

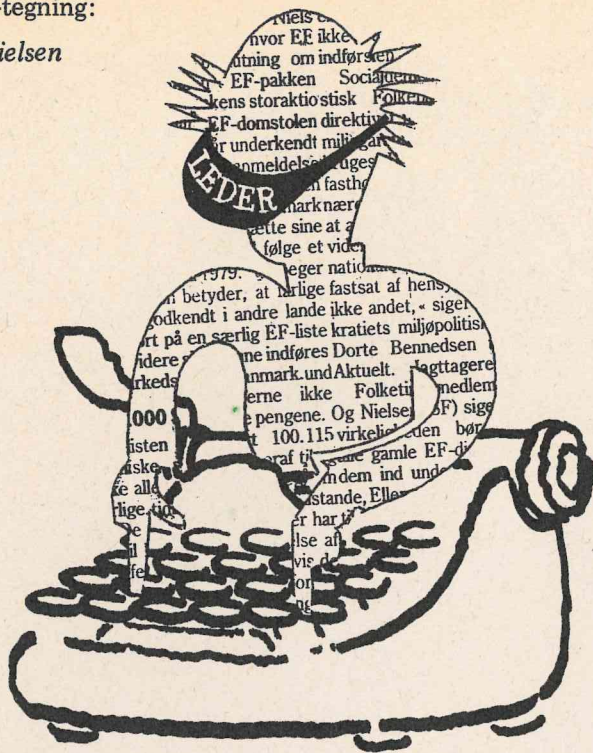
123

NOAH-bladet



Forside-tegning:

Søren Nielsen



Atomkraftdebatten er genopstået

Indtil for ganske få år siden var alle enige om at atomkraftdebatten var død. Vi var enige om, at vi ikke skulle have atomkraft i Danmark (incl. Barcebåk), men i de sidste år har dette standpunkt vaklet og atomkraftdebatten taget en overraskende vending. Det er der flere grunde til.

For det første har vi som medlem af EF, vænnet os til atomkraft i "baghaven". Atomkraft er anerkendt som en af de væsentligste energikilder i EF, og den væsentligste post i energiforskningen. Selvom Danmark er erklæret atomkraftmodstander bliver der ikke arbejdet imod.

For det andet er 80'ernes nye miljøproblemer blevet de globale miljøproblemer, deriblandt drivhuseffekten. Atomkraftindustrien står som "et alternativ" til afbrændingen af de fossile brændsler, der øger drivhuseffekten. Brundtlandrapporten, som er blevet en væsentlig del af miljødebatten herhjemme, tager ikke klart afstand fra at bruge atomkraftværker som alternativ til afbrændingen af fossile brændsler. *Men det er ikke noget godt alternativ*, det har uheldet i Tjernobyl vist alt for tydeligt.

For det tredje står Øst Europa med usigelige store miljøproblemer. Vesttyskland er parat til at hjælpe specielt Østtyskland. Blandt andet med atomkraftværker. De vil officielt bruge atomkraften til, at begrænse den massive forurening fra de kulfyrede kraftværker.

Et af NOAHs ønsker for 90'erne er, at forureningsproblemerne fra energiproduktionen bliver nedsat drastisk, men forureningen skal ikke stoppes ved erstatning af den eksisterende energiproduktion med atomkraftenergi. *Uheld med atomkraftværker er også en global trussel mod miljøet*. Vedvarende energi og nedsættelse af energiforbruget skal være vejen frem.

NOAH

ISSN 0902-6657

UDGIVER:

NOAH

Studiestræde 24, 1455 Kbh. K.

Tlf. 33 15 60 52

Giro: 5 56 00 39

Åbningstider:

mand., tirsd., onsd., fred. kl. 10-16

torsdag kl. 10-18 - lørdag kl. 10-13

REDAKTIONEN:

Jesper Lassen, Jon Theil Nielsen, Søren Nielsen, Bodil Nissen, Peter Fabricius, Birgitte Nielsen, Tina Johansen, Helle Kock Jensen.

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 33 15 60 52.

ABONNEMENT:

NOAH-bladet 123-128: kr. 125,-.

Institutioner og lign.: kr. 225,-.

Ældre numre kan købes så længe lager haves.

Meddelelse om flytning og reklamation vedrørende levering rettes til postvæsenet.

NOAH STØTTEKREDS:

Støttebeløb til NOAH er fradragsberettiget i henhold til gældende lovgivning.

Indbetal dit støttebeløb på giro 5 56 00 39.

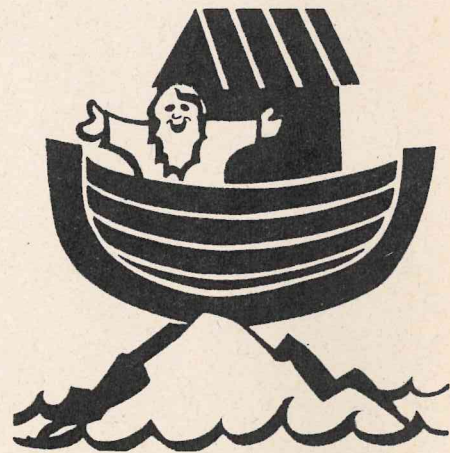
TRYK:

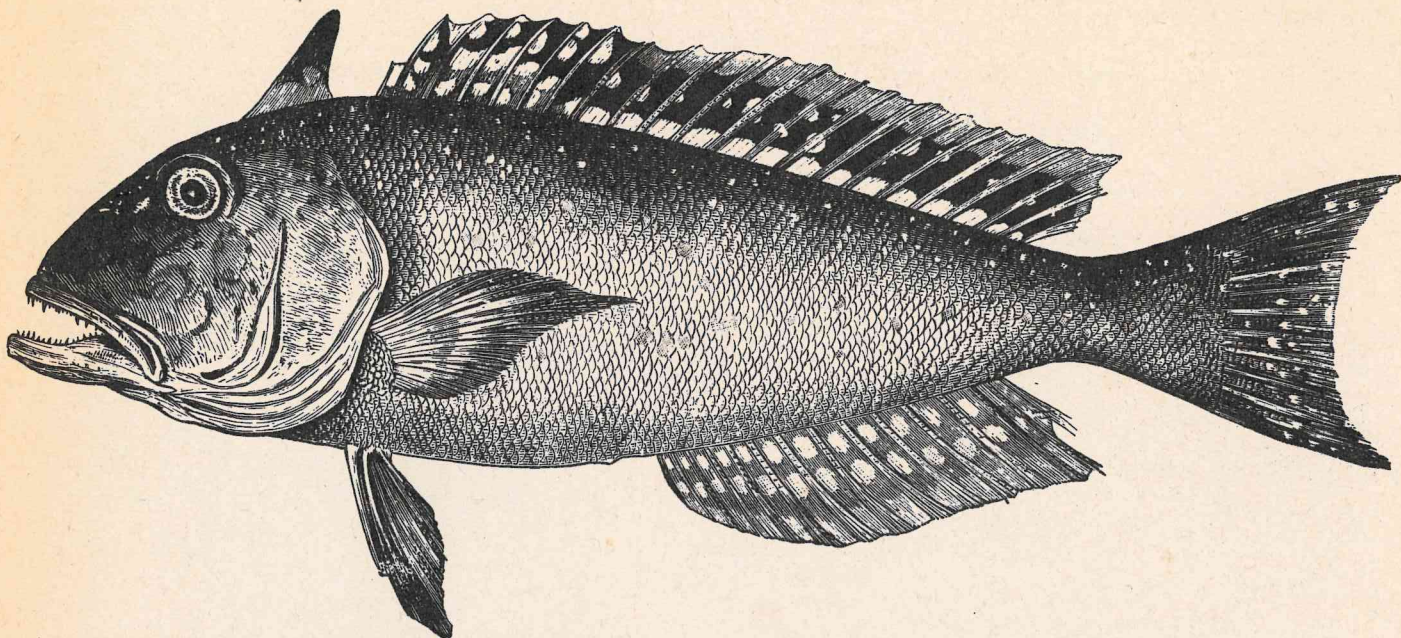
Dansk Tidsskrifts Tryk
Suhmsgade 3, 1125 Kbh. K.
Tlf.: 33 11 81 42.

NOAH-bladet

trykkes på

100% genbrugspapir





EN NY TIDS FISK

Gensløjd er der nogen der kalder det. Forskerne behersker efterhånden en lang række teknikker til at flytte rundt på generne hos mikroorganismer, dyr og planter. Dermed har de også mulighed for at udstyre en organisme eller et individ med nye egenskaber. Men hvad er de miljømæssige konsekvenser? Denne artikel ser lidt nærmere på den nye tids fisk.

Mikroorganismer

Der er forskel på hvor dygtige man er til at manipulere med generne. Mikroorganismene er det felt hvor man er længst fremme. Der er allerede utallige eksempler på at mikroorganismer har fået nye gener. Generne er hentet fra andre mikroorganismer, fra dyr, fisk eller planter. De nye gensplejsede mikroorganismer anvendes først og fremmest til at producere ønskede stoffer.

Her er de efterhånden velkendte eksempler, indsættelsen af et gen der koder for dannelsen af humant væksthormon eller insulin i en bakterie. Bakterien opformerer i en tank, og insulin eller væksthormon kan oprenses fra bakteriesuppen. Der findes mange lignende eksempler på at stoffer, der ellers har været svært tilgængelige, nu kan produceres billigt og i store mængder på denne måde.

Andre anvendelser af gensplejsede mikroorganismer, der er på tale er f.eks. udsættelse i miljøet. Her er eksemplet den såkaldte isminus bakterie, som efter udspreddning over f.eks. jordbærmarker gør det muligt at dyrke jordbær ved lavere temperaturer end de ellers kan tåle.

Planter, fisk og dyr

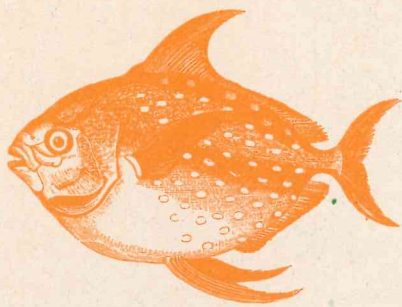
Trægere går det med de højerestående organismer som dyr og plan-

ter. Der er nogle eksempler på gensplejsede planter som f.eks. tobak, tomater, sukkerroer mm, men eksemplerne er langt fra så talrige som med mikroorganismer.

Med dyrene står det endnu mere skralt til. Der er lavet nogle gensplejsede mus, men med de større, og mere komplicerede pattedyr som grise og køer, er det sværere. Der er godt nok lavet gensplejsning på f.eks. grise, men de gensplejsede individer var så svage, at de døde før end man kunne få studeret dem nærmere - endsige undersøgt kom de videregav deres nye egenskaber til afkommet.

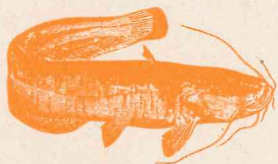
Lidt anderledes er det med fisk. Fisk har, fremfor pattedyr, en række fordele set fra gensplejernes side. For det første laver de mange genetisk ens og relativt store æg. For det andet sker befrugtningen udenfor livmoderen. For det tredje sker udviklingen fra

befrugtet æg til fisk, ikke i en "moderfisk". Alt i alt er de på en række punkter lettere at have med at gøre end pattedyr.



Væksthastigheden

Væksthastigheden er et af de afgørende forhold i en aquakultur. Jo hurtigere en fisk vokser, des hurtigere kan den sælges og give plads for en ny fisk i dambruget. Eller sagt på en anden måde: Forøget væksthastighed af fiskene giver forøget udnyttelse af produktionsanlægget og dermed øget omsætning og profit. Et andet



aspekt af forøget væksthastighed er, at vækstsæsonen nogle steder er begrænset som følge af for kolde vintre. Her vil en forøget væksthastighed naturligvis betyde at fiskene kan blive relativt større i løbet af den korte sæson.

I første omgang forsøgte man at løse disse problemer ved at tilføre fiskene væksthormoner gennem indsprøjtning. Væksthormonerne er blevet tilgængelige i rigelige mængde fordi man har isoleret genet for f.eks. ørredvæksthormon og indsat det i en colibakterie. Colibakterien med det nye gen opformerer, og væksthormonet kan oprenses. Opfindelsen af maskiner til automatisk injektion af fisk gør det muligt nemt og hurtigt at give dambrugsørreden eller laksen den rette dosis væksthormon. Forsøg har vist at man på denne måde kan fordoble væksthastigheden hos ungrødder.

Det er selvfølgelig lidt uprak-

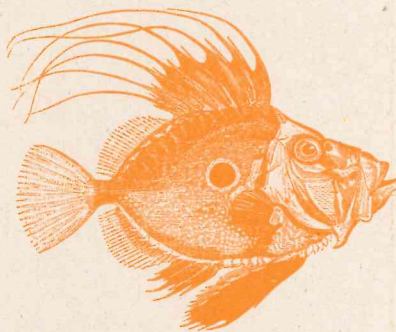
tisk sådan at skulle give sine dambrugsørreder en indsprøjtning en gang om ugen, så man har i stedet fremstillet transgene fisk, som selv producerer ekstra meget væksthormon. Og det er tilsyneladende ligemeget om det er pattedyrvæksthormoner eller karpvæksthormoner der indsprøjtes, resultatet er det samme: forøget væksthastighed.

Forsøg viser at væksthastigheden på denne måde gennemsnitligt forøges med op til tre gange - og for karper helt op til syv gange.



Tilpasning til miljøet

Et andet problem for aquakulturerne er klimaet. De fleste fiskearter - inklusive laksen - kan kun tåle vandtemperaturer ned til +0,7°C. Ved lavere temperaturer opstår der iskrystaller i blodet, og fiskene dør. Det er naturligvis ikke noget problem for fiskene ude i naturen, for skulle temperaturen falde ned under de +0,7°C, svømmer fiskene bare et andet sted hen. Det kan de bare ikke i dambrugene, de dør og dambrugerne lider tab.

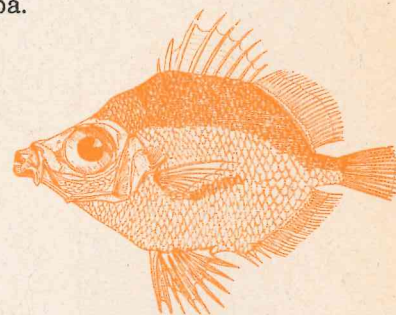


Det er imidlertid ikke alle fiskearter, der danner iskrystaller i blodet ved +0,7°C, nogle kan klare temperaturer ned til +1,4°C. Grunden til at de kan klare de lavere temperaturer er, at de har et gen der koder for dannelsen af et glycoprotein - eller på dansk: Frostvæske. Og det har gensplejserne ikke været sene til at se perspektiverne i.

Man har nu lokaliseret frostvæskegenet i en flynder, isoleret

det og, på forsøgsstadiet, flyttet det over i en laks. Perspektiverne for aquakulturerne er vide: En forlængelse af vækstsæsonen for de eksisterende dambrug i egne af verden hvor klimaet begrænser sæsonen; Reduktion af antallet af tilfælde hvor der sker fiskedød i dambrug som følge af lav vandtemperatur; Flytning af grænsen for hvor det kan betale sig at dyrke fisk i dambrug nordpå, til koldere egne.

En anden form for miljøtilpasning, er fremstilling af transgene fisk, der er beskyttet imod midlertidig tungmetalfurening. Dette arbejder bl.a. engelske forskere på.



Fisk som skraldemænd

Det tredje perspektiv, der har været peget på, er anvendelsen af fisk til at rydde op i forurenede vand. Dette er foreløbig kun muligt i teorien.

Princippet er at udstyre fiskene med gener, der koder for dannelsen af stoffer, som binder sig til tungmetaller som cadmium, kobber eller zink. Fiskene kan så enten bruges til genetisk programmerede tungmetalskraldemænd (velbekomme) eller til at påvise tilstedeværelsen af tungmetalfurening.

En anden mulighed er at give fiskene gener, der koder for dannelsen af stoffer, som nedbryder f.eks. kræftfremkaldende stoffer. Som forskerne siger, vil disse fisk naturligvis ikke være spiselige, men de vil rense miljøet...

Andre anvendelser

Udover disse tre anvendelsesperspektiver er det som sædvanligt kun fantasien, der sætter grænsen for forskernes forestillinger.

Blandt de transgene fantasifostre har været nævnt, fisk der er resistente over for sygdomme; eller fisk som producerer farmaceutisk værdifulde stoffer som human insulin; eller laks udstyret med et gen der koder for dannelsen af et rødt farvestof. Dambrugslaks har nemlig en kedelig grå/hvid farve fordi de fodres med bl.a. sildemel

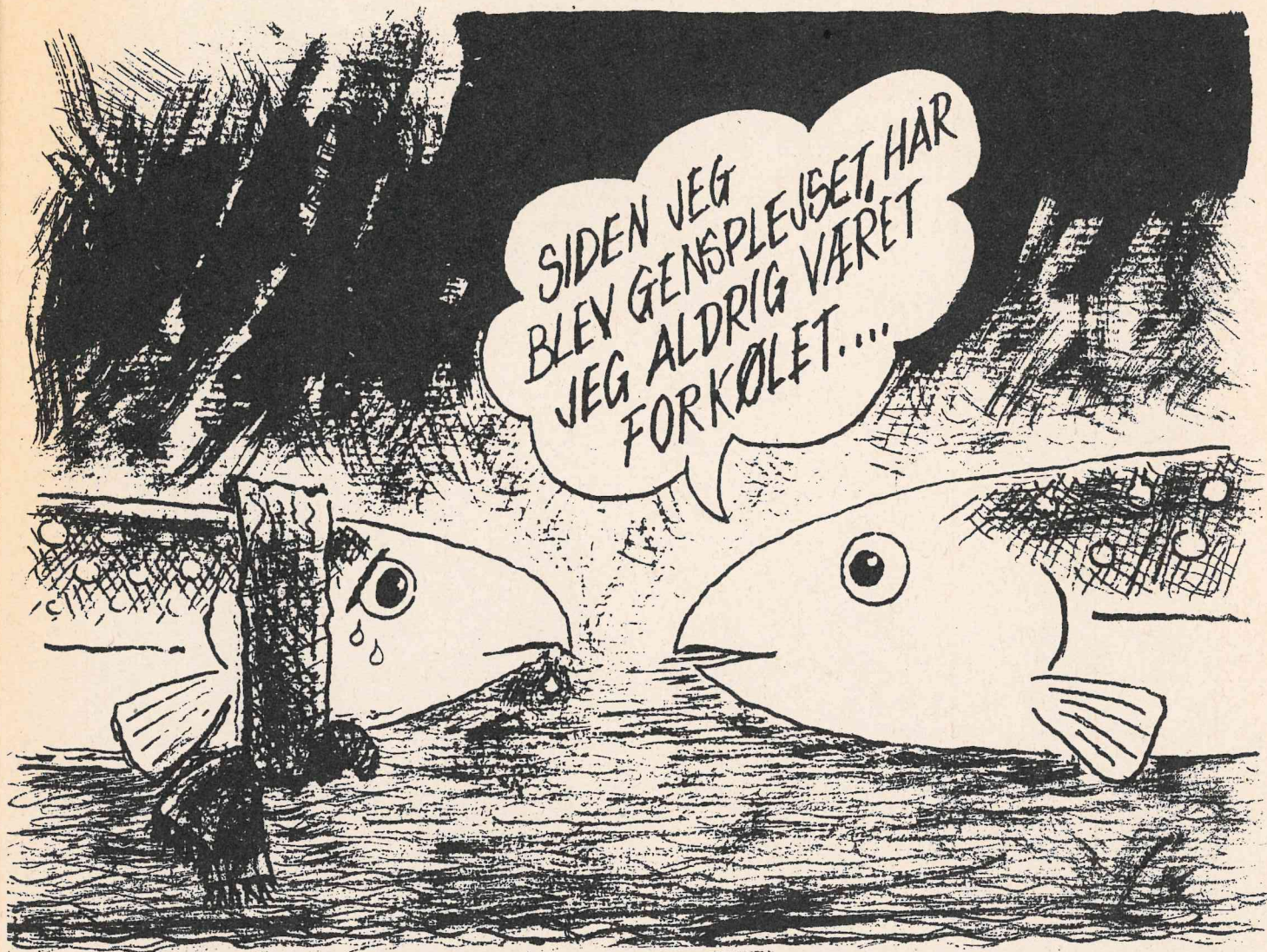
og ikke får deres naturlige føde, som bl.a. består af nogle krebsdyr, der indeholder et rødt farvestof.

Mens vi venter

Der er endnu ingen af de transgene fisk, der er sat ud i naturen, eller taget i brug i aquakulturer-

ne. I et enkelt tilfælde har amerikanske forskere - uden tilladelse - udsat karper med et indspejset væksthormon i nogle udendørs damme. Men mens vi venter på at man får splejset sine fisk færdig og myndighederne slipper dem løs, er der nogle ting der skal overvejes.

For det første: Når man taler



om transgene fisk i dambrug er det omsonst at tale om at holde dem indespærret. Erfaringerne viser at dambrugsfisk før eller senere slipper ud, uanset hvor stor umage man gør sig for at holde dem i bassinerne eller burene.

For det andet: Når man snakker om mikroorganismer har industrien hævdet, at de indspejsede egenskaber her virker som en rygsæk og hindrer udbredelse af de splejsede mikroorganismer, og

dermed deres gener, i miljøet. Det er et synspunkt, der kan diskuteres, men det kan i hvert fald ikke overføres til diskussionen af transgene fisk i miljøet. Snarere tværtimod for der er jo netop i visse tilfælde tale om det modsatte: Det er meningen at fiskene skal overleve. De tilpasses endda miljøet med tungmetalresistensgener eller frostvæskegener - og får derigennem en fordel i forhold til de ikke-transgene artsfæller.

Som en løsning på spredningsproblemet har man foreslået at transgene fisk skulle være sterile. Det lyder naturligvis besnærende og vil måske kunne løse problemet med store dominerende populationer af transgene fisk i det naturlige miljø. Men det er jo ingen garanti. Der skal blot en enkelt ikke-steril transgen fisk til, før generne er sluppet løs og vil sprede sig i den naturlige bestand. Og endelig går lidt af fidusen jo af det hele,

hvis man ikke blot kan lade fiskene reproducere sig af sig selv, eventuelt med lidt hjælp. Så den strategi vil nok møde modstand fra aquakulturindustriens side.

For det tredje: Når nu de transgene fisk er ude i miljøet, for det kommer de jo, hvad sker der så? Det kan der naturligvis ikke svares fyldestgørende på her, men hvis man betragter dem som nye arter så giver historien masser af eksempler på de økologiske konsekvenser f.eks. som følge af introduktionen af nye hjortetyper i New Zealand; dræberbien i Brasilien; kraftig opblomstring af Sydamerikansk vandhyacint i USA, Afrika og Syd Øst Asien - for blot at nævne nogle af de mest kendte eksempler.

Der er næppe nogen tvivl om at det vil få vide økologiske conse-

kvenser hvis fiskearters udbredelseszoner udvides, f.eks. som følge af at de kan tåle lavere temperaturer. Hvilke arter vil de fortrænge, og hvilken betydning får det op gennem fødenettet? Følgerne er i bedste fald uoverskuelige - i værste fald katastrofale.

Hertil kommer at de naturlige stammer vil blive forurenede med gener fra de transgene - det vil kunne betyde udslættelse af de naturlige stammer. Og man kan have mareridt om fremtidens "naturlige" fisk. Hvad med en hurtigvoksende, tungmetalresistent og temperaturrobust superlaks?

For det fjerde kan man i høj grad diskutere det rimelige i denne udvikling. Er det rimeligt at vi sætter hele den økologiske balance i havet over styr, blot for at få laks på middagsbordet til hver-

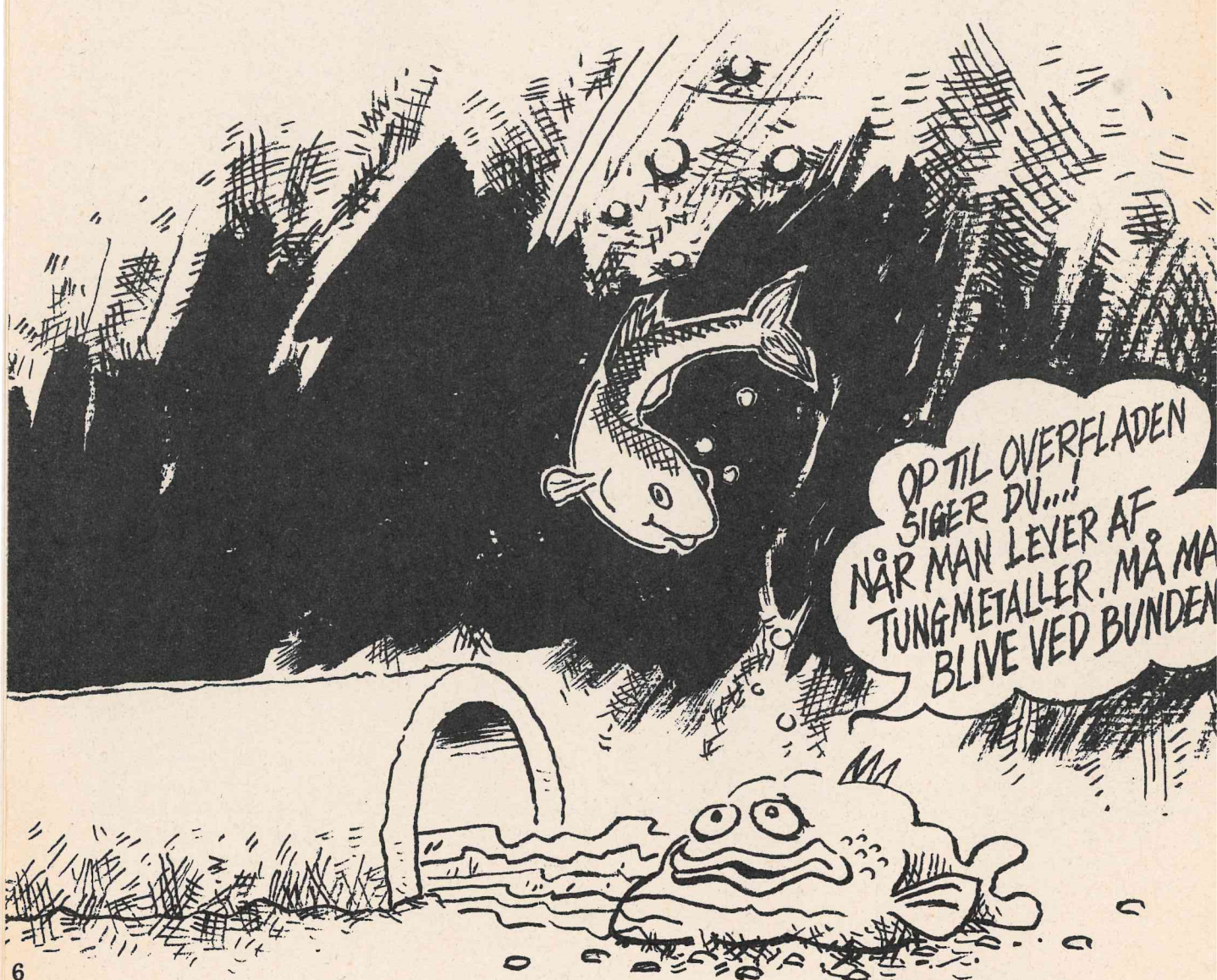
dag? Hvad er det for et natursyn, der ligger til grund for tankerne om at lave fisk, der er tilpasset et vandmiljø, industrien har forurennet? En mere rimelig strategi ville være at tilpasse vandmiljøet til fiskene - og i stedet forske i ikke-forurenende produktionsmåder og rensede eventuelt spildevand.

Jesper Lassen

Litteratur

Hew, Choy L.: *Transgenic fish: Present status and future directions. Fish Physiology and Biochemistry. Vol. 7. s.409. Amsterdam 1989.*

Lewis, Ricki: *Fish; new focus for biotechnology. BioScience. Vol.38, nr. 4. 1988.*



BAG DRAGEN FANDT DE SKATTEN



I NOAH-bladet nr. 121 bragte Suzanne Rehder en artikel om "komiteen for vor fælles fremtid". I denne artikel gøres kort status over komiteen og en del af dens arbejde til nu. Der er stadig mange penge, der kan søges til lokale aktiviteter.

– Med baggrund i Brundtland-rapporten tager regeringen i 1988 den prisværdige beslutning, at der hvert af årene 1989, 1990 og 1991 skal bevilges 7 millioner kroner, ... "som på alle planer i det danske samfund skal stimulere en bæredygtig udvikling".

Af disse penge skal 10 millioner bruges til projektpenge, som almindelige borgere kan søge til projekter med temaet "Tænk globalt - handl lokalt".

5 millioner skal bruges til generel information og 6 millioner til administration.

– Der nedsættes en komite, som skal administrere de mange penge og være initiativtagere til forskellige kampagner. Komiteen består af et sekretariat, som står for det daglige arbejde; et forretningsudvalg, der kun mødes 2 gange årligt. I alt er der i komiteen, som består af 60 personer, repræsenteret 57 organisationer (heriblandt NOAH).

Til nu er der kun 9 projekter, der har fået støtte - med beløb svingende fra 3.000 kr til 49.000 kr. Til gengæld er der et hav af ansøgninger, der har fået afslag. Årsagen er, at projekterne ikke har opfyldt de krav, som komiteens forretningsudvalg stiller. Disse krav blev nemlig først annonceret den 18 november 1989 - og på det tidspunkt havde mange ivrige "miljøaktivister" allerede sendt deres ansøgninger.

"Komiteen for vor fælles fremtid" har med andre ord været læn-

ge om at få gang i det tunge lokomotiv - men nu skulle der efter sigende være lys forude - og der er kun uddelt 200.000 af de 10 millioner kroner, som er afsat til lokale aktiviteter.

Et projekt kan opnå støtte, hvis det opfylder følgende krav:

- 1) At det anviser nye arbejdsformer og løsninger på miljøproblemer.
- 2) At det er handlingsorienteret.
- 3) At det har en god formidlingseffekt.
- 4) Der støttes med maksimalt med op til 50% af projektets samlede udgifter, dog kan projekter på under 3.000 kr opnå fuldt tilskud.

Det første krav kan måske umiddelbart synes vanskeligt at opfylde, men nogle eksempler på utraditionelle samarbejdspartnerne kunne være:

- Husmoderforeningen og den lokale NOAH-gruppe
- Børnehaven og alderdomshjemmet
- Beboerforeningen og naturfredningsforeningens lokalkomite
- Skolen og landbrugerne etc.

Krav nr. 2 indebærer, at f.eks. aktiviteter som foredrag og anden traditionel envejskommunikation ikke vil opnå tilskud, og som det fremgår af det tredje krav lægges der op til mere spektakulær formidling end f.eks. en artikel i et fagligt tidsskrift.

Kravet om, at ansøgeren eller ansøgerne selv skal finansiere 50% af projektet, er det, der virker mest urimeligt. Det kan i hvert fald være svært at få øje på, hvilke positive hensigter, der har ligget til grund for det. Man skulle jo netop tro, at hensigten var at støtte initiativer, som krævede en

økonomisk saltvandsindsprøjtning. I stedet benyttes princippet "den som har, til ham skal der gives...". Det virker nærmest som om ansøgerne skal bevise, at de kan drive forretningen - enten ved at have kapital i forvejen eller ved at bruge tid på at rejse midlerne på anden vis. Man må håbe at det krav bliver droppet i den nærmeste fremtid ...

MEN når så alle disse forhindringer er nævnt, så skal der alligevel lyde en kraftig opfordring til at få søgt nogle penge til kreative og "miljørigtige" aktiviteter.

Komiteens sekretariat oplyser, at det er en god idé, at man ringer derind, når man har et projektforslag, som man gerne vil søge penge til. Så kan man få råd og vejledning i, hvordan ansøgningen skal skrives for at blive godkendt, og man kan få tip om, hvor der f.eks. er fonde, der kan søges. Man kan også få at vide, hvor lang tid, det må formodes at vare, før ansøgningen er behandlet.

I løbet af de kommende måneder vil komiteen begynde en kampagne under mottoet "Vort fælles forbrug" og i 2. halvår af 1990 vil den blive fulgt op af kampagnen "Vor fælles energi". Som det vil være nogen bekendt har NOAH besluttet at gå ind i "Kampagnen for vor fælles fremtid" med en forbrugskampagne, som er i støbeskeen netop nu.

Komiteens sekretariat har adressen:

Kampagnesekretariatet
Ved Stranden 18
1061 København K.

– og telefonnummeret er:
33 14 65 22

BRUG DET!

bo

DEN SVEDOGGERMANSKE FORBINDELSE



Svenskerne har en plan. Tyskerne har den samme plan. Det skal være nemt at transportere varer frem og tilbage mellem Norden og EF. Derfor skal vi have motorveje. Og broer. Og derfor har magtfulde industrifolk fra Sverige, Tyskland og resten af Europa sluttet sig sammen i foreninger, det er svært at komme uden om. Men hvad betyder disse foreninger for folkestyret?

Optakten til den store beslutning om Storebælt i 1986 skal formentlig findes i New York i 1982. Volvo-chefen Per Gyllenhammar holdt her en tale om Europas fremtid. For at tage konkurrencen op med Asien og Nordamerika, som igennem en årrække havde haft en større vækst end Europa, mente han, at det var nødvendigt, at den europæiske storindustri udviklede sit eget hjemmemarked. I stedet for at konkurrere med hinanden, mente Gyllenhammar, at industrilederne skulle indgå i et uformelt samarbejde - til alles bedste. Hans filosofi var, at alle koncernledere har den samme grundholdning - så det var oplagt at lave en tænketank. Denne tale var starten til oprettelsen

af lobbyorganisationen The Roundtable of European Industrialists.

Missing Links

I gruppens første rapport "Missing Links" (dec 1984, lavet af Siemens og Volvo, fremlagt af Gyllenhammar i London), er der fem store grundlæggende "spørgsmålstegn", som skal ordnes før Europa overhovedet kan blive stærkere: Kanal-forbindelsen (England/Frankrig), Scan Link (Øresund og Fehmernbælt), Alperne, Pyrenæerne og Balkan.

Målet er satellitovervågede transportere, der uhindret kan køre hvor som helst og hvornår som helst. "Just in time" skal varen være fremme. Lagerhuslejen skal minimeres og hele det europæiske vejsystem skal gøres til en del af virksomhedernes fabriksgulv. "Fra samleband til forbruger", som Gyllenhammar har sagt.

I efteråret 1985 fulgte en rapport om "Scandinavian Link", fra den såkaldte "Gyllenhammar-gruppe", nedsat af Nordisk Råd. I denne samarbejdsgruppe sidder repræsentanter fra det nordiske erhvervs- og finansliv, fagbevægelsen og enkelte politikere Roundtable bestod i

efteråret -89 af 43 top-industriledere fra både EF- og EFTA-landene. Man kan ikke søge om optagelse i denne klub, men bliver personligt bedt om at tilslutte sig, når Roundtable vurderer at man er stor og indflydelsesrig nok.

Roundtables funktion er at anvise veje for at gøre Europas hjemmemarked så stærkt som muligt. EF vil blive verdens største marked, med 320 mio. "forbrugere". Dertil har Roundtable oprettet syv arbejdsgrupper, som beskæftiger sig med alle sider af samfundslivet - ud fra en industrisynsvinkel.

Infrastrukturen

En rapport fra Infrastrukturgruppen, udarbejdet af 15 koncerner med tilknytning til bilindustrien (udkom marts 1989) kan man læse om beslutningsvejen til et veludbygget euro-vejnet.

I denne rapport får EF-Kommissionen kritik for at beskæftige sig med små enkeltprojekter, og ikke føre en ansvarlig politik for hele transportområdet. Stadig er der ingen samlet politisk koordinering, konstaterer Roundtable.

Men også de 12 nationale parlamenter bliver angrebet. De værner om nationale særinteresser og tænker ikke europæisk nok. Det ses bedst i ministerrådet - hvor nationerne kan nedstemme kommissionens holdning. Det perfekte, ifølge Roundtable, er at afskaffe ministerrådet, og give magten til en politisk valgt kommission.

Roundtables løsning er desuden at erhvervslivet må medvirke i forberedelsesfasen til de store infrastruktur anlæg, og danne modvægt til teknokrater og miljøgrupper. Dette fordi Europas investeringer på trafikområdet slet ikke er fulgt med den voksende trafikmængde. Der er nu skabt flaskehalse i mange regioner, og politikerne er bange for at blive upopulære hos vælgerne: som følge af



miljøgrupperne, der er specialister i at "rejse" lokalbefolkningen.

I en analyse i denne rapport bliver det danske demokrati betegnet som "middelstærkt" mens miljøaktivisterne får titlen "et stærkt politisk problem"!

Løsningen er nogle forskellige agenturer og institutter, som Roundtable ønsker oprettet med det private erhvervsliv som referencebagland. Forbilledet er Scandinavian Link Konsortiet i København som fremhæves i rapporten.

Privat trafikministerium

Efter Gyllenhammar-gruppens oplæg i 1985 tog 55 af Nordens største virksomheder året efter initiativ til at oprette deres eget "private trafikministerium". I et internt arbejdsprogram, under afsnit 1.1 Målsætning:

"Det overordnede mål er at få Scandinavian Link gennemført så hurtigt som muligt. Såfremt de berørte regeringer måtte ønske det, er konsortiet villig til at medvirke aktivt ved gennemførelsen af projektet. Det er derfor en målsætning at undersøge på hvilke præmisser en sådan aktiv medvirken kan finde sted.

Konsortiet erkender, at det er en forudsætning for videre udbygning af Scandinavian Link, at der i Danmark træffes en beslutning om en fast forbindelse over Store Bælt. Konsortiet skal derfor som en prioriteret opgave søge at fremme en sådan beslutning".

Umiddelbart efter beslutningen om StoreBælt var der 10-12 tilknyttet Konsortiets sekretariat, for at forberede det videre arbejde omkring Øresund (og Fehmernbælt).

"Når de to forbindelser (Øresund og Fehmern, forfatteren) ikke er bygget før Storebælt skyldes det følelsesmæssige grunde", skriver A/S Storebælt i en bog fra november -89.

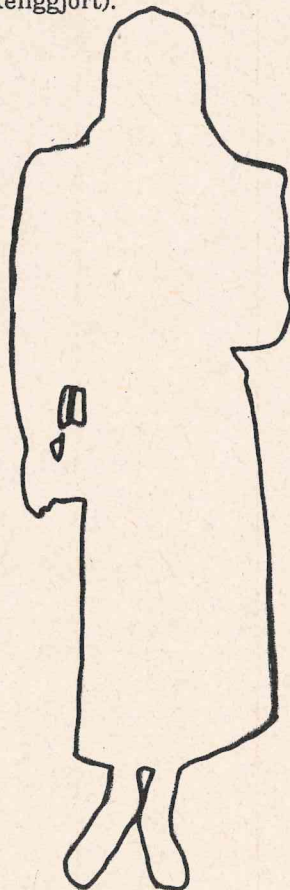
Socialdemokratiets trafikpolitiske ordfører J.K. Hansen er citeret i Weekendavisen d. 31.3.89 for: *"Jeg skal ikke afvise at vi havde ScanLink-problematikken et sted i baghovedet"* i forbindelse med beslutningen om Storebæltsforbindelsen i 1987.

I Scandinavian Links årsrapport 1988 står der:

"Situationen er nu den, at Storebæltsforbindelsen er definitivt vedtaget og byggeriet påbegyndt. En aftale på regeringsniveau om Øresund kan indgås i indeværende år (1989). Det er derfor på tide, at de første overvejelser og udredninger vedr. Fehmernforbindelsen påbegyndes, da denne fase jo erfaringsmæssigt kan være ganske langvarig".

Til dette arbejde har Deutsche Bank indgået et uformelt samarbejde med Konsortiet. Banken har fået udarbejdet en rapport om Fehmern-tunnellen, og i efteråret -89 var regionaldirektør for den Nordtyske afdeling af Deutsche Bank, van Hooven på rundrejse i Skandinavien med en check på ca. 39 mia. kr. Dette til dækning af restbeløbet på Storebælt, Bro over Øresund, tunnel under Fehmern og det resterende motorvejsnet igennem Østsjælland.

Deutsche Banks tilbud er givetvis alvorligt ment - at privatisere hele ScanLink-projektet. Den stærke D-mark skal bruges - den skal ud og forrentes i udenlandske investeringer - bl.a. i Euro-tunnelen (Frankrig/England) (som iøvrigt er en af Roundtables første mærkesager som er ved at blive virkeliggjort).



Trafikanalyser

Men også Konsortiet i København havde nogle penge at lokke med. Da staten fattes penge, er bl.a. trafikanalyser blevet nedprioriteret. Da Konsortiet så i 1987/88 stod og viftede med 21 mio. kr (indskudskapital fra de 55 aktionærer + 8 mio fra EF) til analysemateriale sad bl.a. kontorchef Søren Tengvad fra Trafikministeriet med som observatør ved bestyrelsesmøderne. Trafikministeriet fandt det belejligt, da Konsortiet alligevel lavede det analysemateriale som ministeriet ikke havde råd til. Om det var objektivt - hvem ved?

Hovedrapporten

Hovedrapporten om Scandinavian Link, fra efteråret 1987:

"Hvis vi de næste 10 år udbygger motorvejs- og jernbanesystemet og anlægger faste forbindelser, vil det være muligt at sikre et transportsystem, som lever op til de skærpede krav til hurtighed, sikkerhed og præcision, industrien til den tid vil stille"

Forord, skrevet af bestyrelsesformand i Konsortiet, Curt Nicolin, fra det svenske ASEA. (Nicolin er også med i Roundtable).

"I Danmark har vi ingen uafhængig tænketank... Vi er nødt til at lade de involverede parter foretage beregninger på et projekt som Storebælt, for vi har ingen andre" sagt af direktøren for Håndværksrådet, Laue Traberg Smidt i Weekendavisen d. 31.3.89.



Poul Svanholm adm. direktør i Carlsberg og med i såvel Gyllehammar-gruppen som Roundtable samt et utal af indflydelsesrige bestyrelser, (bl.a. et ben i konsortiet) har sagt til DR "Det er fejlagtigt at tro, at det er os som bestemmer. Vi sidder ikke der hvor beslutningerne tages". I Nydansk Ordbog står der under lobbyist "person", der søger (hemmelig) kontakt med politikerne for at påvirke dem".

For mig er det ligegyldigt om Poul Svanholm formelt sidder og bestemmer, eller om politikerne bruger hans argumenter når de tager beslutningerne. Resultatet bliver det samme!

Der er intet odiøst i al dette. Det er det politiske spil. Når eksempelvis en lille kemisk virksomhed på grund af den danske miljølovgivning flytter til Irland, er det fordi fabrikken føler forholdene utålelige her. Resultatet er arbejdsløshed i lokalområdet. Kommunen er villig til at give dispensationer for at beholde fabrikken. Det betyder skatte kroner i kommunekassen.

Det begynder imidlertid at blive betænkeligt når de store koncerner truer med virksomhedsflytninger - eller kapitalflugt. I et uformelt samarbejde som det Roundtable har fået op at stå, og hvor kræfterne lægges på EF-kommissionen, er det for at få EF's indre marked i den retning som de ønsker - og i deres tempo. Roundtable har en plan. Det har Scandinavian Link Konsortiet også.

Hvis Carlsberg truer med at flytte til udlandet, på grund af de utålelige vejforbindelser - ville det ikke kun betyde ca. 12.500 arbejdsløse, men også dansk know-how og en stor virksomhed der bidrager voldsomt i statskassen, forsvandt. Derfor er det af største vigtighed at Carlsberg er tilfreds med at være i Danmark. Når Carlsberg så står sammen med de 4 største danske banker, ØK, Ascan A/S og det samlede svenske, norske og finske erhvervsliv og bankverdenen må det tages alvorligt.

Den lovgivning som vedtages, kan politikerne dagligt mærke i form af påvirkning af aktiekurser og renteniveau. Denne "daglige folkeafstemning" er vejledende for det politiske liv.

På samme måde er det internationalt. Roundtable kunne true med at flytte kapital til Sydøstasien, hvis ikke konkurrencevilkårene bliver bedre her. EF-kommissionen er bange for sådanne trusler og prøver derfor at efterleve deres krav.

Poul Svanholm sagde i DR d. 17.4.89, at det er billigere for Carlsberg, at Danmark laver de faste forbindelser, end at Carlsberg opretter en virksomhed i Italien.

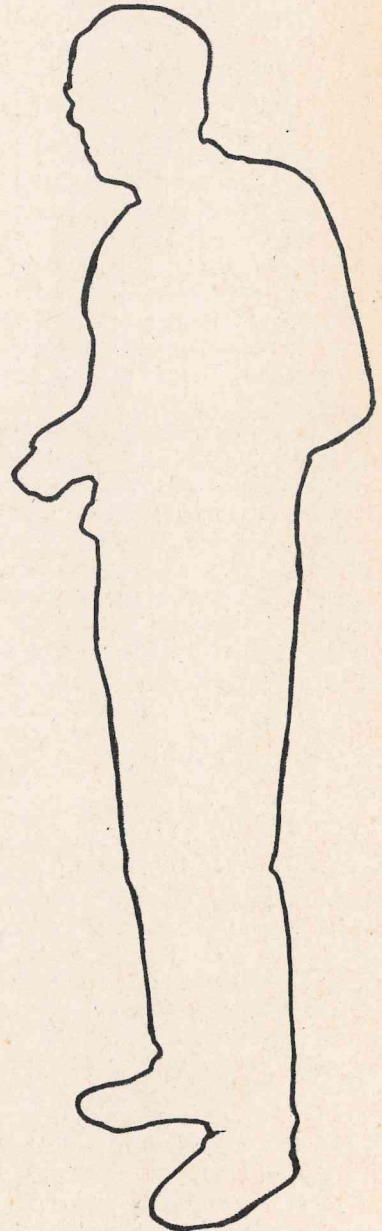
Ideen solgt

I foråret 1990 bliver Konsortiets sekretariat i København nedlagt, og vil for fremtiden virke fra et skrivebord i Industrirådets Kontor. Dette fordi udredningsarbejdet nu er færdigt, og ideen solgt. Samtidig er der kommet skred i det danske folketing, med debatten idag om en fast Øresundsforbindelse.

Det tilbagevendende spørgsmål er så, om de undersøgelser, som Konsortiet kalder objektive, også er brugbare om nogle få år. Konsortiet følger ikke deres rapporter op længere, men betragter dem

åbenbart som evige gyldige - som om "tiden" er gået i stå.

Årsagen til den danske debat idag er at "nu kan vi ikke vente længere på svenskerne" (J.K. Hansen i Information d. 10.12.89). Med i både Gyllehammar-gruppen, et ben i Konsortiet, næstformand for A/S Storebælt, samt hovedbestyrelsen i Socialdemokratiet sidder forbundsformand Georg Poulsen. Det er nok ham som føler, at svenskerne arbejder for langsomt.



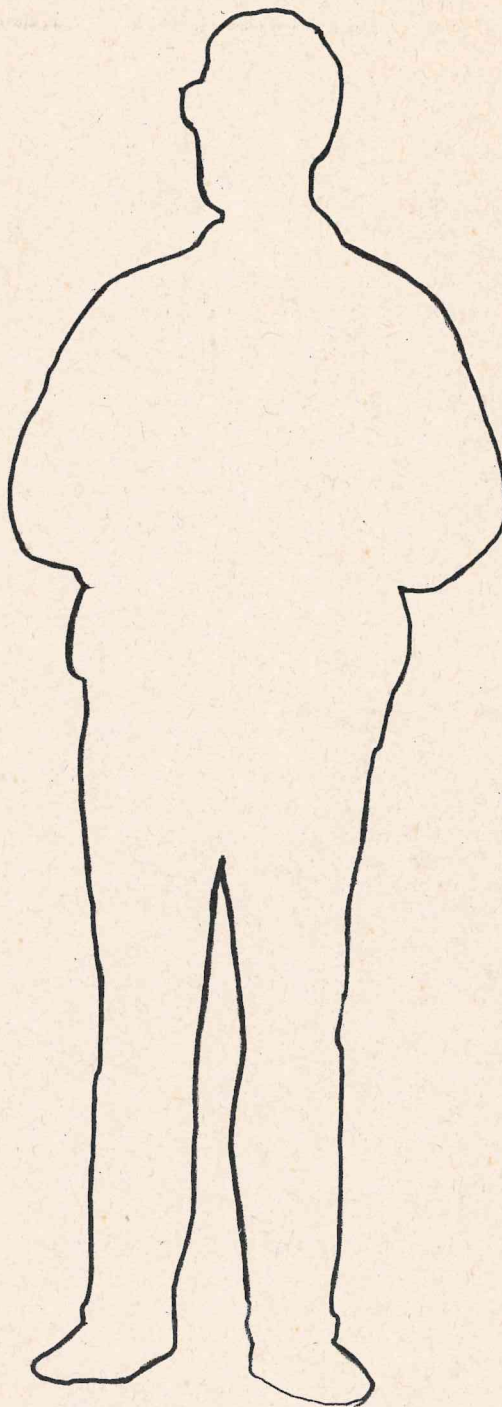
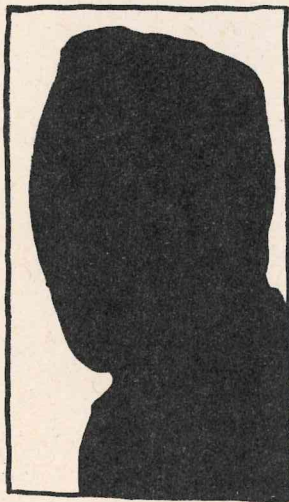
Der er dog mange uafklarede spørgsmål i den svenske Øresundsdebat, så mange at Roundtable har givet det svenske demokrati karakter af "et stærkt politisk problem". Hele miljøspørgsmålet tager svenskerne mere seriøst end i Danmark, hvor vi blot indfører et Storebælt er "miljøneutral" i loven.

Det svenske LO er splittet på en fast forbindelse, og de Svenske Jernbaner har meldt fra overfor at benytte en jernbaneforbindelse mellem Danmark/Sverige, før der også er en fast forbindelse til Veststyskland.

Dette og meget andet har splittet det svenske socialdemokrati - så meget at folketinget nu tager initiativ til at forhandle med den handlingslammede svenske regering.

Det danske folkestyre er på et sidespor og ligger underdrejet. Vi vælgere kan stadig forlange, at politikerne i hvert fald sætter igennem, at en bro over Øresund er udelukket af hensyn til trafikkaoset i København, nærmiljøet på Amager, Øresunds- og Østersøens forurenede tilstand. Regeringen skal tage sig selv alvorligt og leve op til de flotte hensigtserklæringer om at efterleve Brundtlandrapportens mål for en halvering af energiforbruget.

Rudi Rusfort



DET MENER NOAH OM REKLAMETRYKSAGER

Man havde jo godt nok en anelse, men når der pludselig kommer tal på bordet, bliver man godt nok forarget ... og bekymret.

NOAH-Silkeborg har samlet julereklamer ind og se bare hvad det blev til.

55 tons reklamer

I den søde juletid, hvor vi gerne skulle have haft lidt ekstra tid til julehygge med dekorationer af skovens overflod af bog, mos og agern, oplevede vi dagligt en uønsket overflod af reklamer i vores postkasser.

NOAH-Silkeborg har i perioden d. 1. november til d. 15. december indsamlet alle indkomne reklamer og lavet en lokal reklameundersøgelse. I de halvanden måned har vi og med os hver silkeborgensisk husstandmodtaget 2 1/2 kg reklamer, i alt 48 forskellige reklametryksager. (Ekstraposten og annoncer i Midtjyllands Avis er ikke medregnet, dog har vi medtaget alle reklamer indlagt som indstik i Ekstraposten). I hele Silkeborg er der delt 55 tons reklamer ud.

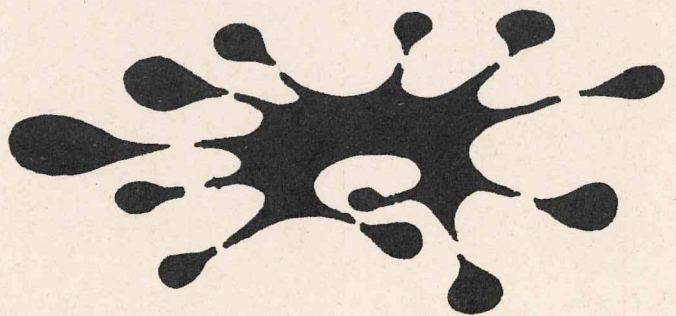
Topscoreren er Føtex, som har sendt 7,1 tons reklamer over fire omgange. Kvickly og Bojesen deler en andenplads med 5,7 tons og 5,4 tons.

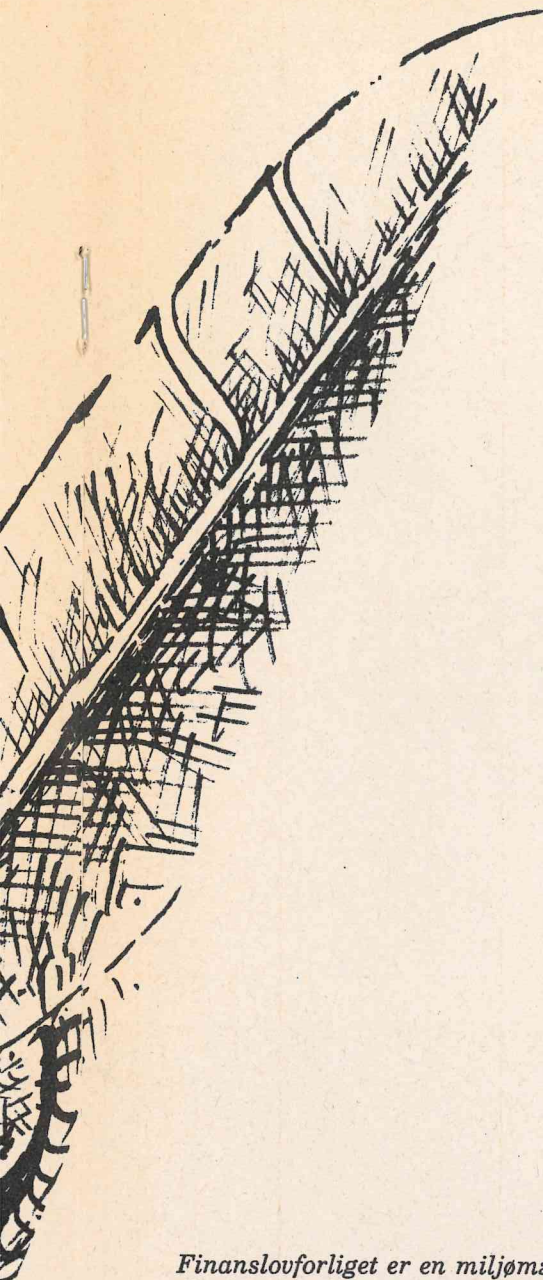
NOAH finder det dybt forkasteligt at vi fortsat ikke frit kan vælge, om vi vil modtage disse farvestrålende, glittede og overflødige tryksager. Ufrivilligt er hver eneste dansk husstand med til at bidrage til forureningen, for den samlede reklameproduktion koster årligt 1/2 million træer, 10 millioner kubikmeter rent vand og 200 millioner kw. Vi så gerne en klækkelig miljøafgift på husstandsdelte reklamer, gerne således at flere farver og mere glitter betyder en større afgift.

En stor del af reklamerne produceres i udlandet, hvor man har mere lempelige krav til, hvilke midler, der må anvendes i produktions- og trykke-processen. Resultatet er belastning af miljøet med ukendte og i Danmark ikke godkendte stoffer. Det skal retfærdigvis tilføjes, at danskproducerede reklamer også udvikler dioxiner ved afbrænding.

Vores juleønske er, at alle vi reklameplagede med skilt på postkassen kan imødesee julen 1990 uden at drukne i tilbud på solarier, æggekogere, elneglefile, bagemestre, juleænder og nyt tøj. Reklamer, som vi blot bærer hen i stakken med aviser til papirindsamlingen velvidende, at disse farvestrålende og skinnende dokumenter i bedste fald ved hjælp af vand og kemikalier kan omdannes til æggebakker, men i de fleste tilfælde må sorteres fra som totalt ubrugeligt.

*For NOAH-Silkeborg
Inga Jager*





DET MENER NOAH OM BENZINAFGIFTER

Finanslovsforliget er en miljømæssig katastrofe på trafikområdet. Ulykkestal, forurening og energiforbrug vil stige kraftigt. Forligspartierne har glemt alt om færdselssikkerhed, miljø og energibesparelser. De bløde trafikanter og den mere miljøvenlige bus og togtrafik rammes hårdt.

Benzinprisen vil falde til 1981 niveau. I samme periode er HT-priserne på bus/tog steget med ca 120%. Den inddirekte statsstøtte til bilkøb i form af rentefradrag vil stige. Forliget er alt i alt en gave til bil og oliebranchen. Forliget er i modstrid med EF's miljøkommissionærs forslag om større afgifter på benzinen.

Nedsættelse af benzinafgiften med mere end 2000 millioner kr. er stik imod enhver tanke om at efterleve Brundtland-kommisio-

nens anbefaling om halvering af energiforbruget. Nedsættelsen af benzinprisen vil betyde stigende ulykkestal, mere forurening, større energiforbrug og dårligere levevilkår i vore byer.

Stigningen i vægtafgiften vil ikke virke kørselsbegrænsende, idet den er en fast årlig udgift. Vægtafgiften har iøvrigt ikke været reguleret i 14 år, hvorfor den bebudede stigning på 55% ikke tilnærmelsesvis svarer til inflationen i disse år.

Regeringen har tilsyneladende også glemt alt om sin støtte til Færdselssikkerhedskommisionens ønske om halvering af antallet af trafikulykker.

Benzinprisen er ikke fulgt med prisstigningerne på andre varer og slet ikke med prisen på kollektiv trafik. Hvis benzinprisen havde fulgt samme udvikling, som HT-priserne, ville literprisen i dag være på 11,55 kr.

I marts 1981 kostede benzinen ca. 5,25 pr. liter. I dag koster benzinen 6,25-6,50 kroner pr. liter. Efter finanslovsforliget skal benzinprisen falde med omkring en krone. Benzinprisen vil derfor komme til at ligge ca. på niveau med prisen i 1981. Til sammenligning er HT-priserne i samme tidsrum steget med ca. 120%.

Bilbranchen lægger i annoncer, kampagner og ved direkte kontakt til Folketinget et massivt pres på politikerne. Man påstår til stadighed at branchen forfølges. Sandheden er den modsatte - den forkeles. De sidste 8 år har også betydet afgiftsbortfald på forskelligt udstyr og en meget stor ændring af afskrivningsregler for firmaers bilkøb. Den inddirekte statsstøtte til bilkøb i form af fradrag af ren-

ter af billån vil stige kraftigt ved bortfald af renteaftagten. Det må formodes at en meget stor del af lånene har været billån.

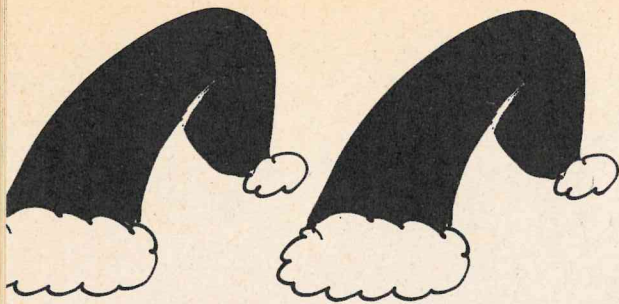
Regeringen har også denne gang lyttet til bilbranchens egoistiske ønske om større omsætning. Regeringens trafikpolitik er hensynsløs overfor miljøet og de mere sikre og miljøvenlige transportmidler som bus og tog. Det forventes, at DSB vil miste passagerindtægter på ca. 75 millioner om året såfremt benzinafgiften nedsættes som bebudet. (Rapporten om DSBs økonomi fra Finansministeriet, Trafikministeriet og DSB, juni 1989).

På baggrund af de massive lettelser for bilerne er det rystende at regeringen ikke vil hjælpe togfabrikken Scandia til at overleve. Fabrikken har bedt om 70 millioner kroner, som ekstrabetaling for 35 IC-3 tog. Det er småpenge i forhold til de milde gaver, der uddeles på bilområdet.

For at føje spot til skade ser det også ud til, at finanslovsforliget direkte vil betyde meget store nedskæringer af støtten til bus og togtrafikken. Dertil kommer, at der i aftalen også indgår privatiseringer, der kan betyde forringelser af den kollektive trafik.

Der er alt i alt lagt op til et frontalangreb på miljøet. Det er ekstra beskæmmende på baggrund af, at EF-kommisionens miljøkommissær Carlo Ripa di Meana netop har offentliggjort en rapport, der peger på øgede benzinafgifter og miljøafgifter ved kørsel i byerne, som midler til at dæmpe biltrafikken og forbedre miljøet.

NOAH-TRAFIK
ved/
Kurt Lesser



NISSERNE

En bælgmørk, tåget vintermorgen i midten af december dukkede et halvt hundrede københavnske nisser pludselig ud af den blå blyluft. Nisserne, der var bevæbnet med to juletræer, en del fakler og skilte og en megafon, blokerede den gamle Marmorbro i den indre by. Dermed var alle og enhver forhindret adgang til Folketingets store, private parkeringsplads, da det er eneste indkørselsmulighed. Se kort.

Ikke nok med det! Pludselig fik nisserne assistance af en gammel bil, der lagde sig på højkant midt på broen, og var med til at spærre.

Nisserne holdt broen besat i henved en halv time. Ingen i bil kunne passere.

Men da opbudet af politi blev for stort, forsvandt de lige så hurtigt, som de var kommet. Ingen ved, om de har indtaget Christiansborgs lofter, eller om rotterne stadig huserer der. Flere tilskuere har dog bekræftet overfor NOAH-bladet, at nisserne, inden de forsvandt, gav udtryk for, at man godt kan forvente, at de dukker op igen ved en senere lejlighed.

Udstødning

Men hvad kan grunden være til, at nisserne, der ellers foretrækker at leve i det skjulte, på den måde markerer sig i offentligheden? - Og netop i julemåneden, hvor de som bekendt har meget travlt i forvejen??

Ja sagen er omgærdet med nogen mystik. Men NOAH-bladet har som sædvanligt sine helt egne meget velunderrettede kilder: Det forlyder, at nisserne er dødtrette af at bo i en by, hvor jord, luft, huse og lunger bliver mere og mere tilsmudsede af bilernes udstødning. Nisser er følsomme væsener og deres skæg bliver gråt før tiden og deres rensdyr har svært ved at ånde. Men hvorfor ligefrem genere Folketingets medlemmer? Skulle det være nødvendigt? Skal

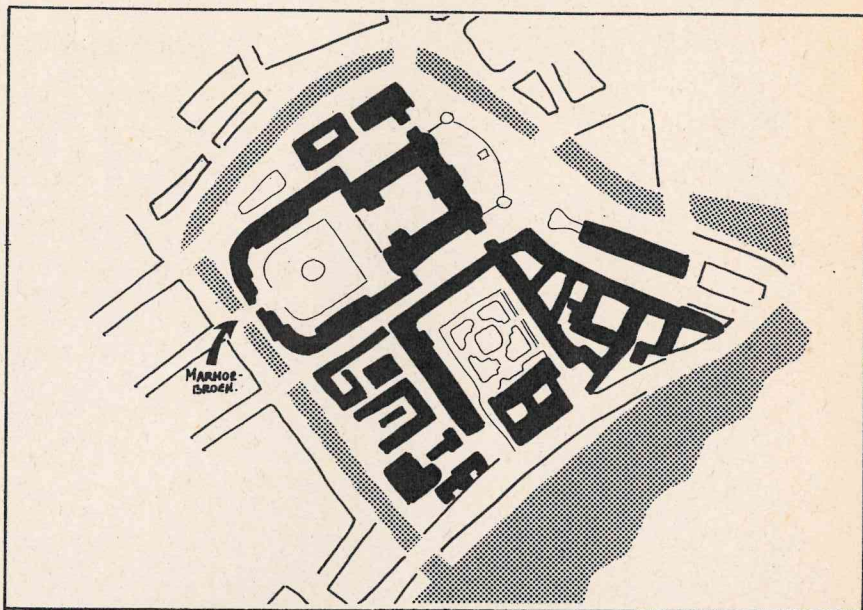
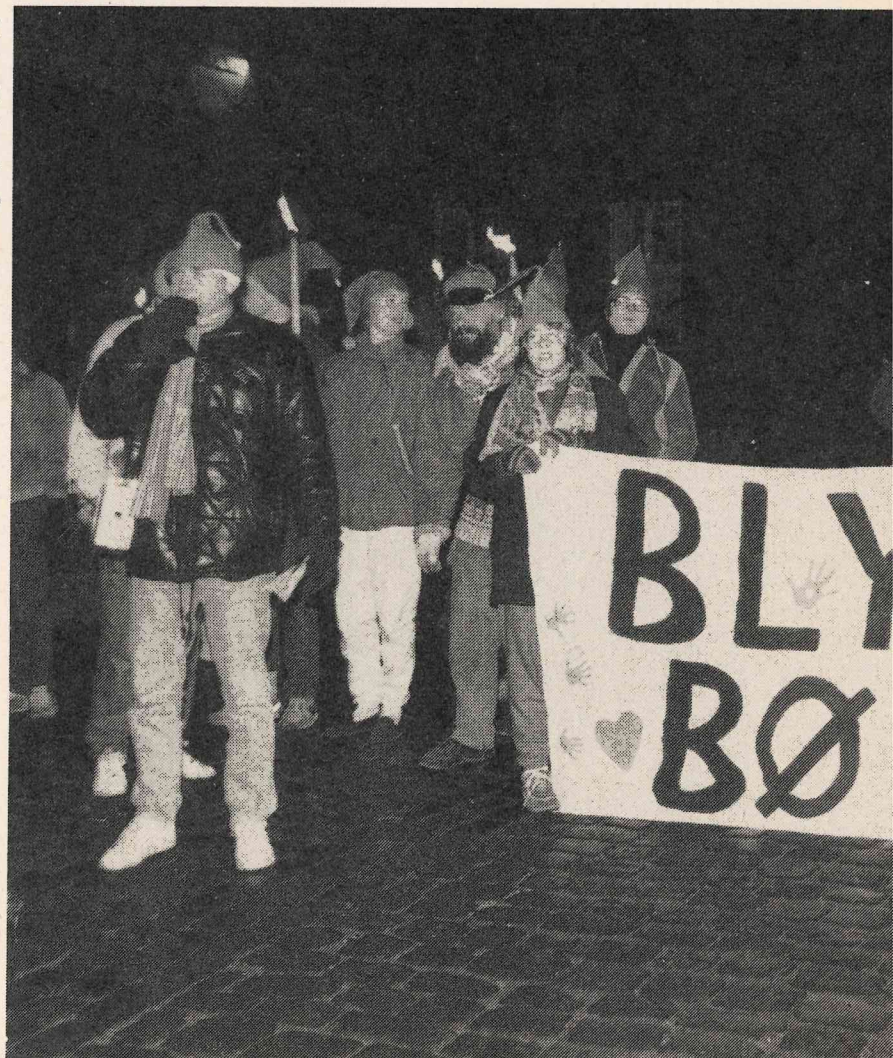
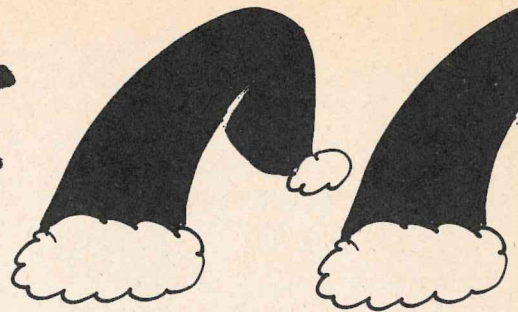


Foto: Peter Anderson



VAGTPARADE



de ikke have lov til at passe deres arbejde i fred?

Ja, se nu nærmer vi os sagens kerne.

Hvad var egentlig årsagen til hurlumhejet?

Finanslovsforslag

Jo, torsdag den 14. december var der sidste behandling af finanslovsforslaget for 1990. Finanslovsforslaget var resultatet af et samarbejde mellem samtlige borgerlige partier, dog således at Centrum Demokraterne ikke var med i aftalen, men alligevel stemte for. En vedtagelse af forslaget ville betyde en ændring af forskellige afgifter, herunder en nedsættelse af benzinafgiften.

Argumenterne herfor var hen-

synet til "Det indre marked" og grænsehandelen. Hvad med miljøet?

Nedsættelse af benzinafgiften ville betyde en prissænkning på 56 øre pr. liter blyfri benzin og 45 øre for blybenzin.

Og endnu 56 øre og 45 øres prisnedsættelse til den 1. juli-90. Det ville, ifølge den i nissekredse meget velrenomerede trafikforsker Uffe Jacobsen, Kbh. Handelshøjskole, betyde en stigning i den samlede biltrafik i København med ca. 10% og et tilsvarende fald i passagertallet i den kollektive trafik.

Det betyder så igen mere forurening af den københavnske luft og mindre indtjening til den kollektive trafik, der så igen må skære ned. Nye nedskæringer i den kol-

lektive trafik betyder, at endnu flere opgiver at bruge den kollektive trafikform, det betyder flere biler, mere forurening og sådan bliver den onde spiralbevægelse ved.

Det ved enhver nisse.

Finansloven blev vedtaget ... !

Men det var ikke nissernes finanslov.

Finisefinansminister

En rigtig finisefinansminister ville i sin tale ha sagt:

De mange miljø-, bruger- & faglige organisationer, der igennem de seneste år har været aktive for en begrænsning af biltrafikken i København, må hermed konstatere, at den tidligere regering har arbejdet den modsatte vej.

Kikker vi på de seneste års beslutninger, kan vi passende starte med Regeringens handlingsplan for miljø og udvikling, som kom i december 1988. Her står side 118:

"En kraftig satsning på udbygningen af den kollektive trafik, herunder i kombination med cykeltrafik vil kunne mindske de miljømæssige og trængselsmæssige gener af trafikken, navnlig i de større byområder, hvor den er samfundsøkonomisk mest fordelagtig. Den kollektive trafik bør have en vis kvalitet, således at den ved daglige rejser er konkurrencedygtig med privatbilen".

Kikker vi så på den kollektive trafiks konkurrencedygtighed, ser det ikke godt ud.

I løbet af de 8 år, vi har haft borgerlige regeringer, er udgifterne til transport i privatbil kun steget 20%, mens udgifterne ved transport med den kollektive trafik er steget 133%.

Det er dette prisforhold, man nu igen har besluttet at ændre til privatbilismens fordel. Og det betyder, at den, der forurener mest, får økonomisk fordel. I dag vil privatbilen almindeligvis være både billigere, hurtigere og mere kom-



fortabel at bruge fra bolig til arbejde end den kollektive trafik.

Sideløbende med denne udvikling, er det flere gange blevet bevist, at de mange biler, der står for ca. 80% af luftforureningen i København, er sundhedsskadelige.

Der er fremlagt planer og forslag til, hvordan biltrafikken kan begrænses, samtidig med at den kollektive trafik forbedres.

I 1990 må vi sikre, at den trafikpolitiske udvikling i København bliver bæredygtig.

Det vil kræve en aktiv og bred kamp mod en motorvejsbro over Øresund og flere andre planer, der vil betyde en yderligere satsning på privatbilismen.

Istedet skal pengene bruges til sikring af en ordentlig kollektiv trafik i København:

- Vi skal have en togforbindelse fra Frederiksberg til Kastrup.
- Der skal males på vejene til vi har et sammenhængende vejbanenet, hvor kun busser må køre.
- Der skal bygges et sammenhængende cykelstinet.
- På nogle af de mest trafikerede ruter skal der anlægges letbaner. Der er de moderne bytog, der hurtigt, glidende, energieffektivt og med mange afgange i timen bringer folk rundt i stadig flere storbyer i verden.

Målet må være at begrænse antallet af biler med 50%. Det skal ske især ved at flytte boligarbejdssted trafikken fra privatbil til den kollektive trafik.

Lykkes det, vil det betyde en by med en meget sundere luft. Plad-

ser og gader, der ikke er fyldt med biler, men istedet med mennesker. Støjplagen vil de fleste steder forsvinde. Antallet af trafikulykker vil gå ned (nu: 2 om dagen i DK). Kort og godt: Byen bliver meget bedre at bo og arbejde i for alle.

*Jesper Langebæk
Aktionsgruppen mod smog
Malene Mann Sørensen
NOAH-aktivist*

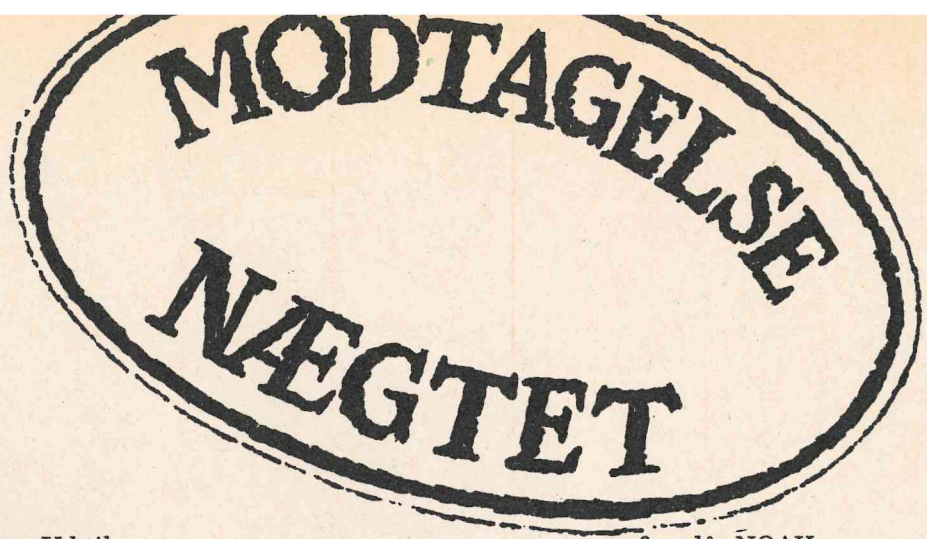
Læs iøvrigt:
"Trafik- og Miljøhandlingsplan for Hovedstaden"

samt rapporten "Bedre Bytrafik", som er en konsekvensanalyse af handlingsplanen.

Begge fås ved henvendelse til NOAH.

Foto: Peter Anderson





Vi kender det alle sammen. Ud til postkassen for at hente dagens post. Vejen tilbage til morgenkaffen lægges omkring papircontaineren (hvis vi da er så heldige at have en sådan) og her lettes den ellers lovende stak post for et bjerg af reklamer. Tilbage er et par regninger, et postkort fra tante Karla og dagens avis.

opløsningsmidler ved trykningen osv. Hertil kommer at det klorblegede, glittede papir kun vanskeligt kan genbruges, og udvikler dioxiner når det forbrændes.

Væk med de adresseløse!

Alt i alt repræsenterer de adresseløse forsendelser et urimeligt ressourcepild og en uacceptabel forurening. For at minimere dette

foreslår NOAH:

* At det bliver muligt for borgeren at nægte modtagelsen af adresseløse forsendelser. Dette vil for de postomdelte reklamer kræve en ændring af markedsføringsloven for de, der omdeles af private distributører. Ordningen kunne bestå i, at man kunne nægte modtagelse ved sætte en mærkat som NOAHs "reklamer nej tak" på døren eller postkassen.

Hvert år bliver der uddelt omkring 850.000.000 reklametryksager i Danmark. Nogle af disse bliver omdelt med posten, andre af private distributører. Uanset uddelingsmåde er det dog en upopulær del af danskernes post. En Gallup undersøgelse fra januar 1989 viste således, at kun ca. 1/3 er interesseret i at modtage reklamerne, mens 2/3 er lidt eller slet ikke interesseret. Dette resultat bekræftes af tidligere undersøgelser, f.eks. en Observa-undersøgelse fra 1987, der viser at næsten halvdelen af reklamerne ryger ulæste i skraldespanden.

Reklamerne og miljøet

NOAH har regnet på tallene og er, for Danmarks vedkommende, nået frem til at 250.000 træer årligt ender deres dage som ulæste reklamer. For at få lavet disse træer om til papir, skal der bruges en vandmængde svarende til en middelstor sø og en energimængde, svarende til forbruget i en mindre provinsby.

Men ikke nok med det. De kasserede reklamer er ofte trykt på klorbleget og glittet papir. Dette giver både miljøproblemer ved selve produktionen og når reklamerne er blevet affald. Ved produktion af papiret og trykningen af reklamerne anvendes klor til blegning, tungmetallholdige farver og



* At producenterne af de adresse-løse forsendelser pålægges tydeligt på selve forsendelsen at gøre opmærksom på, om det er en reklame, eller om der er tale om information. Omfattet af "reklamer nej tak"-skiltet er kun reklamerne - den del af de adresse-løse forsendelser, der er reel information (f.eks. distriktsblade og offentlig information) skal således stadig omdeles.

NOAH har i samarbejde med bl.a. Forbrugerrådet tidligere kørt en kampagne mod de adresse-løse forsendelser. Landet over blev folk opfordret til at indsamle adresse-løse forsendelser og sende dem direkte til den ansvarlige minister. Efter at kommunikationsministeren således var blevet overdænget med ulæste reklamer, nedsatte han i november 1987 en embedsmandsgruppe. Embedsmandsgruppen skulle undersøge konsekvenserne af en ændring af de gældende regler, så borgerne fik mulighed for at nægte modtagelse af adresse-løse forsendelser.

Embedsmandsgruppen blev ledet af P&T, der med en markedsandel på 55% har en væsentlig interesse i sagen - hverken forbrugere eller producenter blev præsenteret i udvalget, endsig hørt i forbindelse med gruppens arbejde. Embedsmandsgruppen skulle have afsluttet sit arbejde i juni 1988, men kom først med den første delbetænkning i maj 1988. Den anden delbetænkning kom i maj 1989.

Man kan spørge sig selv, om ikke embedsmandsgruppen har fungeret som en fortrinlig syltekrukke. Postvæsnet selv er næppe særlig interesseret i muligheden for at nægte modtagelse af adresse-løse reklamer. Postvæsnets tab i forbindelse med en sådan ordning er af dem selv beregnet til 20 mill. kr.

Den første delbetænkning

Den første del af gruppens arbejde handlede om de lovgivningsmæssige forhold. Her konkluderer gruppen, at det efter postvæsnets hidtige praksis ikke er muligt at nægte modtagelse af adresse-løse forsendelser - for at denne praksis kan ændres bør der ske en ændring af postloven. Denne konklusion er temmelig besynderlig da det udtrykkeligt står i postloven at:





"ministeren fastsætter de nærmere regler for forretningernes (dvs. omdelingen af adresseløse forsendelser) omfang og udførelse".

Postvæsnet vil altså ikke ændre praksis, før de bliver tvunget til det gennem en ændring af postloven. Men der er ikke noget i den eksisterende lovgivning, der står i vejen for at man ændrer praksis, ministeren kan blot beslutte det - men det vil man åbenbart ikke.

Hvad angår de forsendelser, der omdeles af private distributører, konkluderer delbetænkningen, at der ikke er noget lovgivningsmæssigt problem i at ændre den aftale de har, så modtagelse kan nægtes.

Selvom betænkningens omfattende konklusion lægger vægt på, at der må en ændring af postloven til, for at borgerne kan nægte modtagelse af adresseløse forsendelser, er der uenighed i gruppen. De to repræsentanter fra justitsministeriet og Indenrigsministeriet "rejser tvivl om, hvorvidt postloven må fortolkes som hidtil sket". De mener således, at borgernes frihed til at bestemme må tillægges større vægt i fortolkningen af den eksisterende lovgivning. Disse to medlemmer blev udskiftet ved udarbejdelsen af den anden delbetænkning.

Den anden delbetænkning

Den anden del af embedsmandsgruppens arbejde skulle handle om de praktiske og økonomiske konsekvenser af en ordning. I betænkningen stiller embedsmandsgruppen tre løsningsforslag:

- 1 Muligheden af at borgerne kan fritages for modtagelse af adresseløse forsendelser, ved generelt at acceptere, at der ikke bliver bragt post ud.
- 2 Muligheden for at modtageren frit kan vælge, hvilke adresseløse forsendelser og summarisk anmeldte blade (dvs. lokalaviser mm.) vedkommende ønsker udbragt af postvæsnet.
- 3 Muligheden for generelt at kunne nægte modtagelse af både summarisk anmeldte blade og adresseløse forsendelser.

Det første forslag er naturligvis helt hen i vejret. Folk skal have deres almindelige post, og ikke straffes hvis de ikke vil have reklamer. Embedsmandsgruppen afviser da også denne mulighed som urealistisk.

Embedsmandsgruppen afviser også det andet forslag. Hvis modtagerne selv skal vælge, hvilke typer reklamer og lokalblade de vil modtage, får postvæsnet en opgave, der er vanskelig at administrere.

Den tredje mulighed mener embedsmændene godt kan lade sig administrere via et godkendt skilt på dør eller postkasse. Gruppen kan dog ikke anbefale, at visse adresseløse forsendelser, som informationer fra offentlige myndigheder, undtages ordningen. Dette vil efter embedsmændenes mening betyde en uacceptabel øget administration. Som det også fremgår af NOAHs forslag, kan dette uoverstigelige administrative problem dog relativt let løses gennem krav om oplysninger på forsendelsen.

På trods af dette er konklusionen på den anden delrapport, at der "efter gruppens opfattelse (er) flere forhold (d.v.s. udviklingen på medieområdet), der taler imod at

give den enkelte borger en sådan ret på nuværende tidspunkt".

Samtidig med at det "på baggrund af afbureaukratiserings- og regelsaneringsbestrebelseerne er gruppens opfattelse, at ny lovgivning og yderligere regulering på dette område ikke vil være ønskværdigt på nuværende tidspunkt ... en endelig lovgivning bør afvente udviklingen 3-4 år frem i tiden".

Det er jo smukt! En embedsmandsgruppe sidder og nørkler med problematikken i næsten tre år uden seriøst at undersøge, om en ordning kunne begrænses til reklamerne, så det ikke går ud over bl.a. de lokal blade og offentlige informationer, de fleste er interesseret i. I stedet foreslår man yderligere slytning i 3-4 år, for at afvente udviklingen.

Iøvrigt mener embedsmandsgruppen, at miljøhensynet varetages ved, at der etableres indsamlingsordninger. Dette er imidlertid et noget snævert syn på miljøproblematikken - den rigtige løs-

ning er naturligvis at undgå at miljøproblemerne opstår i stedet for at lappe dem, når de er opstået.

Sverige - et foregangsland?

Mens sagen syltes i Danmark, sker der tilsyneladende noget i Sverige. Den svenske forbrugerorganisation "Konsument Forum" har ført en kampagne i Sverige, og meget tyder på at en ordning, der opfylder NOAHs krav, snart vil blive indført i Sverige. Og i Sverige er problemet ikke mindre. Konsument Forum har udregnet, at en million træer årligt må lade livet for at ende som adresseløse forsendelser i Sverige.

Modtagelse nægtet

Man kan kun håbe, at der snart kommer en ordning så modtagelse af reklamer kan nægtes, det vil tilsyneladende indebære fordele for (næsten) alle parter:

- * Samfundet vil spare udgifter på betalingsbalancen. Næsten alle de farvestrålende reklamer trykkes i dag i udlandet.

- * Den der vil reklamere vil spare produktionsomkostninger og ramme deres målgruppe mere præcist, hvis de ikke skal lave og uddele reklamer til alle dem, der alligevel smider dem ud.

- * De forbrugere, der ikke ønsker reklamerne, vil slippe for en kilde til stadig irritation.

- * Postbudene ville skulle håndtere færre reklamer, hvorved de allergiproblemer, der er forbundet med de farvestrålende tryksager, vil blive formindsket.

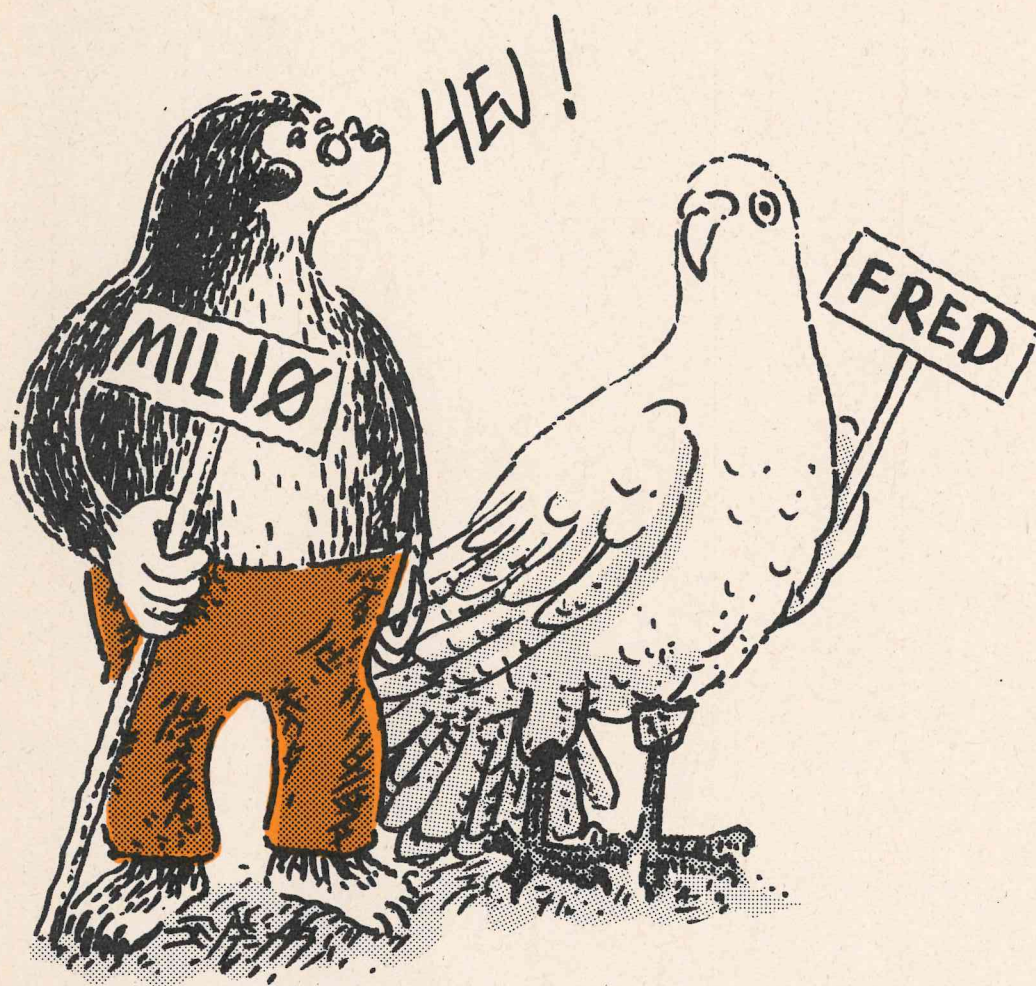
- * Miljøet vil ikke blive belastet af unødigt forurening stammende fra produktion og destruktion af reklamerne.

Kun P&T og de private distributører vil tabe på en sådan ordning. Det forekommer barokt, at snævre særinteresser skal muliggøre for at blokere for et forslag som NOAHs, samtidig med at alle snakker Brundtland og miljø som aldrig før.



Jesper Lassen

I lighed med den svenske fredspris er det blevet foreslået at uddele en dansk miljøpris....



-Miljøvarpen foreslår sig selv som symbol for den nye miljøpris...!

MILVÆSK

6 1. sektion • **POLITIKEN** • Fredag 19. januar 1990

EF strammer freon-forbud

CFC-gasser skal forbydes inden 1997

Af Henrik Lisberg

BRUXELLES (Politiken)
— De farlige CFC-gasser, der mistænkes for at ødelægge det beskyttende ozonlag rundt om jorden, skal forbydes helt inden 1997. Det foreslår EF-Kommissionen, der dermed overhaler dansk miljøpolitik.

Kommissionens forslag er en klar stramning i forhold til tidligere planer om et forbud fra år 2000, blandt andet også ved, at en række andre, farlige gasser nu også skal forbydes. Brugen af

CFC-gasser, også kaldet freon, i spraydåser forbydes allerede fra slutningen af 1990. I blandt andet køleskabe og skumplast er det imidlertid langt vanskeligere at finde en erstatning, og industrien får derfor endnu syv års frist.

I Danmark har CFC-gasser i spraydåser været forbudt et par år. Den danske handlingsplan kræver CFC afskaffet hurtigst muligt og senest i år 2000. Miljøministeriet har sat 45 mill. kr. af til forskning i alternativer. I det danske miljøministerium hilses Kommissionens

strammere linie velkommen.

EF-landene producerer tæt ved halvdelen af de 1,1 mill. tons CFC, jordkloden beriges med om året. Det store problem er imidlertid, at lande som Kina og Sovjet øger produktionen i samme takt som EF skærer ned. Blandt andet Danmark ønsker derfor en bindende, international aftale om forbud.

Frygten for freon er skabt af store huller i ozonlaget de seneste par år. Ozonlaget beskytter Jorden mod farlige dele af sollyset.

Nyt fedtstof på brødet

Forskere på Landbohøjskolen i København har udviklet et nyt fedtstof, der angiveligt er i stand til at sænke kolesteroltallet en smule. Fedtstoffet, der består af lige dele mælkefedt og en særlig vegetabilsk olie, kaldes 'Moesolin', og vil komme til at koste det samme som smør.

Politiken d. 12/1-90

for brugte bade.

Kamp mod dumpning

Miljøorganisationen Greenpeace indleder i dag en kampagne mod Storbritanniens dumpning af industriaffald i Nordøen. Organisationen opfordrer til, at der holdes en konference for at få stoppet de britiske dumpninger.

Politiken d. 15/1-90

"Blåt hav dækker over syv tiendedele af jordens overflade og er dø-
mønet for den største hjerne, der nogensinde er blevet skabt, med et
halvtreds - millioner - år - gammelt - smil".
MED DISSE LYRISKE ORD indleder The Whale Club Of The World, i de
seneste numre af New Scientist, sin annoncering efter nye medlemmer.
Klubben beskriver sig selv som den eneste organisation i verden, der
har en metode til og en løsning på, hvordan hvalslagtingen kan stop-
pes på legal vis. Metoden består i at klubben benytter en - efter
egget udsagn - unik kombination af medlemskab og "welfare adoption".
Formedels 10 dollar (67kr.) kan man blive medlem af klubben og modta-
ger da et "Welfare adoption certificate" - et "forsorgs adoptions-
bevis", som for yderligere 10 dollar kan leveres i ramme. Firmaer kan
blive medlemmer for 150 dollar - men så får de også indramningen med
i prisen...



Hvordan klubben bruger medlemskontingenterne fremgår ikke klart af
annoncen, men arbejdet er sikkert både seriøst og godt. Men måden,
man forsøger at hverve nye medlemmer på, er udtryk for en mere og
mere udbredt tendens; medlemmerne vil have noget håndgribeligt for
pengene. På sin vis er det forståeligt, at der skal "kød og blod på"
for at vi kan engagere os følelsesmæssigt i noget - det gør feks.
større indtryk at læse en reportage om drengen Kim, der sulter i
Vietnam, end at høre om hundreder af sultende børn, der ikke identi-
ficeres nærmere. Alligevel kommer man uvægerligt til at tænke, at
medlemskab af diverse miljøorganisationer måske ikke altid er
udtryk for reelle forsøg på at øve indflydelse, men snarere bliver
brugt som nemme og uforpligtende aflad eller som brikker i en smart
livsstil - på linje med medlemskabet i fitness-klubben.
Men pyt, hvalen er nok ligeglad med, hvem der giver pengene.....
og dog! Mennesker, der tror, at verdens miljøproblemer kan klares med
et indrammet medlemsbevis, kan skade miljøet mere end de selv har
nogen anelse om...

Transgene fisk	3
Europas transport lobby	8
Det mener NOAH om benzinafgifter	12
Det mener NOAH om reklamer	13
En smogaktion	14
Færre adresseløse forsendelser	17
Vor fælles fremtid	22

JEPPE LÆSSØE

SORTEMØSEVEJ 131
2730 HERLEV

Gør Byen Grøn: Gør det lokalt

I en tid hvor miljøproblemerne i den grad truer sundheden og trivselen i byerne er De Frie Fugles nye praktiske håndbog "Gør byen grøn: Gør det lokalt" en kærkommen opmuntring og inspirationskilde for alle dem, som vil gøre byen grønnere og mere sund at leve i.

"Gør byen grøn" er kronologisk opbygget på den måde, at hvert kapitel indledes med et personligt brev fra Knud til ex-kæresten Anne i Søby. Knud bor i dag i en af Københavns forstæder, men er optaget af, hvordan man kan indrette sig i sit lokalområde. Brevene er således en meget personlig optakt til bogens kapitler om affald og genbrug, vand og spildevand, energi etc.

I hvert kapitel gives en kortfattet beskrivelse af problemerne ved vores nuværende brug af naturressourcerne og de bestræbelser, der gøres fra officiel side for at ændre på forholdene. Herefter vises der en række praktiske eksempler på, hvad du som enkeltperson eller i en ejendom kan gøre i dit boligområde.

F.eks. kan du læse om genbrug, ormekompostering, vandbesparelse, rodzoneanlæg, isolering, varmeindvinding, klimazoning, sol-



varme, økologisk gårdrydning, bybondegård samt kombineret produktion af fisk og grønsager m.v. Mange eksempler er belyst ved praktiske skemaer, illustrationer eller der er henvisning til relevant litteratur.

Bogen afsluttes med kapitlet: Økonomi og information, som er en praktisk guide over økonomi, støttemuligheder, information og rådgivningssteder, håndbøger samt bøger indenfor emnerne affald, genbrug, vand, energi m.v.. Som noget særligt har man lavet en oversigt over, hvordan fagbøgerne indenfor de enkelte emner er opstillet på folkebibliotekerne. Det er ganske enkelt en strålende ide! På den måde vil det være meget lettere at finde litteraturen på hylderne.

Endelig har bogen en ganske udmærket stikordsregister, som gør bogen anvendelig som opslagsbog.

10 måder at undgå affald på:

1. Brug klude i stedet for papir
2. Brug indkøbstaske i stedet for plasticposer
3. Køb ind i løs vægt
4. Køb varer med lidt eller genanvendelig emballage
5. Køb ting, der kan bruges flere gange
6. Køb ting, der kan holde længe
7. Brug tingene op
8. Brug engangsemballagen igen
9. Gem i stedet for at smide ud
10. Gør det til en sport at lave så lidt affald som muligt

Som helhed er "Gør byen grøn" en god, lille, gennearbejdet håndbog trods skønhedsfejl hist og pist, og den burde stå på hylden i alle beboer-, lejerforeninger og biblioteker. Bogen er brugsbog, og når du læser bogen, kan du se, hvor let det er straks at spare på vandet, varmen og forbruget i den egen husholdning. Det drejer sig blot om at ændre lidt på vanerne.

"Gør byen grøn: gør det lokalt" er blevet til som et delprojekt under Dansk Byplanlaboratoriums projekt: Byøkologiske initiativer og er støttet af Teknologirådet. Forfatterne bag bogen er folk med meget forskellige uddannelser og erfaringer, og de danner tilsammen det idealistiske arbejdsfællesskab De Frie Fugles Idé-værksted.

Idé-værkstedet De Frie Fugle:
"Gør byen grøn: Gør det lokalt", 96 s. ill. 1989. Udg. De Frie Fugles Forlag. Kan købes i NOAHs Miljøbogcafe, Studiestræde 24, 1456 Kbh. K.
Tlf.: 33 15 60 52

Helen Kristensen, NOAH.

Et enkelt eksempel på nogle af de mange gode råd, der er i bogen "Gør byen grøn: Gør det lokalt".

10 måder at nedsætte dit eget vandforbrug:

1. Rens grøntsager i en balje vand - fremfor under rindende vand.
 2. Skyl opvasken af i en balje - fremfor under rindende vand.
 3. Hvis du har opvaskemaskine, er det overflødigt at skylle af. Skrab blot resterne af tallerkener og fade. Fyld altid opvaskemaskinen helt op.
 4. Fyld ikke mere vand i kedlen end du har brug for.
 5. Indstil flyderen i toiletet, så det ikke skyller så meget vand ud af gangen.
 6. Tag brusebad i stedet for karbad og luk for vandet, mens du sæber dig ind.
 7. Luk for vandet, mens du børster tænder.
 8. Luk for vandet, mens du sæber bilen ind eller brug en spand vand.
 9. Vand haven om aftenen, hvor fordampningen er mindst. Du kan med fordel bruge opsamlet regnvand.
 10. Lad ikke vandet løbe, hvis du først har brug for det om nogle minutter. Det er naturligvis helt op til dig selv, hvilke af rådene du vil følge. - Måske har du nogle ideer, der er endnu bedre.
- God sparelyst.