

# Debatt

debatt@dn.no



Den lange responstiden vi må regne med i disse strøkene, medfører større utslipp til sjø. I tillegg er miljøkonsekvensene mer alvorlige, spesielt i islagte farvann der det er vanskelig å fjerne olje og annen forurensning fra isen

Arktiske økosystemer er spesielt sårbare for menneskelig påvirkning. Uten havisen har hverken sel eller isbjørn et hjem. Forstyrrelser, forurensning og uhellsutslipp kan dessuten gi langvarig skade på de små områdene av havis som er igjen, skriver artikkelforfatterne. Foto: Getty Images

## En Suez gjennom isen

Mer skipstrafikk gjennom Arktis kan gi store økonomiske og klimamessige besparelser, men risikoen er høy.

**M**enneskeskapte klimaendringer er i ferd med å gjøre store deler av Arktis isfritt om sommeren, og om hundre år er sågar Nordpolen uten is deler av året.

Isfritt Arktis åpner et hav av muligheter, bokstavelig talt. Den mest nærliggende konsekvensen er mer skipstrafikk i den nordlige leden til og fra Asia. Potensialet er stort - tenk hvordan kanalene Suez og Panama revolusjonerte skipsfarten i sin tid. Det er betegnende at store sjøfartsnasjoner som Kina, Japan og Singapore - samtlige uten territorier i Arktis - skaffet seg observatørstatus i Arktisk Råd i 2013.

Tre sjøruter over Polhavet forkorter reisen mellom Nord-Atlanteren og Stillehavet med opptil 60 prosent.

● Nordøstpassasjen langs kysten av Russland, som allerede er i bruk av enkelte isforsterkede fartøyer, er den første som blir helt isfri i sommerhalvåret.

**Innlegg**  
**Linda Nøstbakken**  
og **Erik Olsen**



**Linda Nøstbakken** er energiøkonom på Norges Handelshøyskole.



**Erik Olsen** er marinbiolog på Havforskningsinstituttet.

● Nordvestpassasjen gjennom arktisk Canada og forbi Alaska og den transpolare ruten (tvers over polen) blir først farbare mot slutten av det 21. århundre.

Oppsiden av økt skipstrafikk i Arktis er mer effektiv varetransport og CO<sub>2</sub>-reduksjon - gitt at handelen forblir på dagens nivå.

Lavere transportkostnader og kortere leveringstid kan dessuten føre til en økning i andelen handelsvarer som transporteres sjøveien. Det kan redusere de samlede klimautslippene fra transportsektoren siden skipsfart generelt har lavere utslipp enn annen godstransport. Men skipstrafikk i Arktis har sine ulemper.

Avstand fra havner og teknisk og humanitær assistanse er praktiske utfordringer, og ikke minst er konsekvensene av mulige uhell helt annerledes og mye større enn i mer tempererte og befolkede områder.

Arktiske økosystemer er spesielt sårbare for menneskelig påvirkning. Sporene etter vår aktivitet forblir synlige i århundrer, både på land og til havs. Mange arktiske arter er langlivede spesialister - hvis de forsvinner tar det lang tid før en eventuell ny overtar. Ofte er de svært avhengige av spesielle miljøbetingelser og leveområder. Her spiller havisen en unik rolle.

Uten denne isen har hverken sel eller isbjørn et hjem. Forstyrrelser, forurensning og uhellsutslipp kan dessuten gi langvarig

skade på de små områdene av havis som er igjen.

Uhellsutslipp er jokeren her. Den lange responstiden vi må regne med i disse strøkene, medfører større utslipp til sjø. I tillegg er miljøkonsekvensene mer alvorlige, spesielt i islagte farvann der det er vanskelig å fjerne olje og annen forurensning fra isen. Bakteriene som kan bryte ned forurensning er også mindre effektive i kalde omgivelser.

Vi har ikke noe godt mål for sannsynligheten for at uhell skal skje, og konsekvensene kan være høyst variable avhengig om utslippet treffer spesielt sårbare leveområder (fuglefjell) eller perioder (midt i hekkingen).

De arktiske økosystemene har ikke bare verdi for selene og isbjørnene, de produserer også såkalte økosystemtjenester som er avgjørende for helsetilstanden til hele havområdet. Verdien på disse tjenestene kan i mange tilfeller tallfestes. For eksempel kan fiskerier og økoturisme omsettes i penger; de har en markedspris.

De «uomsettelige» økosystemtjenestene - som uberørt

natur og arts mangfold - må beregnes med andre metoder. Det kan være empiriske undersøkelser av folks betalingsvilje for å bevare akkurat disse kvalitetene i et gitt område.

Slik verdifastsettelse av den naturlige kapitalen er nødvendig for å fullt ut forstå kostnadene ved økt skipstrafikk gjennom Arktis, og må følge parallelt med analysene som viser de økonomiske gevinstene og utslippsreduksjonene.

Fornuftig bruk av de nye ledene gjennom Arktis krever dermed et solid kunnskapsgrunnlag fra flere disipliner, god forvaltning basert på føre-var-prinsippet og ikke minst kloke og samarbeidsvillige politikere. For å håndtere risikoen på en god måte er det nødvendig med god kontroll og langt bedre muligheter for hjelp og bistand ved uhell. Dette vil kreve internasjonalt samarbeid og avtaler som bør være på plass før skipstrafikken øker.

**Linda Nøstbakken**, energiøkonom på Norges Handelshøyskole, og **Erik Olsen**, marinbiolog på Havforskningsinstituttet