen vil kreve at ikke noe område skal utsettes for mer enn 40 prosents overskridelse av sin tålegrense. De nødvendige nasjonale reduksjonene skal være nådd i år 2000 for Vest-Europa og år 2005–10 for Øst-Europa. Denne målsetningen vil kreve at Norge i år 2000 har redusert si-

ne utslipp med 75 prosent i forhold til 1980-nivå. Vi har i dag nådd 72 prosent, men dette gunstige resultatet bygger på nedgangstider for smelteverke på Sørlandet og en markant nedgang i forbruket av fyringsolje. Dette er forhold som kan endre seg, og føre til økte svovelutslipp igjen mot år 2000.

Med norsk støtte:

Britene stopper CO₂-avgift i EF

Storbritannia står nå helt alene i sin motstand mot en CO₂/energi-avgift i EF. Britene står hardt på sin rett til å bestemme virkemidler selv, akkurat slik Norge har anbefalt dem å gjøre.

GUNNAR BOLSTAD

På et felles energi/miljøvernministermøte i EF i slutten av april oppnådde man for første gang full enighet om å innføre en kombinert CO₂/energi-avgift – nesten. Britene satte seg fullstendig på bakbeina, og hevdet at en slik avgift var «et spørsmål for Westminster, ikke for Brussel».

Danmark, som har formannskapet i EF dette halvåret, hadde gjort et grundig forarbeid før ministermøtet, og hadde greid å rydde av veien flere hindringer, slik at både Frankrike og de fire fattigste landene (Spania, Portugal, Irland og Hellas) kunne gi sin tilslutning til en avgift. Frankrike har vært skeptiske til at det generelle energielementet i avgiften truer den bærende energikilden i landet – atomkraft. Men franskmennene fikk løfte om

at de kan mikse elementenes andel i avgiften på egen hånd, og de fire fattigste fikk aksept for en forsinket implementering, og dermed var det duket for bred enighet. Britenes forsøk på å få aksept for at deres nylig innførte moms på energi-regningen skulle gjelde som CO₂/energi-avgift, gikk derimot ikke hjem, noe som førte til at Storbritannia stoppet hele forslaget.

Norge støtter

Storbritannia lever opp til sitt rykte som miljøbremsekloss, og viderefører den form for motstand som de står for i de pågående svovelforhandlingene. Her har de nektet å etterkomme et krav om å ta i bruk best tilgjengelig teknologi (BAT) under henvisning til at valg av virkemiddel er et nasjonalt spørsmål. Norge er det eneste landet som støtter britene i dette synspunktet, noe

som har vakt oppsikt i internasjonale miljøkretser.

Det er et tankekors at Norge, som altså er i mot internasjonal innblanding i nasjonal virkemiddelbruk, i sine egne regeringsdokumenter forutsetter at det i løpet av overskuelig framtid vil finnes en internasjonalt samordnet CO₂-avgift av den typen som flertallet i EF legger opp til.

Prestisje

Danmarks miljøvernminister, Svend Auken, har lagt ned mye arbeid og prestisje i å få løst CO₂/energi-avgiften gjennom i den danske formannsperioden, men mener nå at det er helt urealistisk å få avgiften på plass før tidligst til høsten. Danskene har presset meget hardt for avgiften, og har til og med truet med ytterligere kjøper i Maastricht-hjulene, dersom man ikke fikk gjennomslag.

Hva mener Clinton om CO₂?

Det er fortsatt uklart hvilke nye holdninger USA vil bringe med seg til den neste klimaforhandlingsrunden, til tross for løfterike signaler fra president Bill Clinton.

Pressen har rapportert at Clinton nylig lovte å stabilisere USAs CO₂-utslipp på 1990-nivå innen år 2000. Redaktør Nick Sundt i det uavhengige nyhetsbrevet «Energy, Economics and Climate Change» peker imidlertid på at Clinton ikke sa noe spesifikt om CO₂.

– Clinton lovte å stabilisere utslippene av klimagasser, hvilket er noe ganske annet, skriver Sundt i en artikkel i New York Times.

USA forsøkte lenge å få godskrevet sine gode anstrengelser for å redusere utslippene av KFK-gasser under forhand-

lingene om en klimakonvensjon. KFK ødelegger ozonlaget og har også vært kjent som en potent klimagass, selv om ny forskning viser at nettoeffekten trolig er null.

KFK er imidlertid eksplisitt holdt utenfor klimakonvensjonen. Men det finnes andre klimagasser, som for eksempel metan. Det amerikanske miljøbyrået EPA har lagt fram en handlingsplan som vil kunne redusere utslippene av metan fra gasskraftproduksjon med 30 prosent. Metan har et fjorten ganger så stort drivhuspotensiale som CO₂. USAs nye

luftforurensningslov (Clean Air Act) vil trolig også gi gevinster for andre og mindre betydningsfulle klimagasser.

Rapporter fra den forrige klimaforhandlingsrunden i mars tilsier likevel at USA nå vurderer seriøst å offentliggjøre en spesifikk forpliktelse også for CO₂-utslipp. Det som kan skje er mest interessant med USAs klimapolitikk, er at landet allerede har ratifisert konvensjonen, og at administrasjonen åpenbart tar innholdet i konvensjonen meget alvorlig. Clinton har lovet en handlingsplan for klima i august.

Forhandlingene fortsetter

Forhandlingene om finansiering, gjennomføring og målsetninger i den internasjonale klimakonvensjonen fortsetter. 18 land har hittil ratifisert konvensjonen. Norge har ennå ikke ratifisert.

Under forhandlingsrunden i mars var det finansieringsmekanismene som sto på dagsorden. Partene diskuterte blant annet styringsmekanismene for det globale miljøfondet (GEF).

Greenpeace International rettet i et brev til partene kraftig kritikk mot de norske klimaprojektene i Polen og Mexico. Norge har bevilget penger til prøveprosjekter i disse landene, for å demonstrere hva slags tiltak som kan ligge i begrepet «felles gjennomføring» av klimatiltak.

Greenpeace frykter at de norske prosjektene foregriper beslutninger som bør tas av konvensjonspartene, og advarer mot at Norge unndrar seg forpliktelser som man har påtatt seg under konvensjonen.

Det neste møtet i klimaforhandlingene arrangeres i Genève i august. Det er ventet at denne forhandlingsrunden nettopp vil dreie seg om hva som bør ligge i «felles gjennomføring». Internasjonale miljøorganisasjoner kartlegger nå hvilke prosjekter som er under planlegging og om man bør tilråde eller ta avstand fra slike prosjekter.

I alt 161 land har hittil underskrevet konvensjonen. Disse 18 landene har ratifisert den: Mauritius, Seychellene, Marshall-øyene, USA, Zimbabwe, Maldivene, Monaco, Canada, Australia, Kina, Saint Kitts og Nevis, Antigua og Barbuda, Ecuador, Fiji, Mexico, Papua New Guinea, Vanuatu og Cook Islands.

Gunnar Bolstad

Kvotehandel uaktuelt

Det er lite trolig at Norge vil benytte seg av kvoter under den nye svovelprotokollen. Det har vært påstått at norsk natur får mer svovelreduksjon pr. krone ved å redusere polske utslipp. Men dette forutsetter at kostnadene ved å redusere i Polen er 30-80 ganger lavere enn i Norge.

ANDERS GJESVIK

Inntil ganske nylig var kvoter et av de store løsenordene i norsk miljøpolitikk. Norge skulle ikke redusere så mye på egne utslipp, men heller investere pengene i lavkostland i Øst-Europa. Det skulle gi mye større effekt pr. krone. Norge deltar nå i forhandlingene om en ny svovelprotokoll, men det er lite trolig at Norge vil gå inn for å gjennomføre sine utslippsreduksjoner i Øst-Europa.

Norge forurensar Norge

30-35 prosent av norske svovelutslipp faller ned i norsk natur, mens bare 0,5-1 prosent av de polske utslippene rammer Norge. Det betyr at av 1000 tonn norsk svovel, faller 300-350 tonn ned i norsk natur. Tilsvarende vil utslippet i Polen bare tilføre oss 5-10 tonn. En kostnadseffektiv reduksjon i Polen forutsetter altså en 30-80 ganger billigere reduksjon. Det oppnår man ikke.

Men vi går inn for at den nye svovelprotokollen skal åpne for kvoter. Det kan være tilfelle der de kan være et supplement til nasjonale reduksjoner. Men det bør være en forutsetning at en kvotehandel mellom to land ikke gir dårligere effekt for et tredjeland, sier førstekonsulent Mari Sæther i Miljøverndepartementet.

Pengesekken lukket for miljøtiltak i Øst-Europa

Luzern: En rekke miljøtiltak må øyeblikkelig settes i verk i Sentral- og Øst-Europa, men dere kan ikke vente mer penger fra oss. Det var budskapet fra de vest-europeiske miljøvernministrene til kollegene fra Øst da de møttes på den all-europeiske konferansen Miljø for Europa i Sveits i forrige uke.

RAGNHILD SVED

Luzern-konferansen har bragt oss ned på jorda igjen (etter Rio), og vi bør være takknemlige for denne realisme, sa den tyske miljøvernministeren, Klaus Töpfer, da konferansen var over.

Men det minstrene i Vest kaller realisme, betegner andre som resignasjon og mangel på solidaritet. For helt fra starten på konferansen, som har vært under forberedelse siden 1991, var det klart at de rikeste landene ikke var villige til å øke pengestøtten til Sentral- og Øst-Europa. Derimot ble det gang på gang understreket at disse landene selv må stå for de tyngste løftene, under henvisning til at det er økonomiske nedgangstider også i Vest-Europa.

Refs fra Danmark

Denne holdningen fikk Danmarks miljøvernminister, Svend Auken, til å refse sin vestlige kolleger:

De finansielle bidragene fra Vesten har til nå vært fullstendig skuffende, selv om Tyskland har gjort en bra jobb i det tidligere DDR. Det er betegnende at et lite land som Danmark er den største bidragsyteren til landene i Sentral- og Øst-Europa. Det gjør vi ikke fordi vi er edlere enn andre, men fordi vi er smartere, sa Auken.

Han understreket det store gapet mellom hva Vest-Europa var villig til å bruke for å be-

skytte seg mot trusselen fra kommunismen og det de vil bruke til å beskytte seg mot miljøtrusslene.

Vi skal heller ikke undervurdere den trusselen det kan være mot demokratiet dersom vi ikke viser solidaritet med landene i Øst, sa han.

Auken tok også til orde for å endre utlånsvilkårene i de store bankene og finansieringsinstitusjonene, slik at det blir mulig å gi lån på gunstige vilkår til miljøtiltak.

Handlingsprogram

Ministrene fra de 49 landene som var samlet i Luzern ble imidlertid enige om et handlingsprogram for miljøet i Sentral- og Øst-Europa. Programmet drar opp en strategi for hvordan problemene skal løses, med vekt på politiske reformer, institusjonsbygging og investeringer.

Når det gjelder investeringer, skal det legges vekt på tiltak som gir størst mulig helseeffekt for minst mulig penger. Bly, støv og svovel fra industri og transport skal prioriteres i områder der utslippene er så store at de gir alvorlige helseskader. Videre skal det ryddes opp i problemer som reduserer produktiviteten eller forårsaker uopprettelige skader på miljøet. En del tiltak betegnes som en «win-win»-strategi – tiltak som både gir økonomisk og miljømessig gevinst. Eksempler på det er energieffektivisering og bedre ressursbruk.

Programmet understreker behovet for kost-nytte-analy-

nalprodukt, synes jeg det er et godt forslag, sier nåværende miljøminister Svend Auken til Information.

Hans forgjenger, Per Stig Møller, sier at forslaget er «overodentlig fornuftig». Han

ser, bruk av markedsmekanismer som skatter og avgifter og fjerning av subsidier på energi.

I tilknytning til handlingsprogrammet har Verdensbanken utarbeidet en liste over en rekke konkrete tiltak som koster relativt lite, men som gir stor effekt, for eksempel enkle rensetiltak og bedre kontroll i produksjonen.

Sikring eller nedbygging av atomkraftverk regnes som så kostnadscrevende at det er utelatt fra programmet.

Oppfølging

Til å sørge for en oppfølging av handlingsprogrammet vil det bli opprettet spesialgruppe (Task Force) ledet av EF-kommisjonen og ett av landene i Sentral- eller Øst-Europa. Denne gruppen skal samarbeide med en komité som skal forberede prosjekter og dermed gjøre det lettere for de enkelte landene å skaffe finansiering. Denne komiteen får 200 millioner kroner til sitt arbeid, hvorav Norge bidrar med fire millioner.

Tanken er å styrke samarbeidet mellom de ulike giverlandene, mottakerne og finansieringsinstitusjonene, slik de pengene som allerede finnes til miljøinvesteringer i Øst-Europa blir brukt bedre og mer målrettet.

En arbeidsgruppe under ECE (Europa pluss USA og Canada) skal overvåke oppfølgingen av Luzern-konferansen og forberede neste Miljø for Europa-konferanse, som holdes i Bulgaria i 1995.

menner at dagens vekstdebatt ikke er særlig begavet, og peker blant annet på dilemmaet at Danmark i dag har en lav vekst, uten at miljøvernene klapper i hendene av den grunn.

Blåmandag for miljøvernet

Luzern: Da ministrene møttes på miljøkonferansen i Bergen for tre år siden ble de til stadighet plaget av demonstranter med slagord og taktfaste fyrop. I Luzern gikk de til mottakelse i byens rådhus akkompagnert av barn som sang «We shall overcome» og viftet med plakater med afrikanske dyr på.

RAGNHILD SVED

Kontrasten kan illustrere den blåmandagen miljøvernet gikk inn i da Rio-konferansen var over.

Vi hadde forventet at konferansen i Luzern, den første store etter Rio, skulle omsette Rio-deklarasjonen og Agenda 21 til virkelighet. Vi ønsket konkrete verktøy, et program for å hjelpe Øst-Europa i en krise. Det har vi ikke fått, sier Elin Enge, som gjennom Forum for utvikling og miljø representerte miljøorganisasjonene i den norske delegasjonen.

Under Rio-prosessen så man offensivt på framtida. Her har realisme fått overtaket. Prioriteringene er defensive, bare de mest livstruende problemene skal løses nå. De helhetlige visjonene fra Bergenskongressen er tonet ned til et minimum, sier hun.

Det snakkes mye om behovet for omforming i Øst, men ikke om behovet for endret livsstil og omforming i Vest. Det er forstemmende å se hvordan de vestlige landene har sin programmer som hjelp selvhjelp, mens de faktisk er mest villig til å sette inn innsatsen der de ser en trussel mot sitt eget miljø. Solidaritetstanken er for en stor del borte. Man sier man ikke har råd.

Enge mener at den forventede øst-vest-dialogen om miljøet heller ikke er kommet i stand.

De vestlige landene og vestlige institusjonene hadde forberedt alle dokumentene til konferansen, og landene i Øst fikk delvis ikke anledning til å uttale seg. De har også hatt problemer med å følge med på grunn av stadige utskiftninger i regjeringene, sier hun.

Svake krav

Den resignerte stemningen på konferansen preget også miljøorganisasjonene. Organisasjonene fra Øst og Vest hadde problemer med å formulere sterke, felles krav. Mens de fra Øst la mest vekt på etiske spørsmål og menneskelige verdier, ønsket de vestlige å stille konkrete krav. Det førte til at de store internasjonale organisasjonene, som Friends of the Earth, WWF og Greenpeace laget sin egen tilleggssuttalelse, med krav om stenging av atomkraftverk både i Øst- og Vest-Europa, stans i eksporten av spesialavfall og konkrete tiltak mot drivhuseffekten.

Paradoksalt nok hadde miljøorganisasjonene denne gangen bedre anledning enn kanskje noen gang før til å delta i beslutningsprosessene.

Vi hadde adgang til alle forberedelsesmøtene, og vi deltok på ministerkonferansen som li-

keverdiggpart. Dermed hadde vi mulighet til å påvirke den internasjonale miljøpolitikken, sier Theresa Hertzog, som samordnet organisasjonenes arbeid.

Selvransakelse

Elin Enge mener likevel at organisasjonene må granske sin egen rolle i slike forhandlinger.

Skal vi fortsatt være med, må vi legge opp et mer disiplinert løp i forberedelsene. Denne gangen var kravene fra organisasjonene så svake at det ikke var noe å presse regjeringene med, og det er forstemmende, sier Elin Enge.

Organisasjonene må gi gode innspill og samtidig legge lista så høyt at vi har noe å strebe mot. Vi har dessuten en viktig informasjonsrolle. Mediene og publikums muligheter til innsyn blir mindre hvis vi ikke er med, sier hun.

Enge trekker likevel fram en del positive resultater fra Luzern-konferansen.

Atomkraft, som ikke engang var et tema på Bergenskongressen, ble satt på dagsorden. Det har vært reelle diskusjoner om nedlegging av alle atomkraftverk, ikke bare de som kalles utrygge. Det er også positivt at en CO₂-avgift presses fram. Dette er spørsmål som får direkte betydning for miljøet, og de må organisasjonene følge opp, sier hun.

Krangel om avgift og atomkraft

Luzern: Flere EF-land brukte ministerkonferansen i Luzern til å presse på for et vedtak om en CO₂-avgift, men uten å få gjennomslag for forpliktende formuleringer.

I EF er Storbritannia isolert som «verste gutt i klassen» i spørsmålet om en slik avgift. Men heller ikke USA og Canada var rede til å gi noen løfter nå. Resultatet ble at ministererklæringen fikk noen runde formuleringer om betydningen av økonomiske virkemidler som middel for å redusere CO₂-utslippene. Samtidig sørget de europeiske landene for å få inn en setning om at de, så snart som mulig, ønsker en beskatning som effektivt begrenser CO₂-utslippene.

Et forslag fra Danmark og Sveits om å øremerke deler av en CO₂-energiavgift til miljøtiltak, falt tidlig.

Et punkt i ministererklæringen omhandler atomkraft.

Flertallet gikk med på at usikre kraftverk, og da tenker de på de i Øst-Europa, skal nedlegges så snart som mulig. Norge, sammen med Østerrike, Island, Irland, Luxemburg og Sverige ville gå lenger, og fikk en fotnote som sier at de ønsker at all bruk av atomkraft må stanse på lang sikt.

Vil innføre avgift

Luzern: Russland vil innen slutten av sommeren innføre en CO₂-avgift, annonserte miljøvernminister Viktor Danilov-Danilian på Luzern-konferansen.

Et annet medlem av den russiske delegasjonen, Alexandre Goudyma, sa senere til N&M Bulletin at dette er en alvorlig avgjørelse som man håper vil bli et godt eksempel for andre. Størrelsen på avgiften ville han ikke si noe om, men viste til at dette spørsmålet fremdeles diskuteres.

Skuffelse over utfallet

Luzern: Miljøorganisasjonene var misfornøyde med resultatene som ble oppnådd på Luzern-konferansen. – Handlingsprogrammet for Europa er som et skip uten drivstoff, det kan ikke engang begynne reisen, sier Stewart Boyle i Greenpeace International.

Ett år etter Rio er det ikke blitt enighet om noen skritt i retning av en bærekraftig utvikling. CO₂-utslippene, biltrafikken og produksjonen av spesialavfall fortsetter å vokse, sier John Hontelez i Friends of the Earth (FOE) International. Selv om organisasjonene me-

ner handlingsprogrammet inneholder gode elementer, er de kritiske til at mange viktige spørsmål er utelatt. Blant annet er det opptatt av å bevare og styrke de offentlige transportsystemene i Øst-Europa, slik at disse landene kan unngå de trafikkproblemene som

Vest-Europa strir med.

Miljøbevegelsen hadde også ønsket at de vest-europeiske landene skulle erkjenne at de langt fra har løst sine egne miljøproblemer, og det er behov for en livsstilsendring her.

Sløvt om enøk

Bort med statlige tilskudd til enøk-investeringer. Opprettelse av regionale, statlige kompetansesentra. Og intet nytt innen alternativ energi.

Det er hovedkonklusjonene fra stortingsmeldingen om energioptimalisering og nye fornybare energikilder som ble lagt fram fredag i forrige uke.

Tilskuddene til enøk-investeringer i næringslivet skal bort. Undersøkelser viser at 70 prosent av de subsidierte enøk-prosjektene ville ha blitt gjennomført uansett, ifølge statssekretær Gunnar Myrvang i Nærings- og energidepartementet (NOE). Også enøk-tilskudd til boligsektoren forsvinner innen 1994.

For nye fornybare energikilder var dette Myrvangs egen konklusjon: – Regjeringen varsler ingen heroisk nysatsning.

USA vil endre biokonvensjonen

President Clinton sa nylig at USA vil undertegne biokonvensjonen, men at den trenger en del endringer. – Det er gledelig at USA vil være med, men det er ikke anledning til å endre konvensjonen, sier rådgiver Peter Johan Schei i Miljøverndepartementet.

ANDERS GJESVIK

Clinton uttalte at hans administrasjon var i ferd med å rydde opp i «svakheter i konvensjonen», som hindret USA i å undertegne den. USA har allerede hatt flere møter med andre deltakerland for å endre tekst og tolkninger.

På Riokonferansen i fjor nektet USA å undertegne konvensjonen, fordi man var uenig på flere punkter. De viktigste var overføring av teknologi fra i-land til u-land, patentspørsmål og finansieringsmekanismer. De to første punktene støtter mot den mektige amerikanske bioteknologiindustrien.

Konvensjonen forutsetter at i-landene er villig til å dele sin

bioteknologi med u-landene, mot at u-landene til gjengjeld forplikter seg til å ta vare på sitt biologiske mangfold. Dette mangfoldet er en «råvare» for bioteknologiindustrien.

– Umulig

Peter Johan Schei, som ledet den norske delegasjonen i bioforhandlingene, sier at han merker et skifte i miljøvennlig retning etter at Clinton overtok som president, men de amerikanske innvendingene er de samme som tidligere.

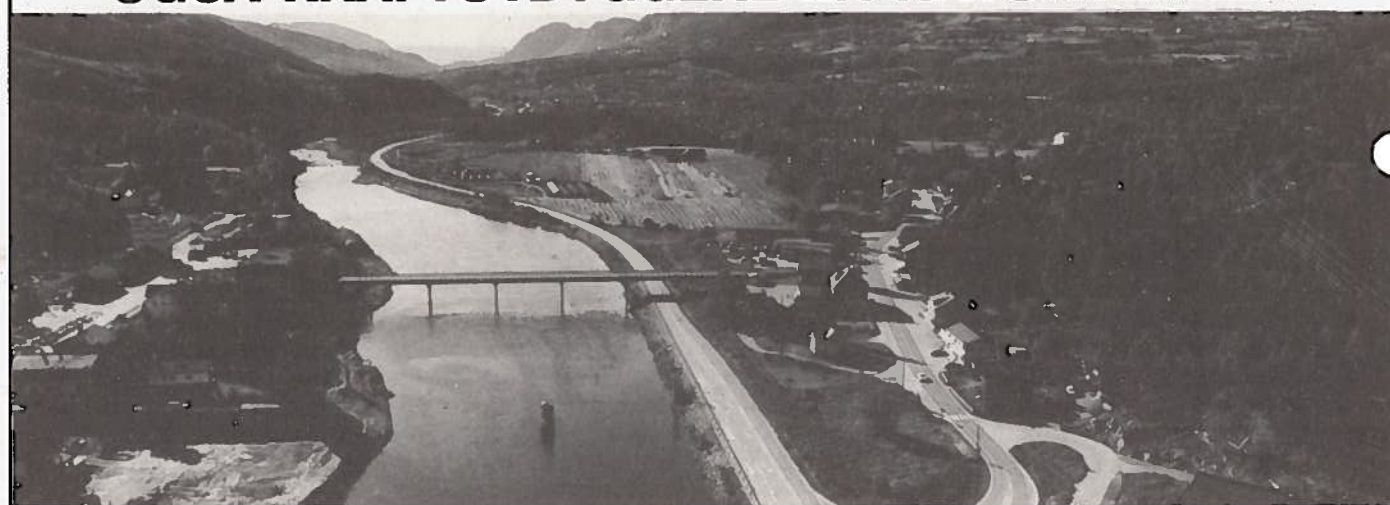
– Det er positivt at verdens mektigste land undertegner, særlig fordi USA er det tyngste landet på bioteknologi. Men USA har ikke anledning til å endre biokonvensjonen, den må undertegnes slik den foreligger. Det er mulig å be om

endringer når konvensjonen trer i kraft, men det er en lang og omstendelig prosess, sier Schei.

Biokonvensjonen er en åpen rammekonvensjon, der de konkrete forpliktelsene vil uttrykkes i protokoller. Foreløpig har man bare begynt å drøfte en protokoll, som skal kontrollere genmodifiserte organismer. Protokollen skal regulere eksport, import og utsetting i naturen av organismer der mennesket har endret genene.

– I panelet som har diskutert protokollen er det full enighet blant deltakerlandene om behovet for en slik protokoll. USA sitter også i panelet, men det er tvil om amerikanerne vil støtte en slik protokoll, sier Schei.

OGSÅ KRAFTUTBYGGERE ER NATURVENNER



Vi gjør mye for å lege sår: landskapspleie, arondering, tilsåing av tipper, terskler, utsetting av settefisk m.m.

FHR

Foreningen til Hallingdalsvassdragets regulering
Boks 2481 Solli, 0202 Oslo 2
Tlf. 22 43 50 50

De tyngste betaler for lite

De tyngste trailerne vil fra høsten av betale bare halvparten av kostnadene de påfører samfunnet, skriver regjeringen i den nylig fremlagte jernbanemeldingen. I en ny rapport fra Naturvernforbundet heter det at enkelte vogntog vil få en avgiftslettelse på hele 65000 kroner i året.

JON KNUT BERG

Fra 1. januar fikk NSB halvert avgiftene for godstrafikk, mens godstrafikken på vei får reduserte avgifter fra 1. oktober i år.

De største trailerne betaler ikke nok avgifter til å dekke kostnadene de påfører samfunnet, ifølge regjeringen. Og 1. oktober i år blir dette forholdet enda skjevere.

«... avgiftsbetalingen fra de tyngste vogntogene på veg dekker ikke sine samfunnsøkonomiske kostnader (veghold, forurensning og ulykker),» heter det i jernbanemeldingen. Vogntogenes «underdekning» er ifølge regjeringen på 30 prosent i dag, mens den vil øke til 53 prosent 1. oktober.

Slår jernbane

Avgiftene for godstrafikk er utformet slik at biltransporten får lavere avgift pr. km. jo lenger de kjører. For jernbanen er avgiften derimot fast pr. km. Dette betyr at godstrafikken på vei blir mer konkurransedyktig i forhold til jernbanen jo større avstanden er.

De vogntogene som kjører lenger enn 80.000 km i året vil få en så stor avgiftslettelse at de vil kunne slå ut jernbanen i konkurransen, ifølge regjeringen selv.

«Denne innretningen av lastebilavgiftene er ikke ideell ut fra samfunnsøkonomisk kostnadssynspunkt, men er mer utformet i tråd med bilavgifter i andre land,» skriver regjeringen i jernbanemeldingen.

Regjeringen lover å revurdere dette avgiftssystemet hvis det kan påvises at de bilene som er i konkurranse med NSB i stor utstrekning kjører lenger enn 80.000 km i året. Regjeringens overordnede mål er at det

skal være like konkurransevilkår mellom vei og jernbane.

Ifølge Transportøkonomisk Institutt (TØI) er gjennomsnittlig kjørelengde for innlands godstrafikk på vei 70.000 til 80.000 km i året, mens utenlandstrafikken ligger vesentlig over 100.000 km i året. Det er dermed sannsynligvis stor grad av konkurranse mellom jernbanen og vogntog på vei som kjører over 80.000 km i året.

Prosjektleder Sveinung Oftedal i Naturvernforbundet skriver i rapporten «Taxation and infrastructural costs of heavy goods transport», som er laget på oppdrag fra Den Europeiske Unionen for Transport og Miljø (T&E), at vogntog som kjører mer enn 30 000 km i året tjener på omleggingen 1. oktober, mens de som kjører mindre får økte avgifter. De som kjører over 100.000 km i året vil få en avgiftslettelse på

hele 65.000 kroner.

– Omleggingen er en tragedie. Vi tilpasser oss til et dårligere system enn det vi har i dag, sier Oftedal.

Slår ut toget

Avgiftsomleggingen fra 1. oktober kan ramme jernbanen også på en annen måte. Avgiftsøkningen for biler som kjører mindre enn 30.000 km i året, vil svekke jernbanens godstrafikk, fordi disse bilene brukes for å distribuere gods fra jernbane. De samlede kostnadene for godstransport på jernbane blir dyrere enn den rene vegtransporten.

Dette innrømmes av regjeringen i jernbanemeldingen. Men det foreslås ingen tiltak for å rette opp skjevheten. Det står bare at «En vil følge utviklingen og ikke minst legge vekt på hva som gjøres ellers i Europa.»

Bra miljøvalg

En ny utgave av Naturvernforbundets «Bra miljøvalg» presenteres denne uken. Dette er en oppdatering av tidligere utgaver.

«Bra miljøvalg» er en liten trykksak som forteller deg hvilke miljøvalg du skal gjøre i dagligvarehandelen. Trykksaken får du plass til i lommebooken.

Naturvernforbundets eksperter har vurdert en lang rekke husholdningsartikler, fra plaster til tøyvaskemiddel. Produktene er inndelt i bra og middels miljøvalg. Gjennom «Bra miljøvalg» avsløres det at en rekke produkter som er stemplet «miljøvennlig» fra produsentens side, slett ikke er det.

Grant Squirrel

Dataloggeren som bare fantasien kan stanse....

- Inneklimamåling
- Yrkeshygeniske målinger
- ENØK
- Miljøovervåking
- Muskelspenning

DAN MESZANSKY AS
MEDISINSK OG INDUSTRIELT LABORATORIEUTSTYR
Postboks 4324 Torshov, 0402 Oslo. Holstgt. 6 Telefon: 22 37 07 88. Telefax 22 37 95 85

Hefte om CO₂

Forskjellige tekniske løsninger av CO₂-problemet tas opp i en ny publikasjon fra Statoil. skriver Ukestatus. Her beskrives blant annet muligheter for deponering av CO₂ i tomme olje- og gassreservoarer og metoder for transport av CO₂. Heftet tar også opp teknologi for fjerning av CO₂ fra gass- og kullkraftverk og andre store anlegg. Heftet kan fås ved henvendelse til Christina Hegreberg i Statoil på telefon 04 80 91 51.

Takk for støtten!



Kvaløya Avfallsselskap A/L
STRANDGATA 58 - POSTBOKS 333
8001 HAMMERFEST

AVFALLSANLEGG: TE 15 811
KONTOR: TE 13 361
Åpningstider: Man-Fre 08.00 - 15.30
Kveldspått: Torsd. 15.30 - 18.00

Mitsubishi Motors Co

MMC Norge AS - et selskap i Motor Gruppen
Postboks 43 Rindøkko - 0516 Oslo
Kontor: Østra Aker vei 62
Telefon: (02) 85 14 20
Fax: (02) 84 98 99



KARMØY KOMMUNE
en støttespiller i miljøvernarbeidet



Postboks 33, 3081 Holmestrand

Gode tilløp til ny veitrafikklov

Utvalget som har utredet endringer i veitrafikkloven anbefaler flere konkrete tiltak for å styrke miljøsidene i loven, men unngår å gå inn på strukturelle endringer.

GUNNAR BOLSTAD

– Det mest effektive middel for å bedre miljøet ville være å redusere trafikken. Utvalget anser det lite realistisk å ta opp spørsmålet om reduksjon av trafikken, heter det i utredningen. Men utredningen inneholder likevel flere interessante forslag som kan begrense miljøproblemer lokalt, blant annet bruk av veiprising og bomstasjoner for å komme lokale miljøproblemer til livs. Under henvisning til de nye miljøkvalitetsnormene, skriver utvalget:

«Det bør gis adgang til å treffe vedtak om lokal begrensing av veitrafikken dersom

luft-, støy- og støvforholdene på et punkt eller kort strekning tilsier det, og derved iverksette enkle fysiske tiltak som eventuelt midlertidig kan begrense trafikken.»

I dag hjemler ikke veitrafikkloven bruk av bompenger for å regulere trafikken av miljøhensyn. Dette mener utvalget at man bør åpne for:

«Regelverket bør imidlertid utformes slik at det kan legges ytterligere, og endog radikale, restriksjoner på kjørende trafikk i hardt belastede byområder og andre bebygde steder der særlige tiltak viser seg nødvendige. Bompenger er et tenkelig virkemiddel for å regulere motorisert trafikk av hensyn til miljøet i særlig trafikkbelastede byområder.»

Tomgang

Veitrafikklovutvalget ønsker også å utvide og skjerpe forbudet mot tomgangskjøring ved å flytte det fra trafikkreglene til veitrafikkloven. Forbudet bør utvides til å gjelde generelt og ikke bare på offentlig vei. Utvalget vil ikke anbefale den svenske regelen om tre minutters «nådetid».

Utvalget etterlyser også mer omfattende bruk av parkeringsreguleringer som virkemiddel for å bedre miljøsituasjonen i byområder.

Utredningen blir ikke sendt på høring, men behandles videre i Samferdselsdepartementet, som i løpet av 1994 vil legge fram et forslag til ny veitrafikklov.

Togslingring i Stortinget

De foreslåtte investeringene i jernbanen henger i en tynn tråd før Stortingets behandling av jernbaneplanen starter for fullt. Samferdselskomiteens høringsrunde med berørte parter begynte denne uken.

Kort oppsummert er jernbaneplanen god dersom Regjeringen får fullt gjennomslag for de reduksjonene i overføringer som Kleppe II-utvalget har foreslått, men svært dårlig dersom disse pengene ikke blir frigitt. Totalt er NSB tiltenkt fem milliarder av Kleppe-kronene i løp av neste fireårsperiode.

– Regjeringen selger skinnen før bjørnen er skutt og arbeider etter et omvendt Roobin Hood-prinsipp, mener Magnus Stangeland (SP). Han støtter regjeringens forslag til jernbaneutbygging, men er slett ikke glad for koblingen til overføringskuttene.

– Jernbanesatsingen blir veldig usikker på denne måten. Senterpartiet har ennå ikke gått inn i detaljene i Kleppe-forslagene, sier Stangeland.

Også Kjellaug Nakkim i Høyre er usikker på hvordan jernbaneplanen vil komme ut i forhold til Kleppe-midlene, men gir ellers generell støtte til jernbaneplanens hovedinnhold.

– Vi savner imidlertid mer data om NSBs markedsanalyser og vil vite mer om ambisjonene på lengre sikt, sier Nakkim.

SV støtter jernbaneplanens innhold, og ønsker å få flere av NSBs prosjekter inn på «sikker» plass på bevilgningslista, ifølge Tom Christian Axelsen i SVs stortingsgruppe.

I Kristelig Folkeparti har man knapt nok gått i tenkeboken ennå, ifølge Samferdselskomiteens leder, John S. Tveit. Samferdselskomiteen tar sikte på å levere sin innstilling om både jernbane og vei den 3. juni. De konklusjonene som avhenger av overføringskutt vil trolig bli avklart straks etter at regjeringen legger fram sitt forslag til revidert nasjonalbudsjett den 14. mai.

Vil ha miljøavgift på skip

En offentlig arbeidsgruppe går inn for miljøavgifter på miljøfarlige skip. Det går fram av rapporten «Miljø sikkerhet i farledene», som ble lagt fram i forrige uke.

JON KNUT BERG

Arbeidsgruppen skriver at økonomiske virkemidler er nødvendige for å få operatørene til å velge miljøsikre skip. Verken pålegg eller frivillighet vil føre fram, mener gruppen.

I rapporten anbefales det at det legges en miljø sikkerhetsavgift på seilinger i visse farvann. Arbeidsgruppen mener at havneloven må endres slik at den gir hjemmel for å ta i bruk slike miljøavgifter.

Gruppen mener også at ved terminaler som ikke innkrever avgifter, bør det «overveies» å innføre en miljøavgift på skip uten atskilte ballasttanker og dobbelt bunn.

Det viktigste med de nye avgiftene blir at miljøsikre skip ikke blir straffet økonomisk,

ifølge rapporten. Miljøsikre skip har dobbel bunn og vil derfor være tyngre enn miljøfarlige skip. Dermed vil de komme økonomisk dårligere ut enn miljøfarlige skip, hvis det ikke innføres rabattordninger eller miljøavgifter.

Arbeidsgruppen tar imidlertid en rekke forbehold. Det vises til at virkningen av miljøavgifter er usikker og at noen typer avgifter forutsetter internasjonal koordinering. Dessuten spørres det mer generelt om det er «gunstig» å legge ekstra avgifter på toppen av de eksisterende.

Prosjektleder Sveinung Oftedal i Natuvernforbundet sier i en kommentar at det er positivt at gruppen åpner for miljøavgifter på skip, men at den er for avventende i sin «vente-og-se» holdning.

I rapporten foreslås det en

lang rekke tiltak for å bedre sikkerheten til sjøs. Blant annet går arbeidsgruppen inn for losplikt, hvis det ikke kan dokumenteres at kapteinen kjenner det norske farvannet og regelverket. Det settes også krav til at en del av mannskapet må beherske skandinaviske språk.

I rapporten pekes det også på at bare 40 av 130 sjøkart som er i bruk i dag er gode og moderne. Med dagens kapasitet, kan bare fire kart bli oppdatert per år. Problemet med de gamle sjøkartene er at de ikke stemmer overens med informasjonen skipet får gjennom satellittnavigasjon. Dette misforholdet kan føre til grunnstøting.

Av andre tiltak arbeidsgruppen går inn for, kan nevnes utvidet territorialgrense og faste leder for ulike typer skip.