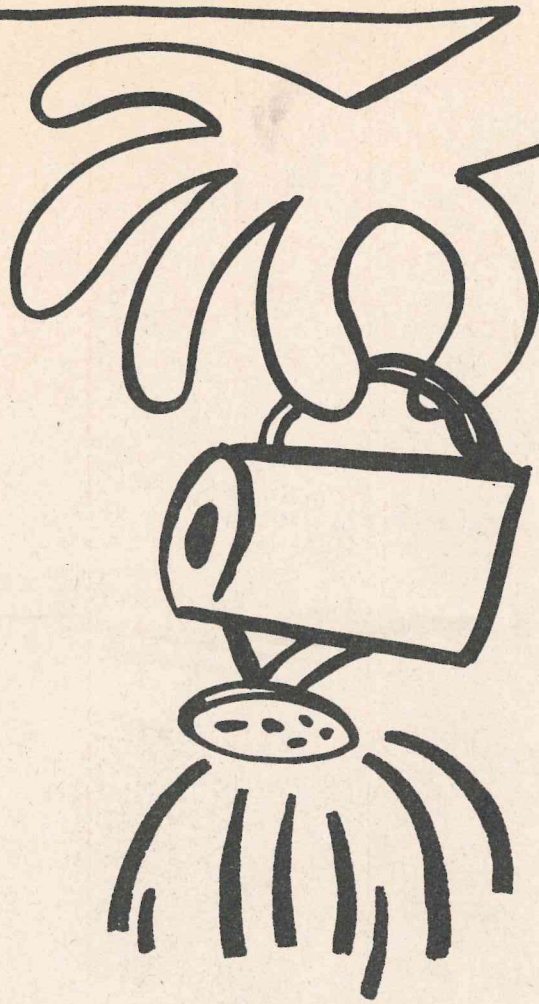


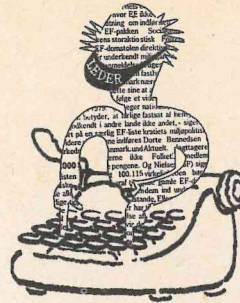
AUGUST '89 · KR. 20,-

120

NOAH-bladet



[Small signature]



UDGIVER:

NOAH
Stuðiestræde 24, 1455 Kbh. K.
Tlf. 01 15 60 52
Giro: 5 56 00 39

Åbningstider:

mand., tirsd., onsd., fred. kl. 10-16
torsdag kl. 10-18 - lørdag kl. 10-13

REDAKTION:

Jesper Lassen, Jon Theil Nielsen,
Søren Nielsen, Bodil Nissen, Peter
Fabricius, Birgitte Nielsen, Tina Jo-
hansen

Artikler i NOAH-bladet giver ikke
nødvendigvis udtryk for NOAHs
holdning.

Hvis du vil i kontakt med NOAHs
Bladgruppe, kan du skrive til
NOAHs sekretariat. Eller du kan
ringe til os på telefon 01 15 60 52.

ABONNEMENT:

NOAH-bladet 117-122: kr. 95,-.
Institutioner og lign.: kr. 190,-.
Ældre numre kan købes så længe
lager haves.
Meddelelse om flytning og reklama-
tion vedrørende levering rettes til
postvæsenet.

NOAH STØTTEKREDS:
Støttebeløb til NOAH er fradrags-
berettiget i henhold til gældende
lovgivning.
Indbetal dit støttebeløb på
giro 5 56 00 39.

TRYK:

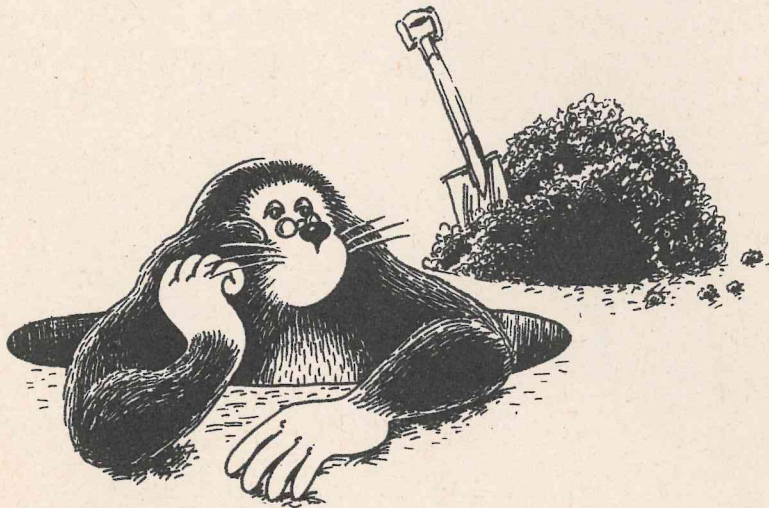
Dansk Tidsskrifts Tryk
Suhmsgade 3, 1125 Kbh. K.
Tlf.: 01 11 81 42.

NOAH-bladet

trykkes på
100% genbrugspapir



HUSK AT
SÆTTE X VED MILJØET
TIL KOMMUNALVALGET..!



SMOG EN VALMINDELIG SMUK BY...

Birgit Mathiesen og Mette Gram fra NOAHs Ozongruppe i København har været på rejse i Latinamerika. Af uransagelige grunde udfordrede de modigt skæbnen og besøgte bilernes Mekka - Mexico City. Her er deres rejsebrev.

Som alle andre vidste vi godt, at Mexico City er den by i verden, der er værst angrebet af luftforurening. Men at det er så slemt, havde vi ikke troet.

Mexico City er bilernes Mekka. Byen er i den grad præget af biler,

busser og lastbiler. Brede 3 - 6 sporede veje, støj, os og fodgængere, der springer for deres liv med dødsangsten lysende i øjnene. Fra byens 3 millioner køretøjer vælter sod og os ud. Værst fra busser og lastbiler, hvorfra der står trykke, sorte røgskyer.

Vi ankom til Mexico City onsdag eftermiddag og fredag lå Mette på langs med ondt i halsen og hovedet, feber og snot i hele hovedet. Folks kommentarer var, at sådan får mange det, når de ankommer til Mexico City. Et lægebesøg bekræf-

tede folks forklaring om, at det var luftens skyld. Det var dog ikke noget lægen hidsede sig meget op over, han var vant til at få patienter med disse symptomer og skrev hurtigt en recept med 4 forskellige medikamenter. Ren rutine.

Et mangehovedet uhyre.

Men hvordan er det blevet sådan? Det er der naturligvis ikke nogen enkel forklaring på. En kolossal

Foto: Forfatterne.



centralisering af alting omkring Mexico City, meget sparsomme regler for hvad industri m.v. må lukke ud til miljøet, mange gamle køretøjer, specielle geografiske forhold og en voldsom økonomisk krise i landet bærer alt sammen sin del af skylden.

Det helt centrale i problemet er, at der i Mexico City bor omkring 20 mio. mennesker og at der hver dag flytter ca. 100 nye familier til. Folk strømmer til i håbet om arbejde og, som en mexicaner forklarede os, man kan få alt i Mexico City. Mange ting er endda billigere end i resten af landet. Det store udbud af arbejdskraft gør, at lønningerne kan holdes på et minimum, hvilket tiltrækker industrien og dermed er ringen sluttet. I øjeblikket er ca. 70% af hele landets industri placeret i området omkring Mexico City.

Indtil centraliseringen standses, og varer og jobs fordeles bedre over hele landet eller produktion og levevis ændres totalt, vil forureningsproblemet i Mexico City stadig forværres.

En dyne af smog.

En anden væsentlig faktor er de geografiske forhold. I Mexico City er det pga. de omkransende bjerge og temperatur- og vindforhold umuligt blot at eksportere forureningen. Smoggen bliver liggende som en dyne i bunden af dalen - hen over hovederne på 20 mio. mennesker. Når det endelig blæser, er det ofte fra Nord, hvor den største del af industrien ligger, så tågerne blæser ind over byen. Der er ganske vist regler for hvad industrien må lukke ud, men dels er kontrollen meget begrænset, og dels er det let at betale sig fra overtrædelserne. Korruption er generelt meget udbredt i Mexico og ofte »løsningen« på affaldsproblemerne.

Den væsentligste kilde til luftforureningen i byen er dog trafikken, som i høj grad udgøres af gamle køretøjer. Der importeres mange nedslidte og stærkt forurenende biler fra USA, og brugen af katalysatorer er så godt som ukendt. Det nytter ikke noget at prøve at holde vejret til den nærmeste osende bus er passeret, for den næste følger lige efter - og tilbage står vi uden at kunne se smog'en for bare os. Sådan når man op på en ration af røg, der svarer til 40 smøger om dagen.

Når det nu er så slemt, er der så ikke nogen der gør noget ved det? Jo da, man har f.eks. flyttet en måned af børnenes sommerskoleferie til januar, hvor forureningen er værst. Det er så meningen at børnene skal blive inden døre for at skånes, og samtidig spares der jo på bilkørslen. Desuden opfordres folk til at lade bilen stå, når de bare skal ned på hjørnet for at hente kager. Generelt opfatter mexicanske byboere ofte afstande lidt anderledes end vi. »Esta muy lejos - det er langt væk«,

Movimiento Ecologista Mexicano.

Der eksisterer også nødplaner for situationer, hvor luftforureningen overstiger bestemte niveauer. Disse planer indebærer bl.a. lukning af fabrikker. På trods af at der stort set altid er nødtilstand, er nødplanen aldrig trådt i kraft fortæller Patricia, som er med i en mexicansk miljøbevægelse. Undskyldningen for ikke at anvende planerne er som regel, at niveauerne kun overskrides i små områder, og så kan man jo ikke sætte en hel nødplan igang.



Foto: Forfatterne.

er det svar vi tit har fået når vi har spurg om vej. »I må tage en taxi«. Når vi så alligevel er gået, har det taget os godt 10 min.

Udover disse opfordringer er der udarbejdet en plan, så alle biler fra før 1982 skal kontrolleres for hvor meget de forurener. Hvilke niveauer der gås ud fra ved vi desværre ikke. Men at det vil blive et kolossalt arbejde og nærmest umuligt bagfter at kontrollere, at kun de godkendte biler kører, er indlysende.

Vi kom i kontakt med Patricia ved et møde i miljøbevægelsen »Movimiento Ecologista Mexicano« (M.E.M.). Det umiddelbare indtryk fra mødet var noget forskelligt fra de hjemlige NOAH-møder. En del slipse- og jakkeklædte herre med »M.E.M.-nålemærker« i knaphullet diskuterede, mens bekymrede mødre og deres hostende børn hørte på. Patricia forklarede os senere at det i Mexico kan give prestige at gå ind i miljøbevægelsen, hvorfor be-

væggrundene er ret forskellige fra i Danmark.

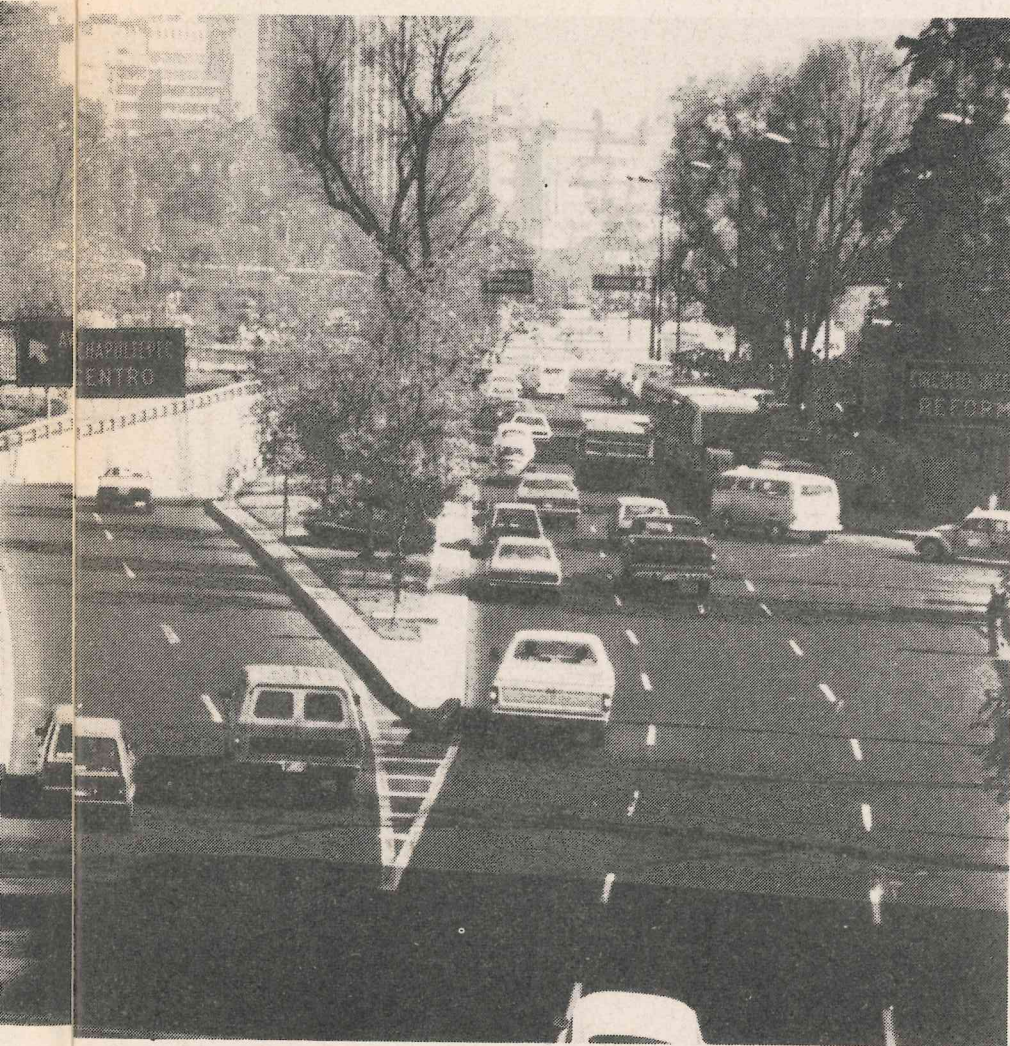
M.E.M. repræsenterer ikke oppositionen og kommer ikke med revolutionerende alternativer. Tværtimod er »præsidenten« for M.E.M. god ven med folk i regeringspartiet, og han har mange kontakter - bl.a. til medierne. Dette er vigtigt for selv om M.E.M. ikke direkte kæmper for omvæltninger til et økologisk bæredygtigt samfund, er dets eksistens af stor betydning for befolkningens bevidsthed. Jo oftere

den tanke til ende, at hendes børn måske ikke vil kunne trække vejret i frisk luft og ikke vil kunne opleve træerne. Det er noget som virkelig gør hende bange.

Måske trivielle tanker for miljøbevidste danskere, men stadig uhyggeligt aktuelle. Ikke mindst i Mexico City. Patricia tog os med rundt i byen og viste os tydelige skader på træerne; svitsede blade, gule nåle og insektangreb pga. svækkelse. Her er der ingen grund til at lave forsøgsopstillinger og kunstigt påvirke

eksporteret årsagerne til problemerne. Og fortsat gør det. For efterhånden som miljøkravene i de industrialiserede lande skærpes, sendes den mest forurenende produktion til lande som Mexico. Der tillader økonomien ikke »fine fornemmelser«.

Borgere i Mexico City med sans for den sorte humor understreger fordelene ved situationen sådan: Efter den altudslættende atomkrig er der kun to hårdføre kategorier af væsener, som vil overleve - rotter og borgerne i Mexico City. De er vant til det, der er værre !!!



M.E.M. omtales i medierne, desto større bliver opmærksomheden om miljøets situation.

7. prioritet

Et helt grundlæggende problem i miljøarbejdet i 3. verdens lande er, at miljøspørgsmål helt uundgåeligt får 2., 3. eller 7. prioritet. Lungekræft om 20 år virker mindre væsentligt end mad på bordet og tøj på kroppen her og nu. Kun få har overskud som Patricia til at tænke

planter med ozon, NOx og SO². Som biologistuderende går Patricia direkte ud i »naturen« og registrerer konsekvenserne - byen er eet stort laboratorium.

Det er fristende for os to uskyldige danske rejsende på ferie, at tage videre - skynde sig væk, når den værste halsbetændelse har fortaget sig. Men vi kan ikke bare fralægge os ethvert ansvar. Tværtimod skylder vi disse lande at eksportere erfaringer fra miljøarbejdet, ligesom vi har

Halvt så slemt er galt nok !

Som københavnere bliver vi forhåbentlig aldrig helt så hårdføre. Selv om Mexico City er speciel på mange måder, og forureningssituationen i København ikke vil kunne udvikle sig tilsvarende, er det alligevel et utroligt afskrækkende eksempel. Bare halvt så slemt er galt nok. Mexico City er en ualmindelig fascinerende og spændende by, men hovedstaden derhjemme har heldigvis visse fortrin - endnu.

Efter 14 dages åndenød er vi overbevidste om, at en bedring af luftsituationen i Danmark ikke blot er et ideologisk ønske - det er en nødvendighed.

Hvordan går det mon med det bilforbud inden for voldene ???

HOST - HOST fra

Birgit Mathiesen og
Mette Gram

»NOAHs Rejsehold - Lantianamerika«.

PS.

Udover en masse spændende miljøsnak i den uge vi boede hos Patricia, fik vi en bunke ting at vide om Mexico og mexicanerne, en masse hyggelige timer og en håndfuld gode venner - andre væsentlige sider af miljøarbejde på tværs af landegrænser.

DER BOR EN BAGER...

...Ja, - der bor faktisk 6 bagere på Nørrebro i København som, i samarbejde med NOAH, Forbrugerrådet og Nærings- og Nydelsesmiddelarbejder Forbundet, har introduceret et nyt grovbrød - et BYKERNEBRØD.

»Hej - hvor er franskbrødet og hvor er basserne ??« lød det ved mangt et morgenbord på Nørrebro i København en af de varme søndagsmorgener i juni. Det sædvanlige sortiment var byttet ud med et nyt grovbrød nede fra bageren på hjørnet.

Udenfor bageren var der nemlig linet op med smagsprøver, the og kaffe og der var live-musik med guitar og tværløjt. Mange blev fristet til at tage noget andet med hjem i indkøbsposen end de plejede.

BYKERNEBRØD er et af de første resultater af det samarbejde der sidste år startede mellem NOAHs Madgruppe, Forbrugerrådet og NNF. Et samarbejde som går ud på at vise, at det kan lade sig gøre at lave fornuftige og sunde fødevarer og herigennem presse politikerne til at udarbejde en dansk ernærings- og levnedsmiddelpolitik. (1).

Alles interesse.

BYKERNEBRØD er et eksempel på et produkt som på een gang varetager naturens, forbrugernes og bagerens interesse.

Bykernebrødet er et eksempel på en produktion, som tager miljøproblemerne alvorligt. Der bruges økologiske råstoffer, som produceres uden brug af kunstgødning og sprøjtemidler og der anvendes ikke tilsætningsstoffer af nogen art. Selv om ikke alle tilsætningsstoffer er farlige, så er de unødvendige. BYKERNEBRØD indeholder f.eks. ikke brændt mel - det bruges ofte for at gøre brødet mørkere, så det ser mere groft ud end det egentlig er.

Et mindre udvalg - man kan være bekendt.

Der bruges heller ikke brød-aroma. Istedet får dejen lov til at hæve og hvile lang tid nok til, at kornets naturlige smag kommer frem. På den



Foto: Jon Theil Nielsen

måde kommer hvedebrød til at smage af hvede og rugbrød af rug. Det betyder selvfølgelig, at bageren skal bruge mere tid for hver brødtype, han vil have i sin forretning, men er det ikke OK, at der er et mindre udvalg af velsmagende og sundt brød end et overflødigshorn af »papbrød« ?. Det kan både os forbrugere og bagerne være bedst tjent med.

Fuld deklaration.

Brød behøver idag ikke at være fuldt deklareret. Din bager skal dog kunne oplyse hvilke tilsætningsstoffer, der er anvendt. BYKERNEBRØD er deklareret med alle ingredienser - ja du kan faktisk få hele opskriften, hvis du helst vil lave brødet selv:

200 g hele hvedekerner udblødes natten over, 600 g økologisk hvedemel, 600 g økologisk fuldkornshvedemel, 1 ltr. vand, 100 vegatabilsk olie, 20 g sukker, 30 g salt.

Hviletid 2 x 20 min. - 240° i 25 min.

Indtil videre er det kun hos seks bagermestre på Nørrebro i København brødet kan købes (2), men man kan jo kun håbe på at ideen og samarbejdet mellem forbrugerne, fagbevægelsen og producenterne vil brede sig til andre områder.

PF.

1: »Handlingsplan for en Dansk ernærings- og levnedsmiddelpolitik«. NOAH, Forbrugerrådet og Nærings- og Nydelsesmiddelarbejder forbundet 1988. Kan købes i NOAHs bogcafé.

2: Her kan du købe det nye grovbrød:

Parcel Konditoriet
Griffenfeltsgade 56

Fra Kælderen
Rantzausgade 33

Din Håndværksbager
Tagensvej 41

Deres Håndværksbager
Tagensvej 185

Vinters Bageri
Veksøvej 89

Konditoriet Taimi
Nørrebrogade 162

BILEN UD AF BYEN...!

Siden biltrafik i byer blev erkendt som et miljøproblem for godt 20 år siden, er kravet om »bilen ud af byen« blevet rejst med voksende hyppighed.

Formuleringen er naturligvis slagordspræget. Der er næppe nogen der forestiller sig byer helt uden biltrafik. Visse typer kørsel kan alle

enes om er nødvendig, f.eks. syge- og lægekørsel, renovationskørsel, og formentlig også varetilkørsel til butikker m.m. Andre typer bilkørsel vil af mange opfattes som afgørende for byens fortsatte eksistens som erhvervs- og boligområde og som et attraktivt mødested for udveksling af varer, tjenesteydelser,

ideer og kultur. Det drejer sig f.eks. om kundetrafik til byens butikker og kulturtilbud, kørsel til forretningsmøder og evt. beboernes mulighed for kørsel til egen bopæl. Endelig vil nogle også mene, at boligarbejdsstedskørsel i bil bør være mulig.

-SLAGORD ELLER REALISTISK MULIGHED..?

Bilen ud af byen må således opfattes som et ønske om at dæmpe biltrafikken ved at fjerne den »unødvendige« trafik. Hvad der er unødvendigt og dermed hvormeget biltrafikken skal dæmpes må, som det fremgår af ovenstående, bero på en politisk vurdering.

I denne artikel argumenteres først for nødvendigheden af at dæmpe biltrafikken i vores byer. Derefter gennemgås de virkemidler, der står til rådighed, og det vurderes hvor langt de kan føre os.

Vurderingen bygger på erfaringer fra byer, hvor man har forsøgt at dæmpe trafikken. Problemet med biltrafik i byer er som bekendt universalt, og i ganske mange byer rundt om i verden har man - med vekslende held - forsøgt at dæmpe biltrafik, ihvertfald i de tætte bydele.

Personbilen er uovertruffen, når det drejer sig om stor tilgængelighed og høj mobilitet. Dog gælder dette naturligvis kun for de personer, der har adgang til at bruge bil. Endvidere er det en forudsætning, at vejnettet er tilstrækkeligt udbygget i forhold til biltrafikkens størrelse, så bilerne ikke kører og sinker hinanden.

En stor biltrafikmængde i en by medfører imidlertid mange negative konsekvenser. Først og fremmest trafikuheld, men også støj, luftforurening, hindringer for fodgængere og cyklister (barriereeffekter), visuelle effekter osv. Ydermere er biltrafikken stærkt ressourceforbru-

gende hvad angår offentlige og private pengemidler, energi, byareal osv.

Det vil kræve enorme omkostninger på én gang at sikre høj mobilitet gennem en udbygning af byernes biltrafiksystem og at begrænse trafikens negative konsekvenser.

Da samfundet skal spare, og det samtidig er tvingende nødvendigt at reducere trafikuheld, støj og luftforurening, er den logiske konsekvens, at der må fastlægges en trafikpolitik med det formål at dæmpe biltrafikken i vores større byer. En sådan dæmpning vil samtidig forbedre fremkommeligheden for den tilbageblivende trafik, biler såvel som kollektiv trafik og lette trafikkanter.

Hvordan kan biltrafikken dæmpes ?

Der er to slags virkemidler, når biltrafikken skal dæmpes i et område - piskerodden eller guleroden. Dvs. enten at besværliggøre bilkørsel til og i området gennem indførelsen af diverse restriktioner på parkering eller kørsel, eller at gøre alternativerne mere tillokkende gennem forbedringer af den kollektive trafik og af muligheden for at cykle. Størst virkning kan opnås ved en kombination af de to fremgangsmåder.

Afhængig af de valgte virkemidler opnås dæmpningen ved at bilisterne ændrer trafikvaner, idet de:

1. vælger en anden rute (kører uden om området).
2. kører på andre tidspunkter



(udenfor myldretiden).

3. kører sammen med andre (samkørsel).

4. vælger andre transportmidler (tog, bus eller cykel).

5. vælger andre rejsemål (f.eks. forstadscentre i stedet for city).

6. slet ikke rejser.

Af disse muligheder er der kun 3, 4 og 6 der medfører en reduktion af den totale biltrafik i byen. 1 og 5 kan imidlertid medføre øget biltrafik.

Regulering af parkeringen.

I flere europæiske byers bymidter er indført automatisk styrede henvisningssystemer, der gennem skilte med variabel tekst anviser bilisterne kortest vej til p-huse og andre større p-anlæg, hvor der i øjeblikket er ledig kapacitet. Derved undgås en del parkeringssøgende cirkulationstrafik, og en mere jævn udnyttelse af det samlede p-udbud opnås. I Aachen i Vesttyskland har man eksempelvis konstateret, at ¼ af biltrafikken i bymidten er parkeringssøgende og at henvisningssystemet har reduceret denne trafik med 20%, dvs. en totalreduktion på ca. 5%.

Kørselsmængden i et område kan dæmpes ved at indføre tidsrestriktioner, afgifter eller helt at fjerne parkering på offentlige gader og pladser i området. I stedet kan de afviste bilister evt. henvises til større p-anlæg i områdets periferi med bedre adgangsforhold i direkte tilknytning til det overordnede vejnet eller - endnu bedre - henvises til at bruge andre transportmidler.

Forbud mod langtidsparkering kan dæmpe en uønsket bolig-arbejdsstedstrafik med bil. Det forudsætter dog en effektiv parke-

ringsovervågning. En beregning for området inden for søerne i København har vist, at nedlæggelse af al langtidsparkering kan medføre en dæmpning af biltrafikken til området på godt 25%, hvilket på grund af gennemfartstrafikken - som jo ikke berøres af parkeringsrestriktioner - betyder et fald i trafikken over sø- og havnesnittet på godt 10%. Derimod kan strammere tidsrestriktioner på korttidsparkeringen medføre en så stor udskiftning af biler i løbet af dagen, at biltrafikken kan øges.

Størst dæmpning kan opnås ved administrativt at indføre totalforbud mod parkering på offentlige gader og pladser som det herhjemme f.eks. kendes fra Dragør. Tilsvarende forbud gælder i flere italienske byer og - i stor målestok - i Prag hvor hele den gamle bydel, et område på godt 2km², er pålagt et sådant forbud. Ordninger af denne type er ofte suppleret med dispensationer for bilister med særlig tilknytning til området - f.eks. beboerne. Dette kendes bl.a. fra Oslo.

Opkrævning af parkeringsafgifter påkalder sig stigende interesse herhjemme. For to år siden kendtes betaling for parkering på offentlig plads kun i København og Århus. Siden er det indført i Odense, Randers, Vejle og Kolding m.fl. tilrettelægges afgifterne, så det alene er p-pladsens lokalisering der afgør prisen, og ikke om pladsen er på gade eller i p-hus, privat eller offentlig, har man et meget effektivt middel til at styre parkeringen og dermed bilkørslen. Tilmed er der ganske mange penge at tjene for kommunen - penge der kan benyttes til at etablere parkering udenfor området - evt. som park-and-ride pladser og

til at forbedre forholdene for den kollektive trafik og de lette trafikanter.

En vanskelighed ved at bruge parkeringsrestriktioner som trafikdæmpende middel er, at 25-50% af parkeringsudbuddet i de centrale bydele i danske byer er privat, og dermed unddraget restriktioner af enhver art. Den private parkering benyttes især af bolig-arbejdsstedsrejsende, dvs. den bilistgruppe, der især ønskes dæmpet, da den bidrager kraftigt til myldretidstrafikken. Ydermere har det vist sig, at andelen af private pladser er større jo større parkerings- og trafikproblemerne og dermed behovet for trafikdæmpning er. Det er derfor vigtigt, at kommunen gennem en aktiv parkeringspolitik får styr på den samlede parkeringsforsyning. Dette kan ske ved frivillige aftaler om offentlig udnyttelse af private pladser, eller ved at gøre byggetilladelser betingede af, at parkering på egen grund ikke etableres. Endvidere ved at opfatte gratis parkering ved arbejdspladsen som et frynsegode der indkomstbeskattes. Dette kendes fra flere amerikanske storbyer.

Kørselsrestriktioner.

En mere direkte måde at dæmpe biltrafik på er at gribe ind over for kørslen. Det kan gøres ved henholdsvis trafiktekniske eller trafikplanmæssige midler, forbud mod eller afgifter på kørsel.

Trafikteknisk kan byens trafiksignaler indrettes, så der ikke lukkes mere trafik ind ad indfaldsvejene end de kan afvikle længere inde mod bymidten. Derved kan bilkøer flyttes fra de tætte bydele til byens udkant. Dette kendes allerede fra København, hvor trafikken på Lyngbyvej, Vestmotorvejen m.fl. doseres efter kapaciteten i de grønne bølger videre ind mod byen. Suppleret med busprioritering i lys-signalerne så bussen altid kan komme frem, kan systemet bruges til at dæmpe biltrafikken.

Trafikplanmæssigt kan indføres bilfri områder dvs. sammenhængende fodgænger- og opholdsområder. Det kendes fra bymidter verden over, ikke mindst fra tyske byer, men også i middelalderbyen i København. Biltrafikken dæmpes ikke, men flyttes til ringgader omkring bymidten.

Tilsvarende virkning har trafikzonestemmet, hvor der etableres en ringgade omkring bymidten samt





nogle spærregrænser i bymidten som biler (i modsætning til kollektiv trafik og cykler) ikke må passere. Løsningen er især kendt fra Göteborg, hvor den indførtes i 1970 og siden er udvidet til også at gælde tætte bykvarterer der grænser op til bymidten. Den er imidlertid også anvendt i flere tyske, franske og hollandske byer, og med modifikationer herhjemme i Aalborg, Odense og Kolding. Selv om den totale biltrafik blot omfordeles og ikke dæmpes, er den samlede effekt på miljø og trafikuheld positiv.

Mere radikale løsninger er generelle kørselsforbud i større områder - evt. dog med dispensationer for visse grupper af »nødvendig« trafik. Kørselstilladelse vises med en mærkat i foruden. Et sådant kørselsforbud har været forsøgt i flere italienske byer bl.a. Roms gamle bydel, men måtte opgives igen, da det var for vanskeligt at administrere og håndhæve. I stedet forsøges i Rom nu et nummerpladestyret system, hvor biler med lige endeciffer må køre på lige datoer osv. Noget tilsvarende blev indført i et 12 km² stort område i Athen i 1982 for at nedbringe den stærke luftforurening fra biltrafikken. Den umiddelbare virkning var et fald i biltrafikken i området på 15% og en stigning på ringvejen udenom området på godt 1%. Når virkningen ikke blev større skyldtes det en meget stor taxitrafik, og taxi, busser og motorcykler er undtaget.

Endelig kan der indføres betaling for kørsel i området enten i form af bompeng (betaling efter hver langgt eller hvor længe man kører i området). Afgifter på kørsel i bycentre

kendes idag kun i Singapore og Bergen, men er endvidere vedtaget indført i Oslo i 1990 og planlægges indført i Stockholm inden for en kortere årrække. I Bergen og Oslo er formålet med afgifterne at tjene penge til anlæg af nogle meget dyre motorgader, der skal føre trafikken udenom bymidten. Afgiften er derfor sat lavt (5-10 kr.), idet man ikke ønsker en dæmpning af trafikken, da indtægterne derved vil blive for små (!).

Kun i Singapore har man indført kørselsafgifter med det erklærede formål at dæmpe biltrafikken af miljømæssige årsager. Afgiften ind-

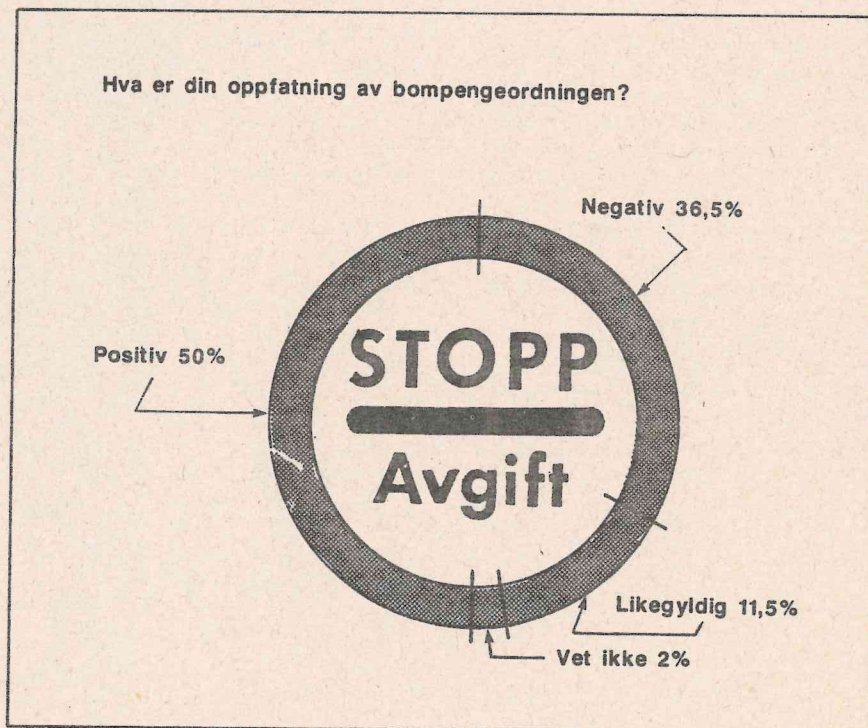
førtes i 1975 i det 6 km² store city-område. Afgiften (ca. 20 kr.) opkræves kun i myldretiden om morgenen. Den umiddelbare virkning var et fald på 74% i personbiltrafikken ind i området. Den store reduktion skyldtes først og fremmest at 85% af de bilister, der tidligere kørte igennem området valgte at køre udenom eller køre på andre tidspunkter.

Boligarbejdsstedstrafikken til City blev dæmpet 30%. Såvel samkørsel som benyttelse af kollektiv trafik voksede istedet. Beregninger i Oslo og Stockholm har vist at en afgift af størrelsesorden 15-20 kr. vil dæmpe biltrafikken til bymidten med 20-25%, Noget tilsvarende er skønnet for København.

Forbedring af alternative trafikmidler.

Den kollektive trafiks konkurrenceevne kan forbedres gennem ændrede takstsystemer og serviceforbedringer, samt ved busprioriteringer i kryds og på strækninger hvor kapaciteten i biltrafiksystemet bevidst nedsættes til fordel for den kollektive trafiks fremkommelighed. Gode eksempler herpå er Göteborg, Basel og Zürich, hvor man bestræber sig på at give den kollektive trafik prioritet i kryds og selvstændige traceer mellem krydsene ved at inddrage gadearealer fra bilerne. I Göteborg kører over 75% af spornogslinierne i eget tracé.

I Zürich har den kollektive trafik



DSB

Rabatkort

3 zoner 10 rejser 70 kr.

Kortet skal stemples ved rejsens begyndelse. Ved omstigning til bus og i tog med regelmæssig billetkontrol skal kortet vises. Kortet skal i øvrigt vises på forlangende. Læs om gyldighed på bagsiden.

Kl. Dato Zone

1
2
3
4

12826 01
08226 08
10225 08
10225 08
10225 08
01
04676088

prioritet i samtlige kryds og 15% af linienettet kører i eget tracé. I øvrige gader med kollektiv trafik er der ofte venstresvings- og stopforbud for biler. Alt i alt har Zürich i de seneste år investeret ca. 1 mia. kr. i sporvogns- og busnettet. Til gengæld er passagertallet steget med 15% de sidste 2 år, og det i en periode hver den kollektive trafik i andre europæiske storbyer stagnerer eller falder. Zürich har lige så mange kollektive rejser pr. år som HT til trods for at indbyggertallet kun er af HT-området og til trods for at byen har en væsentlig højere biltæthed end København.

Forbedringer for cykeltrafikken har også været forsøgt, eksempelvis ved etablering af sammenhængende stinet i hele byer (Münster, Erlangen og Freiburg i Tyskland, Delft i Holland). Projekterne har medført stigende cykeltrafik, men ikke i et omfang så biltrafikken er blevet dæmpet.

Konklusion.

Der findes ikke noget universalmiddel, når man ønsker at dæmpe biltrafik i byer. Ifølge ovenstående synes kørselsafgifter at have størst ef-

fekt, men man har kun erfaringer fra en enkelt by - Singapore - og forholdene i denne by afviger meget fra danske forhold. Iøvrigt er kørselsafgiften kun et af midlerne, idet der samtidigt er indført en forbedret kollektiv trafik, en park-and-ride service (som dog ikke benyttes af ret mange bilister) samt en fordobling af p-afgifterne i City.

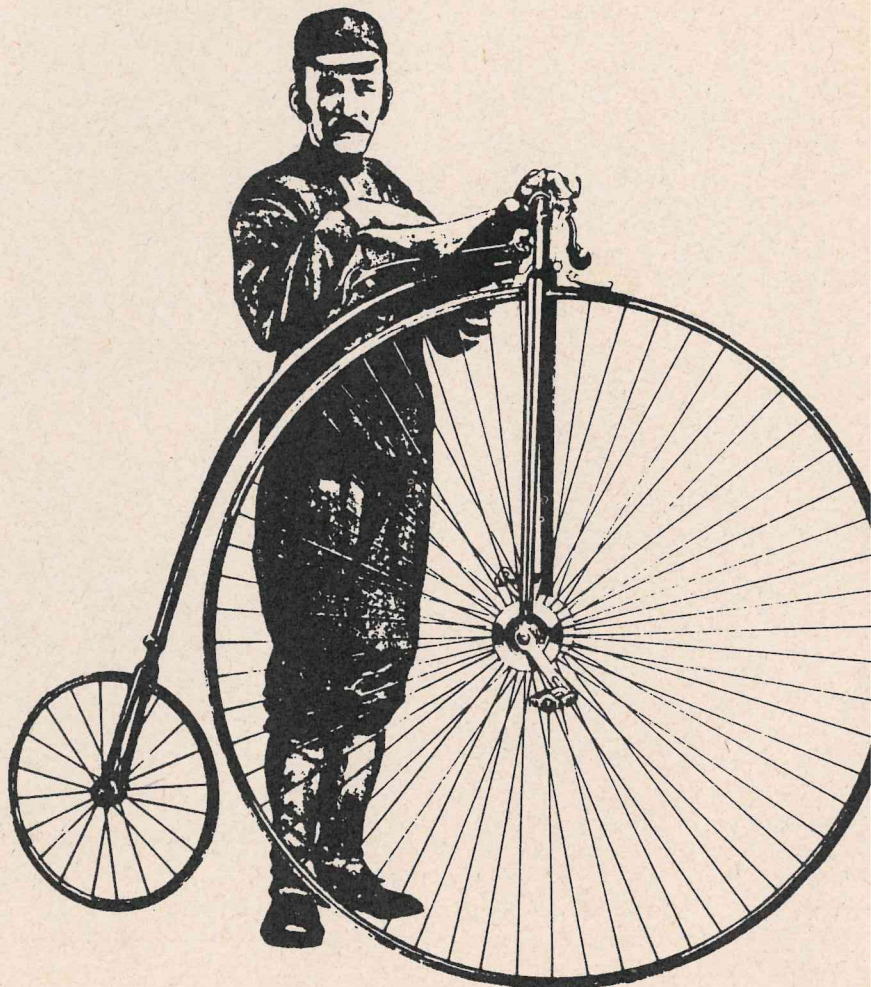
En trafikdæmpningspolitik må derfor sammensættes af mange elementer. I danske byer kunne man f.eks. starte med parkeringen. Først og fremmest en forbedret overvågning af allerede gældende restriktioner. Dernæst en gradvis fjernelse af gratis langtidsparkering, inddragelse af privat parkering under det offentlige p-udbud og evt. etablering af beboerparkering. Endelig indførelse af et sammenhængende system af p-afgifter så det ikke bliver muligt at parkere gratis noget sted i området.

Provenuet fra parkeringsafgifterne kan benyttes til forbedringer af den kollektive trafik og til etable-

ring af sammenhængende cykelstinet. Disse forbedringer sker parallelt med en ændret brug af gadearealer, idet kapaciteten i bilsystemet nedsættes i takt med stramningen i parkeringsmulighederne, og fremkommeligheden for de alternative trafikmidler forbedres.

Bilen vil *ikke* komme ud af byen ved disse indgreb, men det skønnes, at der kan opnås en dæmpning af biltrafikken på 25-30% - nok til at problemerne med fremkommelighed, trafikuheld og miljø bliver nemmere at overskue og håndtere.

Civ. ing. Flemming Larsen, trafikplanlægningsfirmaet Anders Nyvig A/S.



Å HVA SI'R DU SÅ TIL DET?

NOAH-bladet har givet FDM og NOAHs trafikgruppe mulighed for at læse Flemming Larsens artikel.

Her er deres umiddelbare kommentarer.

NOAH-Trafik

Kommentarer til »Bilen ud af byen« - slagord eller realistisk mulighed? Biltrafikken som helhed er en af de største miljøødelæggere i verden. Og den er en af dem, man har mindst styr på. År for år stiger trafikken uden kontrol.

I storbyer er mange af bilens dårlige miljøegenskaber særlig mærkbare, fordi både trafikken og befolkningen er koncentreret. Det er derfor en meget effektiv miljøstrategi at arbejde for en kraftig reduktion af bilkørslen i byområder, fordi man på en gang får begrænset mange væsentlige problemer: den ødelagte luft, ulykkerne, energiforbruget, larmen, de grimme parkeringsørkener og meget mere.

Det betyder ikke at man fra den ene dag til den anden skal afskaffe al biltrafik i byen, - det er der vist aldrig nogen der har forestillet sig. Det der skal til, er simpelthen en målrettet planlægning. Desværre nytter det jo intet at appellere til bilisterne »miljøansvarlighed« - den kan ligge på et meget lille sted, når det gælder at ændre vaner.

Begrænsninger på biltrafik skal begynde med de områder, hvor problemerne er størst, og hvor det er let at skabe alternativer. Det er to sider af samme sag: Indskrænkning af bilernes bevægelsesfrihed i byen og forbedring af de mest miljøansvarlige transportformer, - cykling og kollektiv trafik. Selvfølgelig skal der også bruges den bedste teknik.

FDM MENER

FDM

»Når f.eks. kørselsafgifter af mange opfattes som en succes i Singapo-re, hænger det givet sammen med, at der i samme by er et underjordisk supermoderne el-tog med afgang fra et væld af stationer hvert 6. minut. Togene er i øvrigt totalt uden menneskelig betjening, men alene styret af en central computer.

Ovenstående tjener alene et supplement til Flemming Larsens artikel. Forenede Danske Motorejere - FDM - hilser Flemming Larsens artikel velkommen som et seriøst, informativt indlæg i en vigtig debat. Alt for mange tror at biler i byen kan fremstilles i sort/hvidt. Det mener FDM også og arbejder derfor også aktivt på sagen.

Derfor tjener det kun til forplumring af debatten nu at gå ind i en debat om erfaringer fra andre lande. Vi må finde en løsning på danske præmisser, der passer til det danske samfund. En sådan fordomsfri debat - hvor man kunne tænke sig omegnskommunerne, turisterhvervet, vognmandene m.fl. inddraget - deltagere FDM gerne i«.

I »Trafik og Miljøhandlingsplan for Hovedstaden« har NOAH sammen med ti andre organisationer givet et bud på en sådan planlægning for København. Planen kan fås gratis hos NOAH.

Men problemet er egentlig ikke, at man ikke ved hvad retning, der er den rigtige. Problemet er heller ikke, at man ikke ved hvad der skal gøres. Problemet er heller ikke nødvendigvis penge - miljøforbedringer kan ofte betale sig. Og problemet er slet ikke, at byen dør ud uden den voldsomme biltrafik, - tværtimod viser erfaringerne det modsatte.

Selv nogle bilproducenter og forhandlere har faktisk indset, at bilerne ikke har en fremtid i byen - eller på kloden - uden der sker en meget mere bevidst styring af deres brug.

Problemet er, at flertallet af politikerne stadig er så uvidende om miljøet og klodens overlevelse, at de ikke kender konsekvenserne af manglende styring af bilismen. Mange politikere tror stadig at »trafikstyring« er noget med udvidelser af vejnettet og maksimal service til bilisterne med signaler og henvisninger til altid ledige p-pladser. Og at man kan lappe sig ud af svineriet med miljø og menneskeliv. Denne tankegang er forældet og farlig.

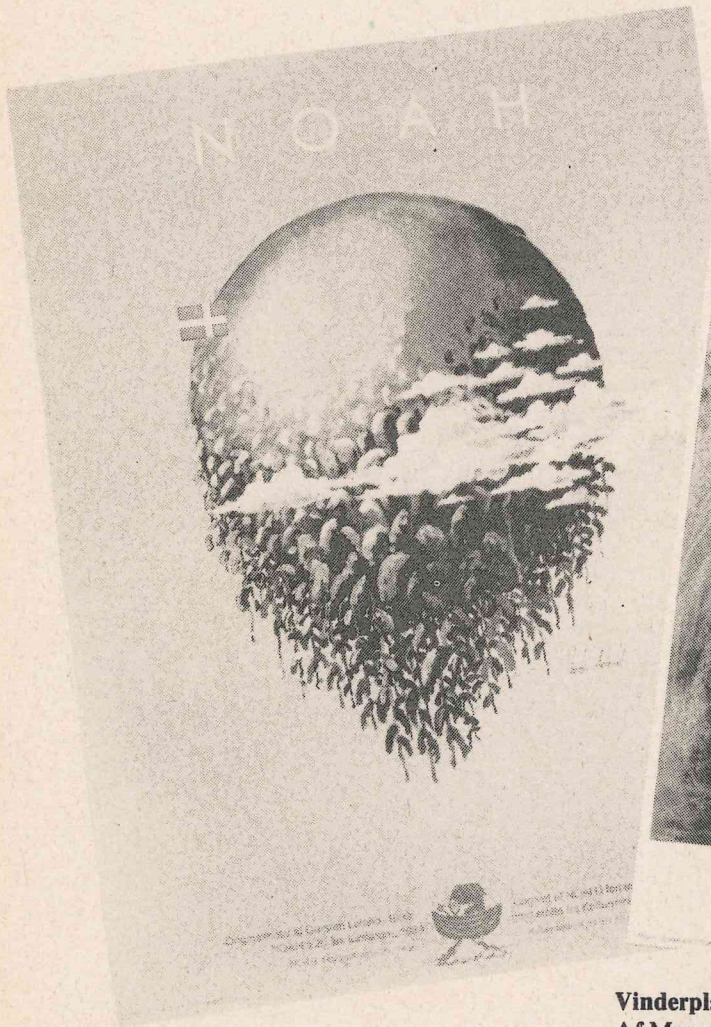
Husk det til kommunevalget i november (og bagefter) !



JUBILÆUMSPLOKATER.....

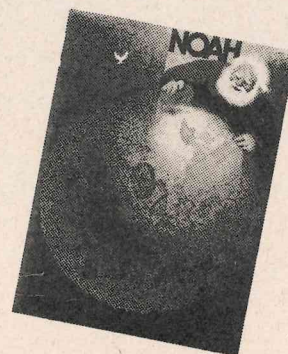
I forbindelse med NOAHs 20 års jubilæum udskrev vi en plakatkonkurrence. Omkring 30 af de bedste forslag er nu på vej rundt til landets biblioteker på en vandrestilling.

De to vinderplakater er nu trykt og kan købes gennem NOAHs Sekretariat. Der indkom imidlertid mange rigtig gode forslag, så NOAHs Forlag har besluttet også at trykke fire af de øvrige forslag i et mindre format og 8 af plakatforslagene som postkort. Alt trykt fire farver.



Vinderplakater:
Af Marcelina Terkelsen og Carsten Loland.
Format 80 × 60 cm.
Pris pr. stk. kr. 60,- excl. lev.

Postkort:
Af Marcelina Terkelsen, Carsten Loland,
Des Asmussen, Jesper Stubtoft, An-
ders Christiansen, Peder Stougaard,
Anne Lassen og Peter Sandersen.
Format 20 × 15 cm.
Pris pr. stk. kr. 5,- excl. lev.
(Alle otte for kr. 35,-)



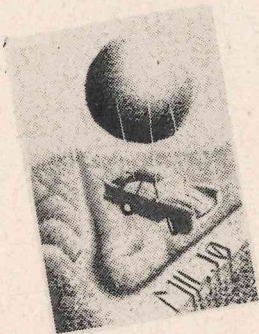
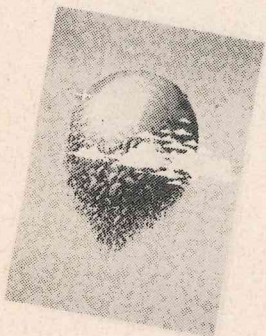
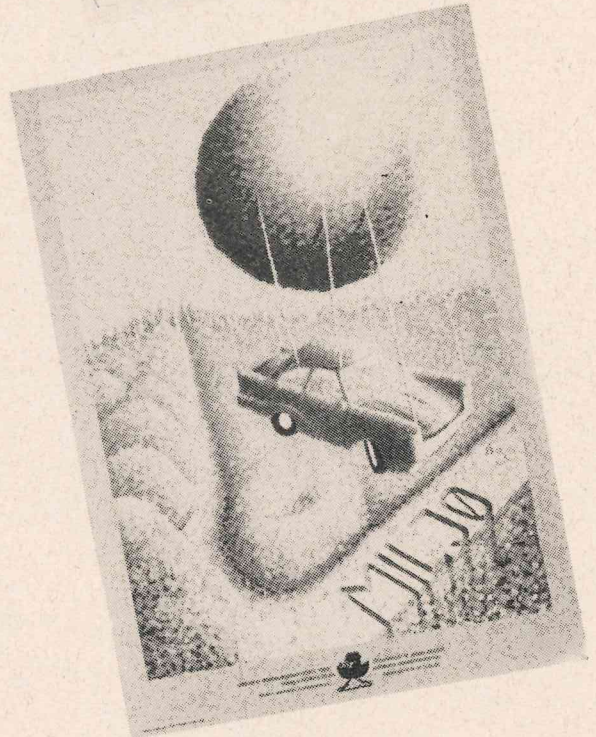
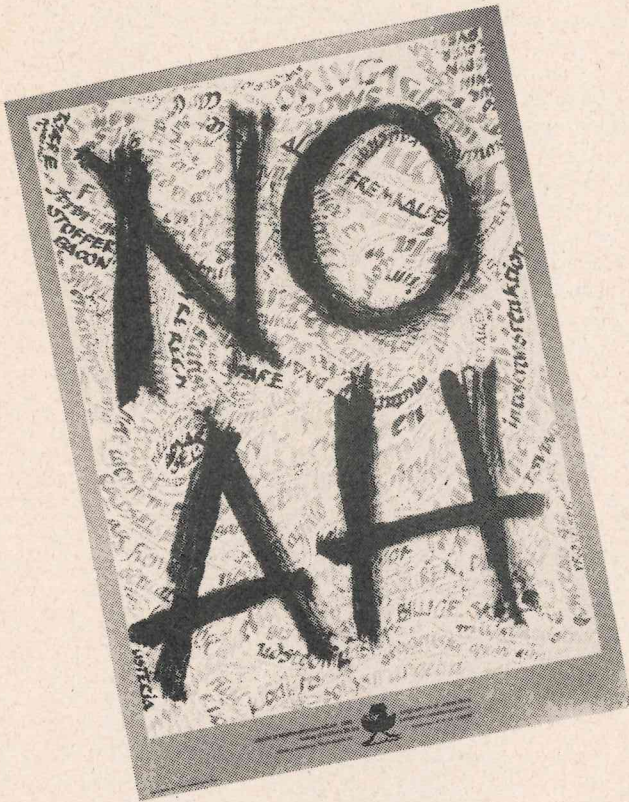
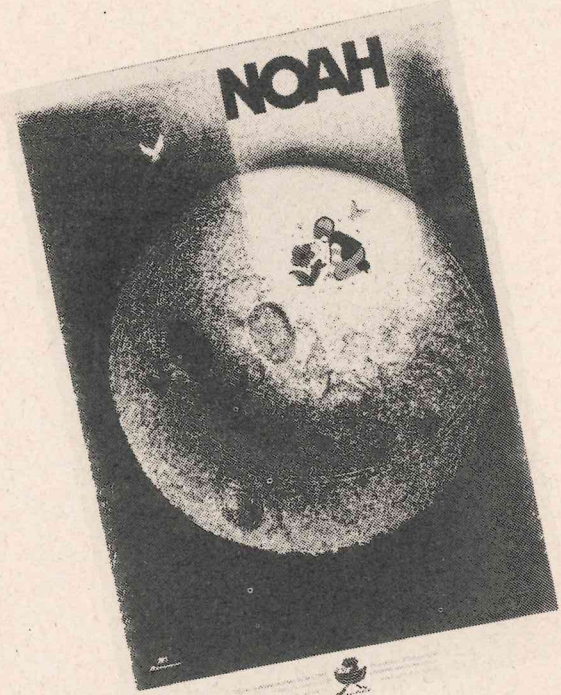
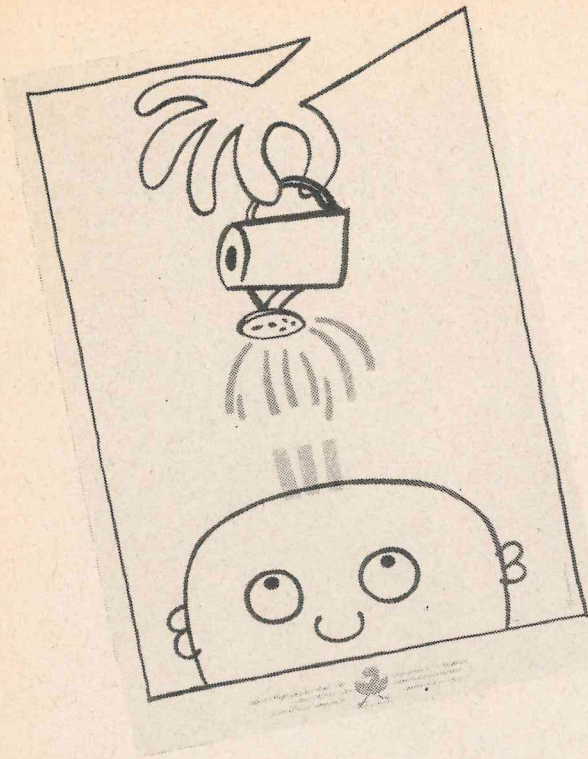
Plakاتفorslag:

Af Jesper Stubtoft, Des Asmussen, Finn Møgensen og Jesper Ravn.

Format 60 × 42 cm.

Pris pr. stk. kr. 40,- excl. lev.

(Alle fire for kr. 140,-)



MORGENDAGENS MILJØKAMP.

Mens politikerne snakker får miljøaktivister bøder. Vores fælles fremtid er truet !

Igennem årtier har der været et pres fra videnskaben og befolkningen på politikerne, for at få foretaget indgreb overfor svineriet af vores fælles goder - havet, luften og jorden.

Den grønne tanke er vokset, og idag kan alle se og mærke at der er noget galt, men politikerne bruger desværre stadig meget af tiden til debat, istedet for at gøre noget radikalt ved problemet.

For to år siden kom så FN-rapporten om Miljø og Udvikling, den såkaldte Brundtland-rapport. Den beskrev på sin måde at verden ikke har det godt - side efter side gøres der opmærksomt på »at der må gøres noget«. Opfordringen lyder både til politikerne, og til de multinationale koncerner, som har de mange penge. De penge som skal vende udviklingen.

Som miljøaktivist var Brundtland-rapporten et anerkendende klap for det arbejde jeg gør - men lige som rapporten spørger jeg ofte; når vi det ? Afmagten over den manglende politiske vilje til at gøre noget kan virke dræbende.

Civil Lydighedsnægtelse.

Luftforureningen er blevet stedse værre. Allerede i starten af 70-erne begyndte såvel USA som Japan at indføre katalysatorer, for at forbedre lidt på situationen. Lige siden har Danmark presset på, men ustandselig har det lydt i Folketinget »vi må se hvad EF gør«. Igennem 80-erne er vi blevet holdt hen med denne »passive« holdning. På initiativ fra Vesttyskland og Danmark blev det presset igennem EF, at man måtte køre på blyfri-benzin i EF-landene - men det holdt også hårdt.

Som københavnner kan jeg på min egen krop mærke luftens gener.

Derfor var det ufatteligt, da Hovedstadsrådet i okt. -88 begyndte at melde om luftens kvalitet, at 7 politikere i Hovedstadsrådet fik vedtaget at det ikke måtte hedde »smog« og det ikke var noget »varslingssystem«. Oppositionen bestod af 6 »Københavnere« !

Utallige rapporter er fremkommet - nu senest den om blyforureningen i ikke kun København, men i alle de store byer i Danmark. De kan skabe noget røre i andedammen i nogle få dage - og så bliver der ro i lejren igen - indtil den næste rapport fremkommer. Politikerne, som af ideologiske grunde, ikke ønsker at nærlæse konklusionerne i disse »papirdynger« - har alle mulige fiksfakserier til at krybe udenom. Dette kan vi ikke leve med.

Derfor opstod Aktionsgruppen mod SMOG (AmS), for mere end to år siden. Hovedformålet var at aktionere når der var smog, og gøre opmærksom på at, der måtte gøres

Foto: Peter Anderson.



foranstaltninger mod dette »menne-
skeskabte« problem.

AmS arbejder meget medie-
orienteret - og det har også betydet,
at AmS har været en medvirkende
årsag til at bevidstheden om smog,
bilismen som synderen og snakken
om bom-penge er blevet dagligdags-
tale i Hovedstaden.

AmS har helt fra starten været op-
mærksomme på risikoen. Derfor
har linien været klar - »bløde aktio-
ner« - det vil sige, ikke vold, øde-
læggelser eller hærværk af bilerne
eller deres førere. Vi går ud og
spærrer indfaldsvejene - og når po-
litiet kommer går vi væk, når vi har
fået vores advarsler. Det er ikke
politiet vi er modstandere af, men
trafikpolitikken i København.

Derfor arbejder vi udfra princip-
perne for Civil Lydighedsnægtelse -
som bl.a. Ghandi praktiserede med
succes.

- Vi vedkender os hvem vi er.
- Vi er bevidste om den lovover-
trædelse vi begår.
- Vi gør lovovertrædelsen for at
fremme målet.
- Vi har ingen personlig økono-
misk interesse i lovovertrædelsen.

Politiets »nye kurs«.

Miljøkampen fik imidlertid en ny
vending i dec. -88. Ved en vejbloka-
de på Lyngbyvejen blev 8 aktivister
noteret - og har nu fået en stævning
til at møde i retten den 14. sep. -89.

Ved en blokade på Vesterbrogade i
forsommeren -89 blev 20-25 aktivi-
ster igen noteret » for at forstyrre
offentlig ro og orden«. Ved denne
lejlighed havde aktivisterne arran-
geret en dagligstue på vejbanen -
hvor der befandt sig et kaffedrik-
kende pensionistpar - for at belyse
at smoggen også kommer ind i lej-
lighederne, blot man åbner vinduer-
ne.

14 dage senere gik vi i march-
demonstration fra kbh. rådhus til
Frederiksberg rådhus, for at over-
bringe Kommunalbestyrelsen på
Frederiksberg en beregning over
luftens kvalitet i kommunen.

En enlig betjent på motorcykel op-
trådte aldeles provokerende - på-
kørte bl.a. en aktivist. Den påkørte
aktivist blev senere noteret.

Arrangørerne (Socialdemokratiet,
SF, DKP, VS, De Grønne, Unge
mod SMOG og AmS) har nu klaget
til lokalnævnet over betjentens op-
førelse - ligesom aktivisten som en-
kelperson har klaget.

Det vi mærker, er en »ny kurs« fra
politiets side. Man ønsker ikke at



Foto: Peter Anderson.

Aktion på Lyngbyvej d. 14. dec. '88. Umiddelbart efter billedet blev taget noterede politiet de 8 aktivister, som nu er stævnet.



disse aktioner skal fortsætte - derfor slås der nu hårdt ned på dem - i håb om at vi mister modet.

Kan miljøaktivister dømmes ?

Når den første retsag nu kommer, vil AmS bruge den politisk. Aktivisterne er blevet sigtet ifølge færdselloven - at aktivisterne har forstyrret trafikken - men i samme § (§3, stk 1.) står der; »Der skal også vises hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen«. Det mener vi ikke at bilismen gør, ved støj og luftforureningen.

I samme åndedrag vil vi fremføre de 700 som dræbes i trafikken hvert år, hovedsaglig de bløde trafikkanter. De »opholder (eller gjorde) sig ved vejen«.

Dernæst vil aktivisterne fremføre, at denne sag er blevet rejst fordi politikerne har arbejdet for langsomt. I følge Brundtland-rapporten haster det med handling. På side 233 står der; »Den offentlige mening har spillet en afgørende rolle for bestræbelserne på at forbedre forholdene i byerne«.

På side 177 står der at de fossile brændstoffer kan »forværre menneskets helbredstilstand og miljøet (...) som i nogle tilfælde kan være livstruende«. »Regeringerne kan

fastlægge og overvåge luftkvalitetsmålene (...) som nogle allerede med held gør. Regionale organisationer kan støtte denne bestræbelse«.

Jeg tror ikke på, at aktivisterne vinder denne sag. Anklagemyndigheden er staten - og selvom »den« måske kan sympatisere med os - er den »nødt« til at dømme os. Ellers ender færdselloven i det rene anarki. Men aktivisterne vil fremføre, at loven ikke nødvendigvis behøver at være retfærdig - og aktivisterne ønsker at fremme en retfærdig lovgivning. Om retten tager notis af FN-rapporten bliver spændende - for dømmer de miljøaktivisterne - mener jeg også, at de tilsidesætter FN-rapporten !

Er miljøet en »Teknisk Handels-hindring« ?

I marts i år kom der en ny rapport fra European Roundtable. (ERT). Det er den største og mest magtfulde lobby-organisation i EF, bosiddende i Bruxelles. 40 af de største europæiske koncerner er gået sammen for at fremme Europa i deres retning og tempo. Dertil udsender de rapporter og påvirker EF-Kommissionen. De er Scandinavien Link Konsordiets ideologiske og teoretiske styregruppe.

I den rapport fra marts, om »Behovet for en udbygget Infrakstruktur i Europa«, som har fået påstemmet »Høj Prioritet« på omslaget, kortlægges Europas vejnet som det skal se ud år 2000 ifølge disse kapitalstærke mænds hoveder.

Det er der ikke så meget nyt i: Øresundsbro, Storebæltsbro, Kanalforbindelse, fast forbindelse over Gibraltar, en Alpetunnel under Schweiz osv.

For at modvirke ScanLink-planen er AmS og ScanLink-Nej Tak ! gået ind i et teknisk samarbejde; for gennemføres Øresundsbroen, vil den føre flere biler og lastvogne med sig og forværre luftforureningen i København og Skåne - og så er vi lige vidt.

På side 22 er følgende skema. Det jeg her stopper ved, er benævnelsen »politiske problemer«. Selvfølgelig er jeg stolt på den danske miljøbevægelses vegne, at vi nu betegnes som værende »stærke« - men at de kalder det et »problem« får mig straks til at spekulere på, hvordan de har tænkt sig at løse deres »problem«.

I NOAH-bladet nr 117 havde jeg en artikel om svenske miljøaktivister, som kæmpede mod ScanLink-projektet ved Göteborg - ved en en-



Foto: Peter Anderson.

kel aktion blev 400 arresteret. Kampene i skovene deroppe fortsætter nu på sit andet år - for at beskytte naturen.

I Vesttyskland sidder idag 20 miljøaktivister i fængsel og 2000 er sigtede.

Nu begynder man også i Danmark....

Der er ingen tvivl om, at vi i fremtiden får mere at høre om miljøaktivister som bliver sigtet - og dømt. Jeg er ligeved at skrive, at det er en naturlig udvikling som samfundet er indrettet idag. Mærsk-Damskibsselskabernes årsrapport for 1988 gør opmærksom på, at »miljøkravene forringer konkurrenceevnen«.

Derfor ser jeg det kun som et spørgsmål om tid, før EF (og andre instanser) hænger miljøaktivister ud som »Tekniske Handelshindringer«. Det kan ske ganske logisk: Vi påpeger en skorsten forurener - vi kræver at den påføres et filter. Igennem vores krav, og den opmærksomhed vi har skabt, har vi stillet denne fabrik i en dårligere konkurrencesituation end »naboens«.

Katalysatorsagen i EF taler sit tydelige sprog. EF har endnu ikke givet signal om de vil dømme Danmark eller ej. Det kan ikke afgøres

før loven træder i kraft i Danmark - men alene det at EF overvejer at gøre det, betyder at miljøet kan opfattes som en »Teknisk Handelshindring«.

Fremtiden.....

Retsagen mod smog-aktivisterne danner præcedens for fremtidige sager. Derfor er det vigtigt, at vi får en så mild dom som mulig. Aktivisterne vil ikke komme i fængsel - men står til bøder på mellem 200-600 kr. Vi har besluttet at betale bøderne kollektivt - da det ikke skal koste penge at deltage i miljøkampen for at begrænse luftforureningen i København. Det samlede bødebæleb løber nok op mod 5000 kr. + advokatsalær (nødvendigt hvis vi skal have mulighed for at køre presesag på historien).

Du kan støtte kampen for en bedre luft ved at indbetale et støttebæleb på giro 8 55 15 45, mærke »Bødestøtte«.

af Rudi Rusfort.

Aktiv i aktionsgruppen med SMOG. I forretningsudvalget i ScanLink-Nej Tak! Rudi er ikke blandt de stævnede d. 14. september.

Retsmødet afholdes, Kbh. Byret, 4. afd. Domhusets annek, Slutterigade d. 14. sep. kl. 11.00.

Obstacles in infrastructure decision making

	France	Germany	Italy	Belgium	Sweden	Denmark	Norway	Finland	Switz.
Lack of finance	M	W	M	S	W	M	M	M	W
Bureaucracy	W	N	S	S	M	M	M	M	S
Environmental problems	W	M	M	M	M	M	M	M	S
Lack of space	W	M	M	M	W	M	W	W	M
Political problems ("greens")	W	S	M	S	S	M	M	W	M
Political problems (party politics)	M	M	M	S	S	M	W	W	M

S = strong
M = medium
W = weak

(Source: Estimate by ERT Working Group on Infrastructure)

State of decision-making procedures in transport infrastructures

	France	Germany	Italy	Belgium	Sweden	Denmark	Norway	Finland	Switz
System approach	S	M	S	S	M	M	M	S	W
Master plan	M	W	M	S	M	M	M	S	W
Intermodal cooperation	S	M	S	S	S	M	S	S	M
Time horizon	Long	Long	Short	Short	Medium	Short	Medium	Short	Long
Private financing	M	S	S	S	S	S	S	S	S

S = scarcely developed
M = medium developed
W = well developed

(Source = Estimated by ERT Working Groups on Infrastructure)

The Bottlenecks

• National sovereignty in transport matters is strongly defended. Any attempt to erode national control over decisions through "backdoor" transfer of sovereignty will not succeed. At the same time that national autonomy over recommunication infrastructure is being relaxed to accommodate an integrated European system, there is no corresponding loosening of national government autonomy in transport infrastructures. The general trend towards European integration and increased worldwide cooperation has virtually by-passed trans-

• Lack of transparency in the decision-making process for transport infrastructure planning. Transport ministers generally carry the responsibility for making long-term projections of transport needs and recommendations for projects. However, the actual implementation of these plans depends on the availability of funds and budget priorities of the government as a whole. Since the finance ministers play the key role in these decisions, it is often difficult to

Bødestøttebæleb
Giro 8 55 15 45
Aktionsgruppen mod smog
c/o NOAH
Studiestræde 24
1455 Kbhvn. K.

MILJØ '89

Praktisk grønt samarbejde.

Den 24.-28. maj afholdtes Miljø '89 - nordisk miljøunderviserkonference i København.

Den offentlige del af arrangementet var en teltby bestående af 10 kantede telte - en domekonstruktion specielt udviklet til lejligheden.

Mange organisationer - også Noah, OVE, Københavns Miljø- og Energikontor, OOA samt Grøn By Slagelse/Vestsjælland Energi- og Miljøkontor var blevet opfordret til at medvirke - vi besluttede tidligt at gå sammen i et fælles telt for slagkraftigt at præsentere vores ideer om miljøarbejde og -formidling.

Det foregik under parolen: »Alle taler om det - Hvem tør det?«, med svaret: »Vi gør det«. (Dette svar kan man stadig få del i, trykt med grønt på en sort sweat-shirt.)

Rent praktisk tog vi i månederne før Miljø 89 kontakt til 3 skoler, for at deltage i forarbejde til udstillingen sammen med 3 aldersgrupper og deres lærere. Skolerne, der var Øster Farimagsgades skole, p-75 skolen i Lyngby og Herlev Gymnasium, var repræsenteret ved 1. klasse til 2.G. Øster Farimagsgades skole dog ved skolefritidsordningen

»Fritz«, da skolen i forvejen var booket op med aktiviteter.

Øster Farimagsgades skole lavede ormekasse, hønsetraktor, endvidere »kompostorm« af balloner, papmache & affaldspapir, og de fik undervisning i affaldsproblematik.

P-75 har arbejdet med at gøre det nuværende forbrug af emballage mindre, bl.a. ved at samle og undersøge husholdningers forbrug i nogle få dage, og gøre studier i mærken. Ydermere er der planlagt ekskursioner til relevante virksomheder, f.eks. Amagerforbrænding.

Herlev gymnasium har arbejdet med spildevand, dets oprindelse, rensningsmetoder og påvirkningen af recipienten, her Roskilde Fjord.

Vores telt, nr. 16 blev herefter et arbejdende værksted under hele udstillingen, med vægt på fremvisning af de færdige produkter i week-end dagene.

Vi medbragte selv materialer; solfanger, kompostkasse, »skolekasse« - den rummer materiale til vedvarende energi eksperimenter, miljølitteratur - ophængt på »Kundskabens Træ«, videoer og lyd-diasshow, plancher der beskrev or-

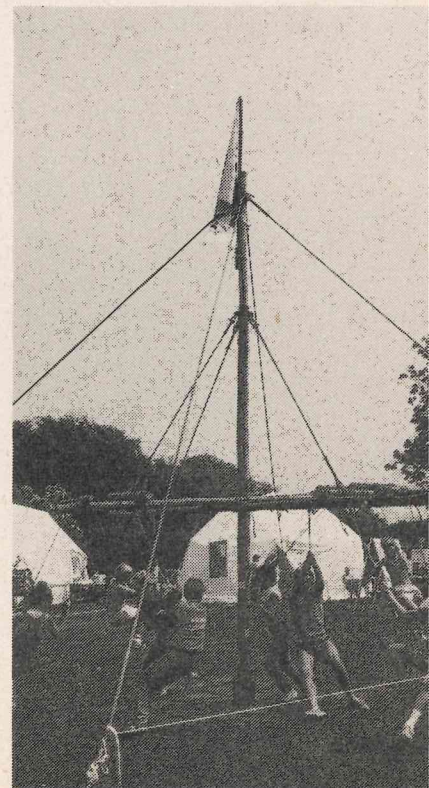
ganisationernes arbejde og satte de fremtidige perspektiver for samarbejde i relief, herunder konkret et ØKOLOGI-HUS i København.

Lørdag og søndag samledes aktivister og udstillingsgæster i det gode vejr uden for teltet, hvor Jytte Abildstrøm deverterede og Noahs musikgruppe »Familien« musicerede. Vi har både som enkeltpersoner og grupper tidligere nydt godt af disse fortræffelige grønne gøgleres formåen - senest ved »Tiptoes in the Tulips« på Riddersalen og ved Noahs jubilæum - og skyndte os at bede dem om at komme og træde op. Vi lancerede os til lejligheden som MILJØBEVÆGELSEN p.gr.a. det overordnede fælles fodslag og det gode samarbejde.

Vi har alle lært af samarbejdet omkring Miljø '89, - bl.a. at organisationerne supplerer hinanden. Ved fælles fremtræden står vi meget stærkt - både kvalitativt og kvantitativt. Det sidste er bestemt ikke uvæsentligt, - der skal lyde en stor tak til alle der medvirkede.

Jørgen Martinus

Organisationen for Vedvarende Energi.



DET ÅBNE LAND

Plum's Økologi Fond udskrev i efteråret '88 en prisopgave om en mere miljøvenlig udnyttelse af Statens jorde. Den 19. juli var der så offentliggørelse af vinderopgaverne. Her i NOAH-bladet vil Kirsten Steen (stud. Agro), som sammen med Bente Hansen (stud. Agro) vandt 1. præmien, lave en præsentation om opgavens problemfelter.

Det åbne lands problemstilling.

Produktionsstrukturer, ejerformer og ensidige økologiske mål i landbrugsproduktionen har resulteret i miljøproblemer, ensretning af det åbne land og begrænsede muligheder for gennemsnitsdanskere, for at leve et liv i aktivt samspil med naturen.

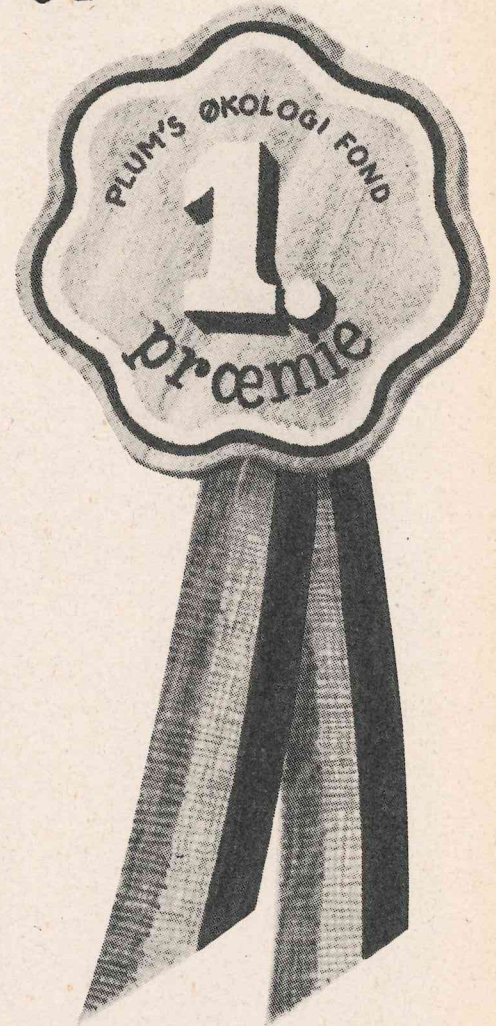
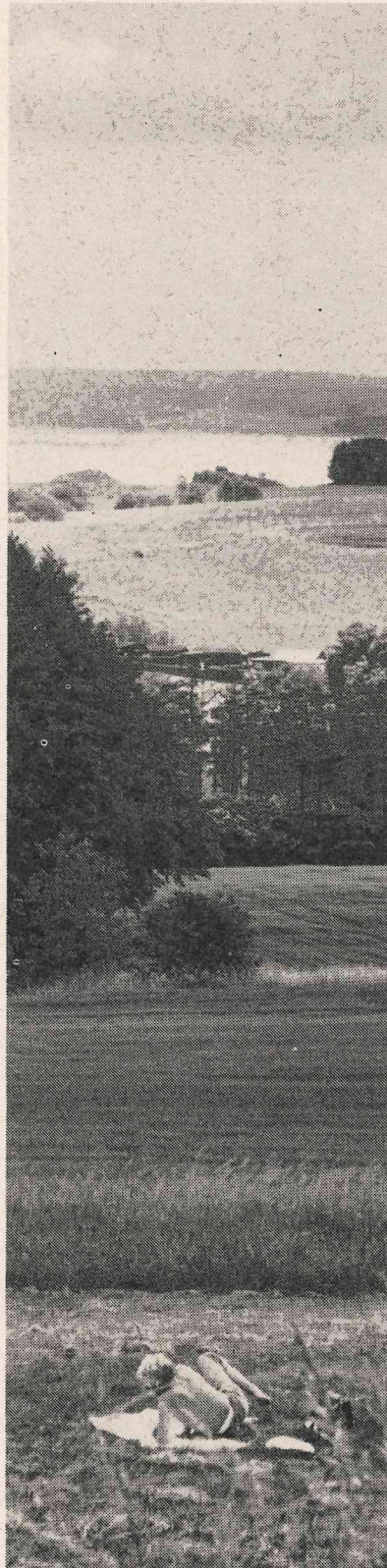
Siden halvtredserne er forgået en effektivisering af landbrugets produktionsmetoder. Øget mekanisering, øget brug af kemiske indsatsfaktorer og specialisering, har forårsaget en ikke ubetydelig belastning af miljøet.

Af miljømæssige konsekvenser for denne udvikling kan nævnes: nitratforurening af vores drikkevand / eutrofiering af vandløb, søer og have / tilbagegang for naturens arter og bestande af flora og fauna / okkerforurening / belastning med tungmetaller / jordbundstrukturproblemer herunder jordpakning og muldflugt.

Agerlandets naturindhold.

Den stadige effektivisering af arealudnyttelsen har betydet en afvikling af mange småbiotoper. Småbiotoperne meget varierede naturtyper udgør levesteder for et bredt spektrum af den vilde flora og faunas arter. Arter for hvem der i dag ikke findes andre levesteder.

Ovennævnte udvikling er bekymrende, og en ændring i positiv retning, forudsætter vigtigst af alt en generel holdningsændring i befolkningen. Livsstil og livsmønstre har ændret sig fra at have været et liv betinget af et aktivt og forarbejdende forhold til naturen, til et passivt forbrugende. Det er blevet småt med



naturforståelsen og skidt med naturen. Som et led i løsningen af de fremherskende miljøproblemer, er det derfor vigtigt at fremme interessen, glæden og kendskabet til naturen og menneskets sameksistens med sine omgivelser.

Politiske initiativer.

Problemerne omkring jordbrugets produktionsmetoder, overskudsproduktion, miljø- og naturtilstanden samt rekreativiteten i det åbne land, har da også i de seneste år pådraget sig stigende politisk opmærksomhed.

Marginaljordsstrategien.

Konsekvensen heraf, har bla. været vedtagelsen af en marginaljordsstrategi, hvis hensigter skal udmøntes i love på miljø og landbrugsom-



Prisvinder Bente Hansen.

rådet. I strategiens målsætning ønsker man bla:

- At fremme en ændring i arealanvendelsen i retning af miljø og naturvenlige jordbrugsmæssige driftsformer, herunder nye miljøvenlige afgrøder og ekstensive produktionsformer.

- At udbygge mulighederne for fritluftsliv, rekreation og turisme i det åbne land.

- At sikre bevarelsen og genopretningen af natur, kultur og miljømæssige værdier, herunder et varieret landskab og et alsidigt plante og dyreliv.

»Plum's Økologifond« udskriver prisopgave.

Staten står i dag som ejer af ca. 15000 ha landbrugsjord. Jorden er opkøbt gennem de sidste 20 år på baggrund af rekreative og fredningsmæssige interesser. Plum's økologifond udskrev i efteråret 1988 en prisopgave omhandlende disse jorde. Opgaven sigtede på at frembringe handlingsrettede forslag til en mere miljøvenlig drift af Statens jorde. Vi fandt denne opgave relevant og interessant at gå ind i, bla. ud fra den holdning, at der kan herske tvivl om, hvorvidt disse jorde forvaltes i overensstemmelse, dels med erhvervsformålene, og dels med de miljømæssige interesser, som Staten netop i disse år ønsker at fremme.

Som konkret projektområde valgte vi at tage udgangspunkt i et større sammenhængende landbrugsområde på Arrenæs, bestående af ialt 5 gårde. Jordene bortforpagtes i dag i fri avl til nabolandmænd, som dyrker jordene konventionelt og intensivt. Landbrugsområdet er beliggende i et miljøfølsomt område ned til den stærkt næringsstofbelastede Arresø. Området er naturmæssigt værdifuldt med sin beliggenhed i et nationalt biologisk interesseområde.

Projektforslag.

Med baggrund i en analyse af området fandt vi, at områdets hovedinteresser er af både rekreativ, biologisk og landbrugsmæssig art. Med dette udgangspunkt udarbejdede vi et forslag til hvorledes disse interesser kunne tilgodeses i en helhed.

Vi fandt, at en etablering af en selvstændig landbrugsproduktion, frem for en bortforpagtning af jordene, vil kunne give en bedre forvaltning af områdets interesser. Ved omlægning til økologisk landbrug, med malkekvæg og fårehold, vil pro-



Prisvinder Kirsten Steen.

duktionen kunne tilrettelægges i overensstemmelse med de naturgivne forudsætninger og samtidigt være økonomisk realistisk.

Den økologiske driftsform vil med sin manglende brug af letopløselige gødninger og pesticider gavne den vilde flora og fauna. Som en forbedring af naturforvaltningen foreslår vi desuden, at der etableres flere levesteder i form af levende hegn, vejkanter, markskel mm. Denne udbygning af levesteder vil medvirke til at knytte de små og store naturtyper sammen og dermed fremme det vilde livs spredningsmuligheder og overlevelse.

Det landskabelige smukke område på Arrenæs er et rekreativt udflugtsmål, hvortil vi foreslår at landbrugsdriften gøres til et demonstrationsbrug. Offentligheden skal have mulighed for at stifte bekendskab med landbruget i dets rette element. Det skal således være tilladt at færdes frit langs hegn og skel samt besøge stalden og få en snak med fodermesteren. På sæsonbestemte tidspunkter foreslås arrangementer som markvandring og fordrag samt aktiviteter for børn og unge f.eks. halmbjergning, fåreklipping, kartoffelhøst mfl. Demonstrationen skal også rettes mod landbrugere, som ønsker at vide mere om økologisk jordbrug og naturforvaltningens indflydelse for det økosystem som landbruget fungerer i.

Den her skitserede helhedsløsning vil medføre væsentlige forbedringer på natur, miljø og friluftsområdet, hvilket netop er Statens intention for miljøfølsomme områder. Selve realiseringen kunne foregå med Amtet som igangsætter og ansvarlig myndighed.

Staten som jordejer.

Samfundsmæssigt set er det en fordel, at Staten i dag står som ejer af marginale landbrugsjorde, med væsentlige landskabsmæssige, biologiske, miljømæssige og rekreative interesser tilknyttet. Netop sådanne områders udnyttelse er der et samfundsmæssigt ønske i at styre. Et sådan ønske har baggrund i såvel miljøproblemer, overskudsproduktionen, og den landskabsmæssige udvikling, som har medført en drastisk tilbagegang i agerlandets småbiotoper og bedrøvelig ensretning af landskabernes karakter. Som styringsmiddel til en hensigtsmæssig produktion og arealforvaltning, vælges fra politisk hold i sær-



lig grad økonomiske støtteordninger. Eksempelvis har økologisk jordbrugsproduktion her vakt politikernes interesse, idet økologisk jordbrugsproduktion rummer mulighed for en miljømæssig hensigtsmæssig måde, at nedsætte produktionen på.

Økologisk jordbrug.

Det er en kendsgerning, at de praktiske erfaringer med økologisk landbrugsproduktionen er små, og det er på trods af støtteordningerne en økonomisk risiko for den enkelte at omlægge. Hertil skal nævnes de holdningsmæssige barrierer overfor økologisk landbrugsproduktion, som blandt mange landmænd er store. Økologisk jordbrug er således en produktionsform som stadig forbindes med hønsestriik og andefødder, og ikke en produktionsform, som er et seriøst landbrugs-mæssigt alternativ.

Set i lyset af de samfundsmæssige interesser, må man sige, at Staten er forpligtet til, som ejer af landbrugsjord, at gå aktivt og risikovilligt ind i den økologiske produktion. Der er brug for erfaringerne og der er mulighed for at gøre det til et fælles anliggende at indhøste dem. Samtidig er der brug for igangsættende initiativer, og styrken er her, at man gennem demonstrationsvirksomhed kan inspirere ved eksemplets magt.

Perspektivering ved salg.

Det er blevet offentligt kendt, at Staten i år har planer om at sælge ud af sine ejendomme for godt 60 mill. kr. Ejendommene med dertil hørende jorde skal sælges i fri handel og vandel til højeste bud. Principielt set er dette at sælge et marginaljordsproblem, som på tidspunktet er uløst. Skal Staten f.eks. have en reel økonomisk gevinst ved salg af ejendommene på Arrenæs, vil de skulle sælges til en pris, som ligger langt over den, som en landbrugs-mæssig fornuftig udnyttelse vil kunne give afkast til. Dette vil formentligt kunne lade sig gøre p.gr.a. de betydelige herlighedsværdier som er knyttet til et sådan område. Vi mener det er uhyre kortsigtet, at man nu fra statslig hold udøver økonomisk spekulation på marginaljordsområdet. I visse områder vil salget af landbrugsjord under sådanne forudsætninger, nære i direkte modstrid med Statens egne intentioner, om en mere miljøvenlig udnyttelse i sådanne områder.

Kirsten Steen.

MILVØSK NYE BØGER



Udgivet af forlaget komma og Danmarks Naturfredningsforening. 95 sider, pris kr. 98,-. Bogen består af bidrag fra flere personer.

»Den miljøvenlige husholdning er en opslagsbog, som kan give dig råd

om mange af de valg, du træffer i din hverdag. Læs den sammen med familien - og gør din husholdning mere miljøvenlig. På forhånd tak.«, skriver David Rehling i bogens forord.

Netop denne indgangsvinkel til det at være miljøbevidst forbruger, er det der generer mig ved bogen. Det bliver gjort til dit ansvar, at verden

er ved at gå til i forurening og du skal føle dig skyldig.

Det mener jeg er en et dårligt udgangspunkt. Det er selvfølgelig nødvendigt, at vi som forbrugere tænker os om, også i forhold til miljøet. Men det er først og fremmest vigtigt, at vi er med til at presse producenterne til at fremstille flere miljøvenlige varer, da dette ikke kommer af sig selv.

Bogen er givetvis inspireret af den engelske bestseller »The green Consumer Guide«. Denne bog har dog et andet udgangspunkt, nemlig at

MILVØSK NYE BØGER MILW

forbrugeren ved sine indkøb »stemmer« sig til mere miljøvenlige produkter.

Forskellen i de to udgangspunkter kommer meget konkret til udtryk i bøgernes handlingsanvisninger. Hvor »Den miljøvenlige husholdning« kommer med generelle gode råd og »negativlister« på stoffer man skal undgå ved sit indkøb, så kommer »The Green Consumer Guide« ser udover med henvisninger til konkrete produkter og fabrikater som er de bedste på markedet, med hensyn til miljøet.

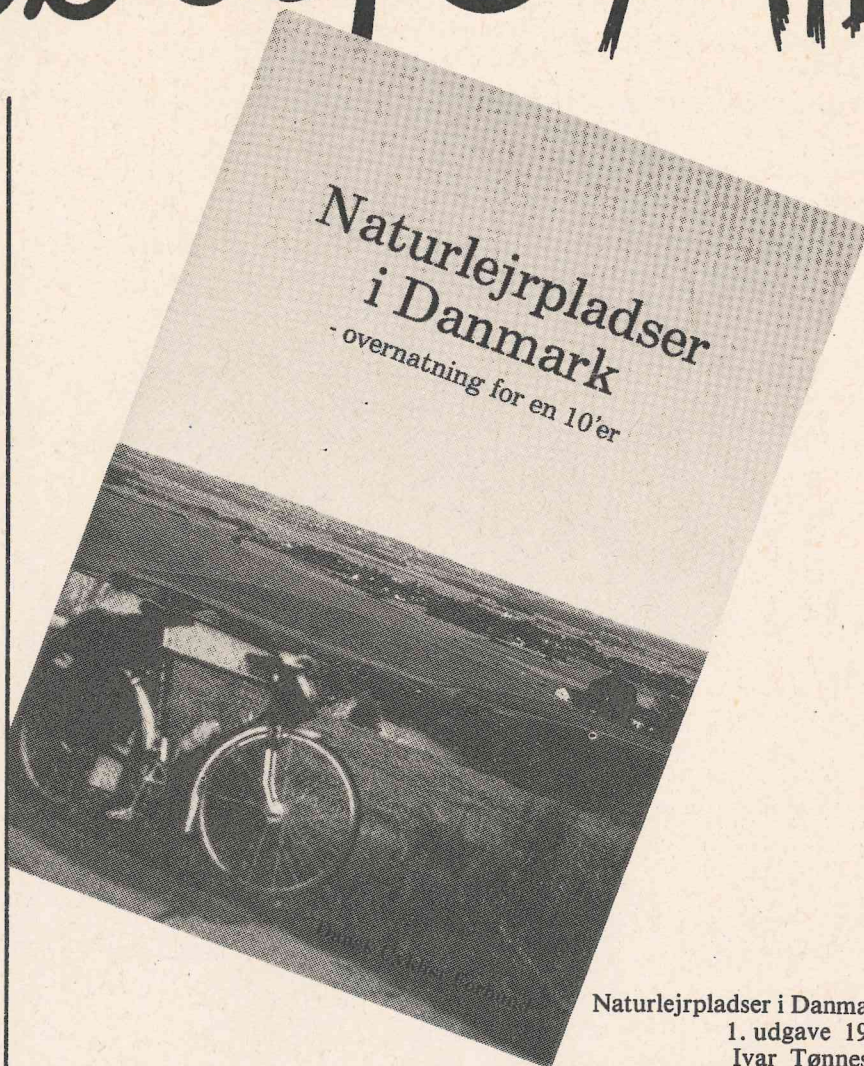
Med de konkrete anvisninger, får forbrugeren et godt redskab i hånden til at gå ud at købe ind, idet man kan spørge efter bestemte varer. De generelle råd der gives i den miljøvenlige husholdning, sætter forbrugeren på et næsten umuligt detektivarbejde med at læse varedeklarationer og sammenligne de forskellige produkter.

Hvis jeg et øjeblik betragter bogen i forhold til dens eget udgangspunkt, er dens råd og vejledninger efter min umiddelbare vurdering rigtige. Afsnittet »Når du køber mad« kører dog lidt af sporet, idet det overvejende handler om konsekvenserne for din egen sundhed, hvis fødevarerne indeholder f.eks. tilsætningsstoffer.

Vigtigheden af at vælge økologiske varer, som er produceret med mindst mulig belastning af naturen med kunstgødning og sprøjtemidler, nævnes kun kort. Derimod er afsnittet om »Insekter i planter i hus og have« konsekvent og godt ved den totale afvisning af bekæmpelsesmidler til havebrug.

For den energiske og tænksomme forbruger er der således råd og vejledning at hente i bogen, men det kræver en stor indsats. Havde bogen været suppleret med en liste over de miljømæssigt set bedste produkter på markedet, kunne den være med til at lægge pres på markedet, kunne den være med til at lægge pres på producenterne. Som bogen er udformet, tror jeg mange opgiver at gøre noget - det bliver for uoverskueligt i det daglige.

Ole Dall.



Naturlejrpladser i Danmark,
1. udgave 1989.
Ivar Tønnesen,
Dansk Cyklist Forbund,
48 sider i A5-format. Pris 30 kr.

Billig ferie i tæt kontakt med naturen.

På trods af det ustabile danske vejr-lig føler stadig flere sig tiltalte af at tilbringe deres sommerferie i tæt kontakt med naturen, d.v.s. på cykel- eller vandretur. Men kontakten bliver tættest, hvis der også er mulighed for at overnatte på mindre lejrpladser rundt omkring.

Dette er baggrunden for en netop udkommet bog om Naturlejrpladser i Danmark, udgivet af Dansk Cyklist Forbund. Iløbet af vinteren har forbundet efterlyst landmænd, der ville stille et lille stykke jord til rådighed til dette formål. Knap 200 landmænd henvender sig, og det er nu blevet til en bog med navne, adresser, beskrivelser og vejvisning

til 183 naturlejrpladser samt 13 øvrige lejrpladser fordelt over hele landet.

Naturlejrpladser kan anvendes af alle cyklister og vandrere, blot de sover i telt. Man kan ringe i forvejen eller blot komme og banke på, der kan hentes vand i nærheden, og der vil være brænde til bål.

Ud over naturoplevelsen ved at overnatte i det fri er der mulighed for at følge aktiviteterne på gården. Det koster højst 10 kr. pr. overnatning pr. person, men en del steder er det gratis. Mange tilbyder, at man kan tage bad mod betaling, og ellers varierer tilbuddene fra ballonopstigning, fiskeri og ridning til klappning af gårdens kaniner.

Host fra Mexico City	3
Bykernebrød	6
Bilen ud af byen	7
NOAH-plakater	12
Morgendagens miljøkampe	14
Miljø '89 udstilling	18
Økologisk jordbrug 1. pris	19
MILJØSK/ny-bøger	22
Regnbueøkonomi	24

JEPPE LÆSSØE

SØRTEMØSEVEJ 131
2730 HERLEV

Ved at indgå i et alternativt økonomisk kredsløb er man med til at styrke alternative projekters muligheder for, dels overhovedet at komme ud over de gode ideers stæde og dels at give projekterne rimelige økonomiske eksistensbetingelser. Endvidere kan man glæde

sig over *ikke* at støtte den fæle monopolkapital, hvis der evt. er følelser involveret i dette tema.

Regnbueøkonomi består af ca. 250 personer, som ved køb af andelsbeviser, lønkonti, opsparingskonti og støttebeløb har fået etableret en mindre *pengetank*, som nu skal tages i brug. Regnbueøkonomi's *pengetank* kan låne penge ud til 5% p.a. til alternative projekter — og har netop bevilget det første lån til en produktion af sulfofri rengøringsmidler.

Regnbueøkonomi er organiseret som forening med åbne bestyrelsesmøder uden formand. Meld dig ind og støt foretagendet — det er hårdt tiltrængt. Regnbueøkonomi mener ligesom NOAH, at det kan nytte, *men* vi skal være mange, for at det batter noget. Som medlem modtager du bladet "Regnbueøkonomi" med artikler om alternativ økonomi, husholdningsøkologi, permakultur mm.

Nærmere oplysninger hos:

Mette Neerup 05 76 21 50
Tangmosevej 9, Brødstrup

Erik Gaden 02 39 52 74
Emilsgave 70, 4130 Viby S.

Stig Jensen
Griffenfeldsgade 39 B, 2.
2200 København N.

– et nødvendigt alternativt pengekredsløb

Vi danskere er meget bevidste om betydningen af at ytre sig med henblik på den offentlige debat og om betydningen af at sætte krydset det rigtige sted. Men også i valget af, hvad vi støtter med vore penge, har vi endnu en ydmyg påvirkningsmulighed.

Overalt i verden spirer alternative pengeinstitutter frem. Et nyt syn på penge og økonomi er under udvikling — et syn som står i dyb modsætning til det kapitalistiske samfunds pengelogik. Den nye alternative økonomi kan beskrives som en miljøorienteret her-og-nu-økonomi, defineret ved, at produktionen foregår på økologiens præmisser — og ikke økonomiens.

