

N&M BULLETIN & MILJØ

UD: Prisipp bestemmer i hvalspørsmål

side 3

Vern på Svalbard – 20 år etter

side 4

Mindre veibygging med Carl I. Hagen

side 5

Kalkalger mot dårlig vær

side 6

Norsk CO₂-nei på ministtermøte

side 8

Regjeringen forlater NO_x-mål

Det ser ut til Regjeringen er i ferd med å forlate målsetningen om 30 prosent reduksjon av utslippene av nitrogenoksider (NO_x) innen 1998. Det interdepartementale utvalget som vurderer tiltak ser på NO_x-reduksjoner i fem ambisjonsnivåer, hvorav bare det mest ambisiøse gir 30 prosent reduksjon. Departementenes forslag til tiltak er utvannede varianter av tiltakene som SFT foreslo i fjor.

ANDERS GJESVIK

Under ECE-konvensjonen har Norge sammen med 11 andre europeiske land forpliktet seg til å redusere utslippene av NO_x (nitrogenoksider) med 30 prosent (med utgangspunkt i 1987-nivå) innen 1998. SFT la i fjor fram en tiltakspakke som viste hvordan Norge kan nå dette målet. SFTs plan vakte voldsomme reaksjoner både på grunn av høye kostnader og fordi de enkelte fagdepartementene raste over at tiltak grep inn i deres myndighetsområder, som for eksempel restriksjoner på bilbruk. NO_x-planene ble derfor hemmeligstemplett i mange måneder.

Fem nivåer

Regjeringen bestemte seg for å utrede de samfunnsmessige besparelsene på reduksjonen (helse, bygningskader osv.), og å nedsette et utvalg der hvert departement skal legge fram hvilke tiltak de anser som gjennomførbare. Utvalget skal avslutte sitt arbeid i løpet av året. I denne fasen er alt unntatt offentlig, men N&M Bulletin har fått en viss innsikt i hvor arbeidet står.

Dette interdepartementale utvalget vurderer fem forskjellige ambisjonsnivåer i NO_x-reduksjoner. Det laveste sikter kun

mot en stabilisering av NO_x-utslippene. De videre trinnene sikter mot reduksjoner på henholdsvis 15, 20, 25 og 30 prosent. Mange sentrale aktører oppfatter dette som et klart tilbaketog fra forpliktelsen om 30 prosents reduksjon.

– Jeg tror ikke vi vil klare mer enn et nivå på noenogtjue prosents reduksjon, slik situasjonen ser ut idag, sier en sentral kilde.

I teksten som Norge har underskrevet heter det at NO_x-reduksjonen skal være "in the order of 30 percent". Det er ventet at Regjeringen vil prøve å tolke dette som "i underkant av 30 prosent". Norge ligger på europatoppen i NO_x-utslipp per innbygger, med 50 kg NO_x år mot 35 kg NO_x år i vesteuropeisk gjennomsnitt. Dette skyldes store utslipp fra skipstrafikken og oljevirksomheten. NO_x-utslippene i Nordsjøen vil stige kraftig i de kommende årene.

Beregninger som er gjort som grunnlag for Regjeringens langtidsprogram anslår at med de tiltak som er i gang eller vedtatt i dag, vil Norge ikke klare mer en rundt 10 prosents reduksjon innen år 2010.

SFT - extra light

I sin miljøpolitiske redegjørelse i vår sa miljøvernminister Thorbjørn Berntsen at målsetningen om 30 prosents reduk-

sjon blir vanskelig, og forutsetter at hele transportsektoren, energisektoren og oljesektoren bidrar betydelig.

Men lite tyder på at denne viljen er tilstede. Fristen for departementenes forslag gikk ut 1.juli. Etter det N&M Bulletin erfarer, har de fleste departementene kommet med forslag som bygger på tiltakene i SFTs NO_x-plan, men forslagene blir karakterisert som "extra-light-versjoner". I denne sammenheng nevnes spesielt de viktige aktørene Nærings- og energidepartementet, Sjøfartsdirektoratet og Samferdselsdepartementet (SD). I sitt forslag åpner SD for en overføring fra innkjøpsavgifter til avgifter på bruk. Men i forslaget er det ikke større forskjell enn 100 kroner mellom årsavgiften på den mest og minst forurensende bilen. SD har heller ikke gått inn for større planløsninger, som tilrettelegging for overføring av trafikk fra vei til bane.



Norges Naturvernforbund
Postboks 2113 Grønnerløkka 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

Miljøslappheten

Miljøsakene blir neppe det heteste valgkamptema i år. Vi må bare fastslå at luften har gått ut av ballongen. Lederne for de største partiene innbiller seg at det er andre ting enn miljø som må brukes som agn denne gangen.

Ikke det at det nødvendigvis betyr så mye. Svakt fundamenterte valglofter gir seg sjelden utslag i praktisk politikk. Både Arbeiderpartiet og Høyre blåste opp miljøballongen foran sist stortingsvalg. Men Naturvernforbundet og Natur & Miljø (nr. 4/93) store miljøtest av partiene viser at disse to partiene de siste fire årene har vært svært sparsomme i bevilgningene til positive miljøtiltak, men rause i bevilgningene til prosjekter som er ødeleggende for miljøet. Begge partiene ligger faktisk på noenlunde samme nivå som Fremskrittspartiet, som aldri har heist miljøflagget.

Nå later de ihvertfall ikke som om de brenner for å redde miljøet. Kaci Kullmann Five har jo sagt det rett ut i intervju her i bulletinen at hun ikke anser miljø som noe viktig valgkamptema. Høyre og Ap har blitt for like til at det er aktuelt å diskutere, mener hun. Og miljø er ikke med på listen over de ti sakene Kaci skal prioritere hvis hun blir statsminister. Aps nestleder Jens Stoltenberg innrømmet i intervju her i bulletinen at arbeidsledigheten for øyeblikket gjør at vi må være forsiktige med hvor langt vi går i miljøsakene.

Også NRK har oppdaget at miljø ikke lenger er "in". Miljøsakene er ikke blant hovedtemaene som skal tas opp i fjernsynet.

Hva forteller all denne slappheten oss? At det likevel ikke står så dårlig til med miljøet som samtlige politikere påstod bare for kort tid siden? At vi nordmenn gir blaffen i miljøet, bare vi får flere arbeidsplasser? At velgernes fokus svinger planløst fra det ene til det andre, miljø det ene året, EF det andre, de eldre det neste?

Svarene på spørsmålene avhenger selvsagt av politisk ståsted. Men det er helt tydelig at en del toneangivende politikere mener at det er stemmer å hente på å dysse ned miljøsakene. Selv om det som sagt ikke trenger å bety så mye for den praktiske politikken på kort sikt, kan det likevel på lenger sikt ha en skummel effekt på opinionens miljøiver.

Politikere er opinionsdannere, og de er på TV. Når de skyver miljøspørsmålet under teppet, påvirker det også nordmenns oppfatning om hva som er de viktigste politiske spørsmålene i dag.

Gunnar Bolstad

Estland vil lage verneplan

Estland ber Norge om faglig hjelp til å lage verneplaner for skog og truede arter. Landet ønsker også internasjonale observatører til stede ved demonteringen av atomkraftverket i Paldiski. Naturvernforbundet ønsker å formidle kontakt mellom norske myndigheter og Estland.

OLE P. PEDERSEN

– Estlands miljøvernminister, Andres Tarand, vil legge stor vekt på å bevare arts mangfoldet. På dette området har Estland forskere, men de mangler erfaring med å lage verneplaner. Her kan vi hjelpe, sier Stein Malkenes, leder i Naturvernforbundet. Malkenes møtte nylig Tarand.

Naturvernforbundet tar nå kontakt med norske myndigheter, med forslag om å komme i gang med et samarbeid med Estland på dette området.

Estland har for første gang et eget miljøvern budsjett, men med sviktende skatteinntekter på 40 prosent er økonomien usikker.

– Det kan bli en vanskelig tid for miljøvernerne i Estland, fordi profittmotiv vil gå foran de fleste andre hensyn, mener Malkenes.

Ålesund vil hjelpe

Åtte organisasjoner i Estland har fått kontorutstyr og radiosamband av Naturvernforbundet i Ålesund.

Utstyret skal blant annet bidra til bedre kontroll av et stort naturreservat i Estland. Naturvernlaget har fått over en halv million kroner i støtte til prosjektet.

– Sammen med Nordisk Ministerråd har vi funnet fram til de organisasjonene vi ønsker å hjelpe, og sørget for at utstyret kommer fram til de rette personene, sier Gunnar Godø, leder i Naturvernforbundet i Ålesund.

Lokallaget har fått 150 000 kroner i støtte fra Utenriksdepartementet, og tre ganger så mye fra private og næringslivet.

Demonterer a-verk

Estland har store forurensningsproblemer i nord, med enorme SO₂-utslipp fra forbrenning av oljeskifer. Dessuten øker overgjødningen, særlig fra kloakkanlegg. Utslippene øker blant annet fordi landet mangler reservedeler til anleggene.

Estland har sannsynligvis også store, hittil ukjente problemer rundt de forlatte russiske militærbasene. Forurensning fra rakettbaser er to av problemene militæret har etterlatt seg.

Miljøvernministeren i Estland ber også om at internasjonale observatører kommer til Paldiski, hvor Russland nå demonterer et atomkraftverk som skal sendes tilbake til Russland.

– Tarand ønsker internasjonale observatører for å være sikre på at demonteringen skjer på en trygg måte, sier Malkenes.

Maapsalu er et enormt naturreservat i Estland som nå er truet fra flere kanter. Noe av Ålesund-hjelpen kommer i form av radioutstyr som gjør det mulig å holde bedre kontroll med det store reservatet. Hjelpen går både til private og offentlige institusjoner, og Godø sier man ønsker å fortsette med prosjektet neste år.

– Vi ønsker også å hjelpe til med å løse forurensningsproblemer i nord. Der sliter man blant annet med enorme utslipp fra forbrenning av oljeskifer, utslipp som også når Norge, forteller Godø.

Prinsipp bestemmer hvalpolitikken

– Småhvalavtalen er for ensidig rettet mot beskyttelse. Den bryter med våre generelle prinsipper for hvalpolitikken, sier ekspedisjonssjef Kåre Bryn i Utenriksdepartementet. Men først til høsten blir det avgjort om Norge skal undertegne avtalen, sier han.

RAGNHILD SVED

Avtalen om bevaring av småhvalene i Østersjøen og Nordsjøen er forhandlet fram under Bonnkonvensjonen, som gjelder beskyttelse av trekkende dyrearter. Norge har hittil ikke undertegnet, og Bryn gir mange argumenter for ikke å gjøre det. – Det er ikke aktuell politikk å vurdere fangst på de småhvalene som avtalen omfatter. Men det er prinsippene vi ikke liker. Bevaring er det eneste hensynet som avtalen ivaretar, sier Bryn.

– Prinsippet om bærekraftig utnyttelse kommer ikke til uttrykk i avtalen. Når det gjelder forskningsfangst er det lagt føringer i retning av at man ikke kan avlive for eksempel nise selv til forskningsformål. Vi må vite hva vi forplikter oss

til, og derfor skal vi gjøre en juridisk vurdering før vi tar endelig stilling til om vi skal undertegne avtalen, sier Bryn.

Tolkning

Vurderingen gjelder blant annet hvordan man skal tolke formuleringen om at de undertegnende landene skal "bestrebe seg på eller forsøke" (endeavour) å innføre nasjonale forbud mot å drepe småhvaler.

Forøvrig legger avtalen vekt på at landene skal lage systemer for innrapportering av småhvaler som blir drept i fiskegarn, arbeide for å hindre forurensning som kan true dem, tilpasse fiskeresskapene slik at bifangstene blir mindre og samarbeide om forskning.

Natur og Ungdom (NU) har rådet regjering til ikke å undertegne avtalen.

– Flere hvalarter som ikke er truet vil bli fredet under avtalen. Det gjelder blant annet nise og spekkhogger. At det ikke drives fangst på disse artene kan ikke være et argument for fredning, sa leder Heidi Sørensen i en pressemelding i juli.

Nisa vernet

Når det gjelder nise har riktignok Norge allerede forpliktet seg til vern gjennom Bernkonvensjonen, om beskyttelse av europeiske dyr og planter og deres levesteder. Her er nise oppført på Liste I, med dyr som medlemslandene plikter å frede og sikre leveområdene til. Norge har her bare reservert seg mot vern av spekkhogger, kvitnos og kvitskjeving. Bernkonvensjonen forplikter til langt strengere vern enn småhvalavtalen, der tolkningene er mer usikre.

Mange trusler

Naturvernforbundet ber i motsetning til NU om at Norge undertegner småhvalavtalen.

– Småhvalavtalen har ikke kommet i stand på grunn av for store fangstvolum, men som

følge av de miljøtrusler som delfinene er utsatt for i våre nære farvann, blant annet oljesøl, skipstrafikk og det generelle forurensningsnivået. Mange småhvaler ender også sine dager i fiskegarn. Regjeringen må være kjent med at det står dårlig til med flere av disse artene og at presset mot dem øker med økte miljøbelastninger, heter det i et brev til regjeringen.

Fagsjef Tore Killingland viser videre til at avtalen innebærer forpliktelser om forskning, for å undersøke hvordan det faktisk står til med bestandene.

– Tilgangen på døde dyr er dessverre god, og avtalens forbud mot forskningsfangst er ikke god nok grunn til ikke å akseptere den, skriver han.

Nisa – tallrik, men truet

– Nisa er tallrik, men kan likevel være truet, sier forsker Arne Bjørge ved Norsk institutt for naturforskning (NINA). Han forklarer det med den store forurensningen nisa er utsatt for.

RAGNHILD SVED

Bjørge har sammen med forsker Nils Øien beregnet nisebestanden i Nordsjø-området til 82.600, men med store usikkerhetsmarginer. Beregningen bygger på tellinger som ble gjort samtidig med vågehvaltellingerne i 1989.

Utviklingen i nisebestanden vet man lite om. Danske, tyske og britiske undersøkelser har konkludert med at bestanden har gått tilbake i Østersjøen og britiske deler av Nordsjøen.

Borte fra Østersjøen

– Det er mange indikasjoner på

at dette er riktig, uten at det er vitenskapelig bevist. Vandringen av nise gjennom de danske beltene har nesten opphørt, og nisa er borte fra deler av Østersjøen der den tidligere var svært vanlig.

Bestandene av kvitskjeving og kvitnos i norske farvann er beregnet til å være i størrelsesordenen 130.000 dyr totalt, grindhvalbestanden i Nordatlanten er beregnet til 780.000, mens anslaget for spekkhogger i Nordøstatlanten og ved Island er på omlag 9.700 dyr, sier Bjørge.

– Det er forurensningen som bekymrer. Det hjelper ikke om nisene er mange hvis de ikke føder unger, sier Arne Bjørge.

I østlige deler av Nordsjøen, Kattegat og Skagerrak er innholdet av miljøgiften PCB urovekkende høyt, like høyt som det nivået som har skadet forplantningsevnen hos sel i Østersjøen, forteller han.

– Generelt er det slik at forurensningsbyrden avtar fra Kattegat til Barentshavet, sier Bjørge, som har ledet et forskningsprosjekt der vekst, reproduksjon, mageinnhold og miljøgifter hos nise er undersøkt.

Lite krevende

Han mener at undertegning av den såkalte småhvalavtalen under Bonnkonvensjonen ikke ville kreve store endringer i den norske forvaltningen.

– Alle småhvaler er allerede i utgangspunktet fredet i Norge i henhold til saltvannsfiskekonvensjonen, og fangst krever spesiell tillatelse. Det er ikke presedens for slike tillatelser i Norge. Norsk lovgivning med hensyn til foru-

rensning og habitatvern er god, og sannsynligvis tilfredstillende for avtalen. Men det måtte trolig lages et system for registrering av bifangst, det vil si småhvaler som går i fiskeresskaper. Dessuten ville avtalen innebære at forskningssamarbeidet blir formalisert og mer forpliktende, sier Bjørge.

Blå gener i bomull

I framtida kan det hende at dongeribuksenes blåfarge skyldes blå gener. To amerikanske selskaper prøver nå genmanipulere bomullsplanten slik at bomullen blir blå isteden for hvit i utgangspunktet, skriver New Scientist.

Genteknologene planlegger å tilføre bomullsplantene de genene som gir blåfarge hos indigoplanten, som var kilden til blåfarge inntil billigere, syntetiske metoder ble oppdaget.

De syntetiske fargene er ofte giftige og avfallet forurensende, og det tar tid og energi og farge stoffer. Derfor mener selskapene at naturlig farget bomull er mer miljøvennlig.

Gentyveri i India

I Karnataka i India har demonstranter angrepet og ødelagt deler av en frøforedlingsbedrift. Demonstrantene hevder at utenlandske frøelskaper er gentyver, som tjener penger på lokale vekster, på bekostning av de lokale bøndene som har produsert dem. Bak aksjonen står KRRS, en lokal bondeorganisasjon.

KRRS' president, M.D. Nanjundaswamy, sier ifølge New Scientist at de multinasjonale frøelskaperne kjøper frø fra bøndene, foredler dem og selger dem tilbake til bøndene med stor profitt. KRRS-aktivistene hevder at et av selskapene, Cargill, kjøper frø fra bøndene til tre rupier per kilo, foredler for fem rupier og selger dem til bøndene for 185 rupier per kilo. KRRS kjemper mot forslagene i Gatt om patentering av planter, frø og gener, og regjeringen stå ved indisk lov som forbyr patent på levende organismer.

Cargill sier at selskapet ikke har tatt patent på indiske planter og heler ikke eksportert frø produsert i India.

Trafikksentral i Oslofjorden

Fiskeridepartementet arbeider nå med å etablere en trafikksentral som skal bedre sikkerheten i Oslofjorden. Sentralen vil koste 64 millioner kroner, og bevilgninger kan komme allerede på statsbudsjettet til høsten.

JON KNUT BERG

Fiskeridepartementet har leid inn ekstern konsulenthjelp for å utrede nytten og kostnadene ved en trafikksentral i Oslofjorden. Underdirektør Magnhild Bjørseth i Fiskeridepartementet lover at det vil stå noe om sentralen i kommende statsbudsjett, men det er ennå usikkert om trafikksentralen virkelig blir bygget.

En trafikksentral i Oslofjorden vil kontrollere, overvåke og regulere skipstrafikken. Målet er å minske risikoen for grunnstøting. Sentralen fungerer slik at alle skip som kommer inn i Oslofjorden må melde fra om

sin ankomst til et tårn på land. Fra tårnet vil det komme tilbakemelding når skipet kan seile inn i fjorden og om det er nødvendig med taubåt.

Nå har vi to trafikksentraler i Norge, en ved Mongstad og en i Grenlandsfjorden. Her er det mye farlig last som er bakgrunnen til opprettelsen av sentralene. I Oslofjorden anløper det få skip med farlig last, men det er den store mengden skip som nødvendigvis gjør en trafikksentral, sier Bjørseth.

Oppfølging

Planene om en trafikksentral i Oslofjorden er første oppfølging av den store rapporten fra Ording-utvalget ("Miljøsikker-

het i farledene") som kom i vår. Rapporten er nylig overlevert Fiskeridepartementet. Ording-utvalget foreslo en lang rekke tiltak for å bedre sikkerheten til sjøs.

Magnhild Bjørseth sier at departementet vil følge opp rapporten skritt for skritt. Først vil departementet foreta en prioritering, og deretter fordele ansvar til ulike etater. Oppfølgingen av rapporten vil komme til uttrykk i de årlige budsjettene, ifølge Bjørseth.

Svalbard-vern 20 år etter

1. juli ble hele Kong Karls Land – Svalbards viktigste yngleområde for isbjørn -- vernet, 20 år etter at regjeringen vedtok vern.

RAGNHILD SVED

Fram til i dag har mange selskaper hatt formell rett til å starte næringsvirksomhet midt i verneområdene, og områdenes framtid har vært usikker. Disse såkalte utmålsrettighetene er nå utløpt. Utmålene er innlemmet i verneområdene, som endelig har fått reelt vern.

– Dette er et reelt skritt framover for verneinteressene på Svalbard. Nå utgjør naturreservatene, som er loven strengeste vernebestemmelse, bortimot 25.000 kvadratkilometer. Dette er svært viktige naturdokumenter. Reservatene på Øst-Svalbard har den mest urørte naturen i hele Europa, sier polarrådgiver Pål Prestrud i Miljøverndepartementet.

"Hull" i reservatene

Da vernet på Svalbard ble utformet, var Industridepartementet og næringslivet skeptisk.

Resultatet ble et kompromiss som innebar at næringsinteressene fikk forrang i områder med store økonomiske interesser og der verneverdiene ikke var helt spesielle. Her ble verneområdene opprettet rundt utmålene (som gir innhaver rett til å utnytte olje, mineraler eller andre ressurser).

1. juli 1973 ble det opprettet 15 fuglereservater og fem større verneområder. 22 utmål ble inkludert i vernet, med den betingelse at dersom vernet ble opphevet inne 20 år skulle utmålsinnhaverne få tilbake sine rettigheter. De andre 646 utmålene ble unntatt fra vernet.

Oljeboring uaktuelt

Nå er de 20 årene gått, uten at vernet er opphevet. Hele Edgeøya og Barentsøya er innlemmet i Sørøst-Svalbard naturreservat, og utmålene på Kong Karls Land er fjernet fra kartet. Det betyr at det må en regjeringsavgjørelse til for oppheve

vernet i fall oljeselskapene skulle ønske å bore i disse områdene. På Edgeøya ble gjort to boringer i 1972-73, uten at det ble funnet olje. Men fortsatt har selskapene sine øyne rettet mot Øst-Svalbard. Senest i fjor var en delegasjon fra Oljedirektoratet og selskapene på Kong Karls Land.

Statoil-utmål

Fortsatt ligger det 79 utmål i verneområder, hovedsakelig i Sør-Spitsbergen nasjonalpark, og disse er unntatt fra verneregulene. 16 av dem tilhører Statoil.

Bjørnøya er også stadig aktuell i forbindelse med eventuell oljevirksomhet i det nordlige Barentshavet, og Norsk Polar-institutt har tidligere bedt Miljøverndepartementet om snarest å utarbeide en verneplan for øya. Dette arbeidet vil starte til høsten, opplyser Pål Prestrud.

Carl I. Hagen:

Vil privatisere veibygging

Det ville blitt mindre veibygging her i landet med Carl I. Hagen ved makten. Han går nemlig inn for å privatisere en del av veiutbyg-

JON KNUT BERG

Carl I. Hagen er femte mann ut i vår serie om partilederne og miljøsakene.

– Vil det være viktig for FrP å trekke fram miljøsakene i valgkampen?

– Vi er sterkt opptatt av å redusere forurensning av nærmiljø, luft, jord og vann, men uttrykket miljø føler jeg delvis misbrukt, fordi det blir altomfattende.

– Er det noe dere kan tilføre på dette området som de andre partiene ikke kan?

– Ikke annet enn et mer gjennomtenkt automatisk styrings-system, med aktiv bruk av prising og omsettelige utslippskvoter, mer enn konsesjoner i den enkelte fabrikk.

– Det er ikke ofte vi hører dere i FrP snakke om forurensning?

– Vi setter dette i en helhetssammenheng. Vi er også smertelig klar over at vi i Norge trenger arbeidsplasser i industrien. Vi må ikke legge an til å bli verdensmestre i miljø og arbeidsledighet. Det er helt høl i huet å stenge en fabrikk i Norge på grunn av CO₂-utslipp, hvis resultatet blir at det blir langt større utslipp i en konkurrerende bedrift i Øst-Europa.

– Så du er enig i at miljø ikke er særlig viktig for FrP?

– Nei, men vi prøver ikke å ta opp konkurransen med dommedagshysterikerne som kynisk prøver å skremme folk for å skaffe seg stemmer. Vi sier ikke at "hvis du ikke stemmer på meg, går jordkloden til helvetet om ti-femten år." Det overlater vi til Odd Einar Dørum og Erik Solheim.

– Må det nødvendigvis være en konflikt mellom miljø og arbeidsplasser?

– Hvis man brukte mer panteordninger og økonomiske virkemidler så kunne man skape arbeidsplasser i å rense miljøet.

Vi har nettopp lansert forslag om panteordning for smørelje i skipsfarten. La oss legge en høy avgift på innkjøp av smørelje, og gi tilbake pant når de leverer de brukte oljen tilbake.

– Du snakker mye om økonomiske virkemidler. Har du andre eksempler på miljøavgifter som dere ønsker?

– Vi har fremmet forslag om økning av bilvrakpanten for å stimulere til hurtigere utskifting av bilparken. Dessuten vil vi bruke miljøavgifter på alle de områder der hvor forurensning er et alvorlig problem. Men avgiftene må være øremerket, slik at målet ikke bare er å skaffe penger til statskassen.

– Du nevner alvorlige problem... hvilke miljøproblemer mener du er de mest alvorlige her i landet?

– Det er først og fremst forurensning av vassdrag, tilsig fra landbruket og opprydning fra nedlagte industribedrifter.

– Er det da en konsekvens i programmet deres, ved at de mest alvorlige problemkildene skal avgiftsbelegges?

– Ja, men vi må se det i sammenheng med andre land.

– Så vi må for eksempel ha høyere miljøavgifter i landbruket?

– Jeg vil ha fagfolk som forteller meg lite grann mer om graden av forurensning i forhold til virkningen på elvene.

– I de kommende behandlingene av statsbudsjettene, vil vi oppleve at FrP foreslår flere og høyere miljøavgifter?

– Det vil jeg ikke se bort fra, men de vil være øremerket.

– Hva med forurensning fra biltrafikken?

– Generelt synes jeg ikke det er et alvorlig problem. Selvsagt har vi en del steder et støypproblem, og der er man jo i gang med å bygge støyskjermer, slik at det ikke blir noe problem.

– Men store deler av befolkningen bor i områder med mye forurensning fra biltrafikken?

gingen. Enkelte foreslåtte veiprosjekter som er ulønnsomme ville da ikke blitt bygget, fastslår han.

– Ja, men det beste vi kan gjøre, er å bytte ut den gamle bilparken med nye biler.

– Men dere tror jo så sterkt på økonomiske virkemidler, hvorfor sier dere da nei til CO₂-avgiften på bensin?

– Jeg ser ikke på CO₂-problemet som på langt nær så alvorlig som hysterikerne påstår, og det er i tilfellet en global sak som vi vil ha globale avtaler på.

– Men CO₂-avgiften legges på bensinprisen, og den kan kanskje redusere bensinforbruket. Det vil da også ha virkning lokalt?

– Jeg ser ikke akkurat at bilen er den store forurensningskilden, og det å straffe norske bilister har vi ingen sans for.

– I programmet skriver dere at "lovverkets viktigste oppgave er å hindre at noen skader andres liv eller eiendom". Vil ikke for mye bilbruk skade andres liv eller eiendom?

– Nei, det er jeg helt, helt uenig i. Støy er delvis noe man kan gjøre noe med selv. Det rare er jo at de som nettopp har flyttet inn i et sterkt trafikkert område er de raskeste til å klage over støyen. Men de visste da før de flyttet dit, at det ville være mye støy!

– Men det er andre forurensningsproblemer fra biltrafikken, som NO_x, kullos, støv og partikler?

– Ja, men jeg ser at fordelene ved bruk av bil er større enn ulempene. Jeg opplever ikke dette som et gedigent problem som ikke de enkelte også kan gjøre noe med selv.

– Vegdirektoratet mener at halvparten av alle veiprosjektene i den nye veiplanen for 1994 til 1997 er ulønnsomme. Dere har støttet så godt som alle. Er det ikke en inkonsekvens i FrPs politikk her?

– Overhodet ikke. Vi sier at de prosjektene med størst lønnsomhet skal prioriteres. Vi gikk blant annet imot en svær, diger brogreie i Nordkapp.

– Men dere støtter så godt

som alle prosjektene i den nye veiplanen?

– Vi har ikke mulighet til å gå inn i hver veistump og endre noe særlig. Det ville forkludre mye i Stortinget hvis alle partier tok opp enkelte, navngitte veiprosjekter.

– Dere vil privatisere hovedflyplassutbyggingen. Kan samme gjøres på veisektoren?

– Ja, det er klart vi kan, der det er noen som vil bygge en vei for private midler med rett til bompenger. Du kan ikke ha bomstasjoner hver tredje kilometer, men der hvor det ligger til rette for det, vil privatisering være en god løsning. Og det ville også ført til at en del ulønnsomme veiprosjekter som er foreslått ikke ville bli realisert.

Takk for støtten!

Kalkalger mot drivhuseffekt

Det er registrert minimale mengder av giftalger langs norskekysten i sommer, men kalkalgen *Emiliana* har hatt en kraftig oppblomstring. Denne algen binder store mengder CO₂, og kan ha en vesentlig betydning for drivhuseffekten. Dette studeres nå i et samarbeid mellom norske universiteter og EF-land.

ANDERS GJESVIK

– Vi har hatt en stor oppblomstring av *Emiliana* på Vestlandet, og denne kalkalgen har spredd seg nordover til Vesterålen i så store mengder av sjøen har blitt farget melkehvit. Vi har fått telefoner fra erfarne fiskere og oppdrettere som aldri har sett liknende, sier marinbiolog Ulf Winther ved OCEANOR.

Winther sier at man vet lite om de økologiske virkningene av kalkalgen, men at den ikke har alvorlige skadevirkninger for verken oppdrettsfisk eller villfisk.

Binder CO₂

Kalkalgen *Emiliana huxleyi* har den spesielle evnen at den

binder CO₂. *Emiliana* er en liten celle omgitt av kalkplater. Ved dannelsen av platene bruker den bikarbonat (HCO₃) fra sjøen, og ved fotosyntesen bruker den CO₂. Et studie viser at ved et tilfelle bandt *Emiliana* 10 gram kalsiumkarbonat per kvadratmeter over et område på 7200 kvadratkilometer. Begge prosessene binder CO₂. Når *Emiliana* dør synker skallet til bunnen, og CO₂-mengden frigjøres meget langsomt. Kombinert med at den er en av verdens mest tallrike kalkproduserende organismer, har dette gjort den meget interessant i sammenheng med drivhuseffekten.

Europeisk forskning

– *Emiliana* finnes i alle verdenshav og blomstrer både langs kysten og i åpent hav. Den binder CO₂ både ved dannelsen av kalklaget og gjennom

fotosyntesen. Dette gjør den veldig interessant i drivhussammenheng, sier professor Berit Heimdal ved Institutt for fiskeri og marinbiologi ved Universitetet i Bergen.

Universitetene i Bergen, Oslo og Trondheim deltar i et europeisk forskningsprogram på *Emiliana* sammen med flere EF-land. Programmet startet i vår.

– Fortsatt er de fleste spørsmålene ubesvarte. Vil *Emiliana* øke utbredningen når temperaturen stiger på grunn av drivhuseffekten? Vi vet at den er varmest, sier Heimdal.

Lagene av kalkskall som samler seg på bunnen etter døde alger er interessante arkiv for forskerne. Lagene kan brukes til å studere klimaforholdene for mange millioner år siden. Denne kunnskapen er også interessant for å vurdere en framtidig drivhuseffekt.

Ut med ozondreper

Et de mest ozon-skadelige stoffene, metylbromid, kan snart tas ut av bruk, etter at australske forskere har funnet en god erstatning for stoffet. Metyl-bromid brukes til å drepe skadedyr i jord og tømmer og i korn og frukt som skal lagres. Det står for opptil 10 prosent av ozonødeleggelsen.

Forskningsinstituttet CSIRO i Australia har funnet ut at en enkel forbindelse av karbon, svovel og oksygen kan erstatte metylbromid, skriver New Scientist.

Randers til WWF

Professor Jørgen Randers (48) fra Oslo er ansatt som viseadministrerende direktør i WWF internasjonalt. Randers går dermed inn i topledelsen for verdens største private natur- og miljøvernorganisasjon. WWF har 5,5 millioner støttepillere i 28 land.

Randers har tidligere vært rektor ved Bedriftsøkonomisk Institutt (BI). Han har også vært medforfatter av de internasjonale bestselgerne "Hvor går grensen?" og "Over grensen". Han har dessuten en rekke verv i forskjellige banker, bedrifter og organisasjoner.

De Grønne:

Vil legge om jordbruket

De Grønnes leder Jan B. Vindheim vil legge om alt jordbruk og skogbruk her i landet til økologisk drift. Hvis ikke myndighetene får til dette,

JON KNUT BERG

De Grønnes Jan B. Vindheim er sjette mann ut i vår serie om partilederne og miljøet.

– Hva kan De Grønne tilføre i miljøpolitikken som for eksempel Venstre og SV ikke kan?

– Vi har et mer grunnleggende utgangspunkt. Venstre har et splittet synspunkt, for eksempel i EF-saken. SV bærer på en balanse av gammel sosialistisk ideologi, som ikke nødvendigvis er forenlig med et grønt verdensbilde.

– Dere skriver at lokalsamfunnene må bruke lokale ressurser. hva ligger konkret i det?

– Vi går inn for en proteksjonistisk økonomisk politikk, der

det som kan produseres lokalt, bør produseres lokalt. I et land som Norge er det naturlig at det er forskjell i livsstil mellom Troms og Akershus.

– Må det store endringer til i samfunnet for å få til en slik omlegging?

– Det må nok en del restriksjoner til, men det viktigste er at vi må ha holdningsendringer. Det kan vi bidra til hvis vi kommer inn på Stortinget.

– Men er du ikke redd for at det skal bli store ulikheter mellom lokalsamfunnene?

– Vi mener at folk skal kunne leve på forskjellige måter på forskjellige steder, men vi vil hindre at det oppstår materielle ulikheter.

– Du var inne på sosialisme, men må det ikke ganske sterk statsdirigering til også for å

vil det likevel tvinge seg fram på grunn av naturkatastrofer, mener han.

realisere en del av De Grønnes programpunkter?

– Det er klart at her har vi problemer, men vi er overbevist om at enten må vi gjennomføre endringer i forbruksmønsteret frivillig, eller så vil de tvinge seg fram på en veldig ubehagelig måte.

– Dere vil legge om alt jordbruk og skogbruk til økologisk drift. I dag er det vel et par hundre økologiske jordbruk. Hvor lang tid vil hele omleggingen ta?

– Det kommer an på opplysningsnivået om økologisk drift. Men vi har jo heldigvis senteret på Tingvoll og Norsk Økologisk Landbrukslag.

– Det vil vel koste mye å få til en så stor overgang?

– Koste mye og koste mye... hva er hensikten med at vi i det

hele tatt lever? Hvis vi ikke er villige til å bruke våre ressurser på å skaffe oss mat, hva er det da vi er interessert i?

– Men hvis du hadde makten og hadde et statsbudsjett som skulle sys sammen, da ville du fått et problem?

– Det er helt opplagt. Vi er et lite parti ennå, og det er ikke til å legge skjul på at vi har mange økonomiske suppekokere i vår midte som lanserer sine ulike teorier, og vi har langt igjen før vi kommer fram til en enhetlig teori.



Stem Kr.F.!



Statens
strålevern

Strålevernet er den nye fagmyndigheten på området strålevern og atomsikkerhet. Strålevernet ble åpnet 15. april 1993, og er en sammenslåing av de tidligere etatene Statens institutt for strålehygiene og Statens atomtilsyn

Østerndalen 25
Postboks 55
1345 Østerås
Tlf.: 67 14 41 90
Fax: 67 14 74 07

MILJØ-



MER ENN EN VALGKAMPSAK

VIDEREUTDANNING I MILJØØKONOMI

NYTT KURSPROGRAM

Norges Handelshøyskoles Kursvirksomhet i Oslo har flere år tilbudt kurs i miljøøkonomi. Fra høsten 1993 utvides dette tilbudet. Samfunnsøkonomi med fordybning i miljø- og ressursøkonomi. Dette er 5 kurs à 2 vektoral og gir 10 vektoraler i høyere utdanning (deling, semesterene):

- Miljø- og ressursøkonomi (Høst 93)
- Matematikk (Høst 93)
- Makroøkonomi (Høst 93/Vår 94)
- Mikroøkonomi (Vår 94)
- Miljøøkonomi II: Samfunnsøkonomisk prosjektnalyse og verdsetting av miljøeffekter (Vår 94)

GJENNOMFØRING

Programmet kan tas intensivt eller man kan bruke flere semestre.

MÅLGRUPPER

- Ansatte/tilsette i miljøorganisasjoner o.l.
- Ansatte i off. forvaltning som arbeider med miljøspørsmål (kommune, fylke, departement)
- Ansatte/planleggere i konsultantselskaper o.l. bedrifter.

KURSSTED

NHH-Senteret midt i Oslo.

MER INFO

Skriv etter informasjon eller ring 22 83 13 20 og be om kurskatalog.



Norges Handelshøyskoles
Kursvirksomhet - Oslo

Munkedamsveien 45 - Postboks 1395 Vik, 0114 OSLO

UTVIKLING AV FRAMTIDSBYGNINGEN

NORDISK KONFERANSE I
PORSGRUNN 24.-26. SEPTEMBER
1993

Hvordan ønsker vi våre fremtidige bygninger?

Samspillet mellom mennesket, bygningen og miljøet er av stor betydning for menneskets helse og trivsel. Telemark distriktshøgskole og Telemark ingeniørhøgskole, i samarbeid med Nordisk forening for humanøkologi, arrangerer en konferanse med målsetting å etablere en arena eller "møteplass" for ulike fagmiljøer med interesse for framtids-bygningen.

Konferansen tar opp temaer som: inneklima, ressurs- og energibruk, økologiske og sosiale forhold i tilknytning til bygningen. Det tas sikte på å utvikle nettverk og tverrfaglige samarbeidsprosjekter.

For nærmere opplysninger, kontakt:
Telemark ingeniørhøgskole, tlf +47 35 575000,
fax +47 35 557547, Jorunn Pedersen

Norsk CO₂-reservasjon

Samferdselsminister Kjell Opseth vil ikke lage en plan for reduksjon av CO₂ innenfor transportsektoren, på tross av enighet om dette under et møte mellom samferdselsministrene i Europa i mai.

JON KNUT BERG

I mai vedtok samferdselsministrene i Europa, inkludert Opseth, en resolusjon om reduksjon av transportsektorens bidrag til global oppvarming. I resolusjonen ble medlemslandene bedt om å lage en plan for dette innen 31. desember. Men Norge reservert seg mot å lage en slik plan, ifølge visegeneralsekretær i Den Europeiske Konferansen for Samferdselsministre i Europa (ECMT) Jack Short til N&M Bulletin.

– Norge kom med en særmerknad om at klimautslippene måtte vurderes på tvers av sektorene. Norge gjorde det dermed klart at det ikke skulle lages en egen CO₂-plan for transportsektoren, sier Short på telefonen fra Paris.

I pressemeldingen om resolusjonen fra ministermøtet heter

det at "medlemslandene ble spurt om å framlegge, før 31. desember 1993, deres nasjonale programmer for stabilisering og reduksjon av CO₂-utslipp, der disse berører transportsektoren." Resolusjonen har tittelen "Om reduksjon av transportsektorens bidrag til global oppvarming."

Men problemet er at Norge ikke har noe nasjonalt program for CO₂-reduksjon innen transportsektoren. I den nylig framlagte veiplanen for 1994 til 1997 er det to scenarier for CO₂-utslipp, og begge viser at utslippene vil øke i tiden framover.

I Samferdselsdepartementet får vi vite at Norge ikke har tenkt å lage en plan for CO₂-reduksjon i transportsektoren. Det vises i stedet til den generelle norske klimapolitikken som skal være sektorovergripende og kostnadseffektiv.

230 tonn KFK lakk ut

Hele 230 tonn KFK lakk ut fra norske kuldeanlegg i fjor. Det er mer enn det som ble importert til landet i samme periode. KFK-ekspert Hans T. Haukås mener nå at myndighetene må stille krav om at det ikke lekker ut KFK-gass fra kuldeanleggene, slik det gjøres i Nederland. Men SFT har ingen planer om dette.

JON KNUT BERG

Hans T. Haukås er konsulent i ozonlagsspørsmål for blant annet SFT, og han sitter som norsk representant i det internasjonale standardiseringsorganet CEN.

– Det ville være logisk å stille krav til anleggene at de ikke må lekke KFK, og at lekkasjer må repareres, sier Haukås til N&M Bulletin.

Også direktør Svein Vormedal i Norsk Kjøleindustri etterlyser krav til kuldeanleggene.

– Det er underlig at det ikke er etablert krav til tetthet og vedlikehold av kuldeanlegg med betydelige mengder KFK-gass, sier han.

Avdelingsingeniør Anne Margit Bull i SFT sier imidlertid at det ikke finnes planer om

å stille slike krav til kuldeanleggene.

Hun opplyser at i 1991 lakk ut 230 tonn KFK-gass fra kuldeanlegg i Norge. Det er faktisk mer enn det som ble importert av KFK-gass.

Ifølge en ny rapport som hans T. Haukås har laget for SFT går det fram at årlig svinn fra kuldeanleggene er i gjennomsnitt 13 prosent av fyllingsmengder

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
portoén.

SVARSENDING

Avtale nr. 109 000/5 Pb.

Grünerløkka postkontor
0505 OSLO 5