

Nærbutikk & miljø

Staten råkjører mot naturvern

side 3

Tiltakspakken mot NO_x

side 4

Lønnsomme NO_x-tiltak

side 5

Oppklaring om ozonmålinger

side 7

Regnskog- fondets avmerking har startet

siste side

Olje og skip verst på NO_x

SFTs NO_x-analyse anbefaler en tiltakspakke der lav-NO_x-teknologi for skip, biler og gassturbiner på oljeplattformer er noen av de viktigste tiltakene. Utgiftene er på rundt en milliard kroner, samfunnsbeparelsene er foreløpig ikke beregnet.

ANDERS GJESVIK

Norge har forpliktet seg til å stabilisere utslippene av NO_x (nitrogenoksyder) innen 1994 og redusere utslippene med 30 prosent innen 1998. Norge har svært store NO_x-utslipp per innbygger, nesten femti prosent mer enn gjennomsnittet i Europa.

SFT har utarbeidet en NO_x-analyse som konkluderer med at stabiliseringen trolig nås ved bare å gjennomføre allerede vedtatte tiltak. Analysen viser også hvordan reduksjonen kan nås, men det forutsetter diverse nye tiltak. SFT foreslår 28 tiltak, av disse er det laget en tiltakspakke med 18 tiltak (se side 4) som vil oppfylle reduksjonen. Den mest effektive måten å nå fram er bruk av CO₂-avgift. Tiltakspakken er derfor laget i tre versjoner. Tiltakspakke 1, 2 og 3 er henholdsvis basert på dagens avgiftsnivå, og KLØKTs nasjonale (800 kroner per tonn CO₂) og internasjonale (600 kr pr tonn CO₂) alternativer.

En 30 prosents NO_x-reduksjon vil trolig overoppfylle CO₂-målsettingen, og redusere utslippene av SO₂ med 60–70 prosent.

Motstand

NO_x-analysen var ferdig allerede i fjor, men ble unndratt fra offentlighet. Miljøverndepartementet (MD) har det faglige ansvar for å gjennomføre NO_x-reduksjonen, men alle de tyngste tiltakene skal gjennomføres under andre departementer. Det gjelder særlig oljeutvinning, vannkraft, sjøfart, bil- og jernbanetrafikk. I år 2000 vil oljevirkomheten og skipsfarten stå for over 45 prosent av de norske NO_x-utslippene. MD har allerede møtt motstand. En representant for Sjøfartsdirektoratet har uttalt at det ikke er mulig, verken teknisk eller økonomisk, å gjennomføre de foreslåtte NO_x-tiltakene for skipstrafikken.

MD arbeider nå med å få de andre departementene med på å gjennomføre tiltakene. Dette skal kunne ut i en «revidert NO_x-plan».

– De departementene som har ansvaret for virkemidlene som utløser de aktuelle tiltakene skal delta i det videre utredningsarbeidet. Målet er at de skal ansvarliggjøres og få et eierforhold til tiltakene, sier avdelingsdirektør Terje Kronen i MD.

Kronen vil ikke skissere noen tidsplan for dette arbeidet, ettersom den avhenger av

flere departementer. Miljøvernminister Thorbjørn Berntsen har sagt at Norge står ved sin forpliktelse om en NO_x-reduksjon på 30 prosent, og at det skal avklares så raskt som mulig hvordan dette skal skje.

Også innsparelser

Alle kostnadene ved tiltakspakkene er ikke beregnet, men kostnadene for tiltakspakke 1, 2 og 3 er anslått til henholdsvis 1040, 970 og 960 millioner kroner. Flere av tiltakene er lønnsomme, det gjelder blant annet enøk-tiltak, varmpumper og overgang fra diesel til naturgass for tynge kjøretøyer.

Men NO_x-analysen slår bare fast utgiftene ved å gjennomføre tiltakene, samfunnsbeparelser som mindre trafikkulykker, bedret helse, tidsbeparelser, redusert oljeforbruk og mindre forsuring er ikke beregnet.

SFT og Statistisk Sentralbyrå skal nå utrede hvilke økonomiske innsparelser vi får ved å gjennomføre reduksjonen. En SFT-studie fra 1987 viste at en tiltakspakke for å bedre lufta i Oslo kostet rundt 200 millioner kroner, men ga samfunnsbeparelser som var verdt det firedobbelte.

Se side 4 og 5



Norges Naturvernforbund
Postboks 2113 Grünerløkka Telefon: (02) 71 55 20
0505 Oslo 5 Telefax: (02) 71 56 40
Bankgiro: 1720.05.00717 Annonser: (02) 11 61 90
Postgiro: 5 09 46 02 Produksjon:
Ansv. red.: Gunnar Bolstad GPG Sats & Trykk as, Oslo

Ingen konsekvens?

Den såkalte konsekvensutredningen for nytt Rikshospital på Gaustad i Oslo er ikke bare uforsvarlig mangelfull, men også til tider skrikende og ufrivillig festlig.

I Oslo kommunes «grøntplan» heter det at alle gjenværende bekker og elver i kommunen skal holdes åpne. Det skal dessuten avsettes et grøntdrag på begge sider av slike bekker og elver på minst 20 meter.

Gaustad-utbyggingen krever imidlertid stor tomtebredde, noe som vil føre til at bygningene ville bli liggende over bekken. Statens bygge- og eiendomsdirektorat (SBDE) løser dette problemet ved at Sognsvannsbekken må legges om over en strekning på ca 100 meter «for at Oslo kommunes krav om byggeleavstand på 20 meter fra midtre bekk til nærmeste bygning skal kunne etterkommes».

Saksbehandlingen forøvrig er full av feil og framførte halvsannheter. Gamle Gaustad gård, som Riksantikvaren gjerne ville bevare, må rives fordi «ingen av de aktuelle utkastene i konkurransen om utforming av nytt rikshospital viste løsninger der gårdsbyggingen kunne bevares».

Nå har det seg slik at de deltakende arkitektene ble fortalt at gården skulle rives. Ingen ble bedt om å tegne et sykehus som kunne tilpasses gårdsbebyggelsen.

Selve utredningen svikter på flere punkter. Den inneholder ingen av de alternativene som vitterlig har vært aktuelle. Utredningsprogrammet har ikke vært på høring. Det er ikke blitt arrangert noe høringsmøte. Utredningen sier ingenting om økt trafikkbelastning i Blindern-området eller om utviklingsaspekter i området der det nåværende Rikshospitalet ligger.

Forskriftene om konsekvensutredning (KU) i henhold til plan- og bygningsloven er ennå en nokså fersk nyvinning på miljøsektoren. Så fersk er den at de KU'ene som lages nå, kan komme til å sette presedens for framtidige utredninger. Det er alvorlig at det er staten som utbygger som nå jukser med utredningen. Spesielt alvorlig er det at Miljøverndepartementet åpenbart er blitt presset til å slippe gjennom et slikt makkverk.

Gaustad-saken viser at politikere langt inn i «miljøpartiet» SV godtar hva som helst på miljøsidan når store utbyggere rasler med arbeidsplassene.

Flere statsråder har engasjert seg personlig i Gaustad-saken. Selv om MD har formell ryggdekning i offentlighetsloven, bør departementets begrunnelse for å godkjenne konsekvensutredningen offentliggjøres.

Gunnar Bolstad

Leir-suksess i NU

– Her får vi masse inspirasjon til høstens miljøinnsats, sier Marte Rognerud på Natur og Ungdoms sommerleir på Tromøya. Hun er en av 200 ungdommer som i forrige uke fikk grundig skoling i miljøsaker på NUs største sommerleir gjennom tidene.

SIV HAUGAN

Til tross for sørlandsidyllen på Tromøya utenfor Arendal er leiren ment å være mye mer enn et ferieopphold for deltakerne. Fra ni om morgenen til sen ettermiddag er det fullpakket program med saksarbeid og arbeidsverksteder.

– Det er en flott mulighet til å virkelig sette seg inn i ulike emner, og det er fint å få skjerpet argumentasjonen, sier Marte.

Målet med denne leiren er å gi lokallagsmedlemmer en sterk inspirasjon til høstens innsats, forteller NUs organisasjonssekretær Nils Tore Skogland. Temaene på leiren er også i stor grad rettet mot saker som er sentrale i NUs arbeid til høsten.

– Et av hovedtemaene har vært energi og oljefyring, et annet markeringen av 500 års motstand i Amerika. Dette er saker lokallagene vil arbeide mye med utover høsten. Ved å gå grundig inn i disse sakene på sommerleiren blir det lettere å få i gang aktiviteten for lokallagene i høst, mener Nils Tore.

Lær med teater

Selv om sommerleir-deltakerne skal sette seg inn i mye nytt, betyr ikke det nødvendigvis bare papirarbeid og pugging. På oljefyringsseminaret ble deltakerne rustet til å møte bedriftsledere gjennom rollespill. NU'erne måtte hankses med vanskelige bedriftsledere som ikke i første omgang var villige til å bytte ut oljefyren.

Seminaret om biologisk mangfold ble innledet med en tur i fjæra med en marinbiolog, som fortalte om tang og tare; også hvordan det kan brukes i matlagingen. Deretter var det skogstur med en ekspert på

skogens nyttevekster.

– De som begynner sin Natur og Ungdom-karriere med en sommerleir, tror jeg blir mange år i NU. På en slik leir får ferske medlemmer en fin mulighet til å sette seg inn i miljøproblematikken på en spennende måte, sier Nils Tore.

Godal og Bondevik

Torsdag fikk Kjell Magne Bondevik og Tore Godal kjørt seg hardt da de måtte forsvare sitt EØS-standpunkt mot 200 ungdommer som er mer eller mindre skeptiske til en EØS-avtale.

Bondeviks argumenter om at en EØS-avtale fører til at Norge får bedre mulighet til å påvirke EFs miljøpolitikk vant ikke gehør hos miljøaktivistene.

– Dere snakker om et internasjonalt rammeverk, men sier ingenting om innholdet, sa NU-leder Åsne Berre Persen til de EØS-vennlige politikere.

Det ble virkelig fart over batten da leirdeltakerne fikk stille spørsmål. Carsten Eig fra Kongsberg NU lurte på hva dan Bondevik kunne mene at EØS ville redusere arbeidsledigheten.

– Hvordan tror du Norges seks prosents ledighet og EFs ti prosent tilsammen kan bli to prosent?

– Det har jeg aldri sagt, og har jeg sagt det så har jeg forsnakket meg, svarte Bondevik.

I tillegg til debatt kunne sommerleiren by på rockekonserter, folkedans, lysbildeforedrag og mye mer utenom den faglige delen.

Statlig råkjør mot naturvern

Saksbehandlingen i forbindelse med det planlagte rikshospitalet på Gaustad i Oslo er så mangelfull at Naturvernforbundet i Oslo og Akershus har klaget saken inn for Sivilombudsmannen.

GUNNAR BOLSTAD

– Det er faglig umulig fra Miljødepartementets side å godkjenne den konsekvensutredningen som foreligger. Prosessen rundt utredningen har vært et rent skuespill, sier Jens Gram i Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA).

Det var lenge uvisst om det ville bli noen konsekvensutredning om Rikshospitalet (RH). En slik utredning skal lages i

nhold til de nye forskriftene i plan- og bygningsloven, men statlige myndigheter mente at saken var kommet for langt etter at Stortinget i 1988 vedtok at sykehuset skulle ligge på de fine friluftsområdene på Gaustad. Det politiske presset for å få satt utbyggingen i gang har vært meget sterkt, så sterkt at det ble oppvask i Miljøverndepartementet da Thorbjørn Berntsen fant ut at det likevel var sendt ut et krav om konsekvensutredning. Internt i MD gir Berntsen uttrykk for at han i RH-saken er under sterkt press fra andre regjeringskolleger og ber sitt de-

partement om å ligge lavt. En innsigelse til utredningen fra Riksantikvaren blir plutselig trukket tilbake, etter sigende etter press fra «politisk hold».

Det hersker bred enighet om at konsekvensutredningen som Statens bygge- og eiendomsdirektorat (SBDE) har laget for sitt eget prosjekt er åpenbart mangelfull på en rekke punkter. Det er derfor påfallende hvordan protester mot utredningen enten er trukket tilbake eller tonet ned.

– Vi er redde for at staten kan komme til å bygge ut et nytt rikshospital gjennom en statlig reguleringsplan, er den offisielle forklaringen fra byrådssekretær Ingunn Stangeby (SV). Andre politikere framholder like gjerne de 5–6.000 årsverkene under byggeperioden og de 2.500 faste arbeidsplassene på et nytt rikshospital som vel så gode argumenter for å la konsekvensutredningen slippe gjennom uten nevneverdig kritikk.

En rekke Oslo-politikere gir likevel uttrykk for ergrelse og frustrasjon over statens råkjør.

– Betenkelig

– Det er særlig betenkelig at det er staten selv som nå etablerer en dårlig standard for konsekvensutredningene, så kort tid etter at forskriftene i plan- og bygningsloven er trådt i kraft. Det åpner for en tvilsom praksis, mener Jens Gram, som nå klager saken inn for sivilombudsmannen.

N&M Bulletin har forsøkt å få en begrunnelse fra MD om hvorfor de har kunnet godkjenne utredningen. Det har departementet ikke vært villig til å gi.

– Det er gjort flere formelle feil. Utredningsprogrammet, som inneholder flere tvilsomme kriterier, er ikke sendt på høring. Utredningen tar ikke opp aktuelle alternativer slik den skal gjøre. Den sendes ut med altfor kort høringsfrist og det utelates høringsmøte. Dessuten sier den intet om konsekvenser for natur og miljø, slik forutsetningen er, sier Gram.

Tove Strand G. i alle roller

Tove Strand Gerhardsen har spilt en sentral rolle gjennom hele prosessen rundt planleggingen av det nye Rikshospitalet. Mye tyder på at hun har lagt betydelig press på andre politikere for å få drevet planene igjennom.

Tove Strand Gerhardsen var avdelingsdirektør og i perioder fungerende direktør ved Rikshospitalet i den forberedende fasen i 1980-årene. Mens ledelse og medisinsk ekspertise i de øvrige sykehusmiljøene i Norge tok sterkt til orde mot bygging av et nytt gigantisk rikshospital, talte Strand Gerhard-

sen varmt for et nytt sykehus. En eventuell sammenslåing med Ullevål sykehus, som mange medisinerere mente var en rasjonell løsning, var helt uakseptabelt for Strand Ger-

hardsen da hun var avdelingsdirektør (Aftenposten, 10. januar 1986).

Høsten 1986 overtok Strand Gerhardsen som sosialminister, der hun straks satte fart i planleggingen av et nytt Rikshospital. I 1988 vedtok Stortinget å legge det nye Rikshospitalet til Gaustad.

I 1989 flytter Strand Gerhardsen tilbake til Rikshospitalet for en kort periode. Hun når ikke opp når hun søker stillingen som toppsjef, og slutter kort etter for å begynne som

prosjektleder ved Handelshøyskolen/Bi. Der er hun noen måneder til hun igjen blir kallet til regjeringen, nå som arbeids- og administrasjonsminister. Her blir hun sjef for Statens bygge- og eiendomsdirektorat (SBDE), som er ansvarlig for den praktiske gjennomføringen av sykehusutbyggingen. SBDE driver et åpenbart råkjør i saken, og det er lite trolig at Strand Gerhardsen legger noen demper på tempoet.

– Tvangssituasjon

– I Rikshospital-saken har miljøpolitikere sittet på sidelinja mens sosialpolitikere har behandlet miljø- og byutviklingspolitikk, sier SV-veteranen Per Eggum Mauseth. Han har fulgt RH-saken både på Stortinget og i bystyret.

– Staten har opptrådt som om den skulle være en hvilken som helst utbygger, fullstendig uten hensyn til at den også burde gløttest til interesse til den halve millionen norske borgere som bor i hovedstaden. Oslo-politikere har på sin side ikke maket å ivareta sin befolknings interesser, sier Per Eggum Mauseth.

– Det er sosial- og helsepolitikere som har ført hele diskusjonen om nytt Rikshospital, mens miljø- og byutviklingspolitikere er blitt satt i en tvangssituasjon. Konsekvensutredningen som SBDE laget er helt utilstrekkelig. Den er ikke god nok når det gjelder selve utbyggingsområdet, den er mangelfull når det gjelder veisystemet i tilknytning til utbyggingen og den nevner overhodet ikke hva som skal skje med den gamle Rikshospitaltomta i sentrum, sier Mauseth.

– Det gamle Rikshospitalet er det viktigste restarealet vi har igjen til boligutvikling i Oslo sentrum. Det er helt uakseptabelt dersom staten akter å la utbyggere utvikle det til enda et kremmersenter for å skaffe penger til investeringer i nytt sykehus. Det gamle sykehuset har greid seg med svært få parkeringsplasser, og en kommersiell utbygging kan få dramatiske konsekvenser for Oslo sentrum.

– Vi er dessverre nødt til er kjenne at det nye sykehuset vil ligge på Gaustad. Det viktigste miljøbidraget nå er å sikre en kollektivdekning på minst 50 prosent og i tillegg få lagt veien gjennom Blindern-området i tunnel, sier Mauseth.

Fransk atomskandale

I den franske alpebyen Freney, like sør for Albertville, har lokale myndigheter oppdaget en dumpingplass for radioaktivt avfall. Radioaktiviteten stammer fra kassert beryllium fra franske atomkraftverk.

Ifølge avisen «The European» har en kvinne i landsbyen dødd av skader hun kan ha pådratt seg fra radioaktiv stråling. Det aktuelle området har ligget ubevoktet i 30 år mens avfallsmengdene har hopet seg opp. For to uker siden rykket politiet inn og forseglete området med to meter høye gjerder. Dumpingplassen ligger like ved et populært utfartssted i utkantene av Freney.

Etter kvinnens dødsfall rykket strålingsekspertene inn og oppdaget svært høye strålingsverdier i området rundt dumpingplassen. Avfallet befant seg i sementbeholdere og undersøkelsene er foreløpig stoppet, slik at man kan finne ut hva slags helserisiko ekspertene kan komme til å utsette seg for når de åpner beholderne.

Under teppet

Statlige myndigheter og den ansvarlige statseide bedriften, Pechiney, gjør alt i deres makt for å feie saken under teppet. Fylkesmannen i området, Jean Gauthier, har i et brev til alpe-landsbyens ordfører og til lokale avisredaktører gitt beskjed om «ikke å spre panikk blant befolkningen». I temmelige rene ordelag gjør Gauthier det klart at turismen i området må prioriteres foran eventuelle helseskader som strålingen forårsaker: «Strålingsfaren vil ha en mindre betydning for befolkningen enn et fall i turismen. Dårlig publisitet kan true vår livsform», skriver Gauthier.

Her er tiltakspakken for NO_x:

SFT foreslår en tiltakspakke på 18 tiltak for å nå målsettingen om en 30 prosent reduksjon av NO_x-utslippene. I parentes står hvor mye NO_x-utslippet reduseres i tusen tonn.

ANDERS GJESVIK

MOBILE KILDER

Skip og godstransport

Avgasskrav skip (13,3): Innført fra 1995. Det er lagt fram fire ambisjonsnivåer:

- 40 % reduksjon av utslippene fra nye skip.
- I tillegg 25 % reduksjon i eksisterende ferger og fiskefartøyer.
- Som nivå 2, men også omfatte godstrafikk.
- Gassdrift for alle nye ferger og halvparten av nye godsfraktere. Samme utslippskrav som i nivå 2 og 3 for øvrige skip.

Energieffektivitet skip (5,3): Redusere drivstofforbruk ved bedre form på skrog og propell. Utnytte spillvarme fra motor og senke brennoljeforbruk.

Trafikale tiltak for godstransport (4,6): Effektivisere godstransport til sjøs og på vei. Overføre gods fra vei til jernbane.

Tekniske krav til bil

El-biler (1,0): 5 % av personbilene elektrisk drevet i år 2000, 10 % i år 2010.

Naturgass (0,3): Overgang til naturgass for 9 prosent av Norges busser i år 2000.

Avgasskrav til varebiler (2,9): USA-90 krav i perioden 1992-95. Strengere avgift enn EFs direktiv tillater fra 1995, for at nær 100 % av nye biler skal oppfylle kravet. En EØS-avtale vil forhindre dette tiltaket.

Avgasskrav personbil (2,9): Innføre krav California-95 fra 1997. Vil redusere NO_x-utslippet per bil ytterligere 40 %.

Avgasskrav tunge kjøretøyer (0,5): Innføre en relativt streng avgift 1992-95 for at 20 % av nye kjøretøyer skal overholde kravet USA-91. Kravet reduserer NO_x-utslippet med 40 % per kjøretøyer.

Avgasskrav traktor og anleggsmaskiner (0,9): Fra 1997

innføre krav på linje med EFs krav for tunge kjøretøyer. Reduserer utslipp med 25 % per kjøretøyer.

Kontroll og planlegging trafikk

Økt kontroll av biler (0,5): Kan gjennomføres allerede år. Reduserer utslippene fra en gjennomsnittsbil med 5 %.

Transportplanlegging (1,7): Mer miljøvennlig transport i de 10 største byområdene ved bedret kollektivtilbud, nye gang- og sykkelveier, redusert veiutbygging, endret arealbruk, bompenger, økte bensinavgifter og parkeringsrestriksjoner.

Energiriktig kjøremønster (1,9): Unngå høye hastigheter og tomgangskjøring, kjøre på riktig turtall og bruke motorvarmer. Skal stimuleres gjennom informasjonskampanjer, økt trafikkovervåkning og økonomiske virkemidler.

Industri

NO_x-krav til fyrkjeler (0,3): Installere lav-NO_x-brennere i de 25 største (over 30 MW) fyrkjelene i industrien, som halverer utslippet per kjele. Kan innføres allerede i år.

NO_x-krav til industriprosesser (0,1): Stille krav om utslippsreduskjoner til særlig sement-, ferrolegering- og petrokjemindustrien. Installere lav-NO_x-brennere og endre produksjonsprosessen. Tiltaket kan påbegynnes i år.

Bruke varmepumper til å utnytte varmen i luft og jordsmonn. Potensiale er beregnet til 15 TWh, men dette er delvis i konkurranse til potensialet for energisparing.

NO_x-tiltakene er lønnsomme

Det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre tiltakene i SFTs NO_x-analyse. De reduserte helse- og forursingsskadene sparer samfunnet for flere ganger kostnaden ved å gjennomføre tiltakene.

ANDERS GJESVIK

I rapporten «Naturressurser og miljø 1990» har Statistisk Sentralbyrå (SSB) anslått verdien av reduserte NO_x-utslipp til 89,80 kroner per kilo NO_x. Grunnlaget for denne summen er reduserte helseskader, skogskader og fiskedød.

Tiltakspakken i SFTs NO_x-analyse legger opp til at Norge å redusere NO_x-utslippene med 81.000 tonn for å oppfylle forpliktelsen om en reduksjon på 30 prosent. Denne mengden ganget opp med SSBs tall gir

en samfunnsbesparelse på 7273 millioner kroner. SFT har anslått at det vil koste 1040 millioner kroner å gjennomføre tiltakspakken. Denne summen er ikke komplett, kostnadsoverslaget for flere av enkelttiltakene mangler og overslaget inkluderer bare de direkte kostnader for bedrifter og husholdninger. Men det er langt igjen før kostnaden overgår besparelsen.

Faglig uenighet

Miljøverndepartementet legger opp til at SSB sammen med SFT skal utarbeide et langt

grundigere overslag for besparelsene ved å gjennomføre NO_x-tiltakene. Forskningssjef Knut H. Alfsen ved SSB understreker at det er knyttet en klar usikkerhet til anslaget over besparelser per kilo redusert NO_x.

– Det er alltid stor usikkerhet knyttet til slike anslag. Men her er usikkerheten ekstra stor fordi det er vanskelig å få faglig enighet om hvor stor skade NO_x-utslippene står for, sier Alfsen.

Tallet bygger på en forutsetning om at NO_x-reduksjonen skjer prosentvis jevnt fordelt over hele landet, og i forholdet mellom land og sjø.

– Hvis en høyere prosent av reduksjonen skjer i byene, vil samfunnsbesparelsen øke fordi NO_x gjør størst skade i tett be-

folkede områder, sier Alfsen.

Helseskader dyrest

Det er hovedsakelig helseskadene som utgjør de store samfunnskostnadene ved NO_x-utslipp. Det er spesielt luftveissystemet som rammes, og barn og atmatikere er særlig utsatt. Av samfunnsbesparelsen på 89,80 kroner per kilo redusert NO_x, står helseskadene for hele 88,90 kroner. Besparelsene i form av redusert skogsdød og fiskedød er henholdsvis 0,60 og 0,30 kroner.

Men SFT regner forsuring av overflatevann som det alvorligste forurensningsproblemet i Norge. Innen et 36.000 kvadratkilometer stort område i Sør-Norge er det registrert omfattende forsuringsskader på fisk.

Annenhver katalysator svikter

Nesten annenhver bil med katalysator slipper ut mer avgasser enn tillatt. Det viser en omfattende svensk undersøkelse. Samtlige biler av de to mest forurensende modellene er tilbakekalt for reparasjon. Norske myndigheter vil vurdere den svenske undersøkelsen, for å vurdere eventuelle tiltak.

ANDERS GJESVIK

Naturvårdsverket krever tilbakekalling av 1989-modellene av Ford Fiesta 1,4 og Mercedes med 2,3-liters motor for reparasjon, skriver Dagens Nyheter.

Tilbakekallingen innebærer at samtlige biler av de aktuelle modellene blir kalt inn til verksted og reparert, uavhengig av om den enkelte bil har utslipp som overskrider utslippskravene.

Norge har samme utslippkrav til biler som Sverige, det såkalte USA-kravet. Her i landet er det Vegdirektoratet som har ansvaret for at avgasskravet overholdes.

– Først vil vi studere den svenske undersøkelsen. Hvis

den gir grunnlag for å vurdere tilbakekalling av enkelte modeller, vil vi først teste de aktuelle modellene selv, sier kontorsjef Ivar Fjeldberg ved typegodkjenningsavdelingen i Vegdirektoratet.

Omfattende test

Svensk bilprovning har undersøkt 141 biler, 86 med katalysator og 55 biler uten. Av bilene uten katalysator har 56 prosent større utslipp av avgasser enn tillatt. For bilene med katalysator er strykprosenten 41. Resultatet er nedslående for både bilbransje og politikere som har brukt katalysatoren som argument for at bilen ikke er så verst likevel. De modellene med katalysator som strøk i testen var: Peugeot 205, Lada Samara, VW Golf GTI, Nissan

Micra, Ford Fiesta, Citroën CX 25 turbo og Buick Park Avenue.

Tidligere tester har vist at katalysatoren fungerer bra. Denne undersøkelsen skulle påvise hva som skjer når katalysatoren eldes, og det er tatt med flere eldre biler i utvalget. Bilene har i gjennomsnitt gått mellom 30.000 og 50.000 kilometer. De er undersøkt etter service på merkeverksted, og har gjennomgått meget omfattende prøver ved Bilprovnings motortestcentrum i Hanninge. Testene er langt mer grundige enn de som gjennomføres ved vanlig kontroll hos biltilsynet.

Liten norsk erfaring

Nå kommer 2700 svenske eiere av Ford Fiesta 1,4 89-modell til

å måtte sette bilen på verksted for å bytte ut hele katalysatorsystemet. Det kommet til å koste Ford rundt 15 millioner kroner. 1140 Mercedes-eiere med 89-modellen av 2,3 litersmotor får bilen innkalt til verksted.

I 1989 ble importøren av Lada pålagt av Vegdirektoratet å tilbakekalle samtlige biler med katalysator for utbedring. Dette er det eneste tilfellet i Norge.

Norge har aldri gjennomført en så omfattende test som Sverige. Vegdirektoratet begynte først i fjor med større tester av katalysatorsystemet på brukte biler. Men det ble ikke testet mer enn en bil av hver modell.

– Flere av dem tilfredsstilte ikke avgasskravet. Men jeg har ikke lyst til å si hvilke modeller det var, ettersom grunnlaget er for lite til å trekke slutninger, sier Fjeldberg i Vegdirektoratet.

- Biostrid om konvensjon

USA nektet å undertegne konvensjonen om biologisk mangfold, blant annet fordi man mener at overføringen av teknologi fra rike til fattige land vil true opphavsrrettighetene og inntektene til bioteknologi-industrien. Presidenten for Den industrielle bioteknologi-sammenslutningen i Washington, Dick Godown, applauderer den amerikanske avgjørelsen.

- På oss virker det som landdevisrøveri at et u-land skulle ha rett til en patentert oppfinnelse, bare fordi det først har skaffet en bille, en plante eller et dyr, sier Godown til New Scientist.

Den britiske bioindustri-sammenslutningen (BIA) forstår ikke den amerikanske frykten, og ber USA om å undertegne konvensjonen.

- Vi har vurdert konvensjonen, og deler ikke USAs bekymringer, sier Louis Da Gamma, direktør for BIA.

Bommen ned for E-18?

Opprusting av Vestfoldbanen og nedgangen i trafikken kan bli banesårene for E-18 gjennom Vestfold. Departementets utsettelse av utbyggingen har skapt forventninger både hos NSB, lokale myndigheter og miljøbevegelse. Alle har begynt et intensivt arbeid for å hale veiseieren helt i land.

OLE P. PEDERSEN

Trafikknedgangen har ført til at kombinasjonslinja gjennom Vestfold ikke lenger er et lønnsomt prosjekt. Samtidig har NSB klare planer for opprustning av Vestfoldbanen.

- Tidligere undersøkelser viser at når trafikken på Vestfoldbanen øker, går det på bekostning av biltrafikken. Vårt anslag går ut på at vi kan øke trafikken fra 1,5 til 2,5 millioner reisende hvert år, sier direktør Yngve Pedersen i NSB. Han er ikke i tvil om at NSBs planer om høyhastighetstog var en medvirkende årsak til at Opseth stanset det gigantiske veiprojektet.

- Vi er på banen med en

melding om Vestfoldbanen. Planutredningen vil være klar i år, og nå ser vi konturene av noe helt nytt: Samordning mellom vei og bane. Veisiden har vært helt enerådende til nå.

Samferdselsminister Kjell Opseth har gitt Vegdirektoratet frist til slutten av november for å vurdere E-18 prosjektet gjennom Vestfold på nytt. Miljøorganisasjonene har vært skeptiske til den korte fristen.

- Man kan aldri få tid nok. Men det er bedre å arbeide hardt og konsentrert, enn at saken trekkes ut i tid. Det sier ordfører i Holmestrand kommune, Olaf Brastad, som har arbeidet aktivt mot kombinasjonslinja.

- Strategien vår framover vil jeg ikke si noe om. Vi er selv-

følgelig svært fornøyd med vedtaket, og det er tydelig at samferdselsministeren har akseptert mange av våre argumenter. Miljøbevegelsens innsats, både lokalt og sentralt, har hatt stor betydning for utsettelsen, som i seg selv borger for en ny tid i veisaker.

Brastad er ikke redd for tilbakeslag når saken kommer tilbake til departementet fra Vegdirektoratet.

- Denne saken startet i 1971. Da hadde man helt andre normer for samferdsel. Vestfold trenger en ny vei og en ny jernbane. Får vi ikke en kombinert utbygging, vil det ene gå på bekostning av det andre. Vi skal vise maksimal vilje til samarbeid. Tilbakeslag frykter vi ikke. Vi skal gjøre vårt.

Uenighet om ozon oppklart

Ozonlaget i stratosfæren over Oslo er fortynnet med seks prosent på ti år. Det fastslår NILU i en rapport som har vurdert spriket mellom norske og internasjonale ozonmålinger. Forskere ved Universitet i Oslo har tidligere konkludert med at ozonlaget fortynnes minimalt på våre breddegrader.

ANDERS GJESVIK

Det har tidligere vært vesentlig sprik mellom de ozonmålingene som er utført av bakkeinstrumentet til fysisk institutt ved Universitetet i Oslo, og målingene til satellitten til NASA. Bakkemålingene har målt en minimal fortynning av ozonlaget over Oslo, mens satellittmålingene har vist en markant nedbrytning av ozon.

T har gitt Norsk Institutt for Luftforskning (NILU) i oppdrag å oppklare spriket i målingene. Rapporten er utarbeidet i samarbeid med Universitetet i Oslo.

Lokal forurensning

Rapporten konkluderer med at spriket i målingene delvis skyldes at det er målt i forskjellige

luftlag. Atmosfæren består av troposfæren nederst og av stratosfæren øverst. Satellittmålingen registrerer bare ozonmengden i stratosfæren. Det er her at klor og brom fra særlig kjøleanlegg og brannslukningsanlegg (KFK og halloner) har ført til drastisk fortynning av ozonlaget. Derfor har satellitten målt en nedgang på 6 prosent per tiår vinterstid i ozonlaget over Oslo.

I troposfæren har derimot ozonmengden økt. Det skyldes utslipp av NO_x og hydrokarboner fra blant annet biltrafikken. Bakkeinstrumentet registrerer den totale ozonmengden i både troposfære og stratosfære. Da oppveies noe av reduksjonen av ozon i stratosfæren av økningen i troposfæren.

Derfor gir bakkemåleren bare 3 prosent reduksjon per tiår i ozonlaget.

Bakkeinstrumentet har tidligere registrert enda svakere reduksjoner enn dette. Det skyldes delvis en feil ved tolkningen av måleresultatene og delvis kan det fortsatt ikke forklares.

To miljøproblemer

Det er ingen grunn til å glede seg over at ozonmengden øker i det nederste luftlaget. Ozon er en giftig gass som så nær bakken skader mennesker, dyr og planter.

- Det er et miljøproblem i seg selv at ozonmengden i troposfæren øker. Og vi kan aldri tillate at et miljøproblem skal løse et annet, sier forsker Frode Stordal ved NILU.

NILU-forsker: - Ozonproblemet kan akselerere

Ozonmengden over Antarktis er halvert i løpet av et tiår. Nå viser nye forskningsresultater en reduksjon i planktonproduksjonen i havet. - Jeg frykter at vi kan få en akselerasjon i ozonfortynningen på den nordlige halvkule også, sier forsker Frode Stordal ved NILU.

ANDERS GJESVIK

Over Antarktis fortynnes ozonlaget med rundt 50 prosent per tiår om vinteren og våren. I dag er den tilsvarende reduksjonen over den nordlige halvkule på over 6 prosent. Forsker Frode Stordal frykter at vi kan oppleve en akselerasjon i ozonfortynningen over vår halvkule.

- Fra Antarktis har vi lært at ozonfortynningen plutselig akselererer. Da skjer fortynningen raskere enn økningen av klor og brom i atmosfæren, sier Stordal.

Selv om internasjonale avtaler sørger for en klar nedgang i

utslippene av klor og brom, vil mengden av gassene i atmosfæren fortsette å øke i flere år, og antakelig nå et maksimum i slutten av 90-årene. Det skyldes blant annet at det tar flere år fra gassene slippes ut til de når opp i den delen av atmosfæren der ozonnedbrytningen skjer.

I en fersk rapport fra NILU blir det anslått at ozonhullet over Antarktis først vil være fullstendig reparert rundt år 2060. Da vil klorinnholdet i atmosfæren ha sunket ned til det nivået som utløste ozonfortynningen.

Skader plankton

Ozonfortynningen over Antarktis fører til økt UV-stråling

som kan skade en rekke organismer. En ny forskningsrapport som er presentert i tidskriftet Science viser en reduksjon i planktonproduksjonen i havet. Plankton er første ledd i næringskjeden, og dette kan føre til katastrofale økologiske konsekvenser.

I Norge er det mest fokusert på faren for hudkreft fra den økte UV-strålingen. Stordal mener at den eksplosive økningen i hudkrefttilfeller hovedsakelig skyldes at folk soler seg mye mer enn før.

- Solvaner kan endres. Jeg er langt mer bekymret for andre miljøskader. Fra utlandet vet vi at økt UV-stråling kan svekke veksten hos planter, sier Stordal.

Takk for støtten!

TOYOTA NORGE A/S

P.b. 665 Tangen
3002 DRAMMEN


NO-HA HOLDING A/S
Forusbein 40, Postboks 322, 4033 FORUS, NORWAY

 GJENSIDIGE
Vestoppland

 FSA
- alt innen spesialavfall
Finnmark Spesialavfall as
Postboks 2178, 9501 Alta

 Agder Returpapir a/s

 BRATTVAAG
SKIPSVERFT AS

 Vennesla
trevarefabrikk
Storevoll, 4700 Vennesla.
Tlf. 042/55722. Tlf. 042/58070

Vi støtter
Norges
Naturvernforbund

*Vi
tenker
miljø*



MIDTRE NAMDAL
AVFALLSSELSKAP

Vi tar imot de fleste
typer uorganisk avfall

Vi har tillatelse til å behandle og deponere de fleste typer uorganisk industriavfall. Blant disse er syrer, alkali, metalloksider og salter.

Vi har konsesjon for mottak av

- 25.000 tonn avfallssyre
- 10.000 tonn alkalisk avfall
- 5.000 tonn metalloksider

Utover dette har vi tillatelse til å ta imot en rekke spesiferte avfallstyper, blant annet 175.000 tonn metallholdig svovelsyre.

Kontakt oss for en nærmere vurdering. Du er sikret en effektiv, betryggende og økonomisk løsning.

 Miljøindustri a.s

Et Aker selskap

Adm.
Munkedamsveien 45
Postboks 1386 Vikå
0114 Oslo
Telefon: (02) 83 84 24
Telefax: (02) 83 84 02

Langøya
Postboks 33
3081 Holmestrand
Telefon: (033) 51 895
Telefax: (033) 51 597

Nye landemerker for Regnskogsfondet: Indianerreservatene avmerkes i Brasil

I Brasil er Regnskogsfondet i gang med avmerkingen av et av verdens største indianerreservater. Takket være nye metoder blir prisen for avmerkingen lavere

enn tidligere antatt. Det norske Regnskogsfondet bidrar med 30 prosent av summen.

GUNNAR BOLSTAD

Denne uka går startskuddet for avmerkingen av det 49.000 kvadratkilometer store Mekragnoti-territoriet for Kaya-pô-indianerne i delstaten Para, sørvest for byen Belem. Området ble vernet av president Fernando Collor etter betydelig press fra det internasjonale regnskogsfondet og er identisk med det området som artisten Sting og indianerhøvdingen Raoni satte søkelyset på da Regnskogsfondet startet sin virksomhet.

– Avmerkingen av Mekragnoti-territoriet er slutten på Regnskogsfondets første etappe og en stor seier, sier daglig leder i det norske regnskogsfondet, antropologen Lars Løvold. I alt 150.000 dollar overføres nå fra Norge til avmerkingsoperasjonen i Brasil.

Kobberplater

– Dette området ville ikke blitt

et indiansk reservat hvis kampen ikke var blitt tatt opp av Regnskogsfondet. Vi har også fått gjennomslag for en ny avmerkingsmetode. Regnskogsfondet har påtatt seg å finansiere avmerkingen. I stedet for å benytte den tradisjonelle metoden – en fire meter bred gate gjennom skogen langs hele grenselinja – skal det åpnes 25 rydninger på 80 ganger 80 meter på nøkkelpunkter rundt reservatet. Her skal det reises sementblokker med kobberplater på toppen som gjør hele reservatgrensen avlesbar og observerbar fra satellitt. Det tradisjonelle alternativet er dyrt og naturødeleggende og lite effektivt fordi tropeskogen i løpet av få år gjør denne gaten usynlig, sier Løvold.

Den nye metoden betyr en samlet prislapp på 512.000 dollar i stedet for 1,2 millioner – mer enn 50 prosent reduksjon. I tillegg vil det bli enkelt og billig å foreta en kontinuerlig overvåkning av territoriet gjen-

nom satellittbilder.

Det brasilianske indianerdepartementet, FUNAI, har etter harde forhandlinger akseptert denne metoden og sagt at den skal danne modell for framtidig avmerking dersom den blir vellykket.

Mekragnoti-territoriet vil når de er ferdig avmerket inngå i et sammenhengende indiansk område på tilsammen 133.000 kvadratkilometer.

Besøk

Lars Løvold har nettopp kommet hjem fra et besøk ved to av de norske regnskogsprosjektene i Brasil.

– Det økologiske dyrkingsprosjektet vårt i Acre er i godt sig. Dette prosjektet utvikler i praksis en modell for hvordan gummitappere kan leve godt i regnskogen, selv når gummi-prisene raser helt i bunn. Ved hjelp av grønn gjødsling og fornuftig samplanting samt bruk av nitrogenfikserende vekster, har man oppnådd en raskt

økende produktivitet i et tidligere degradert område. Matplanter som bønner og mais gir nå langt over dobbelt så mye som vanlig for regionen – til tross for at det brukes lokale såkorn. Frukttreene i prosjektet gir frukt på rundt halvparten av den tiden som er normalt for regionen. Det plantes med hell to maisavlinger i året mens det er alment kjent at det i regionen kun er mulig å få moden mais i regntiden.

Det kommer nå en jevn strøm av besøkende gummitappere til prosjektområdet og de har begynt på ta med seg kaffefrø og stiklinger til fruktrær og lignende, sier Løvold, som også kan fortelle om positiv framgang for Regnskogsfondets indianerutdanningsprosjekt, som kommer til å få ytterligere framgang i og med støtten fra Operasjon Dagsverk i høst.

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
porto.

SVARSENDING

Avtale nr. 109 000/5 Pb.

**Grünerløkka postkontor
0505 OSLO 5**