

NOAH BLADET

JUNI 1991 25,-

- Bro
- Fællid
- Øresund

131



DEBAT OM STAD OG BRO

Jeg er ked af at måtte trætte læsere med endnu en artikel om Øresundsregionen på lederplads. Ikke fordi det har været et stort tema for NOAH bladets ledere - det er vistnok den første - men fordi temaet har fyldt lederplads hos snart sagt alle andre medier i dette land.

At jeg alligevel vover at fylde endnu en leder med Øresunds/-stads snak har selvfølgelig sine grunde. For det første er dette NOAH blad netop et temanummer om broen og staden. Gennem fire artikler søger vi at pejle os ind på hvad der egentlig foregår. Vi har talt med amarkanere og svenskere. Vi har fået et par græsrødder til at sætte broen og staden i et større perspektiv. Hermed håber vi at have givet vores bidrag til debatten.

Og debatten om er netop stikordet til en anden grund til denne leder. Fra folketingets talerstol kunne man for nylig, under deres brodebat, høre borgelige brotilhængere undre sig over, at skeptikerne efterlyste tid til debat. For, som man sagde, den bro har da været diskuteret længe.

Det er selvfølgelig rigtig. Øresundsbroen er et oldgammelt samtaleemne hos sjællændere og svenskere. Nu er det jo ikke bare løst snakkeri baseret på drømmerier om en fast forbindelse, men en debat der skal ligge til grund for en beslutning, der efterlyses. Derfor kan man ikke tage en debat først og derpå lave en forhåndsaftale med svenskerne, for så til sidst at offentliggøre debatgrundlaget (miljørapporterne). Det er at gøre grin med folk.

Det må være et rimeligt krav, at der skal være tid til at debattere og at debatten skal kunne påvirke beslutningen. Ligesom det må være et krav, at debatten fortsætter så længe, der kommer nye væsentlige data på bordet. Debat skal med andre ord kunne give resultater, ellers bliver resultatet afmagt.

Noget af det der har præget debatten er netop afmagt. Læg f.eks. mærke til at næsten ingen diskuterer om vi skal have en fast forbindelse, mens alle diskuterer *hvordan*. Man har en klar fornemmelse af, at den beslutning er taget - det man kan nå at påvirke er om broen (for der er vel ingen der for alvor tror på en boret tunnel?) skal løbe igennem fuglebeskyttelsesområdet ved Saltholm, eller udenom.

Afmagten skal ikke til magten! Derfor skal der herfra lyde opildnende tilråb til alle der har mod til at diskutere alternativer - det være sig boredede tunneler eller færger.

Jesper Lassen

(Ledere i NOAH bladet udtrykker ikke nødvendigvis NOAHs holdninger)

NOAH-bladet
ISSN 0902-6657

NOAH-bladet udgives af
Miljøbevægelsen NOAH
Studivestrate 24, st.
1455 København K

Telefon: 33 15 60 52
Telefax: 33 91 11 18
Giro: 5 56 00 39

NOAH-bladets redaktion:
Jesper Lassen, Jon Theil Nielsen,
Søren Nielsen, Bodil Nissen, Peter
Fabricius, Peter Schaarup, Søren
Lindskrog, Gustav Lohse.

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

Hvis du vil i kontakt med NOAH-
bladet, kan du skrive til vores re-
daktionssekretær på:

NOAH-bladet
Studivestrate 24, st.
1455 København K
eller ringe på:
33 15 60 52 (10-16)

Årsabonnement:
NOAH-bladet nummer 129-134:
125,-
Institutioner og lignende: 225,-

Ældre numre kan købes så længe
lager haves. Artikelindex kan kø-
bes på NOAHs sekretariat.

Meddelelser om flytning og rekla-
mation vedrørende levering rettes
til Postvæsenet.

Tryk: Dansk Tidsskrifttryk
Sats: Den Grafiske Himmel
Forsideillustration: Linda Balle
NOAH-bladet trykkes på 100%
genbrugspapir.



BRO ELLER ØRESUNDHED...?

Visse kredse og partier har i de seneste måneder haft meget travlt med at få presset en beslutning om en fast forbindelse til Sverige igennem i huj og hast. NOAH Trafik kommer her med deres bud på, hvad partierne burde beslutte.

Øresundsforbindelsen skal tilsyneladende vedtages uden at befolkningen skal have lejlighed til at tage stilling til forslaget. Befolkningen er derfor ringere stillet end ved behandling af lokal-

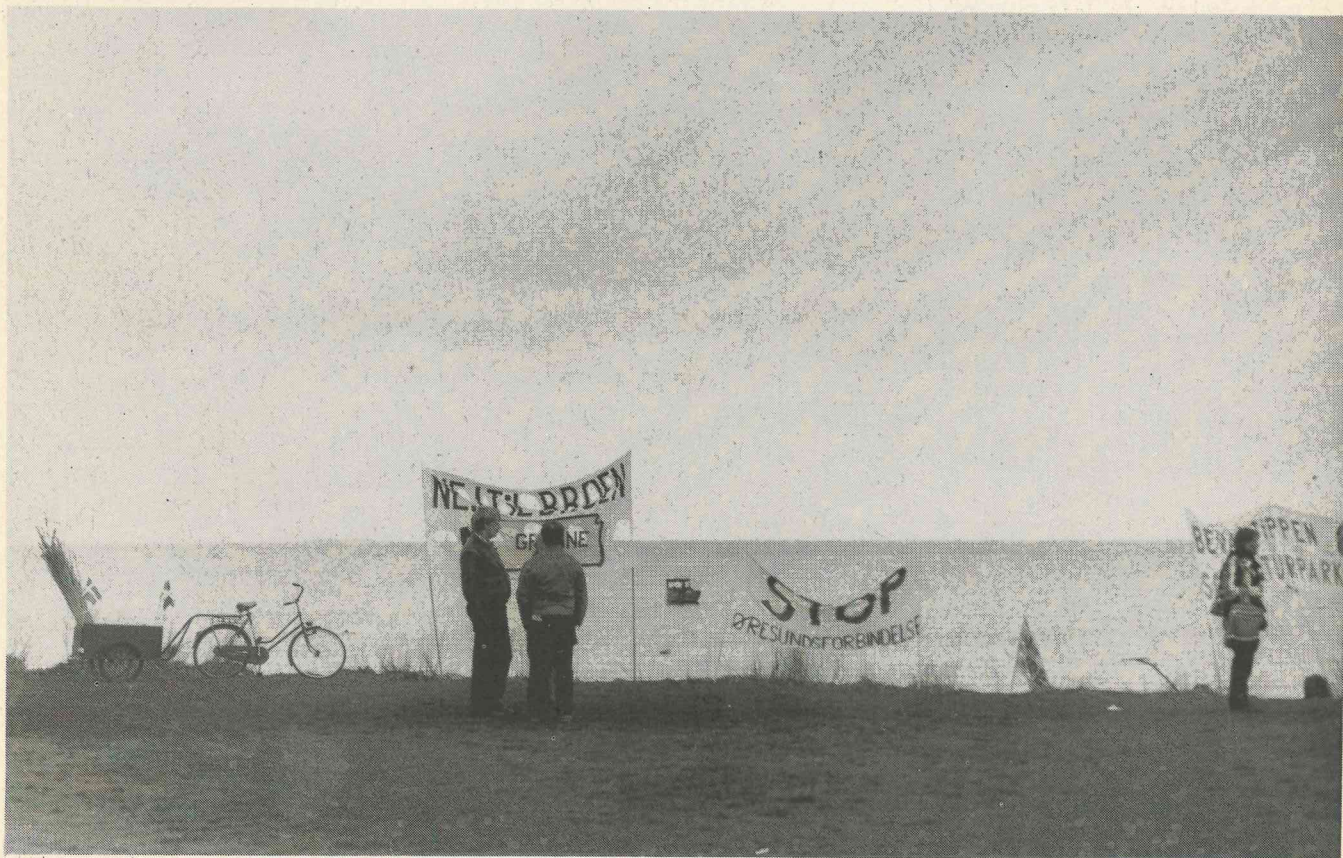
plansager. På det allersidste ser det dog ud til at der kommer lidt ekstra tid; men det forslår kun lidt.

Eftersom der er tale om et projekt, der vil ændre miljøet i negativ retning for mange mennesker burde det have været oplagt med en folkeafstemning. Som bekendt er dette krav blevet afvist.

På samme måde har forligspartierne afvist at diskutere den eneste faste forbindelse, som er miljøvenlig på alle felter, nemlig den borede jernbannetunnel evt. med biltog. Det er tilmed den billigste løsning. Det siger egentlig sig selv, at det er billigere at bygge en forbindelse, der kan opfylde de samme transportbehov

som to forbindelser. På et andet samfundsområde som hospitalsområdet kunne ingen drømme om at bygge to Rigshospitalet, hvis der kun er brug for ét. Tværtimod vil man gerne skære ned på det ene man har.

Kun indenfor biltrafikområdet handler man så tåbeligt, som på Storebælt og nu Øresund. At spille penge er ligesom en sport på vejområdet, mens pengekasen altid smækkes i, når det drejer sig om kollektiv transport. På Storebælt er motorvejsbroen inderligt overflødig og miljøskadelig. Milliarder af kroner kunne spares, hvis man droppede motorvejen og indsatte biltog på jernbanen. Det bedste var natur-



Demo marts 91, hvor broen går i land i Danmark

Foto: Kurt Lesser

ligvis hvis folk lod være med at tage bilen med, men det er desværre en svær afvæning, der skal til. Bilen er for mange ligesom narko og cigaretter.

Bilbrug støttes

Når så tilmed Folketinget holder benzinprisen nede på samme pris som i 1981, skal det gå galt. Ja, der er faktisk 10 års jubilæum i år med næsten samme benzinpris. Inden for samme tidsrum er HT's gule klippekort steget omkring 150%. Hvis man havde sørget for at sætte afgifterne op svarende til forbrugerpristallets stigning, ville benzinen i dag koste ca. 9,50 kroner. Hvis vi sammenligner med prisen for blyfri benzin idag (ca. 5,50 kr) koster benzinen 4 kr for lidt per liter. Da der bruges ca. to milliarder liter benzin om året, betaler bilister altså ca. otte milliarder kroner for lidt om året. Den billige benzin ødelægger miljøet og den kollektive trafik og betyder en masse overflødig kørsel. Alene sidste år steg benzinforbruget med fem procent.

Hvis denne udvikling med billig benzin samt dyr og ringe udbygget kollektiv trafik fortsætter og der kommer en bilbro til Sverige med lave biltakster, så vil det blive et helvede at være i nærheden af vejanlægget. Ja ikke kun i nærheden, for denne

trafik vil have afsmittende virkning i store dele af landet. Endnu værre vil det blive, hvis der også kommer motorvej over Femernsund.

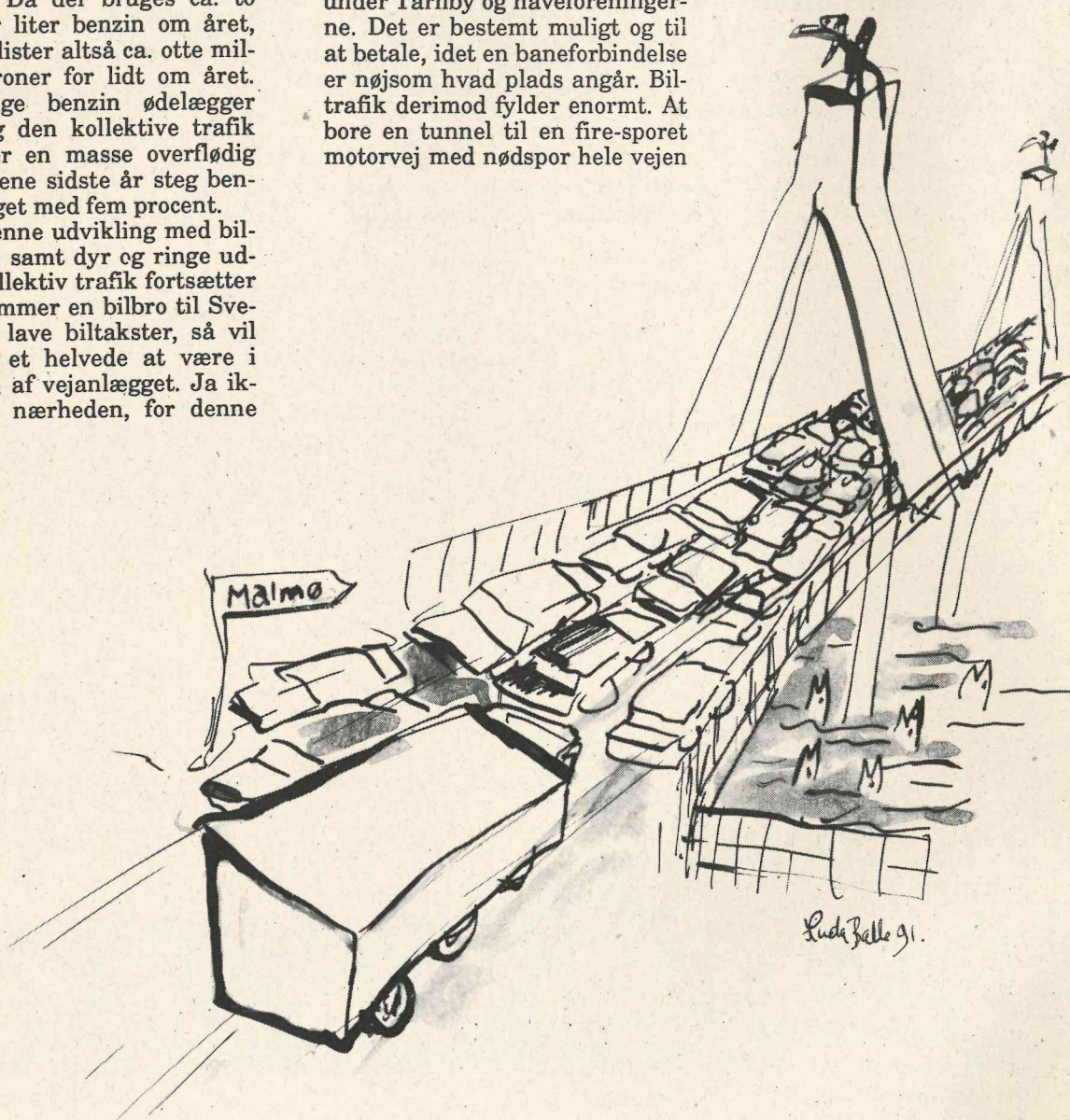
Det gode alternativ

Om den borede jernbanetunnel hedder det i en tidligere Øresundsrapport fra 1989: *En boret tunnel mellem København og Malmø kommer til at gå under havbunden i Øresund og påvirker derfor overhovedet ikke vandgennemstrømningen.* Klare kan det ikke siges, at denne løsning er den eneste forsvarlige.

På land behøver en jernbaneforbindelse heller ikke at være ødelæggende. For at få en miljømæssig rigtig løsning på land må jernbanen bores hele vejen under Tårnby og haveforeningerne. Det er bestemt muligt og til at betale, idet en baneforbindelse er nøjsom hvad plads angår. Biltrafik derimod fylder enormt. At bore en tunnel til en fire-sporet motorvej med nødspor hele vejen

under Amager vil være meget kostbart. Derfor vil det aldrig ske. Også af den grund synes jeg, at man skal skrotte vejforbindelsen og gå ind for en boret jernbanetunnel med biltog.

Jernbaneforbindelse må ikke smadre beboelsesområder i Sydhavnen. Derfor skal banen føres til Hovedbanegården i tunnel eller udenom beboede områder. Så må man eventuelt flytte Socialcentret i Sydhavnen, som er lagt på ruten. Haveforeningerne i Sydhavnen slap efter intens kamp for en motorvej for ca. 10 år siden. Nu skal man ikke igen true deres eksistens. NOAH Trafik går altså ind for en boret jernbanetunnel, men siger absolut nej



til en vejforbindelse uanset hvilken linieføring eller delvis nedgravning, man vil lokke med.

Dersom vi i Danmark skal have mulighed for miljøforbedringer og energibesparelser inden for transportsektoren i fremtiden, må så mange personer og så meget gods som muligt overføres til skinnerne. Dette er helt i tråd med OECD's og EF's anbefalinger. I Danmark fortsætter man i praksis trafikplanlægningen som om miljø- og energibesparelser var ukendte begreber.

De seneste opgørelser over verdens oliereserver viser, at der kun er nok til ca. 40 år, hvis der ikke sker nedsættelse af forbruget. De alarmerende varsler om drivhuseffekt og nedbrydning af ozonlaget kan man heller ikke fortsat sidde overhørig. Biltrafikken er en stor synder i begge tilfælde.

Ved at lave en attraktiv jernbaneforbindelse til Sverige og føre en takspolitik, der gør det attraktivt at sende gods på skinner, vil man kunne undgå megen af den lastbiltrafik, der idag belaster Nordsjælland og Københavnsområdet. På samme måde kunne megen personbilkørsel fra Sverige sydpå og retur erstattes af kørsel med højeffektive og hurtige togforbindelser.

Biltog

Hvis folk absolut ville have bilen med til Danmark eller sydpå ville det let kunne lade sig gøre

med hyppige og hurtige biltog. Biltog vinder i forvejen frem rundt omkring i Europa.

Det vil være udtryk for en fremtidsorienteret miljøvenlig transportpolitik at indrette en fast forbindelse til Sverige med tog og biltog. Det vil iøvrigt svare til den løsning, man har valgt mellem England og Kontinentet.

Nogle vil måske påstå, at der ikke er kapacitet nok i en jernbaneforbindelse. Det har intet på sig. En dobbeltsporet jernbaneforbindelse kan transportere lige så mange mennesker som 32 vejbaner kan gøre. Det er derfor gigantisk ressourcespild også at bygge en vejbro. På kanaltunnelen vil man indsætte biltog med plads til 200 biler per tog. Om Øresundsmotorvejen siger man, at man kun vil have omkring 6000 biler i døgnet. Hele motorvejen kan altså erstattes med 30 biltog i døgnet. Man kan let udbygge kapaciteten.

Så grotesk er det, at man vil spille milliarder, forpøste miljøet og risikere varige skader i Øresund og Østersøen, fordi bilisterne ikke skal køre ombord på et biltog, der iøvrigt kan indrettes lækkert og bekvemt. At køre ombord på et biltog er simplere end at køre på en færge, men det danske bilistherrefolk skal altså ikke udsættes for det. Så hellere lade resten af befolkningen og miljøet lide.

Man taler om at vejdelene skal financiere hele forbindelsen. Det er tåbeligt at satse på, at miljøskadelig trafik skal fortsætte og helst stige for at få penge i kassen. Det er også meget kortsigtet politik, idet alt tyder på, at det bliver nødvendigt med stærkt stigende energiafgifter og miljøafgifter.

Uvilje og kritik

Modstanden mod stigende biltrafik mærkes også overalt i Europa. Østrigs situation som transitland vækker således kraftig

modstand i befolkningen. Lad os undgå at komme i samme situation med voldsom transittrafik af biler og lastbiler. Østrigs forbundskansler har i maj måned tilmed advaret Danmark om følgerne ved en vejbro over Øresund. Han frarådede Danmark at bygge broen belært af Østrigs erfaringer. At der kommer penge ved passage af en vejbro nytter ikke meget, når trafikken på resten af turen gennem landet trækker en bølge af belastninger med sig af både miljømæssig og økonomisk art.

Den vigtigste årsag til modstanden mod vejbroen er af miljømæssig art. Der er en stor risiko for uoverskuelige følger for vandmiljøet. Tillige vil vejbroen skabe mere trafik, og det har vi ikke brug for - tværtimod. Amager vil blive voldsomt belastet. Det er galt nok i forvejen.

Ved en bane til Sverige vil Kastrup Lufthavn blive knyttet til jernbanenettet. Man kunne derefter passende nedlægge størstedelen af parkeringspladserne i lufthavnen og derved undgå den kraftige biltrafik gennem København til og fra lufthavnen. Folk må tage toget til lufthavnen i stedet.

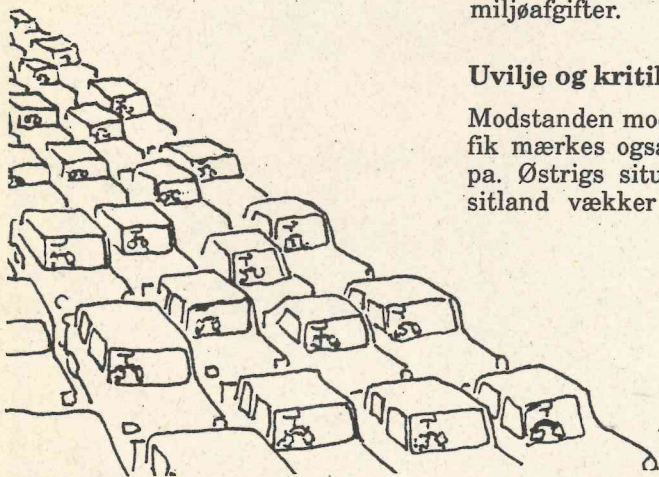
Man taler om at ville lave en miljømæssig forsvarlig bro. Det er det rene vrøvl, der skal få projektet til at glide ned. Det sagde man også om Storebælt og mange erkender nu, at der sker enorme belastninger af miljøet ved Storebælt.

Den eneste miljømæssigt forsvarlige løsning er den, der ikke giver mere biltrafik og iøvrigt ikke gør indgreb i det sårbare Øresund og heller ikke på nogen måde vil kunne belaste Østersøen.

En boret jernbanetunnel er den eneste løsning, der er neutral for vandmiljøet. Dertil kommer den meget store miljøpositive virkning ved at fremme en miljømæssig forsvarlig transport af både personer og gods. Stop vanviddet, stop vejforbindelsen!

NOAH Trafik ved

Ivan Lund Pedersen
og Kurt Lesser



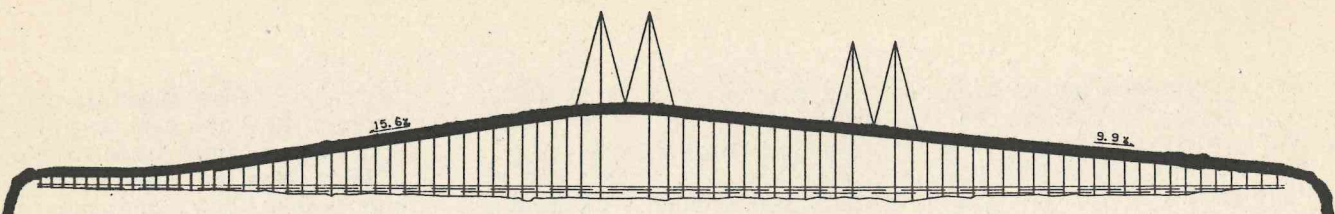


Foto: Peter Fabricius

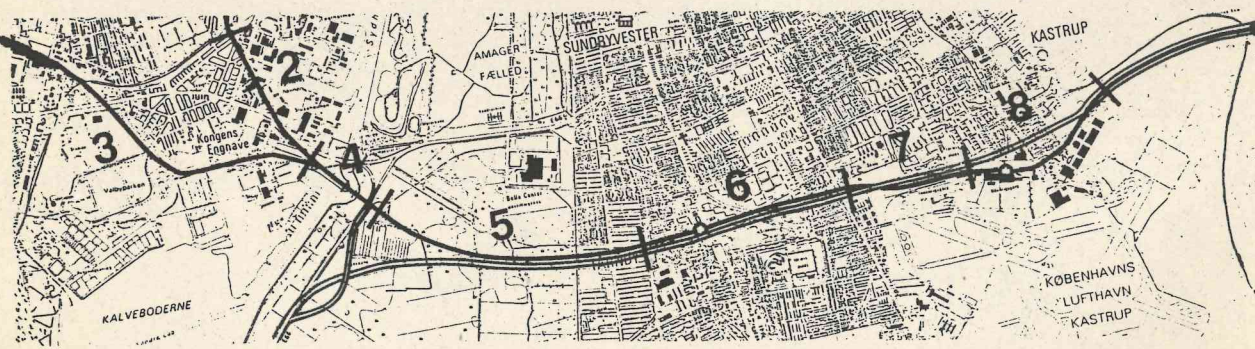


Illustration: Gustav Lohse

BROEN SET FRA TÅRNBY

NOAH bladet er draget "ud i marken" for at tage pulsen på de mennesker, som i særlig grad vil blive berørt af en kommende Øresundsforbindelse. Hvad er deres holdning til selve projektet - med bro, tunnel, motorveje, Ørestad mv.? Og hvordan har de det med den måde, tingene bliver besluttet på ?

I skrivende stund er det reelt set endnu ikke endelig afgjort, om der kommer en fast Øresundsforbindelse eller ej. Men egentlig er det også ligegyldigt i denne sammenhæng. Og sammenhængen er, at folk i Dragør og Tårnby føler, at der bliver handlet hen over hovedet på dem.

Muld og mennesker

Det er onsdag formiddag. Solen har for alvor trukket gardinerne fra og i nyttehaverne, som ligger klemte inde mellem nogle boligblokke, et parcelhuskvarter og Tårnby Torv, luges der ud mellem snorlige rækker af jordbær. Der hyppes kartofler, sommerens krydderier og prydblomster plantes og i pauserne en kop kaffe eller to. Og en smøg.

Her i nyttehavene, hvor de enkelte lodder ikke er afgrænset af hække og hegn, men af smalle fodtrådte stier, er der skabt mulighed for at et sted mellem 150 og 200 pensionister i mere end een forstand kan få et frugtbart otium. Eller "kunne" må jeg nok hellere skrive. For det er sandsynligvis snart slut.

Vrrruuummmmmmm

Motorvejen, som skal koble den faste forbindelse fra Sverige sammen med Sydmotorvejen, vil nemlig lægge nyttehaverne under asfalt. Hvis politikerne får magt som de har agt, vil området inden for en overskuelig årrække skifte fuldstændig karakter. En del parcelhuse og butikker skal rives ned og beboerne i nogle af kareerne i Smedenes Andelsboligforening, vil fra deres altaner

få en udsigt og et lydbillede, der svarer til det som beboerne ved Bispeengbuen har lidt under i mange år.

Det vil være forkert at sige, at pensionisterne i nyttehaverne er bitre over snart at måtte droppe deres sommersysler, eller i bedste fald at henlægge dem til andre steder. De har hele tiden vist at de kunne "smides ud" med relativ kort varsel. Men de er - sammen med de andre beboere jeg talte med denne formiddag - bitre over de beslutninger, der for tiden bliver taget omkring deres nærmiljø. Og de har en oplevelse af, at beslutningerne bliver taget uden hensyn til deres interesser.

Er det lykken ?

"Den med, at det skulle være den store lykke for os ... den er sgu' svær at få øje på", kommer det prompte fra pensionisten i jordbærbedet, da jeg spørger ham om, hvad han synes om Øresundsplanerne; "Området her kommer i virkeligheden til bare at fungere som en slags bro-pille på en motorvej, som skal forbinde Norge og Sverige med Tyskland og Sydeuropa".

Holdningen går igen hos de to mænd, jeg snakker med inde i butikscenteret på Tårnby Torv: "Jeg kan ikke rigtig se, hvad vi skal bruge den til (Øresundsforbindelsen. red), men den kommer nok til at gavne mange mennesker - især dem der ikke bor på Amager." Den sidste bemærkning er en slet skjult spydig henrydning til den generelle holdning, der er blandt beboerne på Amager; at Øresundsforbindel-

sen blot er endnu et eksempel på, at hovedstads- og landspolitikerne i deres planlægning skalter og valter med øen, uden at tage hensyn til beboerne. Lufthavn, lossepladser, manglende S-tog mv. er historiske eksempler. "Det kan godt være at det politiske flertal, der er for en fast Øresundsforbindelse, afspejler et flertal i befolkningen, men der er jo alligevel et mindretal og det mindretal udgør måske så amagers befolkning."

Demokrati

Nu er een ting, at man ikke altid er tilfreds med de beslutninger, der tages. Sådan er vilkårene imidlertid i et samfund, hvor mange modstridende interesser lever side om side. Vores demokratiske samfundssystem skal bl.a. være med til at sikre acceptable løsninger, når disse interessekonflikter opstår. Men demokratiet bygger også på lige ret til at blive hørt. Og det sidste synes de, de har problemer med - dem derude på Amager.

Det må erkendes, at det politiske system bliver mere og mere indviklet, stort og uigennemskueligt. Kommunalpolitikere, amtspolitikere, Folketinget, EF med ministerråd og parlament og en mere eller mindre velunderbygget mistanke om, at det bag det hele er helt andre magtfaktorer, der påvirker udviklingen. Den faste forbindelse over Øresund var f.eks. med i de trafikplaner, som en udsøgt skare af den europæiske industris tunge drenge udarbejdede i starten af 80'erne: "Roundtable of European Industrialists" med direk-

tørerne for Volvo og FIAT i spidsen med deres ideer om et stort udbygget vej- og jernbanenet, som kunne forbinde industricentrene i Europa (se bl.a. NOAH bladet 106, 110, 116, 118 og 125).

Der er selvfølgelig ikke noget galt i, at man som interessegruppe fremlægger planer om, hvor man helst så udviklingen dreje hen; men spørgsmålet er om de ansvarlige politikere i tilfældet med Øresundsforbindelsen, har hørt mere efter den ene part end den anden ?.

Magtesløshed

For de borgere jeg talte med denne formiddag, var der ingen tvivl. "De (politikere. red) kom først bagefter det hele var planlagt med en høring - alt for sent", siger gårdmanden i andelsboligforeningen, "Man står sgu' magtesløs overfor det." Der havde godt nok ligget nogle protestskrivelse nede i vaskekælderens, og der var da også en del, der havde skrevet under, men den generelle holdning blandt beboerne er, at det alligevel ikke nytter noget.

"Det er jo svært at synes noget om det, når man ikke får noget at vide", siger pensionisten; "Man skulle ha' taget den almindelige borger med på råd". Men det kan "man" øjensynlig slet ikke - altså tage den almindelige

borger med på råd. Ifølge trafikminister Kaj Ikast vil lægfolk ikke have en jordisk chance for at kunne sætte sig ind problemerne omkring Øresundsbroen, og iøvrigt mener han, at broen ikke er et spørgsmål om holdning, men om teknik (Weekendavisen 10/5.91 og Politiken: Kroniken 31/5.91).

Udover en manglende respekt for folkestyret tyder denne holdning på, at politikerne har accepteret industriens krav om opskruet tempo ikke bare i produktionen, men også i beslutningsprocessen. Man kan ikke lade være med at spørge sig selv, hvorfor det nu pludselig skal gå så allerh..... stærkt med at få taget endelig beslutning om Øresundsforbindelsen.

Holdninger

Hvis den demokratiske proces skal tages alvorligt, må der afsættes den nødvendige tid og de nødvendige midler, til at alle berørte parter kan blive hørt. Det er uden tvivl rigtigt at Øresundsforbindelsen er særdeles teknisk kompliceret, og at det vil være svært for folk i almindelighed at forstå det, men reelt set er det et formidlingsproblem, som man i det mindste bør forsøge at overvinde. Og endelig mener jeg - i modsætning til Kaj Ikast - at

broen faktisk drejer sig om holdninger. Forstået på den måde at det er et spørgsmål om behovet for projektet set i forhold til mulige konsekvenser for miljøet. Ikke bare nærmiljøet omkring Tårnby Torv, men også det sårbare miljø i Østersøen, en mulig øget luft- og støjforurening osv. Det er ikke muligt, selv med de mest avancerede undersøgelsesmetoder, at komme med nogle sikre konklusioner på konsekvenserne af en Øresundsforbindelse. Der vil altid være en stor grad af usikkerhed, når man har med naturen at gøre. Derfor skal så mange som muligt være med til at tage beslutningen ud fra en afvejning af projektets sandsynliggjorte positive og negative effekter. Og her kan og bør lægfolk også drages med ind.

Tillidskløft

Det var ikke nogen stor meningsmåling, der blev foretaget den onsdag formiddag. Men hvis dem, jeg snakkede med, er repræsentative for danskerne i almindelighed og for beboerne på Amager i særdeleshed, har respekten for vores folkevalgte lidt et gevaldigt knæk under det hidtidige forløb af Øresundsprojektet.

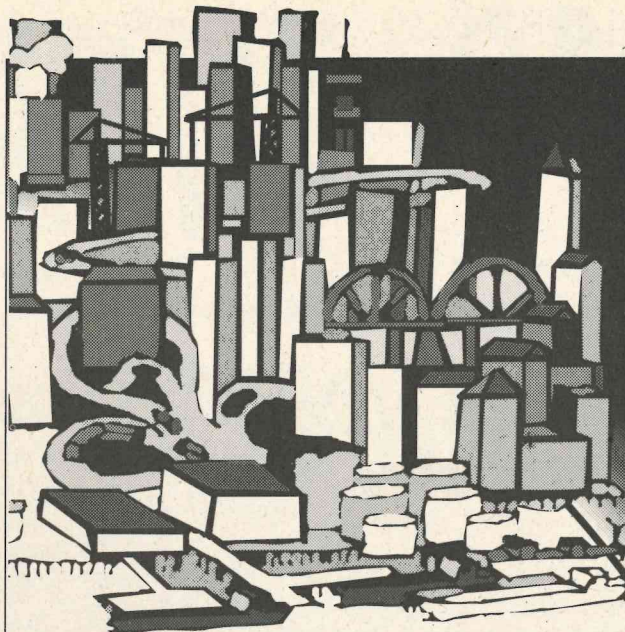
Peter Fabricius



Foto: Peter Fabricius

Motorvejspanorama fra Sjællandsbroen

NYE
BØGER



- en grundbog om energi
- en debatbog om energipolitik
- en skitse til en bæredygtig udvikling på energiområdet
- en undervisningsbog for gymnasiet, højskoler m.v.



Ny bog fra NOAH's Forlag:

Fælles energi -fælles fremtid

"Fælles energi - fælles fremtid" er skrevet af civ.ing. **Jørgen Boldt**. Bogen er på 260 sider og koster 180 kr. Bogen kan købes på NOAH's Sekretariat, Studiestræde 24, 1455 København K, tlf. 33 15 60 52, kl 10 - 16, - eller gennem NOAH's lokalgrupper samt bogcafeer og boghandlere.

HVORFOR VIL INGEN TAGE VED
LÆRE AF MILJØVARPEN.....?

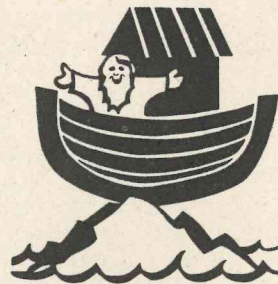


*Vi miljøvarper har i årtusinder
anvendt tunneller i fineste
harmonie med miljøet omkring
os.....!*

MALMÖ TITTAR PÅ

SØVEJEN ER MILJØVEJEN

Interview med Johan Skottborn, sekretær i Svensk Sømandsforbund, Malmø-afdelingen og Anton Flink, formand for Transportarbejderforbundet i Malmø.



Miljøhensyn vejer tungest ved deres nej til en bro. De siger også nej til alle faste forbindelser over Øresund, men ja til renere færger ud fra en transportøkonomisk synsvinkel. Det meste gods fra Sverige går til kontinentet. Da er det en omvej at sende det via Danmark. Bedste løsning vil stadig være færgerne mellem Sverige og Tyskland. Broen er udtryk for et forældet dogme: Vækst for enhver pris. Om nødvendigt 40 mia. kr. inklusive nye tilførselsveje og jernbaner.

Hvad er jeres holdning til Øresundsbroen ?

Johan Skottborn: – Vi søfolk er imod Øresundsbroen. Vi mener, at den indebærer et fejlagtigt signal om transportsystemerne. Man styrer mod gummihjul i stedet for at benytte jernbaner og skibe. Det vigtigste spørgsmål er miljøet. Øresundsbroen er en fundamental misforståelse, som kan gøre Østersøen til et indhav, hvor man slår alle fisk ihjel. Så Øresundsbroen er en miljøkatastrofe.

Anton Flink: – Det handler om at saltvandstilførslen til Østersøen hæmmes meget af en Øresundsbro og en Storebæltsbro. Østersøens saltholdighed ligger præcis og balancerer i dag. Torsk fiskeriet risikerer at blive påvirket. Torskens naturgrundlag trues af en ændret saltholdighed. Ændrer man den, kan

det være slut på fiskeriet. Sveriges Fiskeres Rigsforbund regner med at 25.000 arbejdspladser er truet.

Hvordan påvirkes nærmiljøet ?

Anton Flink: – Der er en del miljøeksperter, som frygter, at der skal bruges enormt meget grus og sten til at bygge broen, så mange af vore rullestensåse vil blive gravet bort. Man er heller ikke klar over, hvor man skal lægge alt det bundmateriale, der graves op. Det handler om millioner af tons bundmateriale, som visse danske eksperter har sagt er giftigt.

Har jeres forbund samme holdning til Øresundsbroen ?

Anton Flink: – Vi står på samme linie. Nej til alle faste forbindelser, men ja til udbyggede og renere færger. Det standpunkt har vi taget ud fra en transportøkonomisk indstilling. Når det gælder miljøet, er det det vigtigste spørgsmål.

Hvordan forholder I jer til en tunnel i stedet for en bro ?

Johan Skottborn: – Om vi skulle have en fast forbindelse ville vi have accepteret en jernbanetunnel. Den påvirker miljøet mindst. Personlig er jeg også mod en tunnel, for man vinder ingenting på

transportsiden ved at transportere gods over land.

Anton Flink: – Kun gods, der skal fra Sverige til Danmark, har nytte af en tunnel. Det, som skal gå fra Sverige til kontinentet, får en stor omvej over land. Her er færger direkte fra Malmø / Trelleborg til Tyskland at foretrække.

Regner I med at meget gods vil gå fra Sverige til Tyskland omkring Øresundsforbindelsen ?

Johan Skottborn: – Politik er det muliges kunst. Den faste forbindelse skal konkurrere med færgerne, siger man; men det er politikerne, som styrer konkurrencen. Øresundsbroen må finansieres og det indebærer, at politikerne kommer til at styre transportsystemet på en sådan måde, at det kan virke konkurrencebegrænsende. Transportfirmaer vil ikke have noget at gøre med broen. Det øger omkostningerne for dem, at transportere godset gennem Danmark.

Anton Flink: – Vi vil fortsat tage færgerne til kontinentet. Man siger, Sverige skal blive medlem af EF om et par år, hvor det indre marked skal være fuldt udbygget. Da er det frit for kapital, varer, tjenesteydelser og mennesker at bevæge sig i EF. Man tager alle grænser væk og gør transporterne billigere. Og da vil markedet aldrig godkende,

BRON



SKÅNE



Anton Flink og Johan Skottborn

at man har en bro, som tager flere penge for fragt, end hvad det koster at tage en færge. Det er ren konkurrenceøkonomi.

Er broen et prestigeprojekt ?

Johan Skottborn: – Ja, det er bare et prestigeprojekt, intet andet. Lars Engquist, Kommunalbestyrelsens stærke mand i Malmø, argumenterer for Øresundsbroen med, at han hurtigt kan køre over og træffe sin familie i

København! Det er et af de tunge argumenter.

Anton Flink: – Vore forbund er bekymrede over omkostningsekspllosionen for broen. For nogle år siden kalkulerede man med 12–13 mia. kr., og i dag siger de som virkelig har regnet på det, at omkostningerne kan blive over 40 mia. for hele projektet og ikke under 25 mia. Og det har brotilhængerne aldrig imødegået. Det er også meget interessant, når man har fulgt debat-

ten, at for bare et år siden stod det private erhvervsliv i kø for at financiere broen. Per Gyllenhammer og Skånska Cement sagde: "Intet problem – svensk erhvervsliv går ind og finansierer broen, om ikke danskerne vil". I dag er der ingen af dem, som vil satse fem øre på projektet. Vi har sagt, at det her kommer til at ramme de svenske skatteydere, hvilket brotilhængerne hele tiden har benægtet.



TUNNEL

Anna Maria Engquist, sekretær i Sveriges Socialdemokratiske Ungdomsforbunds afdeling i Malmø, udtaler om Øresundsforbindelsen:

– For SSU er miljøspørgsmålet det vigtigste. Vi vil have en jernbanetunnel i stedet for en bro. Man skal satse mere på jernbanerne, for vi er bekymrede for miljøet, når man sætter bropiller i vandet og laver anlægsarbejde. Vi forstyrrer ind- og udløbet af vand til Østersøen. Vi satser på jernbanen for at undgå bilos. Iøvrigt fører vi en kampagne: Ingen benzindrevne biler år 2000. Vi må lægge pres på bilindustrien uanset om vi får bro eller ej.

– Det er tvivlsomt om vi kan få en tunnel igennem, men vi fortsætter vor indsats. De socialdemokratiske foreninger er for en bro, selv i Malmø. Blandt de menige socialdemokrater her i Malmø er et flertal imod broen eller usikre på, hvad de vil. Malmøboerne frygter, at byen skal blive for stor og dyr at bo i. I resten af landet er socialdemokraterne positive selv om der er risiko for, at en bro bliver til ulempe for landdistrikterne. Nordland, som har fået stryg så mange gange, får endnu mere.

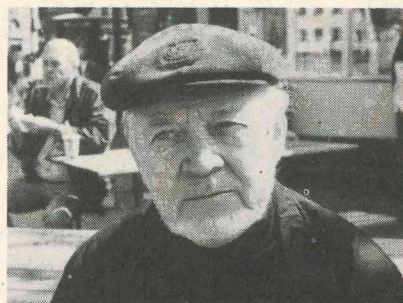
– Vi har haft meget debat og ballade gennem flere år. Så der har været meget liv om broen. Vi har haft diskussioner i alle parti-afdelinger og fagforeninger. Beslutningen blev taget på en tvivlsom måde. Den burde have været nøjere gennemdrøftet inden den blev taget.

„PRAT OM BRON“

Vi har spurgt nogle svenskere om, hvad de synes om en Øresundsbro og hensynet til miljøet. Rundspørgen blev foretaget på Stortorget i Malmø:



Fru Renate: – Jeg er for broen. Man slipper for at vente på færgen, når man skal på "semester". Miljøhensynet har jeg ikke taget stilling til. Jeg ved egentlig ikke, hvad en bro indebærer for miljøet.



Hr. Steen: – Øresundsbroen kommer enten før eller senere. Selv hvis man stopper den, kommer den igen. Jeg synes godt, de kan bygge den. Vi får nærmere kontakt med hinanden. At strømmene i havvandet vil ændre sig, tror jeg ikke på. De forbandede bropiller kan vel ikke stoppe saltvandet og dermed forringe vandet i Østersøen.



Fru Ramke: – Ja, hvorfor ikke! Det er "bra". Mange får job. Det er ikke godt for miljøet. Fugleliv og fisk bliver meget forstyrret. Men på den anden side i dagens situation med dem, som ikke har job. Man kan ligesom ikke sammenligne.



Hr. Gardö: – Jeg er imod broen af miljøhensyn. Først og fremmest skader vi det skånske landskab. Det bliver ødelagt af gasser og lignende. Og ud fra et økonomisk synspunkt, tror jeg ikke en bro betyder noget. De som tror, at alle skal arbejde på den forbandede bro, tager fejl. Broen vil ikke fjerne arbejdsløsheden i fremtiden.



SKÅNE

MALMØ MILJØVÆRN MOD BROEN

I en samtale med NOAH bladet fortæller Ola Johnson, kontaktperson for Malmø Miljøværn om kampen mod Øresundsbroen. Hvad er konsekvenserne for mennesker og miljø ved en bro.

Sammen med 50 miljøgrupper indgår Malmø Miljøværn i den landsdækkende paraplyorganisation Miljøforbundet, der er en af de ledende kræfter inden for Riksaktion Stoppa Bron. I den indgår også fagforeninger og partier. Malmø Miljøværn går ind for udbygget færgetrafik.

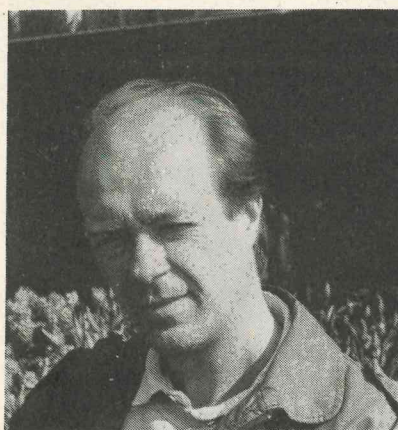
Aktioner

– Inden for Riksaktion Stoppa Bron arbejder Malmø Miljøværn intensivt på at stoppe broen. Vi har stoppet trafikken i inderstanden i Malmø, fordi vi er bange for, at meget af trafikken fra en bro kommer ind i de centrale dele af Malmø. Konkret har vi afspærret gaderne 2 gange og vi gør det en gang til i juni. Det er ulovlige demonstrationer, som giver stor offentlig omtale. Politiet tager det roligt, når de ved, at vi bare sidder på gaden i 15 minutter, siger Ola Johnson. Han tilføjer, at halvdelen af Malmø-boerne er imod broen.

Havmiljøet truet

– Miljøaspekterne ved broen har at gøre med høststormene. De bringer en enorm vandmængde ind i Østersøen. Er der en masse bropiller, vil de hindre vandstrømmene i at komme ud. Der er risiko for at vandgennemstrømningen mindskes med 10–20%. Så ændres saltholdigheden i

Østersøen. Og da vil meget af den fauna, der er tilpasset de nuværende forhold, forsvinde – f.eks. torsken. Torskerognen skal have en vis saltholdighed for at den kan udklækkes, ellers vil torsken uddø i Østersøen. Det er en enorm følsom balance. Torsken vil forsvinde ved 10% mindre saltvand fra Kattegat. Også fiskerne er urolige, fortæller Ola Johnson.



Skanklink og bro

– Skanklink er koblet til Øresundsbroen. Sverige er så følsom for forsuring, så vi vil ikke have mere motortrafik ledet fra Oslo til Hamborg. Det er erhvervslivet og bilindustrien, som er interesseret. Per Gyllenhammer står i spidsen for Skanklinks lobbyvirksomhed. Gennem at man-

ge i Sverige er afhængige af arbejdspladser i bilindustrien og hos underleverandører, så har lobbyen enorm påvirkningskraft over for regeringen. De benytter sig af, at arbejdsløsheden stiger og de tænker ikke 10–20 år frem, hvor skaderne skal renses op i de forsurede skove og søer og i økosystemet i Østersøen. Ingen miljøkalkuler indgår i planlægningen.


Bro styrker centralisering

– Øresundsbroen er udtryk for 60er-tænkning. Tilvækst for enhver pris. Jo større tilvækst desto bedre. Politikerne burde have forstået, at det ikke holder i længden. Man burde have lært af miljøkatastroferne. De forsurrede søer prøver man at redde gennem kalkning. Man forsøger at rense sig ud af problemerne i stedet for at gøre noget grundlæggende ved dem.

– Broen skal gøre Malmø til et nyt tilvækststed på linie med Göteborg og Stockholm. Huslejerne vil stige i Malmø. Store dele af Sverige vil blive endnu mere forarmet end de er i forvejen. Skoler og butikker må nedlægges. Bus- og togtrafik indskrænkes, så folk må have bil for at komme omkring. Vi er imod denne centralisering, slutter Ola Johnson, der mener, at renere færger er den rigtige løsning på Øresundstrafikken.

Interviews ved
Gustav Lohse og
Peter Schaarup.
Journalistisk bearbejdning
og fotos: Gustav Lohse.

FÆLLEDEN STÅR FOR FALD..!



Med al den omtale og debat der i den senere tid har været omkring Øresundsbroen og Ørestadsprojektet, er der vel næppe nogen her i landet, som er i tvivl om, hvor Amager ligger. Denne dråbeformede ø, der hænger fast i København som en blindtarm - et organ, hvor affaldsstoffer er tilbøjelig til at ophobe sig med en blindtarmsbetændelse til følge.

Lige siden Frederik II's tid har hovedstaden vidst, hvorledes denne frugtbare ø på ca. 70 kvadratkilometer kunne udnyttes med fordel. Op igennem tiden har øen tjent som spisekammer for storbyen og som direkte følge heraf også som lortekule – samt rettersted og endvidere jagtrevir for de kongelige. I takt med industrialiseringens fremmarch var det yderst belejligt at placere forurenende virksomheder her. En af de værste af slagsen – Soyakagefabrikken – har for nylig opgivet sin virksomhed, men følgerne af dens tilstedeværelse vil kunne mærkes flere generationer frem i tiden.

Fælleden

Mens øen hovedsagelig ernærer sig ved landbrug og kun var bebygget på den nordligste trediedel, blev de lavtliggende strandenge og overdrev på vestsiden brugt til græsningsarealer for de mange gårde i Sundbyerne. I takt med landbrugets tilbagegang overtog militæret den gamle Amager Fælled som øvelsesområde. En rum tid delte militæret og græssende kvæg og fjerkræ Fælleden.

I 1964 forlod militæret Fælleden og trak sydpå til arealer, der som et beskæftigelsesprojekt var blevet opfyldt under anden verdenskrig. Og så lå Fælleden bare dér og tog imod opfyldt af forskellig slags – byggeaffald, overskydende jord samt dagrenovation indtil 1972. De gamle strandenge og overdrev groede mere og mere til med tjørn, og pil og diverse luft- og fuglebårne vækster. Flere og flere brugte området som stedet for udflugter og motion. Stisystemerne blev udbygget, så man det meste af året kunne færdes nogenlunde tørskoet.

I takt med forbedringen af stierne opstod der med tiden en sø i Grønjordssøen – i en lavtliggende tjørneskov. I løbet af ganske få år blev søen og dens nærmeste omgivelser et sandt eldorado for ynglende og rastende fugle. Da Fælleden i øvrigt aldrig har været opdyrket, overlever en mængde planter her, som ellers var gået til andre steder i landet.

I 1986 startede Danmarks Naturfredningsforening en af landets største fredningssager med

udgangspunkt i den gamle Amager Fælled. Efterhånden som de langstrakte forhandlinger skred frem, ønskede foreningen flere arealer medtaget i fredningen, nemlig den lavtliggende Kalvebod Fælled syd for Sjællandsbroen samt rørskovene langs kysten til Hvidovre. Da fredningssagen nærmede sig sin afslutning i 1989 blev der nord for Sjællandsbroen medtaget et mindre område – af Miljøkontrollen betegnet som kemikalieforurenet. Den gamle Fælled burde være tilstrækkelig beskyttet iflg. Regionplan 1989 som nærrekreativt område af stor naturmæssig værdi, samt af Naturfredningsloven vedrørende overdrevs- og strandengsarealer samt søer med over 30 ha. i flademål.

NOAH Amager

I et lokalhistorisk tilbageblik sagde en lille håndfuld folk at "storebror København" aldrig havde taget synderligt hensyn til de mere end 20 % af hovedstadens befolkning, som bor på Amager. At de grønne områder i byzonearealerne er af største vigtighed for luftfornyelsen, især i det indre København, ville måske ikke være et tilstrækkeligt stærkt argument overfor bystyrets trang til at lade hovedstaden forvokse sig på trods af al mulig sund fornuft.

Derfor dannede vi en NOAH gruppe med det formål at lave en pejling på Fælledens betydning for den menige bruger. D.v.s. folk uden specifikke interesser i flora og fauna, men som bare brugte området til at opleve en særpræget natur, så at sige inde midt i storbyen: Følge årets gang, nyde det frie udsyn og få sig lidt motion.

Til trods for at der igennem årene er lavet et hav af planer for, hvorledes Amager Fælled kunne bebygges, viste det sig, at det store flertal af brugere anså Fælleden for fredet! Den havde jo ligget dér i mange herrens år, uden at der var sket noget – udover at den blev stedse mere frodig.

En folder

Fra folk, som sidder tæt på offentlige papirkurve, fik vi at vide at underskriftindsamlinger har



det med at lande lige netop dér. Vores "værktøj" blev så en lille folder med informationer om områdets status og naturmæssige værdier, forsynet med et kort over området. Endvidere rummede folderen en række ret enkle spørgsmål til modtagerne om, hvad de brugte Fælleden til. De havde lyst til at uddybe områdets betydning yderligere, blev opfordret til at skrive til Skov- og Naturstyrelsen, som fungerer som sekretariat for fredningsmyndighederne.

Folderen blev distribueret til biblioteker, samtlige skoler og daginstitutioner i den nærmeste omegn, lagt ud i supermarkeder, i haveforeninger, husstandsomdelt i det omfang, vi havde skosåler til, stukket folk i hånden, som vi traf på Fælleden samt ganske enkelt sat fast med elastikker på borde, bænke og hegnsstolper ude i terrænet. Ønskede folk at at give deres mening til kende, kostede det dem et frimærke at sende deres besvarelser til os.

Ud af de lidt over 2000 folder, som vi fik spredt ud, kom ca. 11 % tilbage med besvarelser – deraf mange med personlige kommentarer. Nogle sendte tilmed en kopi af deres henvendelse til Skov- og Naturstyrelsen. 73 % af besvarelserne rummede afsenderadresse samt telefonnummer samt tegn på, at de ønskede at deltage i en senere organisering omkring Fælledens bevarelse som rekreativt område. Til vores store forundring kom en hel del af svarene fra folk, som bor relativt langt væk fra Fælleden.

Den mest repræsentative kommentar var nok: Bliver Fælleden ødelagt, så flytter jeg væk; så er jeg færdig med København. Tager man den seneste tids planer for anvendelsen af Fælleden alvorligt, er en sådan udtalelse nok mest karakteristisk for mange amagerboeres oplevelse af tingenes tilstand!



Foto: Jon Theil Nielsen

Naturoplevelser for alle aldre på Amager Fælled

Mobilisering

Sideløbende med vores pejling skrev vi til Skov- og Naturstyrelsens landskabskontor samt naturovervågningskontor for at gøre opmærksom på, hvilke kvaliteter dette relativt lille område havde for en mængde københavnere. Samtidig blev der brugt en del papir og telefon på at få så mange som muligt til at gøre opmærksom på Fælledens naturmæssige værdier m.h.t. fugle- og planteliv samt den umiddelbare rekreative betydning.

Vi mente, at henvendelser fra flere forskellige sider battede mere end henvendelser fra en enkelt lokal organisation. Resultatet af vores pejling sendte vi til Overfredningsnævnet med en opfordring til at tage de utraditionelle briller på, når frednings-sagen skulle endeligt godkendes. Da vi jo ingen indsigelsesret havde, bestræbte vi os på at holde, hvad Overfredningsnævnet senere hen kaldte for en "behagelig, informativ og urban tone" i vores henvendelser.

Lokalpressen slap heller ikke for henvendelser fra os. Om det så var det lokale kulturråd, har

vi haft snuden fremme. En lokal, kommerciel radiostation "foræredede" os 6 minutters gratis sendetid, og en TV-station hev et par af os i studiet den fredag aften før jul, hvor alle mennesker var til julefrokost!

Foreningen "Bevar Amager Fælled"

På basis af de mange navngivne besvarelser dannede vi en forening som fik navnet Bevar Amager Fælled, fordi der i mellemtiden på Islands Brygge var dannet en forening ved navn Fælledens Venner, hvilket jo lignede den oprindelige NOAH gruppes navn temmelig meget.

Medlemmer, som ud over det beskedne kontingent, betalte støttebidrag, fik en plakat med foreningens motiv. På et vist tidspunkt var der så mange penge i kassen, at vi fik råd til at sige NOAH tak for hjælpen og kvittere med et mindre beløb.

Som en lokal forening lykkedes det os at blive optaget i Sundby Lokalråd – omend kun med observatørstatus – inden den endelige og inappellable fredningskendelse fremkom – hvori der stod, at vi havde lov at

være der!

Fredningskendelsen, som kom i november 1990, rummede for første gang i naturfredningens historie begrebet "brugere" som nogle, der skulle høres m.h.t. plejeplaner og arealanvendelse. Hvilket vil sige så meget, at selv om vi ikke alle går rundt og tæller støvdragere eller forskellige fuglearter hyppighedsforekomst, er vores behov for området legalt nok.

Ørestaden

Men da det er Amager, det drejer sig om er fremtiden usikker og mulighedssvanger! Knap nok var fredningskendelsen trykt, før Ørestadsprojektet, som tilside-sætter både regionplan og naturfredningslov, fremkom. At "man" tilsyneladende lod den "sive ud i utide" kan måske skyldes, at den var så fæl en politisk rævekage, at den ganske enkelt ikke var til at holde over dåben på legal vis.

Projektet går ud på at placere en central trafikåre tværs hen over det mest bevaringsværdige og u-forurenede område på Fælled. Finansieringen skal ske ved salg af de tilstødende arealer, som meget vel kan være af lige så tvivlsom karakter, som området omkring Østre Gasværk på Østerbro, der nu ligger øde hen, fordi det ganske enkelt er for forurenede at have med at gøre. Efter at Soyakagefabrikken har erklæret, at de vil stoppe produktionen, er tilstedeværelsen af områder forurenede med gammelt gasværksaffald og andet kemikalieaffald paradoksalt nok den bedste sikring af vores "åndehul". Vel at mærke, hvis vi kan få gjort potentielle købere opmærksomme på, at købet af en attraktivt beliggende grund meget vel kan risikere at blive en økonomisk øretæve.

Et multinationalt selskab har allerede sagt nej-tak til at slå sig ned i det nye udviklingsområde for København. Et område, som hovedstaden forventer skal løfte den op til at blive et nordeuropæisk kraftcenter. Københavns amt har fornylig – med henblik på en ny regionsplan 1993 – opgjort, at der er rigeligt med arealer til både boliger og industri – også uden at medtage byzonearealet på Amager Fælled. Forventningerne om, at en Ørestad –

med en tidshorisont på 30 år – skal danne basis for 60.000 arbejdspladser med tilhørende boliger – er totalt urealistisk. Den forømtalte trafikåre kan i bedste fald kun løse de trafikale problemer, som projektet skaber for sig selv. Dette har Danske Arkitekters Landsforbund og Byplanlaboratoriet allerede indset, hvorfor de tager kraftigt afstand fra projektet af rent fag-etiske årsager.

Bro-flip

Set herude fra Sundby Overdrev har det gevaldige kissejav med at lave en aftale om en Øresundsforbindelse med uoverskuelige miljømæssige og økonomiske konsekvenser rækkende flere generationer frem i tiden kun haft til formål at skjule det faktum, at Storebæltsbroen – når den engang bliver færdig med uberegnelige konsekvenser for DSB's investeringer i den øvrige kollektive trafik – ganske enkelt vil gå over i historien som landets største flop af en fejlinvestering.

stering. Og for at tilsløre dette faktum ekstra godt, bliver der i samme åndedrag talt om en Femern-forbindelse.

Københavns kommune, som jo desværre også er et amt, regner med, at et landsplandirektiv med et hug kan tilsidesætte både regionsplan og naturfredningslov! Vi ved, at vore østeuropæiske naboer er ivrige efter at tage vore demokratiske beslutningsprocesser ind i deres nye samfundsstruktur. Netop derfor er hele dette "bro-flip" et skammeligt eksempel på, hvordan demokratiet kan misbruges!

Lad så være at bostedet for mere end 20 % af hovedstadens befolkning vil blive en døgnkiosk på en inter-europæisk motorvej! Men kan vi forsvare overfor vore efterkommere i flere generationer, at de skal betale for politikernes valgflæsk, som var rigeligt krydret med ordet *miljø*? Kan efterfølgende generationer overhovedet overleve med en blot tålelig livskvalitet, når det miljø, som er et spejl på deres livsbetingelser, bliver en handelsvare

med kortsigtet holdbarhed?

Der er nok ingen, som forventer af vores folkevalgte, at de hver især skal have den dybe indsigt i, hvilke konsekvenser deres beslutninger har men de kunne så i det mindste lytte til de folk, som ved, hvad det drejer sig om. M.h.t. Øresundsbroen og Ørestadsprojektet er der mange specialister, som har udtalt sig – uden at få penge for at komme med lige netop de svar, som politikerne havde brug for!

Sådan som vores politiske system fungerer, er der desværre ikke plads for den lille dreng, som udbryder: "Jamen, han har jo ikke noget tøj på!" Derimod er der en hel del, som klapper henrykt i hænderne over, at fatter – handelstalentet – "kommer hjem med en sækfuld rådne æbler."

Vi imødeser, at Danmark om et par generationer bliver nødt til at bede om U-landshjælp for at overleve.

Foreningen "Bevar Amager Fælled"
v/ Kirsten Faber.



Foreningen BEVAR AMAGER FÆLLED.
GAMMELGANG 8, 2300 S
tlf. 31 58 82 85 giro 3 97 15 54

BEVAR AMAGER FÆLLED

internationalt



MED

BUSH OG SCHLÜTER

TIL MIDDAG

Under FN-konferencen om miljø og udvikling i Bergen maj 1990 var et af de populære slogans "Bergen meeting - just talk and eating" - vel at mærke fra miljø- og solidaritetsorganisationernes side. Det ser ud til, at dette slogan kan genbruges ved verdenskonferencen om miljø og udvikling i Brasilien til næste år. Og endda med endnu mere prominente gæster til middag.

I sidste nummer af NOAH bladet beskrev jeg den officielle proces op til verdenskonferencen om miljø og udvikling i Brasilien til næste år. Det skal være sagt: med det samme, at jeg har fået kritik for kun at have de mørke briller på. De positive sider skal også fremhæves. Det er jeg også enig i, og jeg vil her beskrive nogle af de gode initiativer, der er igang. Men jeg vil først slå fast, at jeg ser de positive initiativer tage udgangspunkt i de folkelige organisationer, blandt andet gennem større og bredere samarbejde såvel lokalt og nationalt som internationalt.

Det kan også være hårdt at generalisere og sige, at den danske regerings hensigter er ligesom de andre landes. Der sidder jo trods alt en del mennesker og sveder over at lave den danske

landsrapport, som skal være færdig til starten af august. Men der er ikke fra officiel dansk side, rejst særlig meget kritik af den måde, processen er bygget op på.

Fra den danske regerings side er der sket noget positivt siden Brundtland-arbejdet startede. Energihandlingsplanen er der mange gode tanker i; men både landbrugets handlingsplan og trafikhandlingsplanen kan der ikke siges meget positivt om. De positive tendenser drukner altså i inkonsekvens og politisk uvilje mod virkelig at stå ved ordene om en bæredygtig udvikling. Denne inkonsekvens gør det også meget vanskeligt fra dansk side at presse på for internationale beslutninger og initiativer. Specielt konkrete internationale aftaler, som opfylder de behov i Nord - Syd relationerne, der er beskrevet i Brundtlandrapporten, står meget langt tilbage at ønske.

Lad det være sagt, at jeg absolut betragter den proces der er i gang, som meget vigtig. Imidlertid er man i øjeblikket ved at forspilde chancerne i politiske strategier, personlige magtkampe og diverse "nye verdensorde-

ner", der ofte enten forhindrer fremskridt eller tilslører andre hensigter.

Bush og Schlüters deltagelse

At konferencen bliver betragtet som vigtig kan blandt andet ses af, at ministermødet på konferencen bliver kaldt Jordens topmøde, og derfor vil blive et topmøde mellem ministre på topplan - et møde mellem Bush og Schlüter. Men at det bliver betragtet som så vigtigt giver ikke absolut løfte om kvalitet. Der kan være mange hensigter, når de beslutter sig for at deltage.

For det første har miljødiskussionen i den industrialiserede del af verden taget til i løbet af de sidste 10 år og specielt i de sidste år også i USA.

For det andet og i sammenhæng med det ovenstående, har verdenskonferencen allerede fået stor opmærksomhed, f.eks. gennem den regionale forberedelseskonference for industrilandene i Bergen maj 1990.

For det tredje skal der underskrives to vigtige internationale konventioner.

For det fjerde er der valg i

USA knap et halvt år efter konferencen.

For det femte har de folkelige organisationer i langt højere grad end ventet, søgt at inddrage konferencetemaerne i deres arbejde og deltaget i større sammenhænge nationalt som internationale gennem netværk.

SIMU

Et af de netværk, som er kommet op at stå under organisationernes forberedelse til verdenskonferencen i Danmark, er Samarbejdet for Internationalt Miljø og Udvikling (SIMU). Dette netværk har samlet 25 organisationer indenfor miljø- og solidaritetsområdet.

Organisationerne bag SIMU har i dette forberedelsesarbejde gået sammen om at arrangere tre seminarer, hvoraf det første om verdenshandelen foregik 10.-11. maj. De to andre har arbejdstitlerne biologisk diversitet og miljørettigheder. Det er de temaer, som organisationerne mener er centrale for diskussioner i Danmark op til konferencen i Brasilien.

At vi har fat i den rigtige ende sås blandt andet af det første seminar om verdenshandelen, hvor blandt andet de katastrofale GATT-aftaler kom under lup. Det

er tydeligt efter seminaret, at f.eks. GATT-aftalernes betydning har været alt for oversete af de folkelige organisationer. Med disse seminarer forsøger miljø- og solidaritetsorganisationerne at skabe opmærksomhed omkring nogle af disse komplicerede sammenhænge.

Nationale rapporter

Som et led i den officielle proces op til verdenskonferencen er hvert land over hele verden blevet opfordret til at lave en national rapport om status for miljøet i deres land. Dette sker i Danmark med udgangspunkt i et sekretariat i Miljøministeriet nedsat blandt andet med det formål, at forberede miljø-delen af det danske input til verdenskonferencen (også andre ministerier er indblandet). De folkelige organisationer er naturligvis ikke blevet inddraget i dette arbejde, men får lov at kommentere rapporten, når den kommer til høring her i juni.

Europæisk netværk

Som opfølgning på den alternative konference i Bergen er der startet et europæisk netværk for miljø- og solidaritetsbevægelser. Dette netværk når i udgangs-

punktet meget bredere ud end deltagelsen i Bergen-konferencen, fordi det ikke kun er rettet mod verdenskonferencen i Brasilien, men også forbereder kampanjer i anledning af 500 års kolonialisering i Latinamerika 1992 og gennemførelsen af det indre marked 1992. Dette har skabt et større samarbejde mellem miljø- og solidaritetsbevægelser, fordi solidaritetsbevægelserne hovedsageligt betragter verdenskonferencen i Brasilien som en miljøkonference, og derfor ikke vil deltage aktivt.

Global NGO-konference

Som en del af det officielle program mødes omkring 850 repræsentanter fra miljø- og solidaritetsorganisationer i Paris 20.-24. december i år for at diskutere de folkelige organisationers input til verdenskonferencen. Om Præsident Mitterand bliver generalsekretær for denne non-governmental organisation-konference vil tiden vise. Da han betaler deltagelsen for repræsentanterne fra hele verden, synes han sikkert det vil være passende.

Per Snack Nielsen

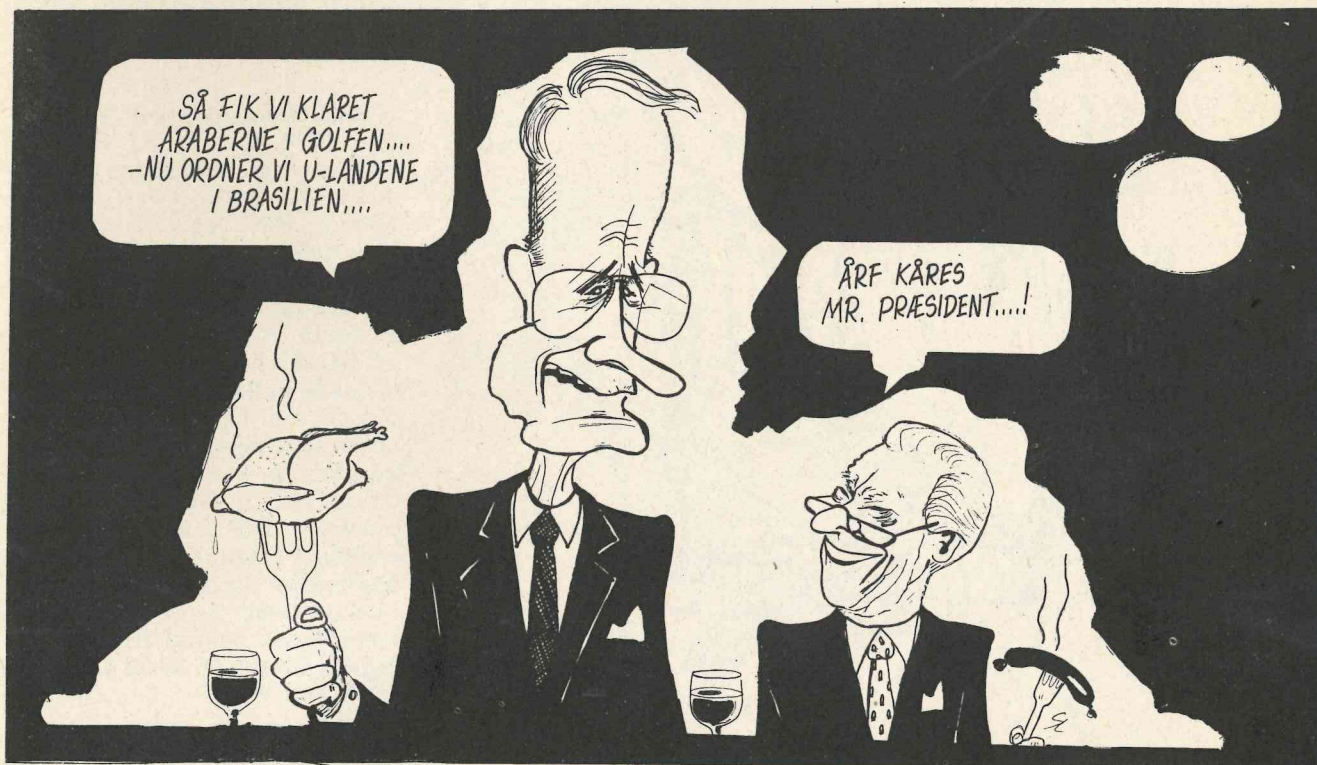


Illustration: Søren Lindskrog



kort & langt

Mens grundvandsspejlet og lossepladsernes gifte synker om kap ned i Moder Jord, har NOAH Vandvinding skrevet et åbent brev til Stadslægen for Københavns Kommune. Det indeholder spørgsmål om mulighederne for at anvende regnvand til toiletskyl og vaskemaskiner. Endvidere spørges Stadslægen om hans holdning til anvendelsen af såkaldt gråt spildevand til

toiletskyl. Gråt spildevand er opsamlet afløbsvand fra håndvask, bad og vaskemaskiner. Baggrunden for henvendelsen er det stigende behov for ansvarlig omgang med det dyrebare drikkevand, vandbesparelser og genbrug af vand. Vi må da efterlade rent drikkevand til vore efterkommere, mener Kim Ejlertsen fra NOAH Vandvinding: 53 62 75 92.

Også NOAH Silkeborg bekæmper Øresundsbroen. I Midtjyllands Avis har Inga Jager haft læserindlæg med fokus på Øresundsbro og politikernes hovedløse bilistforkælelse. Det ene er et åbent brev stilet til den lokale socialdemokratiske folketingsmand, Jørn Petersen. Heri blev han spurgt: Er broen nødvendig, når vi skal leve op til Brundtlandrapporten, som Socialdemokratiet har tilsluttet sig? Rapporten anbefaler en halvering af energiforbruget. Jørn Petersen holder stædigt fast ved både vækst og miljø. Inga Jager peger på nødvendigheden af at reducere biltrafikken meget kraftigt, gennem at styrke den kollektive trafik, især jernbanetrafikken. Længere nede i Europa har man allerede indset, at biltrafikken må bremses. OECD og EF-Kommissionen udsender advarsels-signaler. Hvad gør vore politikere? I Danmark og Sverige giver man grønt lys for en motorvejsbro over Øresund i stedet for en boret tog tunnel. Som en påmindelse til politikerne skriver Inga Jager: - Når I sidder i bilen i timelange trafikpropper på en motorvej nede i Tyskland, så tænk på, hvilken trafikudvikling Danmark står overfor. I stedet må der sættes på elektriske højhastighedstog. De sviner mindre, og bruger mindre energi pr. passager end biler. NOAH Silkeborg: 80 81 52 50.

NOAH Grenå, der blev født i nytåret 1990, sprudler af liv. Gruppen har haft udstilling om NOAH's aktiviteter i tre uger på Grenå Bibliotek. Udstillingen blev dækket af den lokale ugeavis. Desuden har NOAH Grenå produceret en radioudsendelse til Radio Djursland med uddrag af NOAH bøger samt focus på aktuelle miløjsager. Jordens Dag den 22. april blev fejret med en offentlig miljø-travetur til Fornæs. Sammen med OOA Århus deltog NOAH Grenå i et miljømarked den 2.-3. marts på rådhuset i Århus. Der var stort besøg. En ozon-kampagne står bl.a. på sommerens program, oplyser Aase Schroll Kristiansen, NOAH Grenå: 86 33 93 61



Illustration: Linda Balle

MARKED ELLER MILJØ...?

Christian Ege repræsenterede d. 14.-15. marts NOAH på et seminar, som EF-kommissionen holdt for "ikke-regerings-organisationer" om kemikaliedirektiverne i EF. Det gav et billede af den konstante konflikt mellem markeds- og miljø-interesserne, hvor hensynet til det fri marked hele tiden prioriteres højest.

I de grønne organisationer er vi ikke forvænt med at blive inviteret til diskussioner om EF's miljødirektiver af Kommissionen. Denne kører altid et tæt samarbejde med industriens repræsentanter – nogle gange tættere end med medlemsstaterne. Men der

er tegn på, at Kommissionen nu gerne ser, at miljø- og forbrugerorganisationer samt fagbevægelsen inddrages lidt. Det må naturligvis hilses velkomment.

Det var med denne forhåndsindstilling, jeg drog til Bruxelles d. 14. marts. Desværre var semi-

naret i høj grad lagt op som envejskommunikation fra Kommissionen til os. Der var 15 foredragsholdere med hvert sit emne, og de var alle fra Kommissionen. Efter oplæggene var der typisk 10 minutter til diskussion, og heraf brugte Kommissionen hovedparten af tiden til at svare på indlæggene fra salen. Svarene formede sig som lange forsvarstaler, der skulle vise, at intet kunne være anderledes, end det er. Dette var vel ikke så uventet. Men lad os se lidt på, hvad vi fik oplyst på de mest centrale områ-



Illustration: Kirsten Hoffmann

der, der blev behandlet på seminaret.

Mærkning af kemikalier

Dette er et af de mest gennemharmoniserede områder i EF. Vi kender det fra problemerne med kræftfremkaldende stoffer og hjerneskadende organiske opløsningsmidler, som Danmark ikke må få lov at mærke, og hvor det seneste er, at EF også prøver at fjerne det sidste "fristed", nemlig Arbejstilsynets brugsanvisninger, som hidtil ikke har været underlagt EF-harmonisering. Jeg spurgte, hvorfor EF ikke anerkender nær så mange kræftfremkaldende stoffer som WHO's kræftforskningscenter. Svaret veg uden om på politiker-månen ved at tale om, at WHO's liste ikke kun omfattede stoffer, men også visse industrielle processer. Dette forklarer kun en ganske lille del af forskellen mellem de to lister.

Jeg spurgte samtidig, om Kommissionen forberedte en anerkendelse af organiske opløsningsmidler, nu hvor der er langt mere udbredt forståelse blandt forskere også i de øvrige EF-lande. Svaret var skuffende. "Dette er et skandinavisk problem. Vi ser ikke hjerneskader andre steder." Så var vi sat 5 år tilbage i tiden. Kommissionens repræsentant blødt så lidt op og sagde, at man arbejdede på at gennemgå samtlige opløsningsmidler. Men der findes over 300, og vi ved ikke, hvilke af dem disse malere er blevet skadet af. Dermed så man henover mange års forskning i de skandinaviske lande.

En repræsentant for dansk fagbevægelse spurgte, om ikke Kommissionen ville fremme – eller blot tillade – krav om brugsanvisning på produkter, som ikke anses for farlige af (flertallet i) EF. Kommissionen afviste det og sagde, at nu måtte vi koncentrere os om de farlige først, før vi begynder at se på dem, der ikke er farlige – læs: Ikke anerkendes af flertallet i EF.

Der var mange spørgsmål angående øget offentlighed omkring undersøgelse af stoffernes giftighed. F.eks. siger EF-direktiverne, at offentligheden kan få kendskab til resuméer af disse

undersøgelser, men ikke til selve undersøgelserne. Da undersøgelserne laves eller betales af firmaerne selv, er det relevant, at andre, f.eks. universitetsforskere kan gå dem kritisk efter. Men kommissionen afviste det med, at det var udtryk for mistillid til det system, som EF har bygget op.

Tilsvarende gjaldt for miljømærkning. Det er et system, som er ved at blive udviklet i EF, efter at det har fungeret i Tyskland i en del år. Virksomheder kan få lov til at sætte et positivt miljømærke på en vare, hvis den opfylder bestemte miljøkriterier. Der skal nedsættes en jury, der skal tage stilling til, hvilke varer der kan få lov til at bruge mærket. Offentligheden kan få juryens beslutning at vide, men ikke de oplysninger, som ligger til grund herfor.

Forbud mod farlige stoffer

Der findes et særligt direktiv om forbud mod og begrænsninger i markedsføringen af visse farlige stoffer, det såkaldte 76-direktiv. I modsætning til direktivet om mærkning har 76-direktivet hidtil ikke været tolket så stramt, at landene ikke havde lov til at lave strammere regler. Specielt har Kommissionen accepteret, at Danmark forbød eller begrænsede nogle stoffer, som slet ikke var nævnt i 76-direktivet. Det gjaldt f.eks. den meget udbredte miljøgift cadmium samt pentaklorfenol, som især bruges i træbeskyttelsesmidler.

Men nu prøver kommissionen at stramme op. Den har fremsat et direktivforslag om disse stoffer; men disse forslag er langt mindre vidtgående end de danske regler. F.eks. vil Kommissionen i langt højere grad tillade cadmium anvendt som stabilisator i PVC-plast, og den vil helt tillade pentaklorfenol brugt i træbeskyttelsesmidler. Det sidste blev forsvaret med, at der slet ikke fandtes acceptable alternativer. Ikke desto mindre har vi i Danmark foretaget træbeskyttelse uden brug af pentaklorfenol i over 10 år.

Kommissionen finder, at hvis deres forslag vedtages af Ministerrådet – hvad alt tyder på, at de bliver – så skal Danmark,

Tyskland og Holland, som alle enten har eller forbereder mere vidtgående forbud, tillade stofferne igen. Den danske regering er uenig i denne fortolkning af direktivet. En sådan strid skal afgøres af EF-domstolen.

Tilsætningsstoffer til fødevarer

Også her er Kommissionen ved at stramme op. Hidtil har EF kun bestemt selve positivlisten, d.v.s. hvilke stoffer, der skulle tillades i et eller andet omfang i medlemslandene. Men et land som Danmark har kunnet sikre, at de værste af stofferne i praksis kun blev brugt i mindre betydningsfulde levnedsmidler. Med realiseringen af det indre



EF - Envejskommunikation

marked skal dette være anderledes. Hvis flertallet bestemmer, at amarant og tartrazin skal være tilladt som farvestoffer i basisfødemidler, så skal alle landene acceptere dette.

Kommissionen blev spurgt, hvad de ville gøre for at sikre mod allergi som følge af tilsætningsstoffer. Svaret var, at dette problem ikke kunne berettigg et forbud mod allergifremkaldende stoffer, idet det kun er en mindre del af befolkningen, der får allergi. Det kunne kun berettigg mærkning, således at allergikere kunne gå uden om disse stoffer.

Det er et svar, som ikke tager hensyn til de mange mennesker,

som endnu ikke ved, hvad de reagerer på. Det gælder i høj grad for børn, hvor man sjældent opdager, hvilke stoffer de ikke kan tåle, før det er for sent, og barnet har udviklet en voldsom allergi.

Direktivet indeholder en flot formulering om, at man kun tillader tilsætningsstoffer, der er "teknologisk nødvendige". Men for farvestoffernes vedkommende er dette bl.a. defineret, som at de skal tjene til at gøre varer "attraktive" for forbrugeren. Så er det med andre ord *ingen* begrænsning i anvendelsen.

Modsætningen mellem marked og miljø

Under den generelle diskussion henviste jeg til EF-domstolens dom i Kommissionens sag mod Danmark om øl- og sodavandsemballage. Her blev det accepteret, at Danmark forbyder øldåser og kræver pant på flasker – selv om det jo oplagt holder nogle varer ude, som ellers er tilladt, hvis man alene ser på EF-direktiverne. Domstolen valgte her at sige, at miljøhensyn *kunne* gå forud for hensynet til varenes fri bevægelighed.

Jeg spurgte, om ikke Kommissionen nogle gange kunne anvende denne betragtning på ke-



Illustration: Kirsten Hoffmann

Leder	2
Bro eller Øresundhed	3
Broen set fra Tårnby	6
Broen set fra Sverige	10
Fælleden står for fald	14
NOAH internationalt	18
NOAH kort og lokalt	20
Marked eller miljø?	21

NOAH
BIBLIOTEKET
STUDIESTRÆDE 24
1455 KØBENHAVN K

mikalieområdet i stedet for hele tiden entydigt at sætte hensynet til varernes fri bevægelighed øverst. Svaret var sort snak i begge ordets betydninger! Man måtte jo afveje, og vi er jo på vej ind i det indre marked...

Vi får tit at vide, at hele tankegangen med at ville lave strengere regler end EF kun trives i Danmark. Ja, ofte fremstilles det som en særlig dansk provinsialisme, hvor vi kun bekymrer os om danske regler og er ligeglade med det store Europa. Her var det opløftende at opleve, at der var en stor enighed mellem miljøfolkene fra de forskellige lande om, at det er vigtigt, at enkelte lande går i spidsen. Disse kan så vise, at det kan lade sig gøre i praksis at realisere miljøkravene. Dermed kan de være med til at styrke miljøkravene i de andre lande og efterhånden trække disse med sig.

Princippet i det indre marked er det modsatte. Så snart der er tale om krav til varerne, skal alle vente, til der er "kvalificeret flertal", dvs. knap 3/4's flertal. Man fjerner altså dynamikken i udviklingen. Det var det vi så i så mange år med katalysatorer-

ne på biler. Ingen EF-lande måtte bryde isen og følge USA og Japan. Man skulle vente, til også England, Frankrig og Italien var parat.

Blakket miljøpolitik i EF

Jeg kom til at tænke på artiklerne i dagbladet Information for nylig, der har gået på, at Danmark sakkede agterud i miljøpolitikken, og at EF har overtaget initiativet. Det gælder ihvertfald ikke på kemikalieområdet. Jeg tror, at den opfattelse stammer fra, at EF har haft en heldig hånd i de seneste internationale diskussioner om drivhuseffekten. EF har ihvertfald ikke været så reaktionær som USA. Men i betragtning af hvor lidt der i praksis gøres i EF for vedvarende energi og energibesparelser, falmer EF's roser i drivhussagen måske noget. Ligesom hvis man tænker på, hvilken katastrofal stigning i transportenergi-forbruget, der lægges op til med det indre marked.

Der er ingen tvivl om, at EF har flyttet sig hurtigt i sagen om CFC-gasserne (freon). Fra 1987, hvor man arbejdede for at gøre

Montreal-protokollen så svag som mulig og til december 90, hvor man vedtog en total nedtrapning frem til 1997. Derimod mener jeg ikke, det er rigtigt, når det påstås, at EF's plan er bedre end den danske. Danmarks plan indebærer klare tidsfrister for, hvornår bestemte anvendelser af CFC skal ophøre. Herunder en del områder, der skal afvikles hurtigere end 1997. EF's plan bygger derimod på meget mere usikker grund, nemlig alene markedsmekanismene. Man tror på, at hvis man får CFC-producenterne til at beskære forsyningerne med CFC, vil prisen vokse og dermed vil alternativerne vinde frem.

Men der er sket det meget glædelige, at Ministerrådet har besluttet, at forordningen om CFC skal være minimumsregler, som tillader de enkelte lande at gå videre. Det var et eksempel, som kunne følges op, så man også på andre områder lagde bund under miljøpolitikken, i stedet for at lægge loft over den. Men foreløbig er CFC-forordningen desværre en enlig svale på kemikalieområdet.

Christian Ege Jørgensen

Miljøbevægelsen NOAH

NOAH arbejder for at forbedre det levende miljø ved aktivt at bekæmpe miljødelæggelsen og dens årsager - og anviser alternativer.

NOAH har emne- og lokalgrupper over hele landet for mennesker, som er blevet trætte af bare at sidde og se til. Hvis du vil være med i en NOAH-gruppe, kan du kontakte NOAHs sekretariat og få råd og vejledning.

Gennem NOAH-bladet og publikationer fra NOAHs forlag formidles en alsidig indsigt i miljøproblemerne årsager, konsekvenser og mulige løsninger.

NOAHs Støttekreds

Hvis du gerne vil støtte NOAHs arbejde, kan du være med i NOAHs Støttekreds. Her vil du et par gange om året få et nyhedsbrev om, hvad dine penge bliver brugt til. Støttebeløb kan fratrækkes på selvangivelsen i henhold til gældende lovgivning. Indbetal dit støttebeløb på **giro 5 56 00 39**

