

Næss & Miljø

Næss og Sætra om hval

side 2&3

Clinton taler best om miljø

side 5

NO_x gir helseplager

side 6

Russisk teknologi i sammenbrudd

side 7

– Norge må velge mellom tog eller fly

siste side

Tidspress for NO_x-reduksjon

Ingen av de 17 tiltakene i SFTs tiltakspakke for NO_x er satt i gang. SFT har forutsatt at seks av tiltakene starter i år for å oppfylle forpliktelsen om 30 prosents reduksjon av NO_x-utslippene. Det ser ut til at avgasskrav til varebiler er det eneste tiltaket som kommer i gang i år.

ANDERS GJESVIK

I oktober i fjor leverte SFT sin NO_x-analyse til Miljøverndepartementet. Her anbefaler SFT en pakke med 17 tiltak som sørger for at Norge oppfyller sin forpliktelse om å redusere NO_x-utslippene med 30 prosent innen 1998. SFT angir når de enkelte tiltakene må settes i gang.

– Tiltakspakken forutsetter at hvert tiltak gjennomføres etter tidsplanen. Endres denne for et tiltak, må andre tiltak styrkes, sier avdelingsingeniør Kristin Aunan i SFT.

Denne forutsetningen er allerede brutt. 6 av de 17 tiltakene er klart forutsatt satt i gang allerede i år. Nye avgasskrav til varebiler er det eneste tiltaket som ser ut til å bli gjennomført i år. Fra 1.oktober stilles det såkalte USA-1990-kravet til nye varebiler, som innebærer at NO_x-utslippet fra bilen reduseres med 55 prosent. Dette kravet er vedtatt lenge før NO_x-analysen kom, og er tidligere utsatt to ganger på grunn av protester fra bilimportørene.

– Nå foreligger det ingen sknad om utsettelse, så det er all grunn til å tro at tiltaket blir gjennomført denne gangen, sier overingeniør Jo Follestad i Vegdirektoratet.

De fem andre tiltakene som var forutsatt satt i gang i år er NO_x-krav til fyrkjeler og industriprosesser, kampanjer for mer energieffektivt kjøremønster, økt kontroll av biler og overgang til elektriske biler.

Ingen resultater

SFTs tiltakspakke er et forslag til hvordan Regjeringen kan gjennomføre forpliktelsen om en 30 prosents NO_x-reduksjon. Det er mulig å velge andre tiltak, men uansett vil det kreve mer drastiske tiltak jo lenger tid det tar før tiltakene blir satt i gang.

Til tross for at SFTs analyse ble oversendt i fjor, kan ikke MD legge fram noen konkret utvikling i saken.

– SFT har gjort et veldig godt arbeid som utgangspunkt, men vi betrakter dette som en foreløpig analyse. Vi er avhengig av å få med oss de departementene som styrer tiltaksvirkemidlene. Vi har brukt tiden til en del uoffisielle kontakter, sier underdirektør Trygve Haltingstad i MD.

MD legger opp til at SFT og Statistisk Sentralbyrå sammen skal utarbeide en analyse som viser samfunnsbesparelsene ved nedgangen i helse- og forsuringsskader som NO_x-reduksjonen vil føre til. Først i forrige uke ble SSB kontaktet om dette arbeidet.

Berntsen kritisk

Det har ikke vært mulig å få en kommentar fra miljøvernministeren, men i et intervju i Klassekampen kritiserer han SFT for å ha «gått til ytterlighetene», og lagt for stor vekt på økonomiske virkemidler. Berntsen sier at «det finnes en grense for hvor store avgiftene kan være», og viser til EFs avgiftsnivå. Det er grunn til å tro at Berntsen sikter til forslaget om å bruke særnorske avgifter til å stimulere utslippsreduksjoner fra varebiler og tunge kjøretøyer.

Berntsen hevder at mange tiltak er satt i gang allerede. Det eneste han nevner konkret er tiltaket som skal basere seg på transportplanarbeidet i de ti største byene, men ingen av disse planene er satt ut i live. Mange av planene baserer seg på en markant økning i bensinprisen for å få en reduksjon i trafikkveksten, men det spørs om denne prisøkningen kommer.

Til Klassekampen sier Berntsen om skipsfarten at «det er her mye av reduksjonene må skje». Men en fersk rapport fra MARINTEK viser at SFTs NO_x-analyse er for optimistiske i vurderingen av hvor store reduksjoner man kan oppnå ved teknologiske forbedringer av skipsflåten.

Se også side 6



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 Bolsfad GPG Sats & Trykk as, Oslo

Velg tog!

Mens Gro og Sigbjørn J. leser korrektur på statsbudsjettet for 1993, skulle det ikke forundre oss om de drysset noen flere millioner over NSBs investeringsbudsjett. Men skal de bygge like mye vei som i fjor, kan de like godt spare seg bryderiet.

For det er klart at miljøet ikke blir bedre av at det kjører flere tog. Som Paal Sørensen påpeker på siste side i ukens bulletin; Dersom man skal satse på høyhastighetstog, må satsingen ledsages av andre tiltak. Skal det være noe som helst poeng i å gjøre tunge investeringer i «miljøvennlig» samferdsel, må bruken av bil og fly reduseres. Og vesentlige reduksjoner må hjelpes fram av myndighetene gjennom aktive tiltak.

Nødvendigheten av å treffe et valg illustreres tydelig av regjeringens store dilemma i NO_x-saken. Her har Berntsen slått bremsene på for fullt, åpenbart etter kraftig press fra andre statsråds-kolleger. Etter at SFT leverte et forholdsvis gjennomarbeidet produkt i oktober i fjor, har den såkalte NO_x-planen fristet en mager skjebne. Handlingslammelsen er total. Heldigvis har regjeringen tilpasningen til EF og EØS å skylde på, slik at det ikke synes så tydelig hvor ubesluttomme norske myndigheter er.

Mens regjeringen av ukjente årsaker ønsker å behandle hvert enkelt problem for seg, slik at man ender opp med ruvende barrierer hvor man snur seg, er det åpenbart for fagfolk og miljøorganisasjoner at NO_x-utslippene henger nøye sammen med CO₂-utslippene. Satser man for å greie den forpliktende reduksjonen i NO_x-utslippene, kommer den vedtatte stabiliseringen av CO₂-utslippene seilende på ei fjøl.

En NO_x-reduksjon på 30 prosent er ikke gratis. Men med sju-ti prosent av norske barn på astmastatistikken, og en ytterligere dobling over de neste ti årene, er det et spørsmål om vi har råd til å la være. Greier vi ikke våre egne forpliktelser, svekkes håpet om at andre land skal redusere utslippet som gir sur nedbør over våre fiskevann.

Naturvernforbundets pedagogiske innspill til politikerne er at miljøpolitikk dreier seg om veivalg. Tre viktige veivalg er rett rundt hjørnet; Norsk Jernbaneplan 1994-97 (NJP), hovedflyplass og statsbudsjett '93. Skal vi ha noen forhåpninger om å nå viktige målsetninger for redusert luftforurensing, må det politiske flertallet si nei til noe når de sier ja til noe annet. Ja til en god NJP må bety nei til økt flytrafikk, ja til økte NSB-bevilgninger til for eksempel Vestfold og Østfold betyr nei til Veidirektoratets gigantplaner for E18 og E6.

Gunnar Bolsfad

Diktatur i NNV

Normal praksis i ein landsomfattande folkeleg organisasjon er at dei tilsette funksjonærene respekterer organisasjonens høgaste organ, som er landsmøtet. Spesielt er det viktig at ikkje funksjonærene går ut med bastande standpunkt i kontroversielle saker utan å spørje medlemmene.

Men i Naturvernforbundet kan vi altså oppleve at ass. generalsekretær går ut og bryt med NNVs tidlegare vedtak, utan å rådføre seg med sin eigen faginstans Barentshavutvalget, og utan å spørje medlemmene.

Dette blir så følgt opp med eit N&M Bulletin i rein Greenpeace-stil, med til dels ufine og injurierande påstandar mot kvalforskarane. Det er greitt at Ragnhild Sved og Anders Gjesvik har andre meiningar enn landsmøtet om fangst av havpattedyr. Men da får dei komme med sine meiningar i form av lesarinnlegg, ikkje ved å misbruke sine betalte posisjonar i organisasjonen.

Det kan ikkje ha gått NNV hus forbi at mange økologar som i 1986 godtok fangststopp for vågekval, nå er tilhengarar av gjenopptaking av fangsten. Det har to årsaker: 1) Det er meir og meir som tyder på at den store vågekvalbestanden grip sterkt inn i dei økologiske nisjene for dei store og verkeleg utryddingstruua kvalartane som for eksempel blåqual og grønlandskval. 2) Det viktigaste punktet er likevel at ein ikkje kan basere berekraftig utvikling og artsvern på føleri og kjæledyr-romantikk. Det er ein sterkt aukande reaksjon blant forskarar internasjonalt på den massive tilsidesettinga av økologiske realitetar frå ein kynisk allianse mellom spekulative «miljøorganisasjonar», vestlege rikfolk og verdas største miljøsvin – USA og Storbritannia. I forhold til dei to nemnde punkta er omsynet til Skrova og til belastninga på norske fiskeresursar viktige, men ikkje avgjerande moment for å støtte vågekvalfangst.

Dei har døpt den beskjedne og berekraftige vågekvalfangsten på norskekysten «kommer-

siell fangst». Men det er først og fremst Greenpeace som representerer kapitalkrefter og er «kommersielle» i denne sammenheng. Dei reklamerer for sitt eige firma ved å vise musklar overfor avmektige utkantbefolkningar i Arktis. Å mobbe nordnorsk og islandsk kystbefolkning gir pengar i kassa, og feite jobbar for dei tilsette. Vi har sterke vitnemål om korleis Greenpeace-konsernet tenker frå folk som tidlegare har vore tilsette der, som Bjørn Økern og Wolfgang Fischer.

Trass i dette er det sikkert mange menige medlemmer av Greenpeace ute i verda som er idealistar og trur oppriktig på organisasjonens påstandar. Så uopplyste har ikkje funksjonærar i NNV lov å vere.

Tore Killingland aksepterer at den planlagde fangsten er berekraftig, men går likevel mot for å tekkes dei uopplyste og mektige. Eg fattar ikkje korleis det går an å støtte massiv kunnskapsløyse i økologiske spørsmål utan at det før eller seinare – helst nokså snart – vil gi enorme baksmellar. Vi veit at fredning av elefantar og tigrar fører til store lidningar for lokale fattigfolk. Urfolk som utnyttar sin del av regnskogen på ein berekraftig måte, blir jaga vekk i «totalvernets» namn, mens ein allianse av overnasjonal kapital og ulandsverklasse raserer andre delar av regnskogen utan at verken Greenpeace eler andre «kval-venner» bryr seg filla om det.

Derfor er ikkje hetsen mot norsk vågekvalfangst den einaste saka i sitt slag. Tvert om er kampen for berekraftig utnytting av havpattedyra ein del av ein global samanheng, der striden står om kven som skal bere byråene ved fredningar – dei fattige, slik det nå, eller dei rike, som har ansvaret for det heile.

For Naturvernforbundets framtid er det nå viktig at det blir klare linjer: Dersom NNV følgjer Greenpeace, slik N&M Bulletin legg opp til, vil ein stor del av medlemsmassen automatisk vere utstyrt frå organisasjonen. Vi kan ikkje stå fram i den nordnorske miljøkampen

som representantar for ein organisasjon som folk flest ikkje har respekt for – og med rette. Dersom vi kjem og presenterer vitskapleg materiale på vegne av NNV, så vil folk spørje med ein salig flir: «Jaså, vil Naturvernforbundet høre på forskarane i denne saka?» Og vi må i såfall bøye nakken og skjemest.

Derfor må NNV velje. Den linja som funksjonærene i organisasjonen akkurat nå råkjører på, må få følgjer, anten for ein stor del av medlemsmassen, spesielt i Nord-Norge, eller for funksjonærene sjølve. Eg har i alle fall ikkje opplevd maken sidan eg var medlem i Haakon Liles DNA i slutten av femtiåra.

Vi har ikkje bruk for to Greenpeace i Norge. – Er det ikkje mest redeleg at dei som står på G.s standpunkt, går inn der, i staden for å forsøke å «kuppe» NNV i verste AKP-stil?

Hartvig Sætra,
nestleiar i NNV i Nordreisa

Om høsting av hval

Av professor Arne Næss

To forskjellige dyptgripende syn eller holdninger:

1. Menneskene har ikke rett til å utrydde andre arter. Men de har en selvfølgelig rett til å drepe andre levende vesener inntil grensen for utryddelsesmulighet.
2. Menneskene har ikke rett til å minske rikdommen og mangfoldet av livsformer på jorden uten for å tilfredstille vitale behov. Ethvert levende vesen har en egenverdi uavhengig av nytteverdi for menneskene. To nye vitenskapelige disipliner er gjenomsyret av dette syn: «Restoration biology» som søker å gjenreise degraderte øko-

systemer og enkelte arters habitat, og «conservation biology» som særlig tar seg av gjenreisning og opprettholdelse av biodiversitet.

Noen finner det første synet barbarisk, under menneskenes verdighet, uten dermed å felle noen negativ dom over de som har dette synet og handler deretter. Det er mer tale om en ureflektert holdning eller samfunnsmessig tendens.

Selv om det ble kommersielt gunstig å bringe norsk fjellflora ned til utryddingsgrensen ville det ikke skje. Men argumentasjonen ville være sterkt menneskesentrert: Vi liker å se blomstene, de er vakre etc. Ut fra 2) har vi ikke rett til å gjøre det. Det ville være etisk forkastelig.

Selv hører jeg til minoriteten som har synet 2).

Da fredning ble akseptert oppsto spørsmålet: Er det jobber åpne for selfangerne og deres verdifulle båter? Svaret slik jeg så det, og som jeg fremhevet offentlig, var at det er en utmerket jobbmulighet. Fangstmennene og deres båter trengs sårt til oppsyn med og kontroll av havfisket. Overfiske og fiske med ødeleggende redskap foregår, til dels med grusomme virkninger for fattige kystbefolkninger verden over. Den økologiske del av den såkalte u-hjelpen er idag anerkjent for å være for liten og også sett i den sammenheng var planen å foretrekke framfor arbeidsløshetsstrygd etc.

Nå er hvalfangst blitt en nasjonal flaggsak og utsiktene til fornuftig politikk er kanskje sterkt redusert.

Dessverre diskuterte jeg min oppfatning av hvalsaken bare med én hvalfanger i Nord-Norge. Han mente at de aller fleste av hans kolleger ville akseptere helårs jobb som inspektør eller oppsynsmann på de store hav. Derfor prøvde jeg ikke å komme flere hvalfangere i tale. Det beklager jeg idag. Nå er hvalfangerne kanskje mindre fristet av helårsjobben?

På norsk hold ut fra norske eksperters syn kan den oppfatning bli fremherskende at vågehvalene truer andre hvalarter eller langs kystene. Det er imidlertid alment anerkjent som et generelt standpunkt at når ster-

ke nasjonale interesser er involvert, må saker bedømmes internasjonalt. Når det gjelder konkrete avgjørelser er det en tendens til å bruke prinsippet unntatt når det gjelder én nasjon, ens egen. En farlig praksis, særlig for små nasjoner.

Det er i dag anerkjent at man må kunne gripe inn når en art – ofte på grunn av menneskenes utryddelse av rovdyrs habitat – formerer seg sterkt med grufull virkning for arten selv, eller for andre arter i systemet. Tidligere har det vært gjort ved jakt, altså ved å drepe. Nå er det nye metoder som begrenser en arts fruktbarhet.

Om Greenpeace

Greenpeace står i en særstilling blant miljøorganisasjoner fordi den har vært i stand til å gjennomføre ekspedisjoner som ingen andre har råd til, og fordi den rent rutinemessig har utsatt deltagere i livsfare. Greenpeace bidro f.eks. sterkt til å få stopp på atombombeprøver i øyer «hvor det ikke bor noen», les: «ikke bor hvite mennesker», f.eks. på øyer i Stillehavet. Greenpeace har en sosial profil, f.eks. som den eneste som har greid å organisere fattigfolk i USA – ved en dør-til-dør kampanje i Los Angeles' verste slumområde. De fikk folk til å gjøre organisert motstand mot planen om et kjempemessig søppelforurensningsanlegg. Som kjent legges slikt gjerne i fattigstrøk hvor anarki og hjelpebehov preger bildet.

I det lange løp er det ut fra tanken på internasjonalt samarbeid urimelig ikke å ha noen norsk Greenpeace-avdeling. Et initiativ kom istand. Den som ble utsett som første formann trakk seg da han tenkte nøyere gjennom hva han og hans familie kunne bli utsatt for. Jeg sa ja til vervet, men forbeholdt meg å ha egne meninger om den patriotisk sentrale hvalsaken. Sverige hadde over 180.000 medlemmer – kanskje bare én prosent, altså 1800, ville støtte Greenpeace i Norge. I Norge er Greenpeace bare kjent for et ekstremt syn på hval og sel.

Greenpeace er ikke demokratisk bygget opp. Permanent fredning av hval, unntatt økologisk begrunnet fangst, er fast

programpost. Kontakt med den internasjonale ledelsen i Amsterdam gjorde det klart at jeg kunne, som formann i Greenpeace Norge, fullt ut forfekte mine egne synspunkter. Det vil le bl.a. innebære at noen direkteaksjon mot norsk fangst av vågehval ikke ville komme på tale. Nå er jeg ikke formann lenger. Jeg er imot fangsten, men hverken fordi det er mulighet for utryddelse eller fordi hval står i en klar særstilling blant pattedyrene. Jeg er imot fangsten ut fra et generelt program som det er håp om vil bli gjennomført i dette århundre, men som ikke berettiger direkteaksjon. Bare en intens oppfordring til å tenke igjennom, en gang til, ens grunnleggende syn på forholdet natur/menneske.

Hovedretningslinjen for meg er full rikdom og mangfold av livsformer på jorden, dog med adgang til reduksjon ut fra klar økologisk argumentasjon. Restaurasjonsbiologien antyder hva «full rikdom» kan bety i praksis. Rikdommen av hval kan bli større, men hvis vågehvalen er en trussel er visse tiltak påkrevet. Inntil da er konklusjonen: fredning.

Annerledes stiller saken seg der hvor det er kulturelt vitalt å drive hvalfangst. De rike land er ikke slik stillet, tvert om er overgangen til mer vegetarisk middagsmat en seriøs oppgave uten kulturelle skyggesider.

Internasjonal opinion er slik at det allerede i dette århundre er reelle muligheter for at sjøpattedyr i vid forstand, altså innefattet f.eks. oter, vil bli beskyttet ut fra prinsipp 2).

Full fredning av hval er altså fra mitt syn et riktig standpunkt, men ut fra andre synspunkter enn de som antas å være obligatoriske innen Greenpeace. I neste århundre vil også andre grupper av livsformer enn sjøpattedyrene bli behandlet ut fra målet om full rikdom og mangfold.

Det er fortjenestefullt at et norsk storverk om Norges forhold til hval ikke skjuler det grusomme som har hendt: A.O. Johansen og J.N.Tønnessen; Den moderne hvalfangstens historie. Særlig fjerde og siste bind er det verd å kikke litt i.

Proffe lobbyister

Utenriksdepartementet har engasjert et advokatfirma i Washington for å drive lobbyvirksomhet i hvalsaken. Hensikten er å hindre at lovforslaget som innebærer boikott av norske fiskeprodukter blir vedtatt.

RAGNHILD SVED

Advokatfirmaet Akin, Gump, Hauer & Feld ble nylig engasjert for å drive lobbyvirksomhet i Kongressen og i miljøer som har innflytelse på representantene inntil lovforslaget kommer opp til behandling. Prisen er 15-20.000 dollar (omlag 90-120.000 kroner) per måned. Det er svært usikkert når forslaget blir behandlet, men norske myndigheter kan når som helst stoppe engasjementet, opplyser byråsjef Mona Brøther i UD.

Brøther sier at hun ikke kjenner til at profesjonelle lobbyfirmaer er engasjert av norske myndigheter i liknende saker tidligere, men at PR-byråer ellers ofte brukes ved norske markeringer i utlandet, for eksempel de såkalte Norges-ukene.

I USA er det særlig argumentet om at hvalfangsten er «bærekraftig» som skal føres fram.

– Vi legger vekt på å tilføre saklig informasjon om bakgrunnen for regjeringens vedtak, nemlig at norske forskere har dokumentert at det er et bærekraftig grunnlag for hvalfangst, sier Brøther.

Miljøgifter i vågehval

– Vågehvalen er forurenset og belastet av miljøgifter, men ikke så mye at vi kan frykte skader i dag eller ut fra dagens kunnskap, sier forsker Janneche Utne Skåre.

RAGNHILD SVED

I forbindelse med forskningsfangsten i 1988 og -89 ble det tatt prøver av omlag 30 vågehval, som senere er analysert for tungmetaller, organiske forbindelser og radioaktivitet.

Utne Skåre ved Veterinærinstituttet/Norges Veterinærhøgskole har hatt ansvaret for analysene for organiske miljøgifter, som er fettløselige og brytes sakte ned. De viser at vågehvalen er mest forurenset av stoffer fra PCB og DDT-gruppen, men det er også funnet spor av andre klorerte pesticider. Handedyrene er noe mer forurenset enn hunnene, fordi de skiller ut en del av giftene gjennom morsmelk og fostre.

Vågehvalen er noe mer forurenset enn de arktiske selene (grønlandssæl og ringsæl) og noe mindre enn nise, mens belastningen er omtrent den samme som hos de kystnære selartene, opplyser Utne Skåre.

– Ut fra det vi vet i dag er ikke belastningene av PCB og DDT så høye at de kan settes i sammenheng med skader på reproduksjonsevnen eller adferd. Vi vet ganske mye om effektene på andre sjøpattedyr, for eksempel sel i de baltiske sjøene, Østersjøen og utenfor Nederland. Der er belastningen så stor at immunforsvaret og reproduksjonsevnen svekkes.

– Vågehvalen er ikke så forurenset at vi kan påvise effekter. Men vi kan ikke bare si at det er greit. Det viktige er å få myndighetene rundt om i verden til å redusere tilførselen av miljøgifter til havet, sier Utne Skåre.

Professor Eiliv Steinnes ved Universitetet i Trondheim, som leder prosjektet Miljøgifter i vågehval, har stått for undersøkelsene av tungmetallinnholdet i hvalen.

Han sier at nivåene varierer, og at enkelte dyr er langt mer forurenset av kadmium og

kvikksølv enn andre. Årsaken til det kjenner man ikke.

Beinmateriale fra dyrene er analysert ved Institutt for energiteknikk (IFE), og det er påvist svært lave verdier av radioaktivitet, opplyser Steinnes.

– Vi får også prøver fra årets fangst, fra områdene ved Novaja Zemlja, og da er det en mulighet for å finne andre ting, sier Steinnes, med henvisning til atomprøvesprengningene og dumping av atomavfall i dette området.

Fra Sjøpattedyrprogrammet er det bevilget 100.000 kroner til disse analysene. Miljøgiftprosjektet utgjør en svært liten del av Sjøpattedyrprogrammet, som i 1991 totalt bevilget 17 millioner kroner til ulike prosjekter.

Nå er det søkt om 100.000 til å analysere prøver fra årets fangst, men søknaden er ennå ikke avgjort.

NOTISER – NOTISER – NOTISER

Forurensar Atlanteren

Storbritannia slipper ut mer to ganger så mye tungmetaller til det nordøstlige Atlanterhavet som nummer to på lista over storforurensere, ifølge data som Pariskommisjonen har samlet inn.

Landet slipper ut 5.000

tonn årlig, mens det tallet for det tidligere Vest-Tyskland er 2.300 tonn. Mellom 1989 og 1990, de siste to årene det er offentliggjort tall for, økte britiske utslipp med 200 tonn. Dette på grunn av en økning i utslippene av sink, som utgjør

mer enn halvparten av det totale utslippet.

Britiske utslipp av kadmium og kvikksølv, som regnes som de to metallene som er farligst for livet i havet, ble redusert med henholdsvis sju og 40 prosent. (New Scientist)



A/S VAFOS BRUG A/S HOLMEN-HELLEFOS

Våre bedrifter har lange industrielle tradisjoner (100 år) for produksjon av meget miljøvennlige produkter. Våre enheter er små i treforedlingssammenheng, men samtidig blant de to ledende bedrifter innen våre Europeiske markeder.



Norske Transportbedrifters Landsforening
Avdeling Hordaland

Bedre miljø med Bill Clinton

– Vi skal skape en miljøpolitikk som er bra for økonomien. I første omgang skal vi kutte de føderale energiutgiftene med nesten en milliard dollar, hevder demokratenes presidentkandidat, Bill Clinton.

GUNNAR BOLSTAD

Etter Albert Gores inntreden som Clintons visepresidentkandidat, er miljøvern på full fart inn i den amerikanske valgkampen. Clinton, som ikke akkurat har stått på barrikadene for et bedre miljø, har lest sin partners bestselgerbok om miljøproblemer. Og han har lært nok til å kunne tale enkelt og greit om fornuftige løsninger:

– Det første vi skal gjøre på miljøområdet er å skaffe oss en ny energipolitikk, sier Clinton i sine valgtaler. – Vi skal frigjøre os fra avhengigheten av utenlandsk olje, som er sterkt miljøskadelig. Vi skal i stedet bruke mer naturgass og mer fornybare energikilder, som for eksempel solenergi. Vi vil også arbeide for internasjonale standarder for energisparing og effektivitet. Vi kan spare flere titalls milliarder dollar bare ved

å bedre energieffektiviteten vår. Og det er hele ideen: En god miljøpolitikk er bra for økonomien også, sier Clinton.

Quayle

Ellers er det på visepresidentnivå miljødebatten raser. – Demokraten vil sette i verk hemningsløse reguleringer, påsto Dan Quayle i en debatt med Albert Gore nylig. Ifølge Quayle vil en demokratisk seier bety 100 milliarder dollar i økte miljøavgifter som skal gå til miljøtiltak i den tredje verden.

Gore repliserte at Quayle trakk tall ut av løse luften:

– Fordi de ikke har egne ideer, konsentrerer de seg om å rakke ned på andres forslag, sa Gore.

Hverken Clinton eller George Bush har noe særlig å vise til på miljøfronten. Ved å utpeke sine partnere som miljøtalsmenn, gir de hvertfall velgerne

klare alternativer, skriver The Washington Post. Mens Gore lenge har vært en aktiv miljøpolitiker, har Quayle på sin side ledet kampen mot miljøbestemmelser som begrenser industriens handlemfrihet.

Program

I demokratenes partiprogram går vekst og vern hånd i hånd. – Vi avviser republikanernes myte om at energieffektivisering og miljøvern er fiender av økonomisk vekst, heter det i programmet.

Også i partiprogrammet understrekes det at bedre energibruk vil gi en mer effektiv økonomi. Ellers er programmet fullt av gode intensjonserklæringer om satsing på kollektivtransport, renere teknologi og resirkulering av avfall. Konkrete tiltak er imidlertid vanskelig å finne.

NOTISER – NOTISER – NOTISER

Ødeleggelsen av myrområder gir vesentlige utslipp av CO₂, ifølge en rapport fra den britiske avdelingen av Friends of the Earth, som også Naturvernforbundet tilhører.

En gruppe forskere ved universitetet i Exeter, som har utført undersøkelsen for FoE, mener at utslippene fra britiske myrer kan tilsvare opptil 40 prosent av utslippene fra transportsektoren.

Myrområder lagrer betydelige mengder karbondioksid. Myrplanter absorberer CO₂ mens de vokser. Restene av døde planter synker ned i grunnen, der karbonet ligger lagret i tusenvis av år.

Mer enn 45 prosent av britiske myrområder er ødelagt av menneskelig virksomhet.

Klimaforhandlingene opptas igjen

i midten av desember, etter et innledende byråmøte i oktober. Forhandlingene mellom alle partene under konvensjonen var egentlig planlagt tidligere, men man har valgt å vente til desember for å avvete resultatet av det amerikanske presidentvalget.

Radioaktive kaniner

Tre kaniner som bodde på en gammel avfallsplass for radioaktive stoffer har skaket opp atomkraftmiljøet i Frankrike. En av kaninene hadde stråledoser tre ganger høyere enn det tillatte nivået, ifølge tall som har lekket ut i fransk presse, mens tallene for de andre to holdes hemmelig. Sa-

ken kom opp idet regjeringen forbereder en ny lov om lagring av lavaktivt avfall.

Avfallsplassen, der lavaktivt avfall fra de første årene i Frankrikes atombombeprogram var lagret, skulle egentlig vært frigitt til annen bruk i 1990. Men lokale miljøverngrupper fikk et privat laboratorium til undersøke plassen. Det fant store mengder radium i avfallet og farlige nivåer av radongass.

Kaninhistorien reiser spørsmålet om hvor godt det franske militæret har håndtert sitt atomavfall, som har vært utenfor sivil kontroll. Den er også pinlig for den franske atomenergikommisjonen (CEA), på tid da meningsmålingene viser at 60 prosent av befolkningen er imot atomkraft.

(New Scientist)

Takk for støtten!

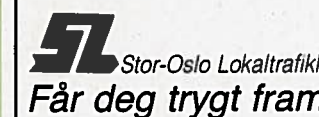


Emballasje på naturens side.

Keyes Norway a.s.
3500 Hønefoss
Tlf: (067) 23 422. Fax: (067) 22 456.



Schweigaards gt. 34
Postboks 3750 Gamlebyen
0135 Oslo 1
Tlf. 02/17 34 24
Fax 02/17 25 19



Får deg trygt fram



Miljøet Nord
Hovedkontor



Vi støtter
Norges
Naturvernforbund



Troms fylkeskommunes
ENØK-FOND
083-36011

21. september legger NSB fram sitt forslag til Norsk Jernbaneplan (NJP) for 1994-97. Trolig vil NSB foreslå en investeringsramme på omlag 7,2 milliarder kroner. Det endelige forslaget vil imidlertid ikke bli fastlagt før NSBs styremøte 31. august.

En slik økonomisk ramme vil bety årlige investeringer på omlag 1,8 milliarder i året. Da er en eventuell bane til Gardermoen holdt utenfor. Utbygging av Nord-Norgebanen, med en prislapp på 20 milliarder kroner, nevnes ikke i NSBs forslag til NJP.

NSBs innspill til ny jernbaneplan vil bli ledsaget av kraftig lobbyvirksomhet overfor politiske organer. Det er interessant å merke seg NHO og Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF) allerede har spilt ut sin ønskeliste, som i hvert fall når det gjelder budsjettstørrelse er i tråd med NSBs forslag. De to organisasjonene ber om årlige jernbaneinvesteringer på 1,7 milliarder kroner og ønsker å prioritere Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Dovrebanen og Bergensbanen – i nevnte rekkefølge.

NO_x bidrar til astma

I løpet av de siste førti årene har det skjedd en femdobling av astmatilfellene hos barn, med økte NO_x-utslipp som en viktig årsak. 300.000 nordmenn utsettes for overskridelser av helsegrensen.

ANDERS GJESVIK

– Vi regner med at 7-10 prosent av norske barn har astma i dag. De økte NO_x-utslippene bidrar til dette. Det ville derfor være et godt bidrag til å bekjempe astma, om vi reduserte NO_x-utslippene, sier overlege Kai-Håkon Carlsen ved Voksentoppen institutt for barn med astma og allergi.

En undersøkelse i Bergen i 1954 viste at 1,77 prosent av barna dengang hadde astma. Barn er spesielt sårbare, i løpet av bare ti år er antall sykehusinnleggelseser av barn fordoblet i Oslo. I befolkningen totalt har sykkelighet og dødelighet fra astma blitt tredoblet på 30-40

år. Allergiske sykdommer har økt med 25-50 prosent. Disse skadene koster samfunnet milliardbeløp.

Verst i byen

SFT anslår at opptil 300.000 nordmenn en eller flere ganger årlig utsettes for overskridelser av den nåværende helsegrensen. Nyere forskning om skader fra NO_x har ført til et forslag om å halvere grensen, slik at antall berørte øker drastisk. Forskningen viser at selv ved denne nye grensen, plages folk som ikke lider av spesielle luftveissykdommer av slimhinneirritasjon i nese og svelg.

Helseskade fra NO_x-utslippene oppstår særlig i tett befolkede områder, der bilene står

for over 90 prosent av utslippene. Både astmatisk sykdom og allergier er vanligere i byer enn på bygda. En rapport fra Norsk institutt for luftforskning viser at i det siste vinterhalvåret ble den nåværende helsegrensen overskredet ni ganger ved målestasjonen i Drammen, og tre ganger i Oslo.

Det er særlig NO₂, nitrogen-dioksid, som skader luftveienes slimhinner og lungevevet. Størst skade skjer i de nedre luftveier og lungeblærene, blant annet i form av celleforandringer, væskeutsivning, bindevevsdannelse og tap av normal struktur. Nyere forskning tyder på at også NO, nitrogenmonoksid kan føre til helseskader.

– Teknologien i Russland kollapser

– Jeg er pessimist for de nærmeste årene i Russland. Jeg tror vi står overfor voldsomme katastrofer i luftfart, jernbane, store industrianlegg og atomkraftverk. Teknologien er utslitt og reservedelene er brukt opp, sier forsker Yuri Voronkov.

ANDERS GJESVIK

Voronkov er forsker ved historisk institutt ved det russiske vitenskapsakademiet, hans område er vitenskaps- og teknologihistorie. Voronkov mener at det teknologiske systemet i Sovjetunionen ble bygget for en kommunistisk samfunnsstyring, et system som er både sentralistisk og hierarkisk. Kommunistpartiet hadde en komite som styrte vitenskap, teknologi og industri, på alle nivåer fra den minste kommune til Moskva.

– Nå har dette systemet gått i oppløsning. Derfor blir det

ikke gjennomført større overhalinger, bare akutte og kosmetiske reparasjoner, sier Voronkov.

Sammenbruddet av Sovjetunionen har også ført til enorm mangel på reservedeler. I det gamle systemet var produksjonen lagt opp som en arbeidsfordeling mellom republikkene. Rørleggerverktøy og materiell ble for eksempel bare laget i Estland, mens oljeboringssteknologi bare ble laget i Aserbajdsjan.

Inkompetente

– Den russiske ledelsen er helt inkompetent til å løse problemene. Den mangler et kon-

struktivt program for økonomisk og politisk utvikling, den er bare opptatt av hvordan man skal bryte ned det som har vært, sier Voronkov.

Som et eksempel på den faglige inkompetanse nevner han at politimesteren i Moskva er fysiker, i en tid da kriminaliteten er sterkt økende.

– I dag eier republikken Russland alle tekniske anlegg. Det hadde vært en fordel å privatisere deler av anleggene for å plassere ansvaret for dem klarere. Men det er nesten umulig å dele opp de gigantiske sovjetiske industrikompleksene, som er langt større enn i Vest-Europa, sier Voronkov.

Voronkov mener at pengestøtte fra vesten er nærmest nyteløs i en situasjon der hverken systemet eller ledelsen fungerer.

– Penger er mer enn noen sinne en illusjon i Russland. Det hjelper ikke å pøse penger

i et system som ikke fungerer. Ingen kan svare for store summer som allerede er gitt for å bedre teknologien, i et tilfelle ble det avslørt at slike penger ble brukt til Mercedeser, sier Voronkov.

Voronkov mener at den eneste måten å bygge opp et nytt system som fungerer er å endre folks mentalitet ved å bruke pengene til utdanning. Under kommunistene var natur kun en ressurs for produksjon. Voronkov mener også at det er viktig at vesten fortsetter å sende delegasjoner til Moskva som overbeviser politikerne om alvoret i den teknologiske situasjonen.



Grunnvannsforsyning, avfallsdeponier og forurensset grunn

NOTEBOY
RÅDGIVENDE INGENIØRER - MNIF

Wiborg, Trondheim 75
Postboks 9810 Eln. 0132 i tel.
Telefon (02) 20 41 01

Avdelingskontor:
Fagforening, Skolen, Kjøkkenet
Stasjonsvei, Bergen, Trondheim
Bergen

VVS Energi Miljø

KARE HAUKÅS & CO. AS
RÅDGIVENDE INGENIØRER MNIF

Bygdey Allé 19, 0262 OSLO
Tlf. 02 - 55 46 20 Fax 02 - 55 87 93

VA-Miljøteknikk
RÅDGIVENDE INGENIØRER

Spes. firma innen vann-, avløp- og slambehandling.
• Prosjekteringsledelse • Utredninger
• Teknisk byggeledelse • Planlegging
• Driftsassistanse • Prosjektering
Helsefoss: tlf 067-28135 Røberg: tlf 03-741710

Rådgivende ingeniører i
Geoteknikk og Ingeniørgeologi

Kummeneje
Sivilingeniør Ottar Kummeneje as
TRONDHEIM
GJØVIK - STEINKJER - HARSTAD



PROFESJONELLE RÅDGIVERE
KOMPETANSE FOR VERDISKAPING

Rådgivende Ingeniørers Forening ANS

STENER WOLD & CO AS
MNIF, MNIF RÅDG. ING. VVS OG ENERGI TEKNIKK
JOHN COLLETT'S ALLÉ 75 0854 OSLO 8
Telefon (02) 46 59 60
Telefax (02) 60 87 48

PER THORSTEINSEN A.S.
VVS- OG KLIMATEKNISKE ANLEGG

VARMEGJENVINNING
ENERGITEKNIKK, ENØK
DRIFT OG VEDLIKEHOLD
Gefelborggt. 32, 0566 Oslo Tlf. 02-373390

Monstad
Sivilingeniør Harald Monstad A.s

Rådgivende ingeniører i elektroteknikk
Sandheimmark 31, P. b. 77 - N-5049 Sandvik
Tlf. (05) 22 80 50 - Telefax (05) 22 95 90

Dr. Techn. Kristoffer Apeland AS
Fagerborggt. 12. 0360 Oslo.
Tlf. (02) 4650 80 Fax (02) 690319
• Tilstandskontroll/Byggeskader
• Betongskader • taksering • ENØK
• Brannvern • Utbedring og vedlikehold
• Prosjektering/byggeledelse

Grønn bedrift

NORMAN
RÅDGIVENDE INGENIØRER - MNIF

NORMAN AS NORMAN Sør AS NORMAN Oslo AS
Tlf. 06 18 58 00 Tlf. 06 33 20 00 Tlf. 02 44 74 25

ProTech a/s
Rådgivende ingeniører - MNIF

VVS- OG KLIMATEKNIKK



Kloakk-problemer?

Vanskelige grunnforhold gjør det ofte svært kostbart og teknisk komplisert å løse kloakkforholdene der hvor det ikke er kommunal kloakk.

BIOVAC
RENSEANLEGG
er det beste alternativet.

BIOVAC renseanlegg renser alt avløpsvann fra boligen. Renseanleggene leveres i størrelser fra 1 boligenhet og oppover.

Alle anlegg leveres som biologiske eller biologisk/kjemiske anlegg. BIOVAC garanterer at anleggene overholder de rensekraft myndighetene stiller.



BIOVAC AS,
Boks 148, N-1920 Sørumsand
Tlf. (06) 82 61 22,
Fax (06) 82 64 27

*Meld deg
inn i Naturvern-
forbundet*

– Norge bør ikke bygge ut høyhastighetstog dersom bruken av andre og mer forurensende transportformer ikke reduseres. Høyhastighetstog må være en erstatning for, ikke et tillegg til annen transport, sier Paal Sørensen, som er prosjektleder i samarbeidet mellom NSB og Naturvernforbundet.

GUNNAR BOLSTAD

– Regjeringens samferdselspolitikk legger opp til trafikkvekst både på bane, vei og i lufta. Dette gir økt energiforbruk og utslipp fra transportsektoren. Storsatsing på moderne høyhastighetstog kan derfor bare aksepteres dersom fly- og biltrafikken reduseres gjennom bruk av restriksjoner, mener Sørensen.

Miljøgevinst

– Det vil bli en betydelig miljøgevinst ved å overføre trafikk fra bil og fly til den mer miljøvennlige jernbanen. Det er for eksempel fullt mulig å fjerne behovet for en ny hovedflyplass på Østlandet ved å bygge ut et høyhastighetsnett. Men

det vil ikke hjelpe stort med nye tog i tillegg til ny flyplass, sier Sørensen og viser til erfaringene fra Sverige:

– Høyhastighetstoget mellom Göteborg og Stockholm er blitt en stor suksess, med 80 prosent belegg. Toget har tatt 60 prosent av sine passasjerer fra flyet. Dette er vel og bra. Men det gir ingen miljøgevinst så lenge SAS ikke reduserer antall flyavganger. Tvertimot – fordi det nye toget bruker vesentlig mer energi enn det gamle. SAS ønsker selvfølgelig ikke å gi seg så lett, så de fortsetter å konkurrere for å ta tilbake kundene.

– Europas storsatsing på jernbane er heller ikke først og fremst miljøbegrunnet. EFs prognoser sier 50 prosent trafikkvekst innen år 2000, samti-

dig som det er fullt både i luftrommet og på veiene.

Andre tiltak

– Dersom man skal satse på høyhastighetstog, må satsingen ledsages av andre tiltak, mener Sørensen:

– Biltrafikken i byene må halveres. Nesten halvparten av trafikken finnes i våre 10 største byer. Her finnes mulighet til gode alternativer, nemlig kollektivtransport, kombinert med restriksjoner på kjøring med bil. Halvering av trafikken i disse byene betyr 25 % reduksjon på landsbasis.

Også i resten av landet må biltrafikken halveres. Distrikts-Norge har ikke kollektivtransport som et like godt alternativ. Både i byene og i distriktene må det likevel innføres rasjonering på bilkjøring, enten i form av bensinrasjonering eller ved tellerskritt registrert av de nye elektroniske bompengerordningene (KØFRI). Rasjonene kan variere etter sosiale, geografiske og næringsmessige kriterier. Rasjonene kan selges fritt, men

den totale mengden må sikre at trafikken reduseres.

Tak på fly

Sist, men ikke minst må flytrafikken reduseres drastisk. Det må komme et tak innenlands, akkurat som et slikt tak vil presse seg på i et overfylt europeisk luftrom. Bare på denne måten kan det sikres at en overgang fra fly til bane gir en miljøgevinst, hevder Sørensen, som mener at de tre tiltakene over vil gi et solid grunnlag for dobling eller tredobling av trafikken med jernbane, og samtidig gi den ønskede miljøgevinst. Trafikken vil kunne bli stor nok til å gjøre satsingen samfunnsøkonomisk, uten en formidabel totalvekst.

– Det skal ikke bli lett å markedsføre en slik politikk?

– Nei, det er åpenbart. Samlet vil selvfølgelig denne politikken føre til lavere mobilitet og mindre reising for alle. Noen vil kalle dette frihetsberøvelse, mens vi velger å kalle det et helt nødvendig forbud mot å forurense.

FRIKJENT!



Du som fyrer med ved i ovn og peis skal gjøre dette med god samvittighet. Å gjøre vedfyring til miljøsynder er nemlig helt feil. Hør bare:

– Ved er naturens egen fornybare varmekilde. Et tre brukt til brensel avgir samme mengde CO₂ som om det ligger og råtner i skogen. Dessuten forbruker et nytt tre som vokser, den samme mengde CO₂.

– Ved er et biobrensel; og et miljøvennlig og fornuftig alternativ til fossilt brensel (olje, gass, kull). Ved har betydelig lavere CO₂-utslipp, og

er dermed med på å begrense skadene på ozonlaget.

– Husk at Jøtuls nye ovner og peiser med katalysator gir enda bedre forbrenning, og reduserer utslippet av skadelige gasser med 90-95%.

Ha en god kosekveld foran peisen. Med ren samvittighet.

JØTUL®
NORSK KVALITET