

Nærbulletin & Miljø

Politiet dropper faunakrim

side 3

Dramatisk PVC-brann i København

side 3

Bilindustrien får CO2-kvoter?

side 5

Alternativ trafikkplan i Oslo

side 7

Amerikansk kullindustri bløffer om klima

siste side

SFT må betale for brasiliansk oljesøl

SFT har brukt 38 millioner kroner på å rydde opp oljesølet etter Mercantil Marica. På grunn av regler om begrenset erstatningsansvar utbetaler rederens forsikring bare 16 millioner kroner, de siste 22 millionene må SFT betale selv. – Tiden er inne for å revurdere ansvarsbegrensningen for rederiene ved oljesøl, sier seksjonssjef Erling Agder ved SFT.

ANDERS GJESVIK

21.oktober 1989 gikk det brasilianske skipet Mercantil Marica på grunn ytterst i Sognefjorden, og 340 tonn tungolje drev i land ved Sollund ytterst i fjorden. SFT arbeidet i et helt år med å fjerne oljesølet fra sjøen og strandsonen, og det omfattende rensearbeidet krevde stor innsats av både maskiner og mennesker. SFTs totale utgifter kom på 38 millioner kroner. Skipets forsikringsselskap West of England holder nå på å avslutte oppgjøret, og SFT er tilbudt en erstatning på rundt 16 millioner kroner. De manglende 22 millionene må SFT ta fra eget budsjett, penger som ellers kunne blitt brukt til andre miljøoppgaver.

Begrenset ansvar

Norge har ratifisert London-konvensjon av 1976 som gjør at rederen har begrenset erstatningsansvar ved oljesøl. Det er skipets ansvarstønasje som avgjør ansvarsbeløpet, og denne regnes ut ved hjelp av bruttotonnasjen og nettotonnasjen. Mercantil Marica har en ansvarstønasje på snaut 23.000 tonn, og dette begrenser rede-

rens erstatningsansvar til omlag 35 millioner kroner.

SFT er ikke alene om å gjøre krav på disse pengene. I tillegg kommer krav fra grunneiere som fikk tilsølt sin eiendom, fra forsikringsselskapet som betalte deler av det første opprenskningsarbeidet etter pålegg fra SFT, og krav om å dekke skaden på lasten. Til sammen utgjør kravene rundt 75 millioner kroner, men det er bare 35 millioner til fordeling. De grunneierne som har fått godkjent sine krav, får full utbetaling. De andre partene må dele det resterende beløpet. SFTs krav på 38 millioner kroner utgjør omlag 45 prosent av de samlede kravene, og tilbudet fra forsikringsselskapet er på 16 millioner kroner.

Revurdering

Seksjonssjef Erling Agder i SFT mener at tilbudet er interessant ut i fra dagens lovverk. Men han reagerer på at rederen kan begrense sitt ansvar ved oljesøl, når petroleumsvirksomheten på norsk sokkel har et objektivt og ubegrenset erstatningsansvar for oljesøl.

– Det er på tide å revurdere begrensingsansvaret for rederiene ved oljesøl. Jeg ser ikke noen gode argumenter for at

rederinæringen skal få lov til å begrense sitt erstatningsansvar. At vi ikke får full erstatning for opprenskningsarbeidet etter Mercantil Marica, skyldes en konflikt mellom Sjøfarts-Norge og Kyst-Norge, sier Agder.

Den største posten i SFTs opprenskningsbudsjett ved Sognefjorden var leie av materiell. Det ble brukt rundt 13 millioner kroner på leie av oljevernbåter samt fly og helikopter til overvåkning. Utgiftene for bruk av oljelenser kom på 7 millioner kroner, og driftsutgifter som dekker alt fra spader til personlige effekter beløp seg til 9 millioner kroner. Lønnsutgifter i forbindelse med opprenskningsarbeidet er også inkludert i de totale utgiftene på 38 millioner kroner.

SFTs arbeid med å renske opp oljesølet etter Mercantil Marica har grovt sett gått gjennom tre faser. Først en akutt-fase på et par uker, der frittflytende olje ble tatt opp fra sjøen og verneverdige områder ble sikret mot oljesøl. Så fulgte en periode med grovsanering og rensking av strandsonen, etterfulgt av en finsanering. Renskingen av strandsonen er det mest langvarige arbeidet, ettersom det stadig blir funnet nye områder som må renskes. Se også side 5



Norges Naturvernforbund
Postboks 2113 Grünerløkka
0505 Oslo 5
Bankgiro: 1720.05.00717
Postgiro: 5 09 46 02
Ansv. red.: Gunnar Bolstad

Telefon: (02) 71 55 20
Telefax: (02) 71 56 40
Annonser: NMR (02) 11 61 90
Produksjon:
GPG Sats & Trykk as, Oslo

Knapt, Knapp!

– Miljøhysteriet er negativt for vår evne til å skape flere arbeidsplasser, uttaler næringsminister Ole Knapp til Dagens Næringsliv. Han synes vi bør tolerere økte utslipp for å få til en verdiskapning.

Knapp ønsker seg ekspansjon i norsk industri, men hver gang dette er på dagsorden, forkkluder miljøargumentene det hele.

Nå burde kanskje Knapp gå i seg selv før han flesker til mot miljøbevegelsens holdninger – innsatsen i Askim-saken har ikke skaffet ham de helt store ovasjoner. Men OK – angrep er morsommere enn forsvar, og det er forståelig at næringsministeren har behov for å komme på offensiven.

Det som er mer interessant er hvordan den ellers stillfarne statsråden har snublet over begrepet «miljøhysteri» – og hvorfor han tar det i bruk.

Hittil er det særlig Carl I. Hagen og hans drabanter som har skreket om miljøhysteri. «Sosialistene» skal etter sigende bruke drivhuseffekten og andre betenkelige fenomener som et ledd i skremselspropagandaen for å oppnå mer offentlig styring. Senere har vi fått høre lignende toner fra mer overraskende hold. Nå er det altså Knapps tur.

Rent bortsett fra at Knapps utspill neppe er klarert med mor, bør han prise seg lykkelig over at den norske (og internasjonale) miljødebatten er såpass lite preget av hysteri som den er. Vi våger den påstand at miljøbevegelsens skolerte folk bidrar til forholdsvis nøkterne analyser og løsninger. Det famøse eksempel «vi-har-ti-år-på-å-redde-verden» er et lite framherskende argument, i tillegg til at det er et feilsitat.

Virkelig miljøhysteri blir det først når miljøpolitikken forsvinner fra dagsorden, samtidig som ødeleggelsene eskalerer. Med fare for å skremme Knapp og andre sarte sjeler til nervesammenbrudd, må det være tillatt å antyde at fenomener som drivhuseffekt og tynnere ozonlag kan komme til å skaffe menneskeheten enkelte problemer. Etterhvert som denne erkjennelsen trenger inn til selv de mest tykkhudede økofascister (*språklig anm.: ikke Bellonas def.*), bør politikere som ser på miljøbevegelsen som hysterikere helst skygge banen, om ikke annet så av hensyn til sin egen omtale i historiebøkene.

Et siste hjertesukk i tilknytning til Knapp-intervjuet: Når skal regjeringen slutte å innbille norsk næringsliv at vi ikke behøver å stabilisere CO₂-utslippene våre fordi andre land skal gjøre det for oss? Her selges bjørnen før vi i det hele tatt vet om den finnes – og det gjør den jo Knapt (he-he).

Gunnar Bolstad

– NSB provoserer!

– NSB provoserer passasjerene og tvinger folk som vil ta toget til å tenke bil. Denne kraftsalven kommer fra leder Arild Ådnem i Naturvernforbundet.

KJETIL BRAGLI
ALSTADHEIM

Ådnem reagerer på sommer/høst-nummeret av passasjer-magasinet InterCity. Bladet deles ut gratis til passasjerene på NSBs InterCity-tog. I en artikkel presenteres den omfattende utbyggingen av høyhastighetstog i Europa, men framtidsvyene for norske tog er svært moderate. De imponerende hastighetene i andre europeiske land kan NSBs passasjerer bare drømme om.

«Europa kjører InterCity» heter artikkelen som forteller at i Frankrike suser TGV-togene av gårde i 400 kilometer i timen, i Sverige går toget mellom Göteborg og Stockholm i 200 km/t og tyskerne satser på tog som kan holde en gjennomsnittshastighet på 250 km/t. I Norge får vi snart tog som – kanskje – kan gå i 160 km/t.

NSBs nye intercity-tog skal introduseres i forbindelse med OL. Etterpå må de tre strekningene Oslo-Skien, Oslo-Halden og Oslo-Lillehammer konkurrere om de nye «supertogene».

– Dette virker som en provokasjon på folk som pendler langs disse strekningene, sier Arild Ådnem som selv pendler

mellom Oslo og Hvaler utenfor Fredrikstad. – NSB framstår som en sinke, og det er et stort problem når bedriften skal framstå som et miljøvennlig alternativ til bilen.

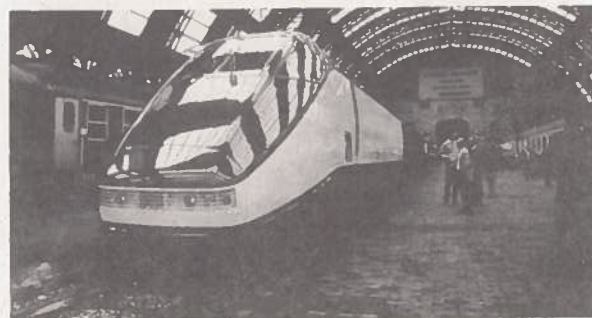
– Det er grunn til å spørre om NSB mangler visjonære folk som virkelig tror på jernbanen, sier Ådnem. Han håper prosjektavtalen mellom Naturvernforbundet og NSB kan bidra til å endre på dette.

Dårlig skinnegang

– Jeg skjønner godt at passasjerene kan bli provosert, men dette er jo fakta. Den politiske viljen til å satse på toget har ikke vært den helt store, men nå ser det ut til å løsne litt, sier markedsleder Ola Eiklid i NSB.

Han forteller at de nye togene som kan kjøre i 160 km/t, kommer allerede neste vår. Men skinnegangen er foreløpig for dårlig til at togene vil kunne kjøre med toppfart.

– InterCity-passasjerene mellom Oslo-Skien vil merke forskjell med bedre komfort og kapasitet. I tillegg vil vi sette inn såkalt InterCity-ekspress med færre stopp og så høy hastighet som linja tåler. Dermed sparer vi 20 minutter på strekningen, forteller Eiklid.



Europa kjører InterCity

Faksimile fra «InterCity»

Politiet henlegger faunakrim

De fleste faunakrimsaker blir henlagt ved politikammerne. Det er ikke noe vits i å be Økokrim om assistanse, enheten har verken tid eller kompetanse. Riksadvokaten må sørge for at kompetansen styrkes lokalt. Erfarne politifolk og fuglevernere er enige om at riksadvokatens signal om å prioritere faunakrim ikke blir fulgt.

ANDERS GJESVIK

Riksadvokaten har gitt et klart signal om at politikammerne skal prioritere faunakrim, kriminalitet som skader truede fugler og dyr. Politiførstebe- tjent Ketil Berg ved Rogaland politikammer er en av landets mest erfarne etterforskere på faunakrim. Berg har holdt kurs om emnet for andre politifolk, og han har inntrykk av at faunakrim blir lavt prioritert.

– Ved mange politikammere regnes faunakrim som vanskelige saker, og mange av dem henlegges. Tradisjonell kriminalitet som tyveri blir ofte prioritert, fordi slike saker regnes som lettere å etterforske. Ofte er det yngstemann på kammeret som får faunakrimsaken, som ingen andre vil ha, sier Berg.

Leder i Norsk Ornitologisk Forening (NOF), Alf Ottar Folkestad, mener at faunakrimsaker med ulovlig fangst av fugler og dyr i de fleste tilfellene blir prioritert bort ved de lokale politikammerne.

– Jeg har utrolig mange erfaringer med å anmelde brudd på villtloven. Enten blir ikke saken fulgt opp, eller så blir de henlagt to år senere på grunn av bevisets stilling. Riksadvokatens signaler blir ikke fulgt opp, faunakrim blir fortsatt regnet som bagateller, sier Folkestad.

– For sene

Berg mener at Økokrim ikke kan assistere i faunakrimsaker, fordi enheten ikke kan reagere raskt nok. Etter at politiet har gjort funn av for eksempel ulovlig skutt fugl, kan den mistenkte

bare holdes i et døgn. Etter det er politiet avhengig av en rettslig kjennelse om varetekt.

– Hvis du ikke har bygd opp en sak i løpet av 24 timer, må du bare la vedkommende gå. Da nytter det ikke å be Økokrim i Oslo om hjelp, som kanskje først har kapasitet til å hjelpe deg om noen måneder, sier Berg.

– De politiske myndighetene og riksadvokaten har ansvar for å sørge for at kompetansen om faunakrim og annen økologisk kriminalitet blir større ved de lokale politikammerne, og å sørge for at det blir gitt assistanse i vanskelige saker. Det bør formaliseres et forum der det lokale politikammeret som får en økokrimsak kan få hjelp, sier Berg.

PVC-brann ga klorsky i Danmark

En kortslutning i en høyspentkabel ved jernbanen førte til brann i PVC-belegget på kabelen. Brannen utviklet et giftig røykteppe som la seg over København. Innbyggerne fikk beskjed om å holde seg innendørs. Det er lite trolig at en slik rann oppstår ved jernbanen i Norge.

ANDERS GJESVIK

I den danske julinatten blir et prateplaterprogram på radioen avbrutt av en viktig beskjed: En brann i København har ført til at det utvikles giftige klorgasser. Innbyggerne oppfordres til å holde seg innendørs med dørene lukket.

En kortslutning i en høyspentledning på jernbanen hadde ført til at PVC-belegget på kablene tok fyr. Brannen spredte seg langs kablene over en strekning på nesten en kilometer og til en reléstasjon. Når PVCen brant utviklet det seg klorgasser og andre giftige gasser sammen med skumslukninn-

gen. Derfor ble innbyggerne i området gjennom høytalere og radio oppfordret til å holde seg innendørs med dører og vinduer lukket. Brannvesenet fikk slukket brannen i løpet av en halv time.

Brannen førte til omfattende elektroniske skader på materiell, og flere teknikere måtte arbeide døgnet rundt for å rette opp skadene. Brannen satte det automatiske signalsystemet mellom København og Valby ut av drift. Signalsystemet må brukes manuelt i de to månedene det tar å utbedre skadene.

Ikke i Norge

NSB unngår å bruke PVC i to-

gene, både i inventar og kabler. Det er bare i eldre vogner at setetrekk og gulvbelegg er laget av PVC.

– Vi bruker ikke PVC i vogner og lokomotiv for å unngå klorgassutviklingen ved brann, og for å slippe kortslutninger hvis PVCen smelter, sier Kjell Moi, direktør for NSB-engineering.

Moi mener at det er svært liten sjanse for at Norge skal oppleve en lignende PVC-brann som danskene hadde. PVC blir bare brukt i små mengder i returledningen ved dobbeltspor og kabler i grøft. I signalanleggene blir det også brukt noe PVC.

Riksadvokaten ber om hjelp

Naturvernorganisasjonene må bli flinkere til å påklage henleggelsesaker av faunakrimsaker, sier riksadvokat Georg Fredrik Rieber-Mohn. Riksadvokaten ser behovet for å formalisere assistansen i faunakrimsaker.

Riksadvokaten sier at det ikke er hensikten at Økokrim skal hjelpe til med å etterforske faunasaker i første fase. Enheten skal bare assistere hvis saken hvis seg å være teknisk og juridisk komplisert, for eksempel med forgreninger i utlandet. Men Rieber-Mohn er klar over at Økokrim ikke har særlig erfaring med faunakrim.

– Fordi Økokrim ikke får henvendelser om assistanse i faunakrimsaker, har ikke enheten utviklet ekspertise på dette området, sier Rieber-Mohn.

Riksadvokaten ber Naturvernforbundet, NOF og andre naturvernorganisasjoner om å påklage tvilsomme henleggelsesaker av faunakrimsaker til statsadvokaten. Det er nødvendig for å sørge for at flere saker blir fulgt opp. Rieber-Mohn mener at etterforskningen av faunakrimsaker har for mye av et ad-hoc-preg, og ser behovet for å vurdere en bedre organisering. Han vil foreløpig ikke si noe om konkrete modeller, men Politisjefmøtet og Statsadvokatmøtet kan være aktuelle fora å diskutere en bedre organisering.

Riksadvokaten har tatt initiativ til et snarlig møte med Direktoratet for naturforvaltning, Økokrim og de av statsadvokatene som har erfaring fra Økokrim. Hensikten med møtet er å klarlegge kritikken mot Økokrim som DN-direktør Peter Johan Schei fremmet i forrige nummer av N&M Bulletin.

Stavanger – vertsbyen for miljømessen Environment northern seas (ENS)

Med ENS-Environment Northern Seas tar Stavanger mål av seg til å bringe miljødebatten over i praktisk handling. ENS vil gjennom en konferansedel og en utstillingsdel belyse miljøteknologiske problemstillinger og særlig fokusere på de industrielle mulighetene i kjølevannet av offentlige og private krav til miljøinvesteringer.



Aktiv miljøpolitikk handler om samarbeid Sandnes kommune Byingeniøren

Vi utfører alle typer NDE tester:

Gammaray, MPI, røntgen, penetrerende væsker, ultralyd, visuell kontroll, material sortering (analyser) med "Texas Alloy Analyze" maskin og dokumentasjonsarbeider.



Finnestadgaten, Dusaik, Postboks 138, 4001 STAVANGER
Telefon 04-54 28 99, Telex 73 851, Telefax 04-54 50 25

ROGALAND SKIPSSERVICE

* Skipsreparasjoner
* Skipsutstyr
Flytedokk
145x23,8x7, 8000 tonn
Klasaskjæret
PB. 7048 Jorenholmen
4004 Stavanger
Telefon
(04) 51 64 70
Telefax (04) 86 06 96

OLE JOHANNESSEN
NORGE

A/S ROGALAND KYSTFERGER
4070 RANDABERG

SAMVIRKE
FORSIKRING



NARVESEN A/S

NOR-CARGO
STAVANGERSKE A/S

NSB



Strid om Golf-miljøet

Internasjonale miljøorganisasjoner anklager amerikanske og kuwaitiske myndigheter for å dysse ned miljøkonsekvensene etter Golf-krigen. Sjefen for EPA, det amerikanske miljøverndepartementet, mener at forurensingen fra oljebrønnene i Kuwait ikke er noen helsefare.

Både Greenpeace, Friends of the Earth og lokale miljøvernere i Kuwait går kraftig ut mot William Reillys uttalelser. – Miljøet i Kuwait er ikke skadet, det er fullstendig ødelagt, sier Dr. Ali Khuraibet fra den kuwaitiske miljøorganisasjonen KEAT til The Guardian.

Reilly har støtte fra US National Science Foundation (NSF), som har levert en detaljert analyse av miljøskadene. Olje NSF spyr oljebrønnene ut to millioner tonn karbon-dioksid og 5.000 tonn sot hver dag, men naturlige rensprosesser vil forhindre en katastrofal opphopning av de forskjellige stoffene. Selv om NSF-forskerne vedgår at røyken vil ha en betydelig effekt på været i

den persiske golf, mener de at brannene neppe vil ha noen innflytelse på det globale klimaet.

NSF-analysen blir imøtegått av Friends of the Earth (FoE), som hevder at røyken vil påvirke temperaturen i det indiske hav, og ødelegge monsunregnet og de indiske avlingene. FoE får støtte av Greenpeace i dette synet. Greenpeace hevder også at US National Oceanographic and Atmospheric Administration (NOAA) har registrert uvanlig store mengder sot i lufta over Hawaii. Denne opplysningen er imidlertid ikke blitt offentliggjort. Greenpeace hevder også at flere amerikanske forskningssentra er blitt forbudt å uttale seg

til media om miljøskader som skyldes Golf-krigen.

Utslippene fra oljebrannene, blant annet svoveldioksid, karbonmonoksid, nitrogenoksider og tungmetaller, stopper omlag fem kilometer over bakkenivå, altfor lavt til at giftskyene går i omkrets rundt jorden. I stedet faller stoffene ned igjen hos Kuwaits naboer. Både i Iran og i Pakistan har det kommet meldinger om svart regn som kan ødelegge avlinger. Dr. David Snashall, en britisk forsker, forutser en kraftig økning i lungekrefttilfeller blant kuwaiterne i løpet av de neste to tiårene. Allerede nå er antallet pasienter med astma sterkt stigende.

CO₂-kvoter til bilindustrien?

Storbritannia lanserer nå en helt ny versjon av omsettbare kvoter i klimaforhandlingene. Det britiske forslaget tar til orde for å utdele CO₂-kvoter på bilprodusentene, som fabrikkene kan handle med seg i mellom.

GUNNAR BOLSTAD

Det er den britiske transportministeren, Malcolm Rifkind, som har forlangt at forslaget skal vurderes sammen med de andre virkemidlene som EF skisserer i kampen mot drivhuseffekten.

Forslaget blir imidlertid kjølig mottatt av bilindustrien. Ford-konsernet mener at man istedet bør satse på bedre infrastruktur og CO₂-avgifter, skriver Financial Times.

Bensinforbruk

Rifkinds forslag innebærer at alle bilprodusenter får et nivå for bensinforbruk eller CO₂-utslipp som bilene skal overholde. En produsent kan velge hvorvidt man ønsker å forholde seg til bensinforbruk eller CO₂-utslipp. Greier produsent-

ten å krype under nivåkravet, kan kvoten selges videre til andre bilprodusenter. Greier man ikke kravet, må man kjøpe kvoter fra konkurrentene.

Britene hevder at forslaget vil føre til reduserte utslipp uten å forstyrre markedsmekanismene. Systemet vil også føre til ny teknologi og mindre biler. Selv om industrien ikke stiller seg entusiastisk til forslaget, foretrekker den likevel en regel som legger kvoten på CO₂-utslippet og ikke på utkjørte mil pr. liter bensin. CO₂-kvoter vil føre til utvikling av nye drivstoffalternativer, mener industrien.

Utslippsmål

– Jeg kjenner ikke forslaget godt nok til å kommentere det i detalj. Det vi er opptatt av i Norge er at det i ethvert kvote-

handelsystem må ligge nasjonale utslippsmål og begrensninger. Hvis det britiske forslaget bidrar til å oppheve slike nasjonale målsetninger, stiller jeg meg negativt, sier statssekretær Jens Stoltenberg i Miljøverndepartementet.

Tangbeltet skadd i Sollund

Universitetet i Bergen har undersøkt de økologiske skadene i fjæra etter oljeutslippet fra Mercantil Marica ytterst i Sognefjorden i 1989. Tangbeltet og 25 arter er redusert.

ANDERS GJESVIK

Institutt for fiskeri- og marinbiologi ved Universitetet i Bergen har undersøkt hvilke skader tungoljen har påført strandsonen ved Sollund. Forholdene for fisk, fugl og andre dyrearter er ikke undersøkt. Tangvegetasjonen er redusert i hele området. Tangen vil bruke opp til 8 år på å vokse til full størrelse igjen. Tangbeltet gir mat til fugl og fisk, og gjemmesteder for fisken. Skaden på tang kan derfor forplante seg fisk og fugl, men tangreduksjonen er trolig så liten at den ikke vil gi alvorlige virkninger for dyrelivet.

51 arter ble undersøkt i strandsonen, 25 av disse var påvirket i negativ retning. De skadete artene bestod av rur, snegler, samt røde, grønne og brune alger.

SFT ønsker at utviklingen i den oljeskadde strandsonen blir fulgt gjennom de to neste årene.



SATSER INNEN VANN- OG
AVLØPSBEHANDLING

KONTAKT OSS PÅ
TLF. 02-106410



miljøpakke Romerike

KVÆRNER

Når vi skaper energi gjør vi det ved hjelp av naturens egne krefter. Og vi leverer råvaren tilbake ubeskadiget.

Alt vi gjør er å fange opp vannet der det kommer fossende, vi tar vare på energien – og slipper det så tilbake i elver og sjøer. Du kan fortsatt drikke vannet, du kan fiske i det, bade og seile.

Vannets evige kretsløp i naturen gjør oss i stand til å ta vare på kraften. Hele tiden. Og vi vil fortsette å satse på den rene vannkraften.

Vi produserer nytt, og bistår med servise og modernisering av eksisterende vannkraftutstyr.

* Hos oss er kvalitet tradisjon.

KVÆRNER EUREKA A.S

P.O.Boks 3610 Gb
N-0135 Oslo
Tel. 02/66 66 66
Fax 02/66 61 00

Postboks 40
N-1920 Sørumsand
Tel. 06/ 82 31 00
Fax 06/82 77 13



Statoil støtter miljøpakken Romerike

 UNI STOREBRAND

ÅKRENE
MEKANISKE
VERKSTED

Fosfatfritt: Vaskemiddel, maskinvaskepulver
Naturvennlig: Toiletpapir, tørkeruller, bleier,
kaffefilter, bokpapir, plastposer.



Jensen & Co A/S
Tlf.: 76 09 10

KONGSVINER
BETONGINDUSTRI A/S
2160 Vormsund
Tlf. (06) 90 27 28

 NITTEDAL ENERGIVERK

JANS SERVICECENTER A/S
Shellstasjon med vaskehall,
smørehall og tilhengerutleie
Godt utvalg i rekvisita
1925 Blaker tlf. (06) 82 81 55


K. Kværner A/S
KLOFTA BYGG
Trondheimsvei. 79, Kløfta - Tlf. 06/98 03 10


NORGES BONDELAG
OSLO

SAMMEN
OM ET BEDRE
MILJØ



FARVEJACOB
&
SANDOLIN A/S


HELSEKOST

Gunnar A. Johannessen A/S
Maskiner og Rekvisita

Alternativ trafikkplan for Oslo: Færre biler og mindre utgifter

Halvert biltrafikk i rushtiden i Oslo. Halvert reisetid for buss og trikk. Samfunnet sparer flere milliarder kroner. Dette er noen av resultatene som blir skissert i en alternativ trafikkplan for Oslo som Aksjon Nærmiljø og Trafikk (ANT) har lagt fram.

ANDERS GJESVIK

ANT har lagt fram en alternativ trafikkplan for Oslo i 90-årene, med helhetlig satsning på kollektivtrafikken. Planen er 5,8 milliarder kroner billigere enn Oslo kommunes planlagte samferdselspakkepakke, og økt framkommelighet gir samfunnsbesparelser på 1,8 milliarder kroner i året.

Det er sivilingeniør Paal Sørensen som har utarbeidet den alternative trafikkplanen. Sørensen mener at politikernes profetier om økt trafikkvekst er selvpoppfyllende, så lenge de møter trafikkproblemet med økt veiutbygging. Erfaringen viser at utvidet veinett bare fører til flere biler på veiene og nye trafikkproblemer. Det er bare entreprenørene som tjener på veiutbyggingen.

– Det finnes ikke andre samfunnsområder der sløsing og effektiv bruk av samfunnets penger er god tatt i samme grad som innen samferdsel. Det er mulig å spare mange milliarder kroner hvert år på å legge om samferdselspolitikken fra bil til kollektive transportmidler, først og fremst i rushtida, sier Sørensen.

Det er utbyggingen til å tåle rushtidstrafikken som skaper milliardslukene i veibudsjettet. Veiene er i hovedsak store nok til å ta fritidsreisene, som utgjør 60 prosent av alle kjørte kilometer.

Halvert reisetid

Rushtidstrafikken med bil er mest kostnadseffektiv å redusere, fordi den er forutsigbar både når det gjelder strekning og tidsrom. Trafikkplanen sat-

ser på å halvere trafikken i tidsrommet 7-9 og 15-17 ved å bygge ut kollektivtrafikktilbudet. Det betyr at 60.000 bilister går over til buss og bane i rushtiden.

Kollektivtilbudet skal bedres på alle områder. Hastigheten for buss og trikk doubles ved å gi kollektivtrafikken egne traséer og prioritet ved kryssninger av vanlig bilvei. Innfartsparkerings etableres rundt Oslo, med effektiv omstigning til kollektivtrafikk. Banenettet utbedres og utvides, og antall vogner og busser økes. Tiltakene gjør at maksimal gangavstand til holdeplass i Oslo blir 500 meter, at all kollektivtrafikk får kvartersavganger.

Halveringen av biltrafikken i rushtida forutsetter også restriksjoner på bilkjøringen. Boliområder i indre by stenges for gjennomkjøring og fremmedparkerings må reduseres. Fysiske hindere for bilene må vurderes i hele byen.

Milliard-besparelser

Prisen for kollektivtiltakene i den alternative trafikkplanen er på 6,2 milliarder kroner. Planen forutsetter at reduksjonen av biler i rushtrafikken senker behovet for veiutbygging drastisk, men det er også satt av 3,8 milliarder kroner til veiutbygging. Den alternative trafikkplanen koster totalt 10 milliarder kroner, og er ikke avhengig av at bompengeringen opprettholdes. De eksisterende samferdselsplanene for Oslo fram til 2003 koster 15,8 milliarder, og er avhengig av bompengeringen.

I tillegg viser planen at samfunnet vil spare rundt 1,5 milliarder kroner i spart reisetid, la-

vere reiskostnader, færre helseskader og mindre forurensning. Antall personer skadet og drept i Oslo-trafikken har vokst på 80-tallet. I 1987 ble 1100 personer skadet og 23 drept. Akutt astma blant småbarn er doblet i Oslo de siste ti årene.

Den alternative trafikkplanen ville også sørge for at Oslo ga et bidrag til målsetningen om å redusere CO₂-utslippene som skaper drivhuseffekten.

I dag er realiteten at Oslo kommune satser på å bygge veier for en trafikkvekst på 40 prosent fram til år 2000.

Sykkel-reisebyrå

Den rustne eike sykkelkultur og utleie er en pionerbe-drift i Norge. I sommer har tyskere og amerikanere syklet gjennom Nordmarka i stedet for å busse mellom Holmenkollen og Bygdøy museene. Neste sommer arrangeres sykkelkultur over Hardangervidda.

Den rustne eike sykkelkultur har vært i drift Vestbanenbygningen i Oslo i tre måneder, og bare i juli sørget de 70 syklene for en omsetning på 35.000 kroner. Det er mulig å leie alt fra trehjuls sykler til 21-gears terrengsykler. Sykkeltilhengerne med plass til to barn eller full bagasje er svært populære. Mange leier sykkel for å ta med seg utenbys besøk ut i marka, eller for å prøve om det er verdt å kjøpe en finere sykkel. Flere firmaer har erstattet den tradisjonelle firmafesten med kollektiv sykkelkultur i Nordmarka. De arrangerte sykkelturene med guide har slått godt an blant turistene.

MILJØ- OG RESSURSØKONOMI

Kompetansegivende
SPESIALKURS høsten 1991

Miljø- og ressursøkonomi. Kursstart 10/9
Forelesere: I. aman., dr. scient NLH, S. Navrud,
avd.dir. MVD, T. Kronen,
prof. R. Hannesson,
v.adm. dir. Ø. Dahle,
prof. M. Hoel m. fl.

Sted:
NHH-NTH-Senteret, midt i Oslo sentrum.

Be om kurskatalog eller andre opplysninger på
tlf. 02/83 13 20.



Norges Handelshøyskoles
Kursvirksomhet
Oslo

Amerikansk kullindustri desinformerer

Gjennom organisasjonen «Informed Citizens for the Environment» (ICE) driver den amerikanske kullindustrien ren desinformasjon om drivhuseffekten. I en kampanje mot klimatiltak bruker kullindustrien de samme sannhetsvitnene som Fremskrittspartiets Utredningsinstitutt.

GUNNAR BOLSTAD

Den panikkslagne amerikanske kullindustrien tar nå alle midler for å hindre tiltak som kan redusere forbruket av kull.

Noen sier at jorden blir varmere. Noen mente at jorda var flat også, heter det i en av annonsene som medlemmer av National Coal Association finansierer gjennom ICE. Uheldigvis for kullindustrien har det amerikanske tidsskriftet «Energy Daily» fått tak i strateginotater for kampanjen som avslører hvordan folkene bak bevisst tar i bruk løgner og desinformasjon.

Hittil har kullindustrien prøvketjørt kampanjen i tre mindre byer i Midt-Vesten. Strateginotatene viser at målgruppene er middelaldrende og eldre menn

med lav utdannelse og unge kvinner med lav inntekt.

Troverdighetsproblem

Industrien erkjenner i sine egne notater at deres troverdighet er lav hos publikum. Det har derfor vært viktig for dem å finne forskere som kan gå god for budskapet deres. Det har lyktes å spa fram tre forskere som mener at drivhusteorien er betydelig dramatisert. To av dem, Dr Robert Balling og Dr. Sherwood Idso, brukes også som sannhetsvitner i en rapport fra Fremskrittspartiets Utredningsinstitutt, der forfatteren, Jan Arild Snoen, tar til orde for at drivhuseffekten knapt er noe å bry seg om.

Troverdighetsproblemet har også vært avgjørende for navnet på kampanjen. «Informed Citizens for the Environment»

ble valgt fordi det ga inntrykk av å representere både teknisk ekspertise og folkelig engasjement. Et annet alternativ var «Intelligent Concern for the Environment».

Uelegant løgn

Kampanjens hovedmål er å gjendrive drivhuseffekten som teori, og for enhver pris sørge for at opinionen ikke betrakter kunnskapene om klimaendringene som fakta. Her har industrien et åpenbart problem. En meningsmåling som kullindustrien selv har laget i en av prøvebyene, Flagstaff, viser at hele 80 prosent av befolkningen mener at drivhuseffekten er et alvorlig problem (45 prosent mener det er *meget* alvorlig). 39 prosent av befolkningen støtter lovreguleringer og tiltak uten å ta forbehold om kostnadene. Dette er et høyt tall i det frihetselskende USA.

Tallene vekker åpenbart bekymring hos industrien. En av bakkemennene i kampanjen påpeker i et internt notat at mangelen på fornuftige klimaaløsninger i annonsene kan svekke kampanjens virkning.

Midlene som industrien tar i bruk består i noen grad av temmelig uelegante løgner. I en annonse stilles spørsmålet: – Dersom jorden blir varmere; hva kommer det av at Minneapolis blir kaldere?

Problemet for industrien er at Minneapolis er blitt betraktelig varmere. I tidsrommet 1860 til 1987 steg middeltemperaturen med 1,6 grader Celsius, viser tall fra University of Minnesota.

Bremsekloss

USA er den store bremseklossen i de internasjonale klimaforhandlingene. Det er imidlertid viktig å være klar over at USA tar internasjonale miljøavtaler langt mer alvorlig enn mange andre land – når avtalen først er inngått. Ting tyder på at amerikanerne er i ferd med å legge opp en mer bevisst politikk på området. Og fordi den jevne amerikaner vil nekte å gi slipp på privatbilen sin, er det nettopp kullindustrien som kan komme til å svi for en mer restriktiv politikk.

TOMTEN A/S	KVAM HERAD Kulturkontoret  Støtter natur og miljøarbeidet
 NVE NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIVERK	 Wittusen & Jensen a.s DIN KONTORPARTNER
 Selfint SELSKAPET FOR FORSKNING OG INNOVASJON I NORD-TRØNDELAG A.S	 NORGES BONDEKLUBB OSLO
TRANSPARENT EMBALLASJE AS Nedre Eiker vei 12 Postboks 238, 3001 Drammen Telefon: (03) 83 69 90	 ØKOLOGI OG MILJØ

Multi Element A/S PB 710 TANGEN 3002 DRAMMEN Tlf. 03-83 69 90	ASPLAN A/S
---	-------------------

Meld deg inn i

NATURVERNFORBUNDET

Tlf. (02) 71 55 20