



Miljøjournalen

NR. 2 • 2006

På vei inn i velstanden

Teflon i klisteret

OL setter standard

Tema: Barentshavet

Verden i India og Kinas hender

To kloder må til om landene skal opp på vårt forbruksnivå. Side 5

Kysttorsken var ikke trygg likevel

Fiskeriministeren endret vernebestemmelser. Side 6

Milliardregning uten adressat

Miljøvernministeren signaliserer statlig kjøp av utslippskvoter. Side 6

Ønsker belønning for bussatsing

Nå vil også Grenlandsområdet ha sin del av statlige belønningsordninger. Side 8

Rekordhøy flytrafikk

Flytrafikken fra Norge til utlandet økte med mer enn 10 prosent i fjor. Side 9

Frp slår et slag for miljøbilene

Fremmer forslag om lavere avgifter på hybridbiler. Side 10

Teknologi møter miljø

Toyota har solgt 520 hybridbiler i Norge. I Sverige skyter miljøbilsalget i været. Side 11

Det er sunt fordi jeg sier det

Påtrykk av Jon Bjartnes. Side 12

Bybane på skinnene i 2009

Alt tyder på at Stortinget vil si ja til bybane i Bergen. Side 12

Teflon sitter i klisteret

DuPont dømt for å ha tilbakeholdt opplysninger. Side 13

Tema: Barentshavet

Frykter samlede effekter. Side 14

Yngre og mer sårbar gytetorsk. Side 17

Mindre oljetransport fra Russland. Side 18

Kommentar: Petroleumsfrie område eller sameksistens? Side 19

Reserverer seg mot reklame

Hver femte husstand har reservert seg mot uadressert reklame. Side 22

OL vil sette miljøstandard

Torino-OL skal vise vei for miljøvennlige sportsarrangement. Side 23

Kameravinner

Bjørn Tore Bollerud fra Darbu ble trukket ut blant de som betalte sitt abonnement på Miljøjournalen innen fristen. Bollerud får dermed et Sony cyber-shot kamera med 3x zoom, 4,1 megapiksler og Carl Zeiss-linse i posten. Gratulerer!

”Vi har et alvorlig problem”

”Vi har et alvorlig problem: Amerika er hektet på olje”, sa president George W. Bush i sin årlige tale til nasjonen. Etter talen har Bush høstet kritikk for sin stor-slåtte retorikk, men manglende evne til oppfølging. Han overser glatt enkelte opplagt effektivt tiltak slik som å sette krav til drivstofforbruk i bilparken. Likevel vet Bush mer om avhengighet enn mange andre, så kanskje skal man lytte til presidenten? Et første skritt er tross alt å innrømme at man har et problem. Vi har tidligere skrevet om hvordan Göran Persson og den svenske regjeringen har besluttet at de skal kvitte seg med oljeavhengigheten innen 2020. Disse løftene fra i høst ble umiddelbart fulgt opp med nye tiltak i Sveriges statsbudsjett for inneværende år. Her hjemme venter vi – fortsatt – i spenning på hvilke konkrete tiltak den nye regjeringen skal komme med for å kutte oljeforbruket og dermed utslippene av klimagasser og annen forurensning. Riktignok jobber Lavutslippsutvalget Bondevik-regjeringen nedsatte for å finne ut hvordan utslippene av klimagasser kan kuttes med opptil 80 prosent de neste 45 årene. Utvalget har en betydelig og viktig oppgave, men det vil ta måneder og år før kommende konklusjoner blir omgjort til



praktisk politikk. I mellomtiden må regjeringen sette i verk tiltak som viser at den mener alvor. Et fornuftig sted å begynne vil være å kutte oljefyring til fordel for bioenergi. Svenskene innførte fra første januar i år en ordning med støtte på opptil 14 000 kroner til husstander som bytter ut oljefyren med bioenergi. Slik konvertering er noe flere tidligere regjeringer har tatt til orde for, men hittil har ikke intensjonene blitt til konkrete, effektive tiltak. La oss like godt innrømme det først som sist: Også her blir vi slått av storebror Sverige, men sølv er tross alt bedre enn å bare være programhelt.

Miljøjournalen

Fagpressen

OPPLAGSKONTROLLERT

REDAKTØR:

Audun Garberg | Tlf. 23 10 96 07
ag@naturvern.no

REDAKSJON:

Pemille Berg | Tlf. 23 10 96 06
pb@naturvern.no
Kristian Skjellum Aas | Tlf. 23 10 96 08
ka@naturvern.no

ADRESSE:

Postboks 342 Sentrum, 0101 Oslo
Telefon: 23 10 96 10
Telefaks: 23 10 96 11
E-post: redaksjonen@naturvern.no
Nett: www.miljojournalen.no

FORSIDEFOTO: Scanpix/Creative

ABONNEMENT: 320 kroner per år [privat]
700 kroner per år [bedrifter]

ANNONSER: HS Media,
tlf. 62 94 10 30, faks 62 94 10 35

UTGIVER: Norges Naturvernforbund
TRYKK: Gan Grafisk

Svanemerke

NESTE UTGAVE: MARS 2006

Trykket på papir produsert av drikkekartonger i Norge. Mer informasjon: www.hippo.no

Skryter av ulovlig villmannskjøring

Diskusjonsforumet til bladet Scooter Norge er full av henvisninger til hvordan man skal sno seg unna kontroller, og beskriver detaljert villmannskjøring med snøscooter og hets av meningsmotstandere.

TEKST: KRISTIAN S. AAS
kaa@naturvern.no

På nettsidens diskusjonsforum beskriver flere, under dekknavn, hvordan de har kjørt snøscooter uten løyve, uten gyldig sertifikat, utenfor løypenett, i gangfelt og etter bilveier. I tillegg beskrives flere metoder for å unndra seg straff, blant annet ved å kjøre i skog hvis man blir fulgt med helikopter, eller ha registreringskiltet til snøscooteren festet med borrelås, slik at det kan fjernes når politiet kommer. Har den ikke skilt, kan den ikke avskiltes.

Bedt om å brenne i helvete

I tillegg til dette, omtales skeptikere til scooterkjøring som "idioter", "mongo", "miljøidioter" og "satans sosialister", og blir bedt om å brenne i helvete. Alt dette skjer anonymt.

— Den typen kommunikasjon man finner i diskusjonsforumet Scooter Norge er relativt representativ for de holdninger man møter hos verstingene i disse miljøene, og må vel sies å representere et troverdighetsproblem for de mer seriøse interessene, som jo også finnes, sier direktør Kai Erik Tørdal i SNO.

Vil ikke anmelde

SNO har tidligere anmeldt et nettsted som ble brukt til å legge ut skrytebilder av ulovlig barmarkskjøring, men vil ikke reagere mot forumet til Scooter Norge.

— Vi vil ikke reagere mot ytringer, men mot handlinger som er ulovlige, sier Tørdal.

Norges Naturvernforbund vil

imidlertid vurdere å klage inn nettstedet til Pressens faglige utvalg (PFU). PFU har tidligere slått fast at de presseetiske vurderingene for debattforum på nett er lik vurderingene for leserinnlegg.

— Det er helt uholdbart at et såkalt seriøst nettsted bidrar til oppfordringer til å begå ulovligheter, sier leder Lars Haltbrekken.

Har forståelse

Scooter Norge er et magasin som selges hos Narvesen, og har et seriøst innhold med innslag fra scooterarrangementer og –treff, tester av nye scootere og tilbehør, vinterturustyr og annet relevant stoff. De er det største scooter magasinet her til lands, med et opplag på mellom 8000 og 10 000 eksemplarer.

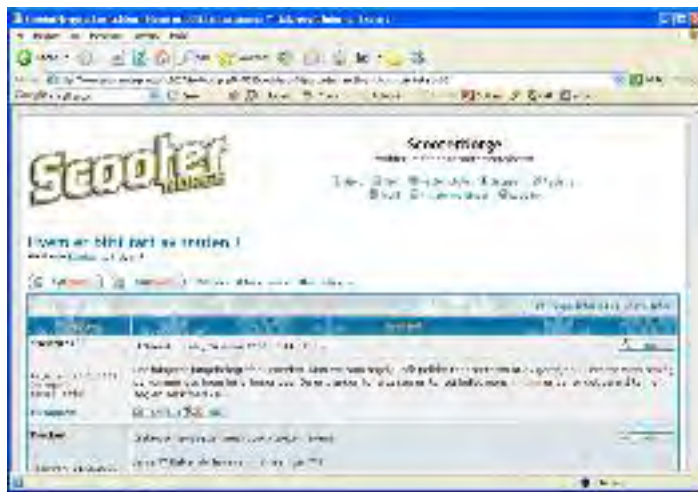
— Vi har ikke gått inn og detaljredigert stoffet på vårt diskusjonsforum. Jeg skjønner at noen har latt det gå litt over seg med frustrasjon der inne, men jeg har forståelse for det. I dette landet der scooteren, i manges øyne, er fandens kjøretøy, forstår jeg hvorfor scooterkjører blir frustrert, sier redaktør Øystein Løland i Scooter Norge.

Løland understreker at alle deltagere opplyses om at de selv er ansvarlige for det de skriver på forumet, og at de følger norsk lov.

Går vel langt noen ganger

Løland mener også at enkelte av innleggene, som beskriver at meningsmotstandere skal "brenne i helvete" og lignende, går vel langt.

— Men man må lese diskusjonsforum som det de er. I Norge kan man anskaffe seg en lovlig



kjøpt scooter, og betale alle avgifter, men risikere at man ikke får brukt den lovlig noen steder. Jeg synes en innklaging av forumet til PFU blir en panisk måte å bedrive sitt oppsyn med det ungdom-

melige Norge. Jeg synes egentlig ikke dette er en veldig stor sak, og ser på ytringene i forumet som en litt uskyldig måte å få utløp for sin frustrasjon på, sier Løland.

Utdrag fra diskusjonstråden "Hvem er blitt tatt av snuten?":

paul: purken kom etter oss når vi kjørte en tyvløype.. (...) kompisn min som var bak oss hadde ikke lappen engang..

pddj: Kompisen min prøvde å stikke av etter gangfelt og etter bilvei.. Purken klarte å følge etter.. det fore gikk svært stor hastighet og uten lys.. Også er noen av purkene idioter også..

VTracing: var å herjett oppi skogen/fjellet så kom 2 politiskutre og oppsynet. jeg ga full gass å gjemte meg bak en snyskavell. di så meg heldivis ikke!

LYNX RAVE: (...) det gikk i "Hundre å HÆ*****"!!! det tok ikke mange

sekundan før jeg var på hytta!!! (...)For det første hadde jeg IKKE lappen.. for det andre så hadde jeg IKKE løyve der jeg kjørte!!

Powermad: (...) Æ nækta å leverie inn lappen så kjørte æ Hele vintern me lappen hehe

GhostFace: har no 9 advarsla bak me og en bot på 20000,- å SNO kan slekk me i RÆVA! bærre å kjør fra de;) hvis man kan

GhostFace: kan jo minne folket på at det finnes politifolk her på forumet! (...) er jo masse de ikke skal få vite

crossfire7SP: Her fungerer jungeltelegraf utmerket. Man vet som regel,!! når politiet tar scooteren ut av garasjen. (...) Og er trangen for å ta seg en tur på fjellet mens snuten er der er det bare å ta me seg en sekk med kalk!"

15. - 16. februar

Fagdag: Lavt energibehov og godt innneklima.

Arr: Husbanken i Oslo
www.husbanken.no/oslo

1. - 2. mars

Grønne veje til vækst

Sted: København

Arr: Institut for miljøvurdering
www.imv.dk

1. - 3. mars

World Sustainable Energy Days

Sted: Wels, Østerrike

www.wsed.at

2., 9. og 16. mars

OIKOS arrangerer kurs i økologisk hagebruk på Geitmyra, Kierschowgate 9, Oslo, kl. 19-22.
www.oikos.no

3. - 5. mars

Energie spar Messe

Sted: Wels, Østerrike

www.energiesparmesse.at

21. mars

Jordens tilstand: Er vi på vei mot en energikrise?

Sted: Blindern, Oslo

Arr: U-landsseminaret
www.sum.uio.no/ulandsseminar

5. april

ENOVA arrangerer workshop i Trondheim. Temaet er: Greenhouse gas credits trade vs. bio mass trade – weighing the benefits.

Informasjon og påmelding på
www.bioenergytrade.org

15. - 17. mai

A Future with Zero CO₂ Emissions Konferanse for lokale myndigheter

Sted: Stockholm

www.iclei.org/itc/stockholm2006

23. - 26. mai

Konferansen Power, Poverty and Sustainability - The role of impact assessment, Stavanger

Arr: Miljøverndepartementet

www.miljo.no

Verden i India

Indias og Kinas stadig mer dominerende rolle i verdensøkonomien får Worldwatch Institute til å vie sin årsrapport til gigantene. To kloder må til dersom de skal opp på vårt forbruksnivå, sier styreleder Øystein Dahle.

■ TEKST: **AUDUN GARBERG**
ag@naturvern.no

De to gigantene påvirker alt fra prisen på stål i Hamburg til kvaliteten på programvare i Silicon Valley, hevder Worldwatch Institute i sin årsrapport State of the World. Årets utgave er viet til verdensscenens desiderte kjemper.

— Disse to landene har 40 prosent av verdens befolkning til sammen. Kinas og Indias befolkning tilsvarer summen av alle innbyggerne i de neste 20 største landene i verden, sier styreleder Øystein Dahle i Worldwatch.

To kloder

I fjor la Kina beslag på 26 prosent av alt ubearbeidet stål i verden, 32 prosent av risen og hele 47 prosent av all sement. Justert for kjøpekraften har Kina et brutto nasjonalprodukt på 4600 dollar per person. India ligger noen hakk bak storebror med en gjennomsnittsinntekt tilsvarende 2 500 dollar per person. Likevel kan landet i løpet av de neste årene komme til å overta Kinas plass som raskest voksende blant de store verdensøkonomiene, anslår Deutsche Bank.

— Skal Kina og India opp på vårt forbruksnivå vil bare de to landene beslaglegge ressurser som svarer til to kloder, sier styreleder Øystein Dahle i Worldwatch.

— Rapporten er nesten litt for forsiktig til å påpeke problemene. State of the World legger i hovedsak vekt på de positive mulighetene som åpenbart er tilstede. Samtidig er det jo så dramatiske utfordringer at man kan bli kald på tærne, sier Dahle.

Rapporten peker også på India og Kinas muligheter til å hoppe

bukk over forurensende utviklingsstadier. I sitt forord trekker Sunita Narain fra det indiske Senter for vitenskap og miljø (CSE) frem megabyen Delhi. I stedet for å kreve katalysatorer og rensing av bensin og diesel, innførte byen krav om bruk av gass i offentlige transportmidler. I dag har Delhi verdens største flåte av gassdrevne busser, trehjulinger og andre yrkeskjøretøy.

Imponerende med teknologi

Øystein Dahle mener teknologiske sprang både er mulige og nødvendige for de to gigantlandene.

— På hvilke områder har India og Kina best forutsetninger for å hoppe over våre verste utviklingsfeiltrinn?

— Å se hva inderne klarer med moderne datateknologi er utrolig imponerende. Det er nok et kikkhull inn mot hva de kan få til med moderne teknologi. Kina har noe av det samme: Kombinasjonen av ekstrem arbeidsvillighet og mange ekstremt kunnskapsrike og intelligente mennesker.

Som Storbritannia på 1800-tallet

På lik linje med den økonomiske veksten peker pilene for energiforbruket i Kina og India bratt oppover. De to foregående somre-

ne har etterspørselen i Kina oversteget produksjonen, og tvunget bestyrerne av elektrisitetsnettet til rullerende utkoblinger i flertallet av landets store byer. State of the World sammenligner energisystemene i India og Kina med 1800-tallets system i Storbritannia, der kull, ved og avfallsprodukter fra landbruket spiller en avgjørende rolle.

De siste årene har olje blitt en stadig mer sentral del av energiforsyningen. Begge landene har fordoblet sitt forbruk siden begynnelsen av 1990-tallet, men ligger likevel under vestens oljekonsum. En inder forbruker i gjennomsnitt 0,9 fat olje årlig, en kineser 1,9 fat, en tysker 11,9 fat, japaneren er oppe i 15,2 fat og i USA er forbruket hele 25,3 fat årlig.

— Det er ikke slik at vi peker med lange fingre og sier dette er deres ansvar. Landene er likeverdige partnere som vi må kunne hjelpe, fordi dette er i fellesskapets interesse, påpeker Dahle.


— Hvordan kan Norge bidra?

— Da er det ikke bare å kopiere det vi har gjort tidligere, men gjøre ting på en annen måte. Norge har gjort mye feil. Faren er at vi bare er til stede i disse landene for å tjene penger uten å se behovet for å gjøre ting annerledes, ikke minst på energisiden. Hittil har

	Karbonutslipp (mill. tonn)	Karbonutslipp per person (tonn)	Karbonutslipp per enhet av BNP, tonn per mill. dollar	Økning i utslippene 1990-2004 (prosent)
Kina	1021	0,8	158	67
India	301	0,3	99	88
Europa	955	2,5	94	6
USA	1616	5,5	147	19

(Kilde: State of the World 2006)

s og Kinas hender



Roop Nazayoursjony tar en slurk regnvann fra anlegget han selv har vært med på å bygge ved landsbyen Pelbur i Rajasthan. India må praktisere regnvannshøsting fordi det vil bygge opp landets vannreserver, skriver Worldwatch Institute i sin årsrapport. (Foto: Audun Garberg)

ikke verden vært villig til å erkjenne det. Kurven for oljeproduksjon blir alltid tegnet til bare å fortsette og fortsette oppover.

Ingen norsk versjon

Av økonomiske hensyn vil State of the World for første gang siden 1990 ikke bli oversatt til norsk.

— Vi håper å få utgi en norsk utgave igjen neste år, sier Tove Sørli i Worldwatch Norden.

Slakter rapporten

Fred Smith, president for den amerikanske tenketanken Competitive Enterprise Institute slakter State of the World.

— Rikere er sunnere, rikere er renere. Endelig, for første gang, begynner Kina og India å bli en del av den velstående verden. Resultatet er at de vil bli renere og sunnere, sier Smith til Voice of America.

Miljøbevegelsen gror

Kina har fått minst 2000 miljøorganisasjoner.

■ TEKST: **AUDUN GARBERG**
ag@naturvern.no

Siden midten av 1990-tallet har en uavhengig miljøbevegelse vokst frem i Kina. Historiker Liang Congjie fikk i 1994 registrert landets første uavhengige miljøorganisasjon, Venner av Naturen. I dag har registrerte grupper vokst til minst 2000. Arbeidsmetodene varierer fra opplæring i lokalt miljøvern, via å bistå ofre for forurensning i rettsapparatet til nasjonale kampanjer for bevaring av truede arter.

Kontrolleres

Kinesiske myndigheter sørger for

en viss kontroll med etableringen av nye grupper ved å kreve at alle skal ha et myndighetsorgan som "fadder". Organisasjonene har heller ikke mulighet til å opprette lokalavdelinger, og det tillates ikke mer enn en gruppe innenfor hvert arbeidsfelt i hver by eller region. Miljøbevisste kinesere har imidlertid funnet måter å omgå regelverket på, blant annet ved å registrere selskaper eller organisere seg under paraplyen til universiteter og forskningssentre. I dag finnes det minst 200 slike grønne universitetsgrupper i Kina.

— Kina har en gryende miljøbevegelse og legger bak seg en relativt grønn femårsplan. Stemmer tradi-

sjonell økonomisk tankegang om at vekst leder til miljøvern?

— Rapporten legger vekt på hvor voldsomt alt ekspanderer. Men det er like viktig å legge vekt på at veksten skaper motkrefter, og de vokser også hurtig, sier styreleder Øystein Dahle i Worldwatch.

— Den viktigste erkjennelsen er utvilsomt at den tradisjonelle økonomiske modellen ikke holder. Vi må så fort som mulig bevege oss fra en "cowboy-økonomi" til en "romskipsøkonomi" hvor hovedutfordringen er å erstatte vår både-og-tankegang med enten-eller. Selv om miljøforståelsen eksploderer er utfordringene så formidable at det er ikke like lett å være optimist, sier Dahle.

Men kysttorsken var ikke trygg likevel...

Før jul så det lyst ut for kysttorskens videre eksistens, men etter nyttår forandret fiskeriministeren vernereglene.

— Udemokratisk og lukket prosess, mener Naturvernforbundet.

■ TEKST: **PERNILLE BERG**
pb@naturvern.no

Kampen om kysttorsken har vært langvarig og bitter. I flere år har faglige grupper, blant annet Havforskningsinstituttet, anbefalt å totalfredre kysttorsken. I begynnelsen av året så det ut som rådene ble tatt på alvor. Reglene ble innskjerpet og fiskeriministeren uttalte at det var helt nødvendig å ha et skjerpet vern for å bevare en levedyktig stamme.

Fra 1. januar ble blant annet Henningsværboksen, et område på innsiden av Lofoten, vernet for alt fiske for hele 2006. Dette ble gjort for å beskytte et av de viktigste gyteområdene for kysttorsken. Norges Fiskarlag var den eneste organisasjonen som påklaget dette til Fiskeridepartementet. Andre organisasjoner, som for eksempel Norges Kystfiskarlag, mente generelt at reglene var for milde.

Vern hevet

Men fiskeriministeren omgjorde



Forandringene på vernereglene gjør blant annet at store trålere kan fiske helt inn til fjordlinjen i deler av Nordland og Nord-Trøndelag. (Foto: Kystfiskergruppen)

vedtaket og åpnet Henningsværboksen i andre halvår, i tillegg ble det åpnet for ordinært fiske fra 20. mars til påskestoppet inntreffer 8. april. Dette viste seg å være et resultat av Norges Fiskarlags klage. Det ble også åpnet for at båter over 21 meter kan fiske helt inn til fjordlinjene utenfor deler av Nordland og Nord-Trøndelag.

Dette medfører ikke bare at kysttorsken i Lofoten kan bli utryddet, i tillegg medfører måten

endringene ble gjort på et demokratisk problem, mener Alf Ring Pettersen, fiskerirådgiver i Naturvernforbundet.

— Reguleringsområdet, der de fleste interesser er representert, behandlet dette i desember og ga sin innstilling til Fiskeridepartementet. På grunnlag av dette innførte Fiskeridepartementet reguleringsområdene, forteller Pettersen.

— Uholdbart

— At fiskeridepartementet omgjør sitt eget vedtak på grunnlag av argumenter fra Norges Fiskarlag er uholdbart. Ingen av de andre representantene i reguleringsområdet fikk delta i denne prosessen.

— Hvis Fiskeridepartementet skal omgjøre slike vedtak må de ta dette opp med alle berørte, og ikke bare ensidig lytte til Norges Fiskarlag. Det blir forskjellsbehandling og udemokratisk, mener han.

Fiskeridepartementet vil ikke kommentere saken, man presiserer at saken er vanskelig fordi de også må ta hensyn til arbeidsplasser og lokale tradisjoner.

2005 verdens varmeste år

Fjordårets landtemperaturer var de varmeste som noensinne er målt, viser tall fra NASA.

Særlig i Arktis var temperaturen høy.

■ TEKST: **AUDUN GARBERG**
ag@naturvern.no

Fem av de varmeste årene siden NASA startet temperaturmålinger i 1890-årene har vært i løpet av det siste tiåret: 2005, 1998, 2002, 2003 og 2004.

I 1998 var en særlig sterk El Nino en viktig årsak til globale temperaturer godt over gjen-

nomsnittet. Fjoråret ble enda litt varmere, selv uten ekstraordinære vær fenomener, forteller Drew Shindell ved NASAs institutt i New York til nyhetsbyrået Reuters.

I løpet av de siste 30 årene har jordens temperatur steget med 0,6 grader celsius, mens den i løpet av de siste 100 årene har steget med 0,8 grader.

Milliar

Miljøvernminister Helen Bjørlo
ardregningen skal fordeles e

■ TEKST: **AUDUN GARBERG**
ag@naturvern.no

I henhold til Kyoto-avtalen skal Norges utslipp av klimagasser ikke overstige 50,6 millioner tonn årlig i perioden 2008 til -12. For utslipp over dette nivået må vi enten kjøpe utslippskvoter fra utlandet eller bidra til konkrete klimatiltak i andre land.

I 2010 vil Norges utslipp være på 61,8 millioner tonn årlig dersom ikke nye tiltak settes i verk, viser prognoser fra Statens forureningsstilsyn. I så fall kan kvoteregningen med dagens pris bli på over 2,2 milliarder kroner bare for år 2010.

— Hvordan skal regningen for kjøp av utslippskvoter i perioden 2008-12 dekkes?

— Regjeringen vurderer statlig engasjement i Kyotomekanismene, slik som det ble gitt signal om i statsbudsjettet. Dette er ett aktuelt virkemiddel i forhold til vår utslippsforpliktelse for 2008-2012. Omfanget av statlig kjøp av kvoter vil bli sett i sammenheng med hvordan det nasjonale kvotesystemet og andre virkemidler vil bidra til å gjennomføre utslippsforpliktelsen, sier miljøvernmin-



Utdregning uten adressat

Bjørnøy vurderer statlig kjøp av utslippskvoter for å oppfylle Norges Kyoto-forpliktelse, men hvordan millio-
ner foreløpig uklart.

ister Helen Bjørnøy til Miljøjour-
nalen.

— Tregest i verden

— Norge er blant de tregeste i ver-
den. Det foreligger per i dag ikke
noen helhetlig plan for hvordan
Norge skal nå Kyoto-målene, sier
senioranalytiker Henrik Hassel-
knippe i analyseselskapet Point-
Carbon.

— Tiden begynner å løpe ut.
Det vil ta ganske lang tid å sette
opp systemer for hvordan Norge
skal gjøre dette gjennom statlige
innkjøp.

Minimarked

Norge innførte fra første januar i
fjor et kvotemarked i miniatyr. 51
bedrifter med om lag 11 prosent
av Norges CO₂-utslipp deltar i
markedet. Fordi kvotemarkedet i
Norge er såpass lite, kan man med
dagens marked vanskelig velte
hele kvoteregningen over på disse
bedriftene.

Oljeindustrien har, gjennom
sin landsforening OLF, tilbudt seg
å kjøpe de kvoter som er nødven-
dig for at Norge oppfyller sitt Ky-
oto-mål. Samtidig vil industrien
opprette et fond til gjennomføring
av miljøtiltak. Forutsetningen er

at CO₂-avgiften som gir staten
700-800 millioner kroner i netto-
inntekter fjernes.

Da Miljøjournalen spurte
Bjørnøy om dette forslaget i slut-
ten av november ville hun ikke
avvise forslaget, men "holdt alle
muligheter åpne".

Avklares i vår?

PointCarbon forventer at regje-
ringen legger frem en mer helhet-
lig plan for Stortinget i løpet av
vårsejonen.

— Da vil det også bli avklart
hvilket forhold Norge skal ha til
det europeiske kvotesystemet
fremover. Det er mye som tyder
på at vi vil bli direkte inkludert i
EUs kvotesystem fra 2008, sier
Hasselknippe. I så fall blir også
oljeindustrien en del av kvote-
markedet.

— Da er det store spørsmålet
hva som vil skje med CO₂-avgif-
ten i fremtiden, sier Hasselknippe.

200 kroner tonnet

I januar lå prisen for å slippe ut
ett tonn CO₂ på mellom 22 og 27
euro – om lag 180 til 220 kroner
– i EUs kvotemarked.

— Det virker som om marke-
det kan leve med dagens pris,
konstaterer Hasselknippe. Han vil
imidlertid ikke vil begi seg ut på
spådommer om prisen for peri-
oden 2008-12 når Kyoto-for-
pliktelsene skal innfris. Her bidrar
flere faktorer til å presse prisene i
ulike retninger.

— Betydelige mengder kvoter
kan komme inn i systemet fra
utviklingsland. Det er mye inve-
steringer i u-land og større volum
enn man antok for et år siden. I
Kina er det for eksempel enorm
aktivitet. Dette vil bidra til å presse
prisene ned fordi man får tilførsel
av billige kvoter, sier Hasselknip-
pe.

Samtidig signaliserer EU-kom-



Oljeindustrien vil gjerne betale Norges
kvoteregning, så fremt de slipper CO₂-
avgift. (Foto: Statoil)

misjonen at årlig tildeling av kvot-
er skal reduseres med 6 prosent i
forhold til dagens nivå, noe som
kan bidra til å presse prisene opp.

Jokeren er Russland og Ukraina
som begge sitter på store mengder
utslippskvoter de ikke kommer til
å bruke selv.

Sikrer seg utslippskvoter

Danske og nederlandske myndig-
heter er godt i gang med å sikre
seg utslippskvoter for å oppfylle
sitt Kyoto-mål. Der er det opp-
rettet fond som skal bidra til at
landene har tilstrekkelig med
utslippskvoter for perioden 2008-
12. Det danske fondet lever på
kapital fra både myndigheter og
industri, mens to nederlandske
fond blir statlig finansiert.

Danske myndigheter har under
programmet DanishCarbon allere-
de investert flere hundre millioner
kroner for å sikre seg utslippsret-
tigheter. Programmet bidrar til å
finansiere prosjekter i en rekke

— Det mest realistiske er at
Russland vil selge kvoter, men
ikke basert på markedspriser. Kvo-
tesalg kan bli en del av heste-
handler med andre land.

I EU-markedet selges kvoter i
dag for perioden fra 2008 for 2-3
euro under dagens kvotepris.

østeuropeiske land. Investeringene
har de siste tre årene vært på til
sammen 50 millioner dollar, mens
de forventer å bruke 15 millioner
dollar årlig fra 2006 til -09.

Det hollandske fondet ERUPT
har inngått kontrakter for kjøp av
16 millioner tonn CO₂ fra ener-
giprojekter i Sentral- og Øst-Eu-
ropa. Søsterfondet CERUPT inve-
sterer i klimatilak i utviklingsland.
Foreløpig har fire av prosjektene
fondet deltar i blitt godkjent av
FNs klimakonvensjon. Samlet vil
disse prosjektene gi godkjente
utslippsreduksjoner tilsvarende
3,1 millioner tonn CO₂.

Helen Bjørnøy signaliserer statlig kjøp av
utslippskvoter. (Foto: Audun Garberg)



Ønsker belønning for bussatsing

Grenlandsområdet har hatt 20 prosent vekst i busstrafikken siste år. Men dette gir ikke muligheter for økt statlig tilskudd. Byområdet med 100 000 innbyggere er nemlig ikke med i belønningsordningen for kollektivtrafikk.

TEKST: KRISTIAN S. AAS
kaa@naturvern.no

Belønningsordningen skal premiere de byene som har hatt vekst i kollektivtrafikken på bekostning av privatbil. Seks byområder er invitert til å søke midler fra potten: Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger/Sandnes, Kristiansand og Tromsø.

— Jeg synes det er feil at det ikke skal være mulig å bli vurdert engang, sier daglig leder Merethe Andersen i Telemark kollektivtrafikk, som driver bybussene i og mellom grenlandsbyene Skien, Porsgrunn, Brevik, Stathelle og Langesund. Hun mener mangelen på økonomisk støtte på sikt kan true den pene veksten man har opplevd i kollektivtrafikken i området.

— Jeg håper ordningen er ment for å få til et løft i kollektivtrafikken, også utenfor de største byene. Det bor mange folk i byområdene i Grenland. Selv om de er spredt på tre kommuner, er det trafikk- og miljøproblemer her også. Jeg er bekymret for at den satsingen vi har gjennomført i det siste kan stoppe på grunn av mangel på penger, sier Andersen.



Politisk rådgiver Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet vil ikke love en utvidelse av belønningsordningen før den er evaluert. (Foto: Svein Erik Dahl, Samfoto)

Hypigere og billigere buss

I fjor ble frekvensen på hovedbusslinjene i Grenland nær doblet. Samtidig ble det innført enhets-takst i hele området, som gjør at en busstur fra Skien til Langesund, som før kostet rundt 60 kroner, nå koster 20. Busselskapet har merket den økte pågangen, og i rushtiden begynner bussene å bli fulle, og vel så det.

— Vi ønsker å øke frekvensen, men da må det økt støtte til. Vi er avhengige av å komme med i belønningsordningen for å få den

veksten vi ønsker, sier Andersen.

— Potensial for kraftig økning

Også byområdet Nedre Glomma, med byene Fredrikstad og Sarpsborg, ønsker en plass i belønningsordningen. Selv om trafikken har hatt en nedadgående trend de siste årene, har man nå valgt å øke frekvensen på hovedlinjen Glommaringen fra august i år. Rådgiver Bengt Aarum i Østfold kollektivtrafikk håper det kan bidra til at flere trafikanter lar bilen stå, og satser på bussen.

— De har vært gjort politiske fremstøt for å komme med i belønningsordningen, men vi har ikke nådd frem foreløpig. Vi trenger penger til fremkommelighets- og infrastrukturtiltak, slik at bussene slipper å stå i de samme køene som bilene. Vi har et potensial for en kraftig økning i kollektivtrafikken, hvis det blir lagt til rette for det, sier Aarum.

Evaluerer ordningen i år

Samferdselsdepartementet vil ikke love noen utvidelse av belønningsordningen før den har blitt ordentlig evaluert. Ifølge retningslinjene

for ordningen skal dette skje etter årets tildeling.

— Men vi vil sikre oss at dette blir en reell belønningsordning, og ikke et ordinært driftstilskudd. Til nå har tildelingen av midlene skjedd på bakgrunn av planer, men fremover vil tildelingen skje på bakgrunn av dokumenterte effekter, forteller politisk rådgiver Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet.

Han er spent på å se hvordan utvidelsen av ordningen til Tromsø vil fungere.

— I tillegg er det spennende resultater som er oppnådd i Grenland. Det viser at det er viktig at man gjør tilbudet enkelt og lett tilgjengelig for trafikantene, sier Lahnstein.

Belønningsøknader 2006

Her ser du hvor mye penger hver av de seks byområdene har søkt om for 2006 (tildelte midler for 2004 og 2005 i parentes). Alle summer er i millioner kroner.

Oslo:

142 millioner kroner (25, 40)

Bergen:

53,4 millioner kroner (17, 25)

Trondheim:

40 millioner kroner (10, 10)

Stavanger/Sandnes:

40 millioner kroner (13, 25)

Kristiansand:

45,6 millioner kroner (10, 15)

Tromsø:

10 millioner kroner (0, 0)

takta

Belønningsordningen

- Skal premiere byområder som legger til rette for vekst i kollektivtrafikken på bekostning av privatbilisme.
- Omfatter seks byområder: Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger/Sandnes, Kristiansand og Tromsø.
- 75 millioner kroner ble delt ut i 2004, 115 millioner i 2005. I år er potten på 150 millioner kroner.

Rekordhøy flytrafikk

Flytrafikken fra Norge til utlandet økte med 10,6 prosent i fjor. Billige billetter gjør at klimaforurensningen fra fly skyter i været. Nå diskuteres nye avgifter.



10,6 prosent flere passasjerer reiste med fly til utlandet i fjor. De fleste reiste fra Oslo lufthavn Gardermoen. (Foto: Trond Isaksen, Oslo Lufthavn AS)

TEKST: KRISTIAN S. AAS
kaa@naturvern.no

Internasjonal flytrafikk betaler nemlig ikke avgifter for sitt klimagassutslipp. Innenrikstrafikk i Norge betaler 30 øre i CO₂-avgift per liter drivstoff, en avgift som er svært lav i forhold til avgiften på bensin, som er begrunnet på samme måte. Flytrafikken innenlands økte med 2,5 prosent i fjor, men i desember var økningen på hele 6 prosent, sett i forhold til desember 2004. Det viser tall fra Transportøkonomisk institutt. At veksten økte mot slutten av året, tyder på at den kan bli enda større i år. Vi flyr nå mer enn dobbelt så mye som i 1990.

Vedtøk u-landsavgift

Franske myndigheter har vedtatt en avgift på flytrafikk, som vil gjøre alle flyreiser fra franske lufthavner mellom 8 og 320 kroner

dyrere. Pengene skal gå til å hjelpe utviklingsland. Den rød-grønne regjeringen skisserte også rett etter valget at en slik avgift ville bli vurdert. Informasjonsdirektør Hans Ollongren i SAS-konsernet stilte seg da uforstående til forslaget, og omtalte det som "helt ubegripelig", ifølge nettstedet boarding.no.

— Det er absolutt relevant å vurdere den franske modellen for flyavgift, sier SVs Hallgeir Langeland til Miljøjournalen.

Stor uenighet

EU vurderer også et felles system for avgift på flytrafikk, men uenigheten mellom landene er stor. Uavhengig av en avgiftsøkning, vurderer den internasjonale luftfartsorganisasjonen IATA at flytrafikken i Europa vil vokse med rundt 5 prosent årlig de neste fem årene. Og nordmenn flyr klart mest i Europa. Ifølge nye tall fra Avinor reiser hver nordmann 2,3

ganger med innenriksfly hvert år, mens islendinger ligger nærmest med 1,2 reiser per person. Utenlandsreisene kommer i tillegg til dette, og vokser raskest. 2004 var det første året flere reiste utenlands enn innenlands fra Oslo lufthavn Gardermoen. Avhengigheten av flytransport er uvanlig høy i Norge, konkluderer Avinors undersøkelse med.

Langeland ønsker å redusere den norske avhengigheten av fly, og vil isteden ha høyere fokus på kollektivtrafikk som ikke forurenser. Han håper at den kommende utredningen om høyhastighetstog mellom Oslo og Bergen (Haukelibanen) kan gi noen svar på hvordan man kan redusere den innenlandske flytrafikken.

Tabellen viser energiforbruk og CO₂-utslippet ved bruk av forskjellige transportformer. Tallene er gitt per personkilometer, og er beregnet ut fra gjennomsnittlig passasjerbelegg for de forskjellige transportformene. For fly er tallene for Boeing 737 benyttet. For el-tog gjelder tallene de nyeste regiontogene til NSB, mens for dieseltog er det kregende motorvogn som er benyttet. (Kilde: Vestlandsforskning)

Transportform	Energiforbruk per personkilometer	CO ₂ -utslipp per personkilometer
Fly	0,722 kWh	191g CO ₂
Bil	0,250 kWh	65g CO ₂
Buss	0,150 kWh	17g CO ₂
Elektrisk tog	0,110 kWh	0g CO ₂
Dieseldrevne tog	0,248 kWh	66g CO ₂

Etikk er in

2006 blir året det etiske forbruket får sitt gjennombrudd. Spesielt økologisk mat kommer til å bli betraktelig mer utbredt, spår Opinion. De har laget en trendanalyse som peker ut de ti viktigste trendene i Skandinavia i året som kommer.

— Vi snakker om etisk materialisme, et annerledes og mer bevisst forbruk. Dette handler ikke om å gå tilbake til nullforbruk, sier Kristin Undheim, direktør i Opinion.

En spørreundersøkelse viser at hele 73 prosent av de norske forbrukerne synes at det er viktig eller ganske viktig å være etisk bevisste når de handler. Spesielt er de opptatt av at produsenten ikke benytter seg av barnarbeid og at varen er miljøvennlig.

Etikk har blitt en business-trend. Også etablerte selskaper, for eksempel Nike, lanserer produkter som er etisk produsert.

Selv om folk er villige til å betale litt ekstra for etiske varer må prisene enda mer ned og varene må bli lettere tilgjengelige for å drastisk øke salget. Økologisk mat vil bli det første som når massene, spår Undheim.

Mer metro i København

90 prosent av det danske Folketinget har stilt seg bak en avtale om å bygge den såkalte Cityringen i København. Den nye t-banen skal gå i en ringlinje, med 17 stasjoner. Prisen er beregnet til 16,2 milliarder norske kroner, eller om lag 12 ganger prisen for T-baneringen i Oslo.

Den første strekningen åpnet i 2002, og neste forlengelse åpner høsten 2007, da Kastrup lufthavn forbindes



med metro til Amager og sentrum. Cityringen forventes åpnet i 2017.

Frp slår et slag for

Fremskrittspartiet vil senke CO₂-utslippene ved hjelp av hybridbiler. Lave avgifter og reduserte skatter skal gjøre miljøvennlige biler til folkebiler, forteller Frps miljøpolitiske talsmann.

TEKST: PERNILLE BERG
pb@naturvern.no

Nå forbereder tre stortingsrepresentanter fra Frp et privat lovfor-slag som vil gjøre bilene mer gunstige for forbrukeren.

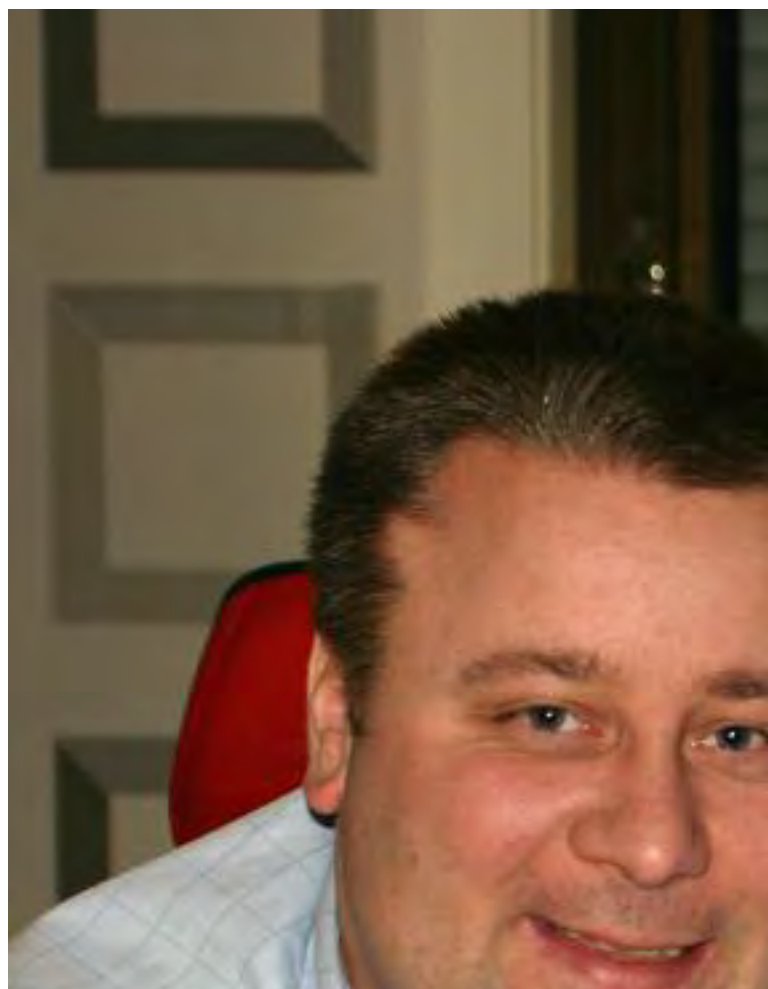
— Finanspolitisk talsmann Ulf Leirstein, bilpolitisk talsmann Bård Hoksrud og jeg vil gå inn for at avgiften på vekt og effekt ikke skal være 75 prosent, men 50 prosent for alle hybridbiler. Vi mener at avgiftene umiddelbart bør ned i forhold til vanlige biler. Så får vi komme tilbake til etanol og biodiesel. Vi må ta ett skritt av gangen, sier Frps miljøpolitiske talsmann Tord Lien. Nå hiver han seg inn i kampen om å gi prisgunstige miljøbiler til folket.

I praksis ønsker Lien at bilene skal bli cirka 40 000 kroner billigere. I dag koster hybridbilen Toyota Prius, med både bensin- og batteridrift, fra 290 000 kroner.

Konstruktiv forbedring

— Det er urealistisk at alle skal ta buss i fremtiden. Derfor må vi komme med konstruktive forbedringsforslag på bilproblematikken, som for eksempel å tilby bilbrukerne et konkurransedyktig og miljøvennlig alternativ, sier Lien.

For å nå alle utslippsmålene vi har forpliktet oss til må vi gjøre noe drastisk, mener han. Hvis det hadde vært en økonomisk fordel å kjøre og kjøpe miljøvennlige biler, hadde flere gjort det, noe som igjen hadde ført til dramatisk



Bård Hoksrud og Tord Lien er fornøyde med møtet på Toyota, men de tror kampen kan bli hard for (Foto: Pernille Berg)

utslippsreduksjon uten utbygging eller forandring av infrastrukturen, mener Lien.

Mindre CO₂

— Hvis en familiebil går 20 000 kilometer på ett år, vil en Toyota Prius spare miljøet for ett tonn CO₂ per bil per år, sammenlignet med en tilsvarende bensinbil, fortalte Toyotas informasjonssjef Per Arne Skramstad på et orienteringsmøte for Frp.

— Det er sjokkerende, jeg hadde ingen anelse om at utslippene var så store. Det vil si at jeg er ansvarlig for to tonn CO₂ bare som bilist, sier stortingsrepresentant Bård Hoksrud.

— Bjørnøy må på banen. Billigere betaling for miljøbiler, sier

Lien med et smil. Han vurderer selv å kjøpe en hybridbil til personlig bruk.

Økonomisk støtte

I de fleste europeiske land får hybridbiler økonomisk støtte eller avgiftsfritak. I Nederland får hver bil 60 000 kroner i statsstøtte. I Sverige har bilen 50 prosent lavere beskatning enn andre biler.

Lien mener at det ikke finnes én optimal bil-løsning, men at flere tiltak vil dra i samme retning. Han ser store fordeler med både biogass- og bioetanol-drevne biler. Det er også mulig å blande ut 10-15 prosent etanol i dieselen. Dette vil spare tilsvarende utslipp.

Men først står altså slaget om hybridbilene.

r miljøbiler

Teknologi møter miljø



å overtale de andre stortingspolitikere til å senke avgiftene på miljøvennlige biler.



Toyota Prius har en elektrisk- og en bensinmotor som arbeider sammen for optimal utbytte av energien. Resultatet er ett tonn reduserte CO₂ utslipp per år, per bil. (Illustrasjon: Toyota)

Toyota har til sammen solgt rundt 520 hybridbiler i Norge. I Sverige ble det registrert 14 021 miljøbiler av alle typer i fjor. I januar i år endte salget på rekordhøye 2 119 biler.

■ TEKST: **PERNILLE BERG**
pb@naturvern.no

Det svenske januarsalget tilsvarer en økning på 188 prosent fra i fjor og utgjør 12,4 prosent av alle nyregistrerte personbiler i årets første måned, ifølge tall fra Bil Sweden. Dette gir bilfabrikantene store forhåpninger for resten av året. 5,1 prosent av nye biler var miljøbiler.

De mest populære bilene er Ford Focus Flexifuel, Saab 9-5 Bio Power og Volvo V50 Flexifuel. Toyota Prius, som også finnes på det norske markedet, kom på en solid femteplass på listen over de mest solgte miljøbilene i Sverige.

Økning i Norge også

Lavutslippsbiler blir stadig mer populære i Norge også. I dag er det bare Toyota som tilbyr kundene hybridbil. I fjor rundet Toyota Prius 520 solgte biler i Norge. Informasjonssjef Per Arne Skramstad forteller at den typiske kunden prøvekjører bilen fordi den er miljøvennlig, men blir til slutt overbevist av kvaliteten. Tønsberg/Larvik-området skiller seg ut med spesielt mange hybridrosjer på veiene.

Prispress

I dag koster Toyota Prius fra 290 000 norske kroner. Bilbransjen ønsker miljørabatt på bilavgiftene for å gjøre dem mer attraktive for kundene.

Selv uten miljørabatter fra politikere er det mulig at konkurransen fra den nye hybriden Honda Civic vil komme forbrukerne til gode. Bilen blir introdusert på det norske markedet til sommeren. Prisen er ikke fastsatt, men

en ting er sikkert:

— Den vil bli billigere enn Prius, lover Hondas produksjef Tom-Fredrik Rygh.

— I USA, hvor Honda har to hybridmodeller på markedet allerede, er interessen enorm. Vi håper på samme respons her også, sier han.

El-bilens comeback

I dag er el-bilen er den eneste miljøbilen som myndighetene har valgt å gi økonomiske fordeler.

— Fordeler som redusert moms, lave avgifter, gratis passering i bomringen og kjøring i kollektivfeltet gjør elbilen attraktiv, forteller Michael Eimstad, pressetalsmann for Think Nordic AS. Elbilen har vært ute av produksjon siden 2002, men i år vil den igjen bli gjeninnført på det norske markedet, bedre og sterkere enn noen gang, lover Eimstad. Think har allerede forhåndsolgt en del biler. Så forhåpentligvis vil bilen bli sett på norske veier fra sommeren av, dersom bedriften klarer å komme seg gjennom sine økonomiske problemer og mistillit til ledelsen.



Toyota Prius ble "Årets Bil" i 2004. Den solgte 520 eksemplarer i Norge i fjor.

Det er sunt fordi jeg sier det

påtrykk

JON BJARTNES
Frilansjournalist



Våre naboer danskene - fred være med dem - har et adjektiv som dessverre ikke har spredd seg til norsk: Selvfet. (Danskene skriver det med -d til slutt.) Det er et flott ord som også vi nordmenn kunne ha bruk for. For eksempel har vi opptil flere profesjoner som ser ut til å suge selvbildet av egen opplagsnæring. Og da tenker jeg ikke bare på sportsreporterne. Eller oljebransjen, eller skribentene for den del.

Nei, nå handler det om kyst-Norges redningsmenn; de modige innovatørene som har forvandlet en eksklusiv delikatesse til folkelig sikringskost. Disse samfunnsnyttens ydmyke tjenere som, til beste for oss alle, sitter med svaret på framtidens behov for så vel proteiner som Omega 3. Vi snakker om laksefolket. De har vært ofte på tv i det siste. Det er mye som tyder på at noen er ute etter dem.

Russerne, for det første. De påstår at det er tungmetaller i fisken. Men alle må jo forstå at dette er noe de sier fordi de er russere. De har noen interesser på lur, ikke sant. Hvis dette virkelig hadde handlet om tungmetaller ville naturligvis norske forskere funnet dem først. Når vi kan fastslå at det er typisk norsk å være god, gjelder ikke dette bare laksen, men også forskerne. Og ingen andre forskere er så norske som de norske.

Dette er noe heller ikke amerikanerne har fattet rekkevidden av. År etter år dukker det opp artikler i et eller annet hefte utgitt av den amerikanske slakteriføderasjonen eller kjøttthueforeningen. Der står det at norsk laks er farlig, mens

amerikansk kjøtt er sunt. Sier altså kjøttthueforeningen. Do you read me?

Men krig er krig. Da blir det jo noen trefninger. En begrenset mengde femtekolonnister i eget land må man også regne med. Viktige er de naturligvis ikke. Litt irriterende er det likevel at tv og aviser lar dem drive på med hakkingen sin, enten det er kranglete miljøfriker eller genetiske puritanere i et eller annet direktorat. Som om bransjens egne liksom skulle være interessert i at laksen skal stikke av.

Vel. Jeg skal herved gjøre et forsøk på å forlate ironien. Dette er fakta: Folkehelseinstituttet sier at det ikke er noen sikkerhetsmargin mellom den mengden miljøgifter de fleste av oss har i kroppen, og den mengden som er funnet å gi atferdsforstyrrelser hos barn. Den desidert største kilden til eksponering for miljøgifter er fet sjømat. Den fete sjømaten vi spiser absolutt mest av er oppdrettslaks. Laksen får giftene i seg gjennom føret. Dette føret kan renses til en kostnad på rundt 50 øre per kilo laks. Vanskelig å forstå?

Til trøst kan vi si at det ikke er mangel på virkelige fiender. Noen bedrifter - deler av den kjemiske industrien - tjener fortsatt store penger på å lage kjemikalier som ender opp som forurensninger i andre bedrifters produkter. Vi er enige om at dette er urimelig. Alttså, kjære oppdrettsnæring: Rens føret, ta vare på kvitteringen, og send regningen til giftprodusentene. Så får dere ikke bare verdens reneste fisk. Dere kan også få noen artige nye allianser. Lykke til.

Bybane på skinnene i 2009

28. februar blir det bestemt om Bergen får bybane. Alt tyder på at Stortinget vil gå med på planene om utvidet bompengeperiode for å finansiere banen, ny motorveg og en ny tunnel i sentrum. Hardangerbrua skal også behandles.

(Fotomanipulasjon:
Bybanekontoret i Bergen)



Både bybanen i Bergen og Hardangerbrua skal behandles i Stortinget 28. februar.

TEKST: KRISTIAN S. AAS
kaa@naturvern.no

Bergensprogrammet er videreføringen av samferdselssatsingen rundt Bergen, som har pågått siden 1986. For første gang er det kollektivtiltak som veier tyngst i planen: En bybane der første byggetrinn skal gå fra sentrum til Nesttun, mens forlengelser er planlagt til Flesland, Åsane, Fyllingsdalen og Loddefjord. På vegsiden er det motorvegen Ringveg Vest som er det største tiltaket.

Press for å skrinlegge bybane

I Bergen har det vært store underskriftskampanjer for å få folkeavstemning om bybanen.

— Det har vært et betydelig press for å ta bybanen ut av Bergensprogrammet. En folkeavstemning er ikke aktuelt for oss å gå inn på, da dette er et ledd i et stort kompromiss som er utarbeidet lokalt, og bergenserne har hatt flere sjanser til å si sin mening om prosjektene ved kommunevalg. Jeg synes underskriftsaksjonen er litt rar, de ønsker alle veiene,



(Foto: S. Ulvund, manipulasjon av Statens Vegvesen)

men ikke banen. De ble avslørt på dette under komitéens åpne høring i Bergen, forteller Hallgeir Langeland (SV), som er medlem i transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget.

SV splittes på brusak

Hardangerbrua skal også behandles i Stortinget denne dagen. Brua har ført til splittelser internt i regjeringspartiet SV, og Langeland antyder nå at partiet kan komme til å bli delt under stortingsbehandlingen. Men brua ligger an til å bli vedtatt med solid margin, noe som kan føre til økt trafikk over Hardangervidda, med økt press på villreinstammen og nasjonalparken som resultat.

— Vi har betydelige kritiske merknader til brua, sier Langeland til Miljøjournalen.

— Som for eksempel?

— For eksempel burde planene om miljøtunneler på Hardangervidda vært behandlet i samme proposisjon. Vi kan ikke øke trafikken på riksveg 7 på bekostning av det biologiske mangfoldet i området, sier Langeland.

Teflon sitter i klisteret

DuPont er funnet skyldig i å ha tilbakeholdt kunnskap om at teflon er skadelig. Nå vil norske helsemyndigheter kartlegge farene ved bruk av stoffet.

■ TEKST: **PERNILLE BERG**
pb@naturvern.no

16,5 millioner dollar er prisen for å hemmeligholde informasjon om farlige kjemikalier i over 20 år. Teflonprodusenten DuPont er tildelet den største administrative boten Environmental Protection Agency (den amerikanske miljømyndigheten) noen gang har delt ut. Selv om boten er rekordhøy utgjør den mindre enn en halv prosent av DuPonts profitt.

Store deler av pengene skal brukes til forskning og miljøtiltak. Det vil blant annet bli fokusert på alternative stoffer som kan brukes, hvordan stoffene kan brytes ned

og langtidsvirkninger. DuPont må også rydde opp i flere tilfeller av lokal forurensing.

Liten bot for stort firma

EPA gikk til sak mot DuPont sommeren 2004 etter å ha blitt informert om situasjonen av den frivillige organisasjonen Environmental Working Group (EWG).

— Hva er en klekkelig bot for et firma som er verdt mer en 25 milliarder dollar? Et firma som med vilje har tilbakeholdt informasjon om at produktet deres er skadelig? Et stoff som aldri vil bli brutt ned i naturen? Det eneste vi vet er at i denne sammenhengen er 16 millioner dollar småpenger,

skriver Ken Cook, EWAs president, på organisasjonens nettside.

EWG oppfordrer folk til å være oppmerksom på kjemikaliet, men fraråder hysteri. De oppmuntrer til å bruke få teflonholdige produkter for å minimere mulighet for opptak i kroppen.

Fortsatt uenige

Teflon er et kjemikalie som blir satt sammen av mange stoffer, for eksempel PFOA, PFAS og PFOS. Langtidseffekter kan være kreft, forplantningskader og misdannelser. I tillegg til boten har DuPont lovet at teflonproduktene vil være fri for giftige kjemikalier innen 2015. De skadelige stoffene vil fortsatt bli brukt til produksjon, men det vil bli satt inn store krefter for å hindre at kjemikaliene siger ut av de ferdige produktene. DuPont har hele tiden hevdet at produktene deres er helt uskadelige. De mener det er ufarlig å bruke produktene vanlig, men at kjemikalene kan sive ut ved ekstrem opphetning. Dette står i sterk kontrast til medisinske undersøkelser som viser at stoffet finnes i blodet til 95 prosent av

amerikanerne. Tilsvarende norske undersøkelser viser at stoffet finnes blant annet i isbjørn og morsmelk.

Stor nordisk konferanse

Folkehelseinstituttet og Mattilsynet skal nå vurdere helsefaren ved stoffet for Statens forurensningstilsyn (SFT). De skal evaluere om de vitenskapelige dokumentene som finnes om teflon er gode nok. Arbeidstilsynet har gitt Statens arbeidsmiljøinstitutt i oppdrag å finne ut graden og omfanget av eksponering, mens NIVA skal vurdere miljøskadene.

Forhåpentligvis vil resultatene bli ferdige innen 16. mars. Da skal SFT arrangere en større konferanse for nordiske myndigheter hvor kunnskapsbehovet om teflon skal diskuteres.

— Vi vil ikke spekulere i hva rapportene vil vise. Inntil de foreligger kan vi ikke si noe om saken, sier Larsen. Men i et brev til Naturvernforbundet innrømmer SFT at de har meget lite kunnskap om risiko og eventuelle helse- eller miljømessige konsekvenser ved bruk av produkter med teflon.

Truslene mot Barentshavet: Vet lite om samlet r

Barentshavet er et av verdens mest produktive havområder, og miljøtilstanden er relativt god. Oljeboring og ulovlig fiske truer imidlertid idyllen. Og forskerne vet svært lite om den samlede effekten av truslene.

■ TEKST: **AUDUN GARBERG**
ag@naturvern.no

I forberedelsene til en helhetlig forvaltningsplan for Barentshavet har det blitt gjennomført flere utredninger av miljøkonsekvensene fra ytre påvirkning av havområdet. Selv om man i dag vet en del om hvordan økt aktivitet og eventuelle ulykker vil påvirke Barentshavet, vet man lite om hvilken samlet effekt de ulike faktorene vil ha – såkalte synergieffekter.

— Dette er et av de store kunnskapshullene for Barentshavet. Hva skjer hvis vi for eksempel får en kombinasjon av overfiske, langtransporterte miljøgifter og et oljesøl? Så har vi selvsagt også klimautfordringen som er kanskje den aller sterkeste påvirkningen på det marine økosystemet, sier seksjonsleder Bjørn Fossli Johansen ved Norsk Polarinstitutt.

Føre var

Før påske – mest sannsynlig fredag 7. april – skal regjeringen legge frem sin forvaltningsplan for Barentshavet. Da skal hensynet til fisk, havmiljø og petroleumsvirksomhet avveies.

— Hvordan kan politikerne forholde seg til usikkerheten rundt synergieffekter når de nå utformer forvaltningsplanen for området?

— Beslutningen må tas under stor usikkerhet. Et vanlig prinsipp man følger da er å være føre var, for det vil ta tid å øke kunnskapen om de samvirkende effektene, påpeker Fossli Johansen.

— Fordel av klimaendringer

Forskningsdirektør Ole Arve Misund ved Senter for marint miljø

ved Havforskningsinstituttet trekker frem langtransportert forurensning, klimaendringer og fiskeri som de tre eksterne faktorene med størst påvirkning på Barentshavet i dag.

— Fiskeri utøver en betydelig innflytelse, men de fleste bestandene i Barentshavet har vi forvaltet på en bra måte. Torskebestanden er i noenlunde bra forfatning, det er en stor seibestand og hysebestand og så videre.

— Av klimaendringene begynner man å se effekter som forandring i innslaget av ulike bestander, man begynner å få kolmule inn, lodda trekker nordover og det har gitt veldig oppsving i sildefiskeriene. Fiskeriene har hatt fordel av de klimaendringene som har vært så langt, fastslår Misund.

Langtransporterte miljøgifter svekker forplantningsevnen til noen av artene høyt oppe i næringskjeden, for eksempel isbjørn og fugl.

— Det skyldes mer en samlet effekt av flere, enn én enkelt miljøgift, påpeker Misund.

Frykter fremmede arter

Forskerne frykter at fremmede arter fra nordlige deler av Stillehavet skal etablere seg i Barentshavet.

■ TEKST: **AUDUN GARBERG**
ag@naturvern.no

Med økt oljetransport øker også faren for spredning av fremmede arter til Barentshavet. Tomme tankskip fylles med vann som ballast. Vannet og medfølgende organismer blir deretter pumpet ut før



Det vil ta tid å øke kunnskapen om de samvirkende effektene av ulike miljøpåvirkninger i Barentshavet ved Varangerfjorden. (Foto: Bård Løken/NN/Samfoto)

skipets tanker fylles med for eksempel olje.

— Det man frykter mest fra marinbiologisk hold er økt trafikk gjennom nordøst-passasjen med ballastvann fra det nordlige Stillehavet. Der er det arter tilpasset et arktisk klima, som vil ha lettere for å etablere seg i Barentshavet,

sier seksjonsleder Bjørn Fossli Johansen ved Norsk Polarinstitutt.

FNs sjøfartsorganisasjon IMO har vedtatt tiltak for å begrense faren for spredning, men det tar tid å implementere dem. Mest aktuelt er å skifte ballastvann langt fra kysten. Det reduserer sjansen for at organismene etablerer seg, men er ikke noen fullgod metode. Rensing av ballastvann er neste skritt, men der er ikke teknologien helt på plass.

miljøeffekt

, langtransportert forurensning, klimaendringer og



et, påpeker seksjonsleder Bjørn Fossli Johansen ved Norsk Polarinstitutt. Bildet er fra Ekkerøy

Uvisst om russisk oljevirkosomhet

Når og i hvilket omfang russerne vil bygge ut oljefelt i Barentshavet er foreløpig helt uvisst.

■ TEKST: **AUDUN GARBERG**
ag@naturvern.no

En rapport fra ni faginstanser om samlet påvirkning på Barentshavet i dag og i 2020, påpeker at det er usikkert når russisk petroleumsaktivitet i Barentshavet vil starte og hvilket omfang den vil få.

— Det er en voldsom fokus

fra media og politisk hold på det som skjer i Russland. Men ingen dokumentasjon på at det skjer en raskere utvikling på russisk sokkel enn det som er beskrevet i rapportens scenarier. Enda har ikke russerne bygd ut et eneste offshorefelt i Barentshavet, sier Bjørn Fossli Johansen ved Polarinstituttet.

Johansen viser til at bare ett olje-

fakta

Ulovlig fiske

Torsken i Barentshavet er ikke en truet bestand, men fiskepresset har vært høyere enn anbefalt i flere år. Årsaken er ulovlig fiske, ifølge Havforskningsinstituttet. Verdien av det ulovlige torskefisket i Barentshavet blir anslått til 1 milliard kroner årlig.

Radioaktivitet

Nivået av radioaktiv forurensning i Barentshavet antas ikke være farlig for mennesker og miljø. Nivået av technetium-99 har steget de siste årene, mens annen radioaktiv forurensning er redusert, viser overvåkningsresultater fra Statens strålevern. Flytende radioaktivt avfall, containere med brukt kjernebrensel og reaktorer har blitt dumpet i Barentshavet og Karahavet. Foreløpig er det ikke funnet tegn av radioaktivitet fra disse i vannet. På øde steder langs den russiske arktiske kystlinjen står det hundretalls fyrlykter med strontiumbatterier og utgjør en lokal forurensningsfare. Flere av disse er fjernet med norsk finansiering. Alvorlige ulykker ved Kola atomkraftverk eller Sellafield kan gi betydelig radioaktiv forurensning i Barentshavet.

Olje og utslipp

For petroleumsvirksomheten i Barentshavet gjelder krav om nullutslipp. Borekaks, borevæske og produsert vann skal reinjiseres eller tas til land for deponering. Borekaks og borevæske fra boring av topphullet vil likevel normalt kunne slippes ut, slår Miljøverndepartementet fast. I tillegg kommer utslipp ved drifts-avvik og utslipp fra landanlegg. Forskerne som har vurdert konsekvensene av petroleumsvirksomhet i Barentshavet er mest bekymret for store uhell med påfølgende utslipp fra for eksempel plattformer eller rørledninger. I tillegg kommer mindre utslipp fra for eksempel lekkasjer eller produksjonsuhell. Slike utslipp har oppstått en rekke ganger på norsk sokkel, viser statistikk fra Statens forurensningstilsyn.

felt er under utbygging på russisk side, Prirazlomnoye i Petsjorahavet. Utbyggingen har vært planlagt i mange år og tatt mye lengre tid enn russerne selv har sagt.

— Utviklingen i Russland er veldig uforutsigbar. Russland har store petroleumsressurser på land, og det er fortsatt mye billigere å bygge ut på land enn offshore.

Ved den norske ambassaden i Moskva viser man til at gassfeltet Shtokman ligger fremst i løypa for

nye utbygginger.

— *Hva vet man om fremdriften i russisk olje- og gassvirksomhet offshore i Barentshavet?*

— Fremdriften vil i stor grad være knyttet opp til utviklingen av Shtokman-feltet, som på mange måter kan ses som døråpneren for de store feltene på russisk side. Gazprom regner med at det skal komme i drift i 2012, sier energi- og miljøråd Jan Thompson ved ambassaden.



Miljøjournalen

**Prøv et abonnement på
Norges eneste nyhetsmagasin
om natur- og miljøspørsmål ut 2006!**

For å tegne abonnement til kampanjepris:
www.miljojournalen.no

Vi lover deg nyhetssaker fra inn- og utland, samt et blad som går i dybden på viktige miljøspørsmål.

Blant sakene vi skal følge er miljøgifter, klimaendringer, bymiljø, transport, avfall og mat.

Tips, synspunkter eller leserbrev?
Skriv til: redaksjonen@naturvern.no

Yngre og mer sårbar gytetorsk

Torskens gyting i Barentshavet skjer ved stadig yngre alder. Dermed blir bestanden mer sårbar for naturlige svingninger og utslipp fra oljeaktivitet.

■ TEKST: AUDUN GARBERG
ag@naturvern.no

Torsken i Barentshavet vender stadig tidligere kursen mot kysten for å gyte. I dag blir torsken kjønnsmoden i alderen fem til åtte år, mens den på 1930-tallet først ble kjønnsmoden i da den var åtte til ti år gammel.

Forskerne tror trålerfisket i Barentshavet er årsaken til endringene. Trålerne tar opp tre ganger mer fisk enn kystflåten. Fisken trålerne tar er yngre, dermed er det større sjanse for at torsken får avkom dersom den blir tidlig kjønnsmoden.

— *Hvor sikker kan man være på at fisket er årsaken?*

— Det er meget sannsynlig, fastslår forsker Miko Heino ved Havforskningsinstituttet.

— *Kan det være andre årsaker?*

— Man kan alltid tenke på miljøfaktorer som klimaendringer, men jeg tror vanskelig de kan forklare trenden.

Genetisk

Heino får støtte av Esben Moland

Olsen, postdoktor ved biologisk institutt på Universitetet i Oslo. Olsen påpeker at fiskeriene er en sannsynlig årsak, fordi de utgjør en viktig kilde til dødelighet blant torsken.

— *Er endringen genetisk?*

— Det er også sannsynlig at i hvert fall deler av endringen i kjønnsmodning er genetisk, selv om dette er et vanskelig spørsmål å svare på, sier Olsen. Han påpeker at uttak av fisk kan selektere for tidligere kjønnsmodning.

— Det er en dårlig strategi å være disponert for å modne seint i livet dersom det er liten sjanse for å oppleve å bli gammel.

Blir mer sårbar

Lavere gytealder bidrar også til økt sårbarhet.

— Å vandre til Lofoten for å gyte er energikrevende. Jo mindre fisken er, desto mer krevende er det relativt sett. Større fisk har også større energireserver, sier Miko Heino.

— *Hva blir man mest sårbar for?*

— Hvis det skjer noe som gjør fødetilgangen til torsk i Barents-



Endringer i torskens tilgang på føde vil ramme de yngste gytefiskene hardest. Foto: Kåre Telnes

havet verre, vil de minste gytefiskene bli hardest rammet. Det kan skyldes oljevirkosomhet, naturlige svingninger og andre ting.

Bekymret

Fiskerirådgiver Alf Ring Pettersen i Norges Naturvernforbund er bekymret for utviklingen. Han peker på to avbøtende tiltak:

— Vi må få ned trykket fra trålere i Barentshavet. Samtidig må vi ikke utsette kystnære områder for mer press, for eksempel fra oljeutvinning, sier Pettersen.

Kartlegger Barentshavets bunn

De første omfattende kartleggingene av Barentshavets bunn er akkurat gjennomført. 23,6 millioner kroner skal brukes på kartleggingen i år. Korallrev, bunnforhold og fauna er bare noe av det som skal kartlegges.

Kartleggingen skjer under MAREANO-prosjektet, som er et samarbeidsprosjekt mellom en rekke forskningsinstitusjoner, Statens kartverk Sjø, Oljedirektoratet, Fiskeridirektoratet og flere aktører. Prosjektet startes for fullt i år, og skal etter planen utvikles til en kartdatabase for hele Norges kyst- og havområder. I oppstartsfasen prioriteres Barentshavet og Lofoten, siden disse områdene er miljø sensitive. Kartleggingen vil være ett av grunnlagene i beslutningen om petroleumsfrie områder.

Lekket utkast

Et utkast til regjeringens forvaltningsplan for Barentshavet og Lofoten ble ved en feiltagelse lagt ut på Sametingets nettsider.

Ord som "petroleumsfrie områder" eller "vern" er ikke å finne i det 145 sider lange dokumentet. Kritikken fra miljøbevegelsen er unison:

— Sjokkerende, sier Bård Lahn, leder i Natur og Ungdom.

— Dersom dette forslaget blir en realitet, står regjeringen uten miljøtroverdighet. SV må få til betydelig endring av dette dokumentet dersom de ønsker å være et miljøparti, sier Frederic Hauge, leder i Bellona.

— Uten et massivt press i sluttspurten vil forvaltningsplanen for Barentshavet og områdene utenfor Lofoten kunne framstå som et forsvarsdokument for oljeboring i miljøvernets navn.

Da lekkasjen ble oppdaget fjernet Sametinget utkastet umiddelbart, men utkastet blir nå publisert på flere andre nettsider.

— Rett heller søkelyset sørover

Transporten av olje fra Russland ble redusert i fjor, etter mange år med kraftig vekst. — Hvis man skal være bekymret bør man heller rette søkelyset mot Sørlandskysten, mener prosjektleder Bjørn Frantzen ved Svanhøvd Miljøseniter.

■ TEKST: **AUDUN GARBERG**
ag@naturvern.no

Oljetransporten fra Russland var på nærmere 12 millioner tonn i 2004, en betydelig økning fra 8 millioner tonn året før. I fjor sank imidlertid transporten til rundt 9,5 millioner tonn, viser ferske tall fra Forsvarskommando Nord-Norge.

Østersjøen

Årsaken kan være den generelle nedgangen i russisk oljeeksport i 2005. Det er også all grunn til å tro at denne transporten vil øke i årene fremover, mener Bjørn Frantzen. Frantzen mener likevel det er større grunn til å være bekymret for den langt mer omfattende oljetransporten i Nordsjøen og fra Østersjøen.

— Faren ligger helt andre steder. Skal jeg peke norske områder vil jeg si kysten fra Vest-Sverige, områdene sør for Oslofjorden og særlig Sørlandskysten, sier Frantzen. Han henviser til at oljetransporten fra Østersjøen ut Kattegat utgjør om lag 200 millioner tonn



Den russiske oljetransporten med skip langs norskekysten ble redusert i fjor. (Illustrasjonsfoto: Photos.com)

olje årlig.

— Ulykker skjer

122 skip sto for oljetransporten fra Russland langs norskekysten i 2005, hvorav de største tok opptil 125 000 tonn olje. Over halvparten av skipene var fra 2000 eller senere. 95 skip hadde dobbeltskrog som ekstra beskyttelse mot ulykker, 15 var isforsterket mens 12 både hadde dobbeltskrog og var isforsterket.

— Fartøyskvaliteten i nord har alltid vært vesentlig bedre enn i sør. Av en eller annen grunn fikk denne transporten fokus, og så

fikk folk inntrykk av at her er det elendige forhold og dårlig utstyr. Man bør heller rette fokus mot hvorvidt beredskapen er god nok, for man vet jo at det skjer ulykker, sier Frantzen.

Frykter ulykker

Antallet oljetankere som går fra Russland langs norskekysten antas å tredobles innen 2015, samtidig vil gjennomsnittsstørrelsen øke fra under 50 000 dødvekttonn til over 150 000. Olje- og gasstran-

sporten fra norsk side i Barentshavet vil i 2015 være på mellom 400 og 700 skip, ifølge en rapport fra Det norske Veritas.

Frykten for uhell med oljetransporten fra Russland langs norskekysten har fått norske myndigheter til å foreslå en påbudt seilingsled utenfor territorialfarvannet på strekningen fra Vardø til Røst. Forslaget betinger imidlertid aksept fra FNs sjøfartsorganisasjon, IMO.

Petroleumsfrie område eller sameksistens?

Norsk petroleumsforvaltning har vore prega av ein motvilje mot fundamentale tiltak som petroleumsfrie soner.

kommentar



UNNI BERGE
Statsviter og fagmedarbeider
i Bellona

Den nye petroleumslova i 1985 påla styresmaktene å gjere ei konsekvensutgreiing før ein opna nye område for petroleumsaktivitet. Sjølv om det allereie var gjort noko leiteboring i Barentshavet syd, såg ein ikkje på området som opna. Utgreiinga for Barentshavet Syd vart difor gjort i perioden 1985 til 1989.

Ordninga med å utgreie konsekvensar for miljø, fiskeri og samfunn, gjorde at fiskeri- og miljøaktørar fekk innpass i avgjerdsstrukturen i oljepolitikken. Ein fekk tidsrammer for når på året ein skulle gjennomføre leiteboring. Slike borefrie periodar skulle hindre risiko i dei tidene på året då miljøverdiar var mest sårbare. Trass i dette gjennomslaget, var Olje- og energidepartementet (OED) dominerande i opningsprosessen, og fekk gjennomslag for at ein berre skulle utgreie konsekvensane av leiteboring, og ikkje heilårsdrift. Til dags dato har ein aldri nekta utvinning av eit drivverdig funn.

OED fekk dessutan gjennom at ein skulle halde fram med å bore såkalla "nøkkelblokker" medan utgreiinga gjekk føre seg. Dette sjølv om ein offentleg varsla stopp i leiteaktiviteten, og sjølv om stortingsvedtaket om opning ikkje var gjort. Norsk Polarinstitutt, som hadde ansvaret for fleire av utgreiingane, uttala at dei "delvis har mistet våre illusjoner om at de data vi framskaffer vil ha noen betydning for hvordan petroleumsvirksomhet i Barentshavet skal gjennomføres."

Før opninga i 1989 fremja fiskeriforvaltninga og Noregs Fiskarlag forslag om å opprette ei petroleumsfri sone langs kysten av Troms og Finnmark. Stortingsmelding nr 40 (1988-89) vurderte dette slik: "En ordning med soner uten petroleumsvirksomhet vil innebære et



Då regjeringa Bondevik II i 2001 lova å gjere ei konsekvensutgreiing av heilårleg petroleumsaktivitet frå Loftoten og nordover, var dette i realiteten ein omkamp frå opningsprosessen og seinare konsesjonsrunder. (Foto: Statoil)

brudd på den etablerte politikken med interesseavveiging og sameksistens mellom de to næringer. Ved slike soner vil fiskeriene få eksklusiv rett til visse områder." OED argumenterte deretter for at ein skulle ivareta miljø- og fiskeriinteresser gjennom å rådføre seg med Miljøverndepartementet, Fiskeridepartementet og Noregs Fiskarlag om tildeling av blokker. Det var slike råd olje- og energiministeren nekta å offentliggjere i samband med 19. konsesjonsrunde. Innsyn ein seinare har fått i desse dokumenta, viser at det fleire gonger har vorte tildelt blokker trass i frarådingar frå miljø- og fiskerihald.

I slike dokument stempla "unntatt offentlighet" har det difor gjennom heile 90-talet gått føre seg ein drakamp mellom fiskeri-, miljø- og petroleumsforvaltning om kvar ein skal bore og ikkje. Då regjeringa Bondevik II i 2001 lova å gjere ei konsekvensutgreiing av heilårleg petroleumsaktivitet frå Loftoten og nordover, var dette i realiteten ein omkamp frå opningsprosessen og seinare konsesjonsrunder. I petroleumsforvaltninga vart den nye utgreiinga sett på som "noko merkeleg politisk noko". Petroleumsforvaltninga var også svært skeptisk til lovnaden frå Bondevik II-regjeringa om å vurdere

petroleumsfrie fiskerisoner. OED arbeidde difor for å styrke fokuset på såkalla "sameksistens" mellom olje og fisk, men organiserte også ei sameksistensgruppe for å tilfredstille politiske ønske om å vurdere petroleumsfrie område. I realiteten var forslaget aldri på dagsorden i sameksistensgruppa.

I 2003 gjenopna Bondevik II-regjeringa Barentshavet syd. Før påske skal den heilskaplege forvaltningsplanen for havområdet leggst fram av den raud-grøne regjeringa. I eit utkast til plan som ved eit uhell vart offentliggjort, kjem det fram at det ikkje er planlagt nokon varige petroleumsfrie område. Istaden skal ein vere "aktsom ved aktivitet" i områda som er sårbare og verdifulle. Slike vage formuleringar er eit kjenneteikn ved miljøomsyn i norsk petroleumpolitikk. Interne råd frå miljø- og fiskerifaglege etatar blir gang på gang lagt til side.

For miljøparti i regjering vil fundamentale tiltak, slik som petroleumsfrie område, sørge for at ein ikkje utset sårbare og verdifulle havområde for risiko for oljeforureining. Samstundes skal det mykje politisk vilje til for å overvinne den grunnleggande skepsisen slike tiltak har i petroleumsforvaltninga.

kort sagt



Tony Blair innrømmer at farene skapt av klimaendringer kan være alvorligere enn tidligere antatt. (Foto: Richard Lewis)

Fisk

Det vil koste 150 millioner kroner i året å rense den norske oppdrettslaksen for miljøgifter. Det er under fem prosent av oppdretterne sitt overskudd i fjor, skriver Bergens Tidende.

Havforskningsinstituttet advarer mot gjenåpning av tobis-fisket som de mener "kan bidra til ytterligere å forverre den alvorlige situasjonen for tobis i Nordsjøen, og da spesielt i norsk økonomisk sone."

150 000 laks rømte fra tre oppdrettsanlegg i Nordland under uværet i januar. Fylkesmannen reagerte med å tillate laksefiske, melder NTB.

McDonalds bruker trolig ulovlig fanget torsk i sine produkter i Norge. Svartfiske kommer sannsynligvis fra den danske fiskeprodusenten Espersen

Group, mener Greenpeace.

Turisme

Miljøgebyret på 150 kroner for besøk på Svalbard blir tidligst innført i høst, fordi miljøvernministeren vil vurdere alternative løsninger for innkreving. Gebyret var opprinnelig planlagt innført i fjor.

Klima

Det er liten sannsynlighet for at klimaendringene kan stanses på et før de når et farlig nivå, hevder rapporten Avioding Dangerous Climate Change laget på oppdrag fra den britiske regjeringen. Tony Blair innrømmer at farene skapt av klimaendringer kan være alvorligere enn tidligere antatt, skriver The Telegraph.

Om 70 år vil snøsesongen starte

tre-fire uker senere enn nå, mens smeltingen vil framskyndes med opptil syv uker, melder NTB med henvisning til en omfattende studie ved Meteorologisk institutt og Norges vassdrags- og energidirektorat.

Den kjente amerikanske klimaforskeren James E. Hansen sier til New York Times at informasjonsfolk fra NASA, den nasjonale romfartsadministrasjonen, har fått ordre om å gå gjennom hans foredrag og publikasjoner før de blir offentliggjort. Dette skjer etter at han offentlig gikk inn for umiddelbare reduksjoner i utslipp av klimagasser.

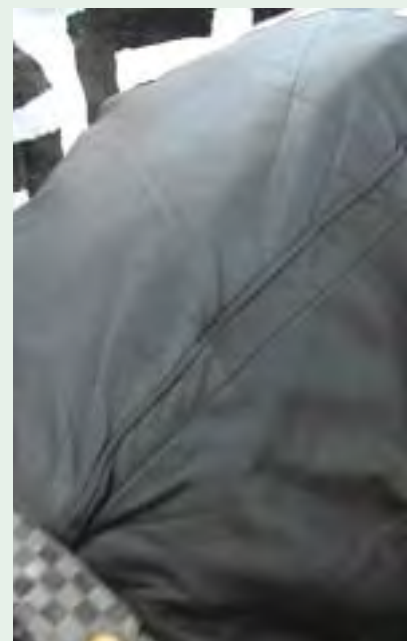
Rangeringer

Norge havner på 18. plass i en undersøkelse av hvilke land som gjør mest for miljøet. Vurderingen er gjort med utgangspunkt i hovedområdene helse, luft, vann, biologisk mangfold, naturressurser og bærekraftig energiforvaltning. Bak undersøkelsen står miljøeksperter fra universitetene Yale og Columbia, melder NTB.

For første gang er Norges mest miljøvennlige byer kåret. Oslo,



Morten Wasstøl, ny politisk rådgiver i Miljøverndepartementet. (Foto: Miljøverndepartementet)



Stavanger og Trondheim topper listen. Tromsø og Fredrikstad kom dårligst ut. Nå lover regjeringen bedre bymiljø over hele landet, melder Dagsavisen.

Energi

Samarbeidet med svenskene om grønne el-sertifikater er lagt på is, fortalte olje- og energiminister Odd Roger Enoksen etter møte med sin svenske kollega Mona Sahlin. Et felles norsk-svensk sertifikatmarked for å stimulere utbygging av fornybar energi skulle etter planen ha åpnet første januar neste år.

Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren konkluderer med at det vil bli store konflikter ved 29 av 52 planlagte vindkraftprosjekter.

Statoil har fått konsesjon til å bygge gasskraftverk på Tjeldbergodden i Møre og Romsdal. Miljøvernminister Helen Bjørnøy lover overfor ANB at gasskraftverket på Tjeldbergodden må renses fra første dag.

Visund-plattformen opplevde "den desidert største gasslekkasjen fra en plattform på norsk sokkel i nyere tid", ifølge Petroleumstilsynet. Gassen

Hemmeresteres Natur og Ungdoms Østby Stub på Vestbase i Kristiansund. Aksjonistene fikk 3000 kroner hver i bot. (Foto: Natur og Ungdom)



kunne medført en eksplosjonsartet brann, skriver Dagens Næringsliv.

Nordmøre tingrett fastslår at åtte aksjonister fra Natur og Ungdom må ut med 3000 kroner hver etter at de sperret verftsområdet Vestbase i Kristiansund der boreriggen Eirik Raude ble klaggjort for boring i Barentshavet. Politiet hadde opprinnelig gitt aksjonistene bøter på 5000 kroner hver, melder NTB.

Borregaard, Unikorn, Østfoldkorn og Habiols planlagte anlegg for biodiesel vil få en kapasitet på 70 millioner liter årlig, melder

Statoil har fått konsesjon til gasskraftverk på Tjeldbergodden. (Foto: Statoil)



ANB. Det dekker nesten halvparten av behovet for å dekke myndighetenes mål om 4 prosent biodiesel innen 2010.

Navn

Morten Wasstøl (33) begynte 1. februar som politisk rådgiver for miljøvernminister Helen Bjørnøy 1. februar. Wasstøl kommer fra en jobb i UNEP/GRID-Arendal, er leder for SVs miljøutvalg og har tidligere vært nestleder i Natur og Ungdom. Han etterfølger Kjetil Bjørklund.

Luftforurensning

California er den første amerikanske staten som klassifiserer røyking som forurensning. Bestemmelsen er tatt av Californias Air Resources Board, som mener tobakkryøk er like forurensende som dieseleksos, skriver BBC.

Arter

Miljøvernminister Helen Bjørnøy avsa i begynnelsen av februar søknaden om felling av ulv i Elverum kommune. Hun viser til at bestandsmålet for ulv ikke er nådd, skadene på sau ikke av en slik karakter at de tilsier felling, og at tilbudet om forebyggende tiltak ikke er tilstrekkelig utnyttet.

Smøla vindpark kan være farlig for havørn. (Foto: Statkraft)



Etter at trinn 2 av Smøla vindpark ble satt i drift sommeren 2005, er det funnet fire døde havørner i vindparken. Kollisjon med vindmølle er enten den mest sannsynlige eller eneste mulige dødsårsak, melder Norsk institutt for naturforskning.

Landbruk

I 2005 startet 154 nye bønder økologisk produksjon. Samtidig meldte 153 produsenter seg ut av ordningen, melder Nationen med henvisning til statistikk fra Debio.

Samferdsel

Regjeringen har lagt frem forslag om å bygge "Finnfast", en 5,7 kilometer lang undersjøisk tunnel mellom Hanasand på

Rennesøy og Ladstein på Finnøy. Kostnadene er beregnet til 747 millioner kroner.

Areal

Kommunene kan miste retten til å gi dispensasjon til bygging i strandsonen i bestemte områder eller saker. Dette er et av forslagene miljøverndepartementet vurderer i forbindelse med revidering av Plan- og bygningsloven.

Jordbruksarealet i Oslo, Akershus, Østfold og Vestfold blir hvert år redusert med ca 9000 dekar. Om lag en femtedel av arealet som går ut blir bebyggt, mens resten ligger brakk og står i fare for å gro igjen, viser en kartlegging gjort av Norsk institutt for jord- og skogkartlegging.

sitater

“Innen dette århundret er omme vil milliarder av oss dø, og de få formerende par som overlever vil befinne seg i nordpolområdet hvor klimaet fortsetter å være utholdelig,”

Professor og opphavsmann til Gaia-teorien, James Lovelock, til The Independent.

“Høye oljeinvesteringer kan medføre at oljeinvesteringene ikke faller så mye som de ellers ville ha gjort.”

Statistisk sentralbyrå. (Fra rapporten Hvitevarer 2006, modell og prognose)

— Debatten om hvorvidt klimaendringer er påvirket av forurensing eller ikke, provoserer meg veldig. Den debatten kan vi bare parkere med det samme.

Meteorolog Siri Kalvig, på pressekonferanse med miljøvernministeren. (TV2 Nettavisen)

— Dette er ei ikkje-sak. Me har tippa noko stein (...).

Gerhard M. Alsaker i Tysnes har bygd veg i vernet strandsone. (Bergens Tidende)

— Me brukte vet og forstand. Det har me mykje av her på Onarheimssida.

Samme Alsaker forklarer hvorfor han bygde vegen. (Bergens Tidende)

— Skal vi oppnå kontakt med nærmeste nabo, ja da foregår det via tekstmeldinger på sms. Det er umulig å høre hva den andre sier.

Sverre Johnny Utne fra Råde bor rett ved den firefelts motorvegen gjennom kommunen. (Moss Dagblad)

Stadig flere reserver seg mot reklame

20 prosent av landets husstander har reservert seg mot uadressert reklame gjennom Posten. Dette er en økning på fem prosentpoeng de siste tre årene. Årlig mottar hver husstand flere titalls kilo reklame i posten.

■ TEKST: PERNILLE BERG
pb@naturvern.no

— Bare fra andre til tredje kvartal i fjor økte reservasjonene mot reklame med ett prosentpoeng, forteller Merete Bergeland Jebsen, informasjonssjef for Posten Norge.

I 2003 hadde 15,2 prosent av husstandene reservert seg, mot slutten av 2005 var tallet steget til 20 prosent. Lite indikerer at trenden vil endre seg.

— Klag

Første skritt for å “få postkassen tilbake” er å reservere seg gjennom sitt lokale postkontor. Man får tak i forskjellige klistremerker som for eksempel sier “reklame, nei takk!”. Disse skal limes på postkassen og skal i utgangspunktet bli respektert, selv om det ikke alltid skjer.

Hvordan kan man reservere seg mot reklame?

- Få et “nei takk, ingen uadressert post”-klistremerke fra posten og sett det på postkassen.
- Reservere deg mot reklamen ved ditt lokale postkontor, eller si fra til Postens kundeservice sentralt, telefonnummer 810 00 710 eller e-post kundeservice@posten.no.
- Skulle du motta uadressert reklame på tross av at du har reservert deg kan du klage til Forbrukerombudet, telefon 23 40 06 00, e-post postmottak@forbrukerombudet.no.
- Adressert reklame og telefonsalg kan du reservere deg mot gjennom Brønnøysundregisteret, telefon 75 00 75 03.
- Skulle du motta adressert reklame på tross av at du har reservert deg, kan du klage til Datatilsynet, telefon 22 39 69 00, e-post postkasse@datatilsynet.no
- Vedlegg i avisen kan man ikke reservere seg mot hvis man er abonnent. Hvis man ikke er abonnent kan man derimot ta kontakt med avisen og reservere seg.
- Gratisavis er det eneste som faller helt utenfor loven. Det er ikke mulig å reservere seg og de kan ha så mange ilegg de ønsker.

Hvis det fortsatt er et problem er neste steg å klage til Forbrukerombudet.

— Vi får inn stadig flere klager. Reklame i posten er et stort irritasjonsmoment for folk, forteller saksbehandler Snorre Pedersen. Samtidig som man kan reservere seg mot reklame finner distributørene stadig mye veier for å unngå reglene, som for eksempel innstikk i dagspressen, som man ikke kan reservere seg mot.

— Folk blir utrolig sure når de sier tydelig fra på postkassen at de ikke ønsker å motta reklame, og så legges reklamen på trappen deres i stedet, sier Pedersen.

Enorme mengder papir

En uformell undersøkelse utført av Miljøjournalen viser at en leilighet på Hoff i Oslo mottok



En ukens reklame. (Foto: Pernille Berg)

rundt 800 gram reklame på en uke i slutten av januar. Dette tilsvarer 41,6 kilo i året.

Spesielt mye reklame kom fra matvarekjeder, møbelprodusenter og billigavis.

Et eldre ektepar fra Førde, Aslaug og Bertil Hestad, gjorde tilsvarende eksperiment over en

Victorias virkelige

■ TEKST: PERNILLE BERG
pb@naturvern.no

Det er ikke noe sexy med dårlig publisitet. Det har den verdensberømte undertøykjeden Victoria's Secret merket. For nå har miljøverngruppen Forest Ethics avslørt Victorias hemmelighet — de sender ut mer enn én million tykke reklamekataloger hver dag, noe som tilsvarer 395 millioner kataloger i året! Nesten alle katalogene blir trykket på nytt papir og deler av materialet kommer fra truede skoger.

Forest Ethics skriver at det i 2004 totalt ble sendt ut over 18 milliarder reklamekataloger bare i USA, noe som tilsvarer 64 kataloger til hver eneste borger. De siste ti årene har katalogutsendingen økt med over 40 prosent. I fjor ble mer enn 100 millioner

verer OL vil sette miljøstandard

Vinter-OL i Torino vil meisle ut en strategi for hvordan store sportsarrangementer skal gjennomføres på en miljøvennlig måte. EU bidrar med midler for å bruke OL som miljøtestarena.



lengre periode. I løpet av ett år mottok de over 40 kilo uønsket reklame. Fru Hestad forteller at hun hiver reklamen rett i søppelen uten å se på den.

— I stedet for å bruke så mye penger på reklame kunne butikene heller sette ned prisene, sier hun til lokalavisen Firda.

e hemmelighet



Sexy undertøy er ikke like fint med oljeflekker fra en elektrisk sag. Victoria's Secret holdes ansvarlige for ødeleggelse av skoger. (Foto: Forest Ethics)

trær brukt for å sende ut reklame i Amerika.

Etter nye blest i amerikansk media håper Forest Ethics at undertøyproducenten vil gjøre store forandringer i markedsføringen sin.



Deltakerlandsbyen er bygd etter lavenergiprinsipper, som sørger for en reduksjon i energiforbruket på 60 prosent. (Foto: Lapresse)

■ TEKST: KRISTIAN S. AAS
kaa@naturvern.no

— Måten Torino-OL har blitt planlagt viser hvordan arrangører kan bruke EUs miljøverktøy effektivt for å minske miljøpåvirkningen fra slike arrangementer, og bruke store sportsarrangementer som en anledning til å høyne folks engasjement rundt bærekraftig utvikling. Jeg håper andre arrangører av store sportsarrangementer vil følge eksempelet, sier EUs miljøkommissær Stavros Dimas i en pressemelding fra Kommisjonen.

Følger påvirkning tett

Vinter-OL har benyttet seg av EUs

sertifiseringssystem EMAS i hele planleggingen av lekene. EMAS setter strenge krav til miljøstyring. I tillegg har de fått en bevilgning på 200 000 kroner fra EU for å utarbeide en guide til hvordan andre sportsarrangementer kan implementere de samme miljøkravene og miljøstyringsverktøyene som har blitt brukt i Torino.

Noen av områdene som har blitt fulgt spesielt tett er søppelhåndtering, energibruk, transport, vannbehandling, landskapsinngrep, arkitektur, kompenserende tiltak for miljøinngrep, klimagassutslipp og etterbruk av anleggene.

Deltakerlandsbyen består av lavenergihus. De 39 bygningene,

som skal huse 2500 deltakere, er bygd med solvarmet vann og direkte soloppvarming. I tillegg gjenvinnes regnvann for bruk på grøntarealene. Medielandsbyen er også bygd etter lignende kriterier.

Karbonnøytral

I tillegg gjøres et stort arbeid for å gjøre lekene så karbonutslippsnøytrale som mulig. Programmet HECTOR krever at alle klimagassutslipp fra lekene skal kompenseres, enten ved kvotekjøp eller ved gjennomføring av reduserende tiltak i andre sektorer. Et klimagassregnskap skal utarbeides etter lekene, og offentliggjøres.

Er kosedyret ditt giftig?

Øgler kan være like giftige som slanger, viser ny forskning. Funnene gjør at krypdyrets evolusjonshistorie må skrives om. Utviklingen av gift kan være over 100 millioner år eldre enn tidligere antatt.

TEKST: **PERNILLE BERG**
pb@naturvern.no

Mange skjelver bare de hører ordet "slange" fordi reptilet er assosiert med giftige bitt, smerte og død. Slangens nære slektning øglene har derimot hatt et bedre renommé. Vi har lenge vist at øgler har mye bakterier i munnen, og at ett bitt kan utvikle seg til en fatal betennelse. Men nå viser ny forskning, utført ved Universitetet i Melbourne og Pennsylvania statlige universitet, at øglene ikke bare har bakterier i munnen, men også

ni av de samme giftstoffene som finnes i slangegift. I tillegg er det også funnet en rekke uidentifiserte kjemikalier.

Grunnen til at dette ikke er oppdaget før er rett og slett fordi man ikke har sett etter, og fordi man har vært tilfreds med bakterieteorien, skriver forskeren Bryan Fry i en artikkel i New Scientist.

Omskrive historien

Hittil har man trodd at kun to øgler, gilaøglene *heloderma* suspectum og *horridum*, har utviklet sin



Mange er redde for slanger. Nå er det oppdaget at øgler kan være like giftige som denne karen.

giftighet uavhengig av slangene. Ved grundigere undersøkelser ble det oppdaget at en rekke andre øgler også er utstyrt med gift. Både varaner, iguanider og kameleoner har mange giftige underarter. Det at de vanlige øglene også har utviklet gift tyder på at øglefamilien utviklet seg senere enn hittil antatt, og at slangene utviklet seg tidligere.

Det har tidligere blitt antatt at slangene oppsto som selvstendig dyregruppe for cirka 100 millioner år siden. Nå tyder de nye funnene på at både slanger og giftige øgler stammer fra en øgle som levde for hele 200 millioner år siden. Dette skyver utviklingen av gift 100 millioner år lenger tilbake enn tidligere antatt.

Populære familiedyr

— Jeg har blitt bitt mange ganger, jeg, uten at det har gjort noen ska-

de, forteller Are Hogner, daglig leder i Oslo Reptilpark. Han forsikrer om at han fortsatt har alle fingre og tær intakt, selv om han til daglig jobber med alt fra kameleoner til pirajaer og pytonslanger. Han mener faren rundt reptiler generelt er opphøyet.

Man får ikke kjøpt øgler i dyrebutikker, og man må søke Mattilsynet om tillatelse til å importere. Likevel regnes det med at det finnes over 100 000 innsmuglede reptiler i landet. Hogner anslår at rundt halvparten er øgler.

— De er populære familiedyr. De har godt gemytt og er lette å ha med å gjøre. De biter bare hvis de føler seg truet, forsikrer han.

Og hvis uhellet skulle være ute bør man rense såret godt og passe på at man har blitt vaksinert mot stivkrampe. Hvis det blir en rød ring rundt såret må man oppsøke lege så fort som mulig.

Denne karen kan være like giftig som en slange, viser ny forskning.

