Nr. 11 – 18/6 – 1993

ISSN: 0802-5924

BULLETIN Naturvern & Miljø

Kaci: Nei til miljø i valgkampen

side 3

Stavanger på verdenstopp i bilbruk

side 4

Ekspert: Svak svensk vurdering av atomsikkerhet

side 6

NNV til boikott av KFK-renserier

side 8

Ny OECD-rapport:

Veibygging øker miljøproblemene

DÜSSELDORF: Veibygging i byene gir økt forurensning og støy. Det viser en foreløpig upublisert rapport fra OECD og organisasjonen for samferdselsministre i Europa (ECMT). Rapporten bygger blant annet på studier av fem norske byer. Konklusjonen fra rapporten står i rak motsetning til samferdselsminister Kjell Opseths oppskrift på å løse miljøproblemene i byene.

JON KNUT BERG

Opseth har lenge forsvart den massive veibyggingen i de norske byene med at det vil redusere forurensningen. Hans hypotese har vært at med nye veier forsvinner køene og dermed den forurensende tomgangskjøringen. Blant andre har miljøbevegelsen hevdet at den voldsomme veibyggingen i byene bare fører til mer trafikk og mer forurensning.

Den nye OECD/ECMT-rapporten (som ikke har fått noe navn ennå) gir uforbeholden støtte til miljøbevegelsens syn. Undersøkelsen av 143 byer i OECD-landene (Vest-Europa og Nord-Amerika) viser at veibygging har økt lokale forurensing og støy, stikk i strid med det som var forventet av myndighetene. I tillegg har de nye veiene ført til sterk økning i utslipp av drivhusgassen CO_2.

Det var under en toppkonferanse om samferdsel i Düsseldorf forrige uke at hovedlinjene i den nye rapporten ble presentert. Konferansen ble arrangert av blant andre OECD og ECMT, og samlet omlag 500 politikere, byråkrater og forskere fra hele verden. Konferansen inngår som en del av et større OECD-prosjekt, som skal munne ut i en sluttrapport til høsten.

Gammeldags løsning

Det var full enighet under konferansen om at mer veibygging ikke er løsningen på byenes miljøproblemer. Flere veier ble betegnet som en gammeldags løsning som har vist seg å være mislykket.

OECD-rådgiver Vernon Webster la fram resultatene fra den nye rapporten. Han sa blant annet:

— For 20 år siden var det vanlig å se på veibygging som en løsning på miljøproblemene i byene. Men nå er denne troen på vei ut. Det har vist seg at veibygging ikke har noen langvarig effekt. Enhver økning i kapasiteten har straks ført til sterk økning i biltrafikken.

Av rapporten går det fram at veibygging er det tiltaket som har ført til størst miljøproblemer av de åtte tiltakene som er vurdert. De tiltakene som har hatt klarest effekt er trafikkrestriksjoner (parkering og avgifter), innføring av gågater og utslippskontroll. Satsing på kollektivtrafikk har hatt negativ effekt, fordi den økte kollektivtrafikken har kommet i tillegg til biltrafikken.

Professor Peter Goodwin ved Avdeling for Transportstudier, Universitetet i Oxford, oppsummerte konferansen slik:

— De fleste byene har prøvd å øke veikapasiteten. Men denne politikken har nå svært få tilhengere. Den økte kapasiteten kan ganske enkelt ikke løse problemet med køer, men den kan øke forurensningen.

Også forsker Peter Newman ved Murdoch-Unviersitetet i Perth i Australia var bekymret for veibyggingens konsekvenser.

— Jeg har aldri funnet et eksempel på at veibygging har løst miljøproblemer i byene. Tvert imot ender myndighetene opp med å skape mer trafikk ved å bygge flere veier, sa han.

Under konferansen var det bare to innledere som hadde tro på å veibygge seg ut av problemene. Det var en tysk stassekretær og veisjefen for Stockholm-regionen. Begge møtte kraftige innvendinger fra såvel forskere som OECD-rådgiverne.

Natur&Miljø BULLETIN
UTGITT AV NATURVERNFORBUNDET

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

Villedende reklame

Det er miljøvennlig å bygge veier i byene, hevdet samferdselsminister Kjell Opsth overfor Natur og Miljø i fjor (nr. 6/1992). Som belegg for sin påstand sa han at "jeg er helt sikker på miljøet i Oslo er blitt mye bedre de senere årene enn det var før."

Nå viser det seg at Opseth tok feil. Oslo-luften vinteren 1992 var verre enn de tre foregående år, ifølge en ny rapport fra Norsk Institutt for Luftforskning (NILU). Dette skyldtes blant annet at trafikkmengden økte.

Opseth får nå også motbør fra selveste OECD (som norske myndigheter tradisjonelt har stor respekt for). Omfattende undersøkelser i OECD-regi viser at veibygging i byene har ført til økt forurensing og støy, stikk i strid med det myndighetene forventet.

— Veibygging for å bedre miljøet er en gammeldags løsning, sa en OECD-rådgiver under den store samferdselskonferansen i Düsseldorf i forrige uke. De nye veiene fylles raskt opp av nye biler.

Den nye OECD-rapporten bygger blant annet på studien av fem norske byer. To tredjedel av byene som er med i utvalget har under en halv milioner innbyggere. Overalt trekkes samme konklusjonen: vi kan ikke veibygge oss ut av miljøproblemene i byene.

Og miljøproblemene i byene må tas på alvor. Ifølge en fersk OECD-rapport er nettopp bilismen Tysklands største miljøproblem. Og problemene er klart størt i byene. Under konferansen i Düsseldorf gikk ozonalarmen. På grunn av store overskridelser av bakkenær ozon (som følge av bilustlipp), ble det anbefalt at unger ikke måtte være for aktive når de var ute og lekte. Astmatikere burde ikke gå ut i det hele tatt.

Dette er dramatisk. Under samferdselskonferansen var det full engihet om at noe radikalt må gjøres for å unngå at byene kveles. En levedyktig by er en by med færre biler.

— Er det riktig å bruke så mye penger på veier når eldreomsorgen er i akutt krise? spurte byråd for miljø i Oslo, Raymond Johansen, nylig. Han ble utsatt for nærmest tverrpolitisk heksejakt for den uttalelsen.

Det er vanskelig å kvitte seg med tradisjonelle oppfatninger. Det forstår vi. Men én ting bør nå heiagjengen for flere veier slutte med: å sette miljøstempelet på veipakkene. Det er rett og slett villedende reklame.

Jon Knut Berg

Renessanse for klassisk naturvern

— Jeg tror landsmøtet vårt kan gi en renessanse for det klassiske naturvernet, sier generalsekretær i Naturvernforbundet, Dag Hareide. 24. - 27. juni samles over 130 miljøaktivister til Naturvernforbundes årsmøte i Hurdal.

OLE P. PEDERSEN

Naturvernforbundets landsmøte kan befeste lokallagenes posisjon. Forrige landsmøte var fylkeslagenes, da vi blant annet vedtok at fylkes- og lokallag skal ha halvparten av kontingentinntektene. Det er unikt i Norden. Vi opprettet også et landsstyre, hvor fylkeslagene har kontrollen. Det skal blant annet styre budsjettet til sekretariatet, sier Hareide.

I år kan lokallagene få direkte tilgang til landsmøtet, hvis vedtektene endres slik landsstyret legger opp til.

Distriktsprofil

Valgkomiteen i Naturvernforbundet har en markert distriktsprofil i sin innstilling. Tidligere leder i Sogn og Fjordane, Stein Malkenes, er foreslått som ny leder av forbundet, mens Siv Heidi Ruud er satt opp som nestleder. Ruud er i dag leder i lokallaget i Narvik. Dessuten er Gunnar Godø fra Ålesunds-laget innstilt til plass i sentralstyret.

— Innstillingen markerer virkelig distriktenes inntogsmarsj, sier Hareide.

Naturvernforbundets landsmøte er dobbelt så stort som tidligere. Dermed begynner det også å markere seg som den store miljøbegivenheten i Norge, noe også politikerne legger merke til. Statsminister Gro og de fleste partilederne kommer innom landsmøtet.

— I løpet av de to årene som er gått siden forrige landsmøte har Naturvernforbundet kommet tettere innpå makthaverne. Det har gitt oss mulighet til å få større innflytelse enn før. Organisasjonsmessig har vi fått kontor i nesten alle fylker. Vi har desentralisert organisasjonen mer enn noen andre i Norden, sier Hareide.

Fallende miljøinteresse

Samtidig har Naturvernforbundet merket den dalende miljøinteressen.

Medlemstallet gikk ned fo. første gang på lenge i 1992.

— Dette er en alvorlig utfordring til landsmøtet, hvordan vi skal møte dette på en offensiv måte, sier Hareide.

Landsmøtet er delt i fire deler - en organisatorisk og tre miljøpolitiske, som igjen er delt inn etter forbundets satsingsområder: naturarven, dagliglivets miljøvern og energi og økonomi.

— Dagliglivets miljøvern er en god strategi for 90-åras miljøkamp. De aller fleste miljøgiftene går nå ut gjennom fabrikkporten i form av salgsvarer, ikke opp gjennom pipa. Det er opp til landsmøtet om vi skal satse videre på de te området. Gjør vi det, kan vi raskt bli en av de ledende organisasjoner på dette feltet i Europa, sammen med Naturskyddsforeningen i Sverige og et par i Nederland.

— Når det gjelder energi og økonomi er det kanskje vi som nå tar opp arven etter Haavelmoe. Vi stiller de grunnleggende spørsmål om den økonomiske utviklingen. Dette er et nytt område, og flaggskipet er et prosjekt om en alternativ langtidsplan.

Kaci Kullmann Five:

Nei til miljø i valgkampen

Høyres leder Kaci Kullmann Five tror ikke miljø blir et hovedtema i årets valgkamp. Hun begrunner det med at det er bred enighet om hovedlinjene i miljøpolitikken mellom Høyre og Arbeiderpartiet.

JON KNUT BERG

Kaci Kullman Five er tredje person ut i en serie, der vi stiller partilederne til veggs i miljøsaken. Tidligere har vi tatt for oss Anne Enger Lahnstein og Jens Stoltenberg (vikar for Jagland).

— Arbeiderparti-regjeringen er nå opptatt av at miljøpolitikken skal tilpasses næringslivets økonomiske behov. Har dermed AP blitt mer likt Høyre i miljøspørsmål?

— Ja, jeg føler nok at det har skjedd en viss forskyvning. Det har bidratt til å minske avstanden mellom de to partiene i miljøpolitikken.

— Er det en lammende enighet?

— Nei, jeg synes ikke det. Det må sees på som en fordel for et land at mange partier er enige om hovedlinjene i miljøspørsmål.

— Men det blir ikke like mye oppmerksomhet rundt miljøspørsmålene?

— Nei, du får ikke det fokuset på politisk uenighet, og som politikere sliter vi med at media stort sett bare er opptatt av konflikter.

Angrer ikke

— I 1989 i Stortinget var du med på å drive fram målet om å stabilisere CO_2-utslippene på 1989-nivå innen år 2000. I dag står det i programmet at målet skal oppfylles gjennom internasjonal samordning. Angrer dere på vedtaket fra 1989?

— Nei, det gjør vi ikke. Men vi har lagt stor vekt på oppfølgingen. Det er viktig å oppfylle disse målene gjennom omsettbare utslippskvoter internasjonalt. Og det kom man ganske langt med i Rio.

— Men hvis vi ikke får i stand omsettbare utslippskvoter innen år 2000, vil Høyre da forlate CO_2-målet?

— Jeg vil ikke ta stilling til det nå. Det ligger sju år fram i tid. Men hvis vi øker prisen på en del innsatsfaktorer, som energi, for mye, vil arbeidsplasser i Norge legges ned og bli flyttet til andre land med svakere utslippskrav. Vi kan ikke blindt følge et prinsipp og la være å se hva som egentlig blir miljøeffekten av våre tiltak.

— Høyre ønsker å redusere statens utgifter. Er det da god Høyre-politikk å bruke 40 milliarder kroner til veier i perioden 1994 til 1997, slik som regjeringen foreslår?

— Ja, så lenge vi holder fast ved at vi vil opprettholde den bosettingen vi har i Norge. Vi ønsker ikke at folk i utkanten i Norge bare skal leve av overføringer fra sentrale strøk. De skal kunne bruke og videreforedle sine egne ressurser. Jernbanen står i dag for under fem prosent av persontrafikken, og bilen har stor betydning for distrikts-Norge.

— Men mange av de planlagte veiprosjektene blir av Vegdirektoratet ansett som samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Vil Høyre si nei til disse?

— Høyre mener at det er de samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene som skal prioriteres høyest. Men vi vil ikke si nei til alle ulønnsomme prosjekter. Det kan være andre årsaker til at det er fornuftig å bygge veier.

Ikke mindre bilbruk

— I Høyres program understrekes sterkt behovet for en bærekraftig utvikling. Forurensning fra biltrafikk er kanskje vårt største miljøproblem. Vil Høyre begrense bilbruken?

— Ja og nei. Det å redusere forurensningen fra bilbruken er viktig. Jeg er i utgangspunktet relativt stor framtidsoptismist. Jeg tror vi kan løse mange av forurensningsproblemene med ny teknologi. Ifølge eksperter har vi innen få år biler som bruker 0,2 liter bensin på mila. Det er jo en revolusjon i forhold til den tradisjonelle amerikanske bilparken. Den teknologiske utviklingen kan presses fram gjennom at EF og USA innfører miljøavgifter på bensin. Norge er et lite marked for bilprodusentene. Derfor er det begrenset hvor stor virkning det har hvis vi går langt foran i CO_2-avgifter.

— Men ser du noe poeng i å redusere antall biler som ruller på veiene?

— Ikke antall biler i seg selv. Men det må være en positiv stimulans til å velge andre alternativ, der det er mulig, og velge biler som forurenser mindre.

— Du vil ha en overgang fra biler til kollektivtrafikk?

— Ja, helt klart, særlig for arbeidsreisende. Men jeg ser jo selv som småbarnsmor... Det slår meg når jeg står der med handlekurven en eller to ganger i uken, jeg ville ikke klart det på sykkel! Og det moderne samfunnet er sånn at du sender ikke åtte-åringen din ut med bussen alene til Sandvika for å gå på fotballkamp.

— Høyre vil ha økt privat forbruk. Er det ikke en overhengende fare for at dette fører til økt miljøbelastning, uten strenge reguleringer?

— Nei, det er det ikke. Privat forbruk er uendelig mye mer enn luksusforbruk som fører til økt miljøbelastning. Det er blant annet å flytte tjenesteproduksjon fra offentlig til privat sektor.

— Men er det ikke likevel en viss fare for at økt privatforbruk skader miljøet?

— Nei, jeg opplever ikke det. Det vil for eksempel gå til sparing til egen alderdom. Barnefamilier etterspør barnemat, bleier, altså dette er mye mer enn biler. Det kan også være at du gir folk bedre råd til å betale miljøavgifter.

— Men må det ikke bli strenge reguleringer på privat atferd for at ikke privatforbruket skal føre til økt miljøbelastning? For tingene vi kjøper, de produseres ved hjelp av naturressurser, og de skaper avfallsproblemer...

— Jeg er ikke villig til å bruke forbud som hovedvirkemiddel for å regulere hva folk bruker pengene på. Reguleringen skal gå gjennom hvilke miljøkrav vi stiller til produksjonen, og hva slags avgiftssystem vi har. Høyre er ikke mot styring!

— I programmet står det at utslippsmålene skal skjerpes. Hvilke?

— Jeg vil ikke binde meg nå på spesielle områder. Men standarden må opp på internasjonal basis. SO_2-utslippene er ett eksempel, sier Kaci Kullman Five.

Bærekraftig transport

Under Düsseldorf-konferansen om transport og miljø ga OECD-rådgiver Terence Bendixson denne beskrivelsen på hvordan et bærekraftig transportmønster vil være for deg og meg:

— Det er små avstander mellom de forskjellige stedene vi oppholder oss, for eksempel hjemmet og butikken. I stedet for å bruke bilen, bruker vi i større grad beina, sykkelen eller trikken. Og i stedet for å dra på forretningsreise, bruker vi telekommunikasjon.

Han sa at forandringen krever visjoner, lederskap, ny teknologi og endring i folks atferd.

— Miljøproblemene i byene er nå på toppen av den politiske agendaen i alle OECD-landene. Ofte skylder samferdselsministrene på at trafikkproblemene er et kommunalt ansvar. Men nå må ministrene for alvor begynne å interesse seg for de lokale trafikkproblemene, sa Jack Short, som er visegeneralsekretær for organisasjonen for samferdselsministre i Europa (ECMT) - en organisajon som Kjell Opseth er medlem i. Dette sa han under pressekonferanse i forbindelse med konferansen. Han sa videre at samferdselsministrene måtte sette standarder for utslipp, drive med forskning og overvåkning.

— Allerede i 1965 sa samferdselministrene i Europa at det hastet med å få bukt med problemene knyttet til biltrafikken, sa han.

Bendixson mente at de største utfordringene innen samferdselssektoren nå er i byenes forsteder og i Øst-Europa.

VINJE KOMMUNE

Stavanger på topp i bilbruk

DÜSSELDORF: Siddisene ligger på niende plass av 52 byer i OECD-landene i å være avhengig av bilen. Det viser en hittil upublisert OECD-rapport som N&M Bulletin har fått tak i. Rapporten viser også at Bergen innen år 2000 vil ligge i verdenstoppen i antall biler i forhold til innbyggere.

JON KNUT BERG

Rapporten er utført av Transport Research Laboratory i London for OECD og ECMT. Rapporten inngår i et større prosjekt som skal vise sammenhengene mellom miljøproblemene og transportmønstrene i byene.

132 byer i Europa og Nord-Amerika var med i undersøkelsen, derav fem norske byer (Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Oslo). To tredjedeler av alle byene hadde mindre enn en halv million innbyggere. Ikke alle byene svarte på alle spørsmålene, slik at totaltallene for de ulike spørsmålene varierer.

— I undersøkelsen viste det seg at alle faktorer som påvirker transporten favoriserer bilen. Befolkningen og urbane aktiviteter blir desentralisert i stor stil. Og i nesten alle byene er det enighet om at køproblemene blir stadig verre, sa forsker Mira Dasgusta ved Transport Research laboratory da hun la fram undersøkelsen under en stort transportkonferanse i Düsseldorf i forrige uke.

Det er en klar konklusjon i undersøkelsen at bilbruken øker, og at det skjer en stadig overgang fra andre transportmidler til bilen.

Stavanger på topp

Av undersøkelsen går det blant annet fram at Stavanger ligger i verdenstoppen når det gjelder avhengighet av bilen. Her står bilen for hele 90 prosent av all trafikk, bortsett fra sykling og gange. Stavanger ligger på niende plass av 52 byer, bare forbigått av tre amerikanske byer, to engelske, en italiensk, en japansk og en belgisk. Kristiansand ligger på 16. plass med 88 prosent bilavhengighet, Trondheim på 18. plass med 87 prosent, Bergen på 22. plass med 85 prosent og Oslo på 36. plass med 64 prosent.

De norske byene ligger omtrent midt i feltet av 92 byer i antall biler per person. Men ser vi på prognosene fram til år 2000, vil Bergen ligge i tetgruppen, med ca. 0,55 bil per person. I dag holder Phoenix i USA teten med hele 0,75 bil per person.

Av undersøkelsen går det videre fram at Oslo forventer redusert bruk av buss og t-bane fram til år 2000, mens bilbruken forventes å øke med hele 30 prosent.

I undersøkelsen brukes gjennomsnittlig fart på bilene som et uttrykk for hvor stort køproblemet er. Her viser det seg at i Trondheim gikk farten ned med hele 25 prosent fra 1980 til 1990, fra ca. 40 km/t til 30 km/t om morgenen. Men det er langt igjen til den japanske byen Utsunomiya, der gennomsnittsfarten er ca. 10 km/t om morgenen...

– Mindre bilbruk lønner seg

— Det er kostnadseffektivt å redusere bilbruken i byene. Det sa visegeneralsekretær Jack Short i organisasjonen for samferdselsministre i Europa (ECMT) under en pressekonferanse i forbindelse med den store konferansen om miljø og samferdsel i Düsseldorf forrige uke.

— Vi skal ikke redusere bilbruken bare på grunn av miljøet. I tillegg er det kostnadseffektivt. Dagens transportmønster i byene er ineffektiv bruk av ressurser og arealer, det er en uøkonomisk bruk av biler, det er en ineffektiv bruk av penger, fordi biltrafikken blir subsidiert, og det er en ineffektiv bruk av tid, på grunn av alle køene, sa en engasjert Jack Short.

Ifølge Short koster bilkøene en gjennomsnittsfamilie i England fem hundre kroner i uken.

— Dagens samferdselspolitikk i byene er en skandaløs sløsing av mennskeliv, sa Short fra organisasjonen som blant annet har Kjell Opseth som medlem.

Også professor Peter Goodwin fra Oxford-Universitetet mente at byene ville tjene økonmisk på mindre biltrafikk.

— Godstrafikken på veiene vil bli mer effektiv, fordi køene blir mindre. Det vil være mulig å skape så attraktive bymiljøer at butikksalget øker. Levende gater er bra for forretningen. Transportpolitikk som er bra for miljøet vil også få fart på byøkonomien. Trafikkøkning truer nemlig både miljøet og økonomien, sa Goodwin - til trampeklapp fra de 500 deltakerne i konferansen.

Alt henger sammen med alt

DÜSSELDORF: "Alt henger sammen med alt annet". Dette velkjente Brundtland-sitatet er dekkende for hvordan byene skal løse sine trafikkproblemer, slik det kom fram under en stor transportkonferanse i Düsseldorf i forrige uke.

JON KNUT BERG

Det nytter ikke bare å satse på ett tiltak for å løse miljøproblemene i byene. For eksempel vil satsing på kollektivtrafikk, uten at bilbruken samtidig reduseres, bare føre til økte miljøproblemer.

Dette var den enstemmige konklusjonen fra konferansen, som blant annet samlet noen av verdens fremste eksperter på miljø og transport. En lang rekke løsninger ble lansert. Omtrent den eneste velkjente løsning som omtrent ikke ble nevnt, var økt veibygging.

I en foreløpig upublisert rapport (ennå uten navn) fra Den Europeiske Konferansen for Samferdselsministre (ECMT) og OECD heter det at det nå må satses på miljøavgifter, redusert transportbehov gjennom en ny arealplanlegging, nye mål for trafikkstyring og ny bilteknologi for å løse byenes akutte miljøproblemer.

I den upubliserte OECD/-ECMT-rapporten vises det til at traikkbegrensninger hittil har vært mest vellykket i å løse byenes miljøproblemer. Så langt har begrensningene stort sett bestått i parkeringsrestriksjoner. Disse restriksjonene har i flere tilfeller forhindret at køene har forverret seg.

— Men hvis det skal skje en kraftig reduksjon av køer og forurensning, må blant annet bilistene betale avgift for å kjøre inn i spesielle områder (veiprising). Økonomiske tiltak ser ut til å være det beste håpet for framtiden, sa OECD-rådgiver Vernon Webster under konferansen.

Men han understreket at alle nasjonale tiltak som har vært gjennomført hittil har vært "ekstremt moderate".

— For virkelig å få bukt med biltrafikken må kanskje bensinprisen firedobles. Det ville ikke vært noen katastrofe. Bilprodusentene ville umiddelbart økt motorens effektivitet med 40 prosent, og det ville skje en overgang til kollektivtrafikk, sa Webster.

Skuffende

Satsingen på kollektivtrafikk har ikke hatt den forventede virkningen, ifølge den upubliserte OECD-rapporten. Faktisk har utslippet av klimagasser økt som følge av kollektivsatsingen. Grunnen er at bedre tilbud til de kollektivreisende ikke har blitt ledsaget av restriksjoner på bilbruk. Resultatet har vært at kollektivtrafikken har trukket til seg syklister og gående, men ikke bilister.

— Men kollektivtrafikk er uansett en nødvendig del av en politisk pakke for å bedre bymiljøet, sa Webster.

Og finansieringen av kollektivtrafikken kan ordnes internt, ifølge professor Peter Goodwin ved Oxford-Universitetet.

— Bilistene må betale for kollektivtrafikken. Dermed blir myndighetenes eneste oppgave av administrativ karakter. Jeg er overbevist om at det er støtte i befolkningen for en slik politkkk. Det er flere mennsker som tjener på omleggingen enn som taper på den. Det er en ekte stemning for forandring, sa Goodwin, da han oppsummerte konferansen.

Overraskende nok viser OECD-studien at det å redusere avstanden mellom for eksempel hjem og jobb ikke har ført til mindre trafikk. Hvis folk bruker mindre tid til å reise til jobben, bruker de desto mer tid på å reise til andre steder. Men Webster understreket at hvis bilistene må betale mer for å kjøre, vil en bedre arealplanlegging ha en god effekt på miljøet. Igjen er poenget at ingen tiltak har noen effekt alene.

For billig

Forsker Susan Owens ved Institutt for Geografi ved Universitetet i Cambridge fokuserte på at det er for billig å kjøre bil i dag.

— I dag er det for billig å reise, og da velger folk å øke deres mobilitet. Det er også for billig å parkere. Men hvis det skal innføres parkeringsrestriksjoner, må dette gjøres nasjonalt, slik at ikke trafikken bare flytter fra ett område til et annet. Da kan faktisk forurensingen øke, sa Owens.

Owens tok, i likhet med flere innledere, til orde for økt satsing på de gående og syklende.

— De langt fleste reisene i byene er meget korte. På disse strekningen burde vi bestrebe oss på å overføre trafikk fra bil til sykkel- og gangstier. Men da må det bli trygt å være myk trafikant, sa hun.

Forurensningen borte om 15 år

DÜSSELDORF: — Lokal forurensning fra biltrafikken i Vest-Europa vil være borte om 15 år, på grunn av katalysatoren. Men uten andre restriksjoner, vil klimagassutslippene og støyen fra bilene øke. Det sier forsker og OECD-rågiver Mira Dasgupta ved Transport Research Laboratory i London til N&M Bulletin.

Det var under en store transportkonferansen i Düsseldorf at Dasgupta uttrykte optimisme i forhold til den lokale forurensingen fra bilene, men pessimisme i forhold til den globale.

Til N&M Bulletin sier Dasgupta at OECD-studier har vist at når alle biler har katalysatorer, det vil si om ca. 15 år, vil lokal forurensing, som CO, NOx og HC, være eliminert. Hun tror at dagens EF-krav til katalysatorene er tilstrekkelige for å komme så langt. Dessuten hadde hun tro på at katalysatoren vil forbedres, slik at den også virker de første kilometrene bilen kjører.

— Men bilbruken må likevel reduseres hvis problemene med støy og CO_2-utslipp skal takles, sier Dasgupta. Hun viste blant annet til at katalysatoren øker CO_2-utslippet fra hver bil, fordi motoreffektiviteten reduseres.

Støtt
NATURVERNFORBUNDET

Moss Bryggeri
PB 186
1501 Moss
Tlf: 69 25 25 40
Fax: 69 25 42 44

NORSAS
A.S NORSK SPESIALAVFALLSELSKAP
Lilleakerveien 31 0216 Oslo
Tlf: 22 73 08 40

Takk for støtten!

vesta forsikring

HORDALAND FYLKESKOMMUNE

DYNO

THORN EMI UTLEIE A/S

TINE Vestlandsmeieriet

Norsk Romsenter NORWEGIAN SPACE CENTRE

Råholt Nikkel
2070 Råholt

Oslo grafiske as
Fra idé til ferdig trykk
Tlf. 22 17 34 24
Fax. 22 17 25 19

Ekspertvurdering:

– Sikkerheten ved Barsebäck er for dårlig analysert

Professor i pålitelighetsanalyse Bent Natvig mener at det svenske atomtilsynet (SKI) har gitt tillatelse til oppstart av Barsebäck-verket på et tynt grunnlag. -- SKIs vurdering er basert på en ren ingeniørkulur, som er helt utilstrekkelig for noe så komplisert som et atomkraftverk, sier Natvig.

ANDERS GJESVIK

— Jeg føler meg ikke beroliget av de analyser som SKI baserer seg på. Den samlede usikkerheten er alt for stor ved den midlertidige tekniske løsningen ved Barsebäck, sier professor Natvig ved Universitetet i Oslo, som har vurdert SKIs analyse.

Direktør Ole Harbitz ved Statens strålevern vil følge opp Natvigs vurdering av SKIs analyser.

— Vi vil ta kontakt med Natvig for å sette oss inn i hans vurderinger. Hvis vi etter en gjennomgang av materialet føler behov for det, vil vi ta kontakt med våre svenske og danske kollegaer for å drøfte saken, sier Harbitz.

Uhell i fjor

Ved et uhell ved Barsebäck atomkraftverk i juli i fjor ble inntaket av kjølevann tettet av isolasjonsmateriale som løsnet. Sjef for reaktorsikkerhetsavdelingen i SKI, Lennart Hammer, karakteriserte uhellet som det alvorligste i svensk atomkrafts historie, og sa at det i verste fall kunne ført til nedsmelting av brenselet med påfølgende radioaktive utslipp.

SKI fastslo at faren for en kjernenedsmelting ved Barsebäck var ti ganger større enn man tidligere hadde antatt.

Den 4.januar i år ga SKI tillatelse til at Barsebäck ble startet opp igjen etter uhellet i fjor, med en midlertidig teknisk løsning på de alvorlige problemene i nødkjølesystemet. Et av vilkårene for den midlertidige driftstillatelsen, var at sikkerhetsnivået skulle tilsvare det nivået man trodde man hadde før uhellet inntraff.

Bare teknisk vurdering

Professor Natvig har gått gjennom SKIs analyser av den tekniske modifiseringen. Natvig er professor i pålitelighetsanalyse, og har spesielt vurdert den delen av analysen som kalles probabilistiske sannsynlighetsbasert sikkerhetsanalyser, PSA. Et atomkraftverk er et komplisert system med mange komponenter, både tekniske og menneskelige. PSA sier noe om sannsynligheten for at hele systemet skal virke på basis av sannsynlighetene for at hver enkelt komponent virker i systemet. I PSA vurderes også hvordan skade på en komponent vil påvirke andre komponenter og hele systemet. Hvis en menneskelig komponent ikke fungerer, er det lett å forstå at dette kan få følger for bruken av teknologien.

— SKIs analyser er i hovedsak basert på en ren ingeniørkultur der man har gjort rene tekniske vurderinger. Dette er tilstrekkelig for et enkelt teknologisk system, men helt uholdbart for et komplisert system som et atomkraftverk. Usikkerheten ved de tekniske vurderingene er alt for dårlig analysert og dokumentert ved oppstart av Barsebäck, sier Natvig.

Natvig mener at SKIs analyser er mangefulle på flere områder. Det er ikke gjort tilfredsstillende vurderinger av usikkerhetene knyttet til hvordan den tekniske modifikasjonen innvirker på hele systemet, bare hvordan den virker på kjølessystemet isolert. For de andre sikkerhetssystemene har SKI basert seg på vurderinger som ble gjort før uhellet inntraff.

— Lite beroligende

SKIs analyser bygger blant annet på Swains metode i sin vurdering av de menneskelige komponenter. Natvig er meget skeptisk til denne metoden.

— Swains metode ser grovt sett på mennesker som om de var teknologiske komponenter, og den overser følelser og stressfaktorer. Men mennesker oppfører seg helt annerledes enn teknologi. Ved Barsebäck-uhellet fikk vi demonstrert hvordan personalet ikke fulgte rapporterteringsrutinene. Det viste hvordan mennesker dekker til hendelelser, og ikke fungerer som de skal i systemet, sier Natvig.

Natvig har nylig vært i kontakt med SKI, og analysen er ikke forbedret i løpet av vårhalvåret.

— Jeg hadde forventet bedre dokumentasjon ved oppstart av Barsebäck i januar. Da var ikke grunnlaget for oppstart tilfredsstillende. Et halvt år senere har ikke SKI lagt fram bedre dokumentasjon, og det er ingen grunn til å være mer beroliget over driften av Barsebäck nå, sier Natvig.

Indisk professor:

– Tap av arter rammer ikke de rike

— Jeg frykter at vi om femti år kan ha utryddet halvparten av verdens arter. De rike som har makten vil leve like godt, fordi de kan erstatte en utryddet art som ressurs med en ny art. De fattige vil derimot lide mer enn noensinne, sier Madhav Ghadgil fra Vitenskapsakademiet i India.

ANDERS GJESVIK

Ghadgil mener at man i forhold til bruk av jordas ressurser kan dele befolkningen i to hovedgrupper: de som lever av et lokalt økosystem, og de som lever av hele biosfæren. Den første gruppen har ingen tilgang til markedsøkonomi. Lokalmiljøet gir dem mat, brensel og byggematerialer. Den andre gruppen bor i i-landene og bye-ne i u-landene.

— Den andre gruppen gruppen har hele verden som marked. Hvis en ressurs dør ut for dem, kan de bare bruke en ny. De vil ikke lide ved tapet av biologisk mangfold. Siden det er disse menneskene som har makten i verden, er jeg pessimistisk til om det vil komme noen omfattende innsats for å redde det biologiske mangfoldet, sier Ghadgil.

De rike landene sier gjerne at vi må redde det biologiske mangfoldet for de kommende generasjoner, men de fattige lider allerede under tapet i dag, sier Ghadgil.

Han forteller at i India er bambusen mange steder forsvunnet på grunn av intens hogst. Bambusen har vært det viktigste materialet i indisk papirindustri. Men bambusen er ekstremt viktig for Indias bønder. Bambusfrø og skudd gir mat, bambusen blir brukt til å lage kurver, og som materiale til husene. Fraværet av bambus har ført til matmangel og mindre og dårligere hus bygd av mindre egnede plantematerialer.

Konvensjon for de rike

I den rike del av verden er bambus erstattet av eukalyptus eller andre materialer.

— De som har makten ødelegger det biologiske mangfoldet. Men de betaler ikke kostnadene, det gjør de fattigste. Dette har ført til en polarisering i India. Politikerne overser lidelsene til den fattigste tredjedelen av befolkningen. Men utad liker politikerne i u-landene å framstille seg som representanter for hele befolkningen, for å få penger og sympati fra u-landene, sier Ghadgil.

Han mener at det samme skjedde under forhandlingene om en konvensjon om biologisk mangfold, og mener at de fleste delegatene tilhørte den rike overklassen som vet lite om de fattigste.

— Dette gjenspeiles i konvensjonen, som er uforpliktende i omtalen av lokalbefolkningers rettigheter. Men som er langt mer konkret på områder som patentrettigheter og finasieringsmekanismer. Dette er områder som angår de rike i u-landene, sier Ghadgil.

Nei til CO_2-avgift i EF

EFs økonomi- og finansministre sa 7. juni nei til en felles CO_2-avgift. Det ble vedtatt å sende forslaget tilbake til et embetsmannsutvalg som har arbeidet med spørsmålet siden desember i fjor. Økonomi- og finansministrene kunne ikke engang enes om en prinsipiell tilslutning til forslaget om en felles CO_2-avgift.

Den danske økonomiminister og EF-formann Marianne Jelved understreket etter møtet at det etter hennes oppfatning fortsatt er nødvendig å innføre en CO_2-avgift i EF. EF-landene har forpliktet seg til å stabilisere CO_2-utslippet på 1990-nivå innen år 2000.

— Jeg tviler sterkt på at det vil la seg gjøre uten en avgift, sier Jelved til Information. Men hun erkjente samtidig at det ikke har skjedd framskritt i forhandlingene mellom EFs økonomi- og finansministre siden april, da energi- og miljøministrene fra 11 av de 12 EF-landene støttet innføringen av en energi- og CO_2-avgift.

Forskning på miljø og psyke

Norges Forskningsråd starter i disse dager et omfattende forskningsprogram om miljøbetinget livskvalitet. Forskningen skal klarlegge samspillet mellom holdninger og atferd i miljøvernet.

ANDERS GJESVIK

— Vi vet alt for lite om hvilke sammenhenger det er mellom folks holdninger i miljøspørsmål og den atferd de rent praktisk utøver. En målsetting må være å gi folk holdninger som gir seg utslag i en miljøvennlig atferd, sier Jarle Nygard, avdelingssjef i Norges Forskningsråd.

Norges Forskningsråd, sammenslutningen av de tidligere forskningsrådene, har gått ut med en åpen invitasjon til norske forskningsmiljøer om forskningsprogrammet om miljøbetinget livskvalitet. Programmet starter i disse dager og skal pågå ut 1998. Programmet har en økonomisk ramme på 18 millioner kroner, og er tverrfaglig.

5 problemområder

Forskningen innen programmet skal dekke fem problemområder:

1. "Mennesket i naturen". Ser på hvordan mennesket oppfatter naturen, identfiserer seg med den, og bruker den.
2. "Naturmiljø og livskvalitet". Studier av hvordan naturen påvirker vår livskvalitet og helse.
3. "Mestring av miljøtrusler". Hva er de vanligste reaksjonene på miljøinformasjon og miljøverndebatt? Har den offentlige debatt om miljøvern uønskede virkninger?
4. "Naturbevissthet, miljøatferd og vern". En forsvarlig miljøpolitikk er umulig uten støtte i en bevisst opinion. Kartlegging av forhold som bestemmer atferd er viktig for utviklingen av et effektivt miljøvern.
5. "Virkemidler for miljøvern". Studier av virkninger av lovgivning, kampanjer eller opplysningstiltak der formålet er å fremme holdninger og atferd som er forenlig med miljøvern.

N·F·A·T·F

NEDRE EIKER ELVERK
Telefon (03) 87 71 25 - Telefax (03) 87 72 10
Postboks 153 - 3051 Mjøndalen

Takk for støtten!

RETURADRESSE: Norges Naturvernforbund,
Postboks 2113 Grünerløkka, 0505 Oslo

HASTEBLAD

Naturvernforbundet:

– Boikott KFK-renseriene

– Alle landets renserier må snarest avvikle bruken av ozonnedbrytende KFK til tøyrens. Fra og med årsskiftet 93/94 vil Naturvernforbundet oppfordre til en generell boikott av renserier som fortsatt bruker KFK, HKFK eller perkloretylen, sier generalsekretær Dag Hareide.

REIDAR EVENSEN

Naturvernforbundet er på krigsstien mot landets godt over 300 tøyrenserier. Renseribransjen står for ca. 25 prosent av KFK-forbruket (75 tonn i 1992) og 80-90 prosent av bruken av det giftige og kreftframkallende perkloretylen (636 tonn i 1990). Selv om bransjen har etablert en frivillig ordning for miljøsertifisering, som innebærer gjennomføring av tekniske og organisatoriske tiltak for å redusere utslippene av KFK og perkloretylen, er disse kjemikale-utslippene fortsatt svært store.

Torsdag 18. juni aksjonerte et stort antall av Naturvernforbundets lokal- og fylkeslag mot tøyrenserier over hele landet, med krav om at renseribransjen skifter ut sin miljøfiendtlige maskinpark. Naturvernforbundets 38 000 medlemmer, fordelt på 155 lokallag, skal sammen med Miljøheimevernets 11 000 deltakere sørge for at boikott-aksjoner blir effektive i lokalmiljøet.

Hydrokarbonmaskiner

— Fra et miljøsynspunkt vil den beste løsningen være å erstatte både KFK og perkloretylen. Dette kan bare gjøres ved overgang til hydrokarbonmaskiner. Denne typen maskiner fører ikke til utslipp som har langsiktige skadevirkninger på miljøet, og er også fullt akseptable fra et sikkerhets- og arbeidsmiljømessig synspunkt, sier fagkonsulent Fredrik Theisen i Naturvernforbundet.

KFK-113 som brukes til rens av ømfintlige plagg (merket F) - er sterkt ozonnedbrytende. Situasjonen for ozonlaget er kritisk, ozonlaget på nordlige breddegrader er nå rekordtynt. Hele våren har ozonverdiene over Oslo vært 10 til 25 prosent lavere enn normalt for årstiden. En reduksjon på én prosent i ozonmengde fører til en økning på ca. to prosent i den skadelige UV-B strålingen.

Norge har gjennom Montrealprotokollen forpliktet seg til å stanse bruken av KFK innen 1996, mens vår nasjonale målsetting er å stanse bruken innen 1995. Om 18 måneder vil KFK derfor ikke lenger være tillatt brukt i Norge. Unntak for renseribransjen er ifølge SFT ikke aktuelt. Likevel har bransjen ingen anelse om hvordan de skal kvitte seg med KFK-bruken.

Boikott

Naturvernforbundet og Miljøheimevernet oppfordrer alle forbrukerne med øyeblikkelig virkning til ikke å levere tøy til renserier som fortsatt bruker KFK. Fra og med nyttår har bransjen fått beskjed om at de to organisasjonene oppfordrer til en generell boikott av de renseriene som ikke har skiftet ut sin miljøfiendtlig maskinpark.

Naturvernforbundet og Miljøheimevernet oppfordrer dessuten forbrukerne til å benytte de renseriene som går over til hydrokarbonmaskiner, og de vil samtidig henvende seg direkte til store kunder innen privat og offentlig sektor for å få dem til bare å bruke renserier som har fulgt oppfordringen fra de to organisasjonene.

— På denne måten ønsker Naturvernforbundet å bidra til at renserier som går over til klorfri rensing får en markedsfordel som kan oppveie merutgiftene ved utskifting av maskinene, sier fagkonsulent Fredrik Theisen.

Navn/bedrift: _____

Adresse: _____

Postnr./sted: _____

JA, jeg vil abonnere på N&M Bulletin

Naturvernforbundets nyhetsbrev N&M Bulletin kommer annenhver uke. Abonnement gjelder for ett år.

Jeg vil abonnere på _____ eksemplar(er) av hvert nummer.

Abonnementstype (sett kryss):

☐ Institusjoner/bedrifter kr. 500,–
☐ Privatpersoner (ikke-medlemmer) kr. 350,–
☐ Privatpersoner (medlemmer) kr. 180,–
☐ Jeg vil bli medlem, kr. 200,–

Kan sendes ufrankert i Norge. Adressaten vil betale portoen.

SVARSENDING
Avtale nr. 109 000/5 Pb.

Grünerløkka postkontor
0505 OSLO 5