

debatt



Kultur- og debattredaktør Hilde Sandvik
debatt@bt.no
Redaksjon: Ingvild Sæterstøl, Egil Horne Mikkelsen og Aslaug Eide.

Bompengesløsning

FYLKESORDFØRER Tom-Christer Nilsen (H) mener fortsatt at 110 millioner til opprusting av Bygarasjen er riktig bruk av dagens bompenge (BT 29.06.). Det virker som om han ennå ikke har forstått hvilke transportutfordringer Bergen har. Det er helt andre tiltak som burde ha vært prioritert for å øke kollektivbruken og fremkommeligheten. Bergen har et skrikende behov for sykkelstier, kollektivfelt, trygge skoleveier og Bybane til Åsane. Det er besynderlig at fylkesordføreren heller ikke har fått med seg at et samstemt bystyre ville ha en annen prioritering, men ble overkjørt av fylkespolitikkerne.

Det er helt avgjørende fremover at fylkeskommunen viser evne til å forstå hva som må til for å utvikle Bergen.

EN KOLLEKTIVTERMINAL er så attraktiv at det burde vært mulig å få utbyggerne til å ta hele kostnaden. Enhver utbygger vil se verdien av å bygge i nærheten av en kollektivterminal, slik vi opplever rundt Lagunen og andre større stopp langs Bybanen. Hvorfor har ikke fylkesordføreren sett dette når Høyre i alle andre sammenheng viser til OPS (Offentlig-Privat-Samarbeid)? Ikke rart vi må betale mye bompenge når de blir brukt så uforutsvarlig.

Det er på tide at fylkesordføreren nå våkner opp og at fylkeskommunen samarbeider med Bergen for raskt å realisere en fremtidsrettet bydel til erstatning for dagens Bygarasje.

RUTH GRUNG, GRUPPELEDER AP, HORDALAND FYLKESTING

Lokal kontantstøtte lønner seg

I DEBATTER i kommunestyret over hele landet denne våren om innføring av lokal kontantstøtte for toåring, påstås det at lokal kontantstøtte er en ekstrautgift kommunen må ut med. Mange politikere argumenterer med at det ikke finnes midler til kommunal kontantstøtte. Dette er direkte feil. Hver eneste kommune i hele landet mottar 15.000 kroner pr. måned for hver eneste toåring som bor i kommunen. Disse pengene skal dekke utgifter som en barnehage har for å passe en toåring på full tid pr. måned. Tilskuddet er ikke øremerket, og det betyr at for hver toåring som ikke går i barnehage, tjener faktisk kommunen 15.000 kroner pr. måned.

DET FINNES MYE forskning i dag som tilsier at barn har det best sammen med familien sin i barnets to første leveår, og gjerne også etter barnet har passert to år, opptil to og et halvt- og treårsalder. Forskningen dreier seg i korte trekk om at barn under tre år først må få dekket sine psykologiske behov sammen med sin hovedomsorgsperson og familie, før de pedagogiske, som en barnehage kan tilføre et barn.

Kommuner som ønsker å tilstrebe en familievennlig politikk, kan med god samvittighet innføre lokal kontantstøtte for toåring, ja faktisk helt opp til 15.000 kroner pr. måned, uten å tape en eneste krone på dette.

LISE CHRISTENSEN
STYREMEDLEM I TID FOR BARN

Oslo-området må prioriteres har konsernsjef i NSB, Geir Isaksen, gitt uttrykk for. Først når alt som tenkes kan er på plass i Oslo-området, får man tid og råd til å tenke utover det.

Bergenserne må bygge selv



BERGENSINITIATIV: Det var slett ikke NSB som ordnet med jernbanetunnel gjennom Ulriken, men en fremsynt forretningsmann, Fritz C. Rieber, skriver Jon Lekven. Bildet er fra åpningen av Ulrikstunnelen 1. august 1964, Rieber (med hatt) er flankert av fylkesmann Mons Lid (til v.) og ordfører August D. Michelsen. FOTO: BTS ARKIV

NSB

Jon Lekven,
Arnatveit



PLANENE OM LOKALTOG mellom Flesland og Åsane har full støtte fra NSB-ledelsen, kunne BT melde (28.06.). Dette skal fremgå av en fersk høringsuttalelse til Nasjonal transportplan. Men er det grunn til å feste lit til en slik nyhet? Historien om NSBs virksomhet på våre kanter er ikke tillitvekkende. Her noen punkter:

HVEM VAR DET som ordnet med jernbanetunnel gjennom Ulriken? Det var slett ikke NSB, men en fremsynt forretningsmann, Fritz C. Rieber, som i 1955 skaffet midlene som skulle til.

De reisende (Bergen–Arna, for det meste) betalte fra 1964 til langt ut i 1980-årene bompengene, mens NSB fikk tunnelen gratis uten særlig innsats.

HVA GJORDE NSB i den situasjonen som oppsto da det ble liggende et ledig spor til Nesttun som

følge av tunnelen? Ble muligheten for lokalbane benyttet?

Var ingen i NSB fremsynte nok til å forstå potensialet, herunder videreutbygging til Flesland, Fana og Os? Nei, strekningen ble oppgitt og for det meste rensket for skinner. Dette var en klar unnlattelse.

BORTSETT FRA Finsetunnelen i 1993 er det ikke gjort større endringer eller utbygginger av Bergensbanen, og reisetiden er ikke bedre enn i 1960-årene, kanskje tvert imot.

Dette til tross for fagre ord i talløse fest- og budsjettaler om satsing på skinnegående kollektivtransport i landet.

HVORFOR ER stortingsvedtaket fra 1992 om forkortelse av Bergensbanen på strekningen Sandvika–Hønefoss forpurret?

Jeg kan ikke se at NSB har vært pådriver for kortere reisetid Oslo–Bergen med omkring 1 time gjennom dette tiltaket.

HVORFOR HAR DET IKKE vært mulig å få anlagt dobbeltspor på den krevende strekningen fra Ber-

gen jernbanestasjon til Fløen, selv om dette har vært etterlyst og «vedtatt» i årevis?

For ikke å nevne dobbeltspor gjennom Ulriken, den hardest utnyttede ensporede jernbanelinje i Nord-Europa i dag iflg. Samferdselsdepartementet.

HVA KAN DET

komme av at togsettene Arna–Bergen alltid er overflyttet fra Oslo-området etter hvert som man der i gården ønsker seg ny design på sine vogner? Disse aldrende togsettene har informasjonstaver i taket over linjenettet i det område vognene kom fra da de var nye.

Åtte farger må til for å illustrere et linjenett over Oslo-området som er helt irrelevant for passasjerene i vogner på sin siste reis.

NEI, DET ER INGEN grunn til å legge vekt på melding om NSBs glideplaner for tog Åsane–Flesland. Det BT ikke har fått med seg, er at konsernsjefen i NSB, Geir Isak-

sen, skrev en kronikk med tittelen Oslo-området må prioriteres i Aftenposten samme dag og med referanse til den samme høringsuttalelsen. Her ligger hunden begravet, naturligvis.

Det er naivt å feste lit til eventyr om NSB-tog fra Flesland til Åsane

Han skriver at «i tillegg til det sentrale Østland har vi påpekt at viktige satsingsområder innenfor denne planperioden er Stavangerregionen, Bergensregionen og Trondheimsregionen».

Men, som sagt, først når alt som tenkes kan er på plass i Oslo-området og man så får tid og råd til å tenke utover det.

DETTE ER KLAR TALE som stemmer godt overens med NSBs historie gjennom mange tiår. Det er altså naivt å feste lit til eventyr om NSB-tog fra Flesland til Åsane eller noe annet sted på våre kanter. Saken er like klar som i 1955: bergenserne må bygge sine egne baner. Det er bare å fortsette der Fritz C. Rieber slapp.

Nulltoleranse for CO₂-utslipp er ikke miljøvennlig

GASSKRAFT

Anton Hellesøy,
sosialøkonom



SIGBJØRN GRØNÅS, professor emeritus, og Nils Tore Skogland, Naturvernforbundet, skrev et innlegg om gasskraft og fornybar kraft i BT 14.06., som jeg gjerne vil kommentere.

Norge ligger i dag i verdens toppen hva gjelder selvforsyning av fornybar kraft, takket være vår vannkraft. Det er imidlertid en hake ved vannkraften, nemlig at tilgangen avhenger av nedbørmengder, som varierer ganske uforutsigelig fra år til år og gjennom året.

I TILLEGG VARIERER også forbruket

over året, spesielt gjelder det for strøm til husoppvarming. I Bergensområdet f.eks. har det vist seg at det kan bli akutt mangel på kraft hvis vi får en kuldeperiode på seinvinteren.

For å sikre oss mot slik kortvarige og uforutsigelige kritesituasjoner, som kan vare fra noen dager til noen uker, har noen besluttet å bygge nye overføringskabler gjennom Hardanger. Slike kabler er både svært dyre og, når de henges opp på monstremaster, ikke noe særlig vakkert syn for folk flest. Likevel er det folk flest som må betale kostnadene gjennom økt netttarif.

DET ER HER GASSKRAFTEN kommer inn. Istedenfor å bygge disse svært dyre og skjemmende

overføringskablene, kunne vi ha installert et enkelt gasskraftverk i Øygarden, i nærheten av Kollnes hvor vi har gass tilgjengelig, og satt dette i drift bare når vi trenger det, dvs. når vi får en kritesituasjon slik som nevnt ovenfor. Dette ville spart vanlige folk for mange penger. Men det er nettopp dette Grønås og Skogland er imot, de mener at vi heller får ta disse kostnadene enn å tillate at det av og til i en kort periode slippes ut mindre mengder CO₂. Det er dette jeg kaller nulltoleranse for CO₂-utslipp.

ET ANNET slikt eksempel på nulltoleranse har jeg fra Oslo for en del år siden. Da ville erstatte sterkt forurensende dieselbuss med gassbuss, men saken ble fort skrinlagt pga. motstand

fra Naturvernforbundet. De mente at overgang fra diesel til gass kunne føre til en liten økning i CO₂-utslippet, og så derfor bort fra de store reduksjonene man ville ha i lokal forurensning (NOx, sot og partikler). Dermed ga Oslo opp et tiltak som kunne ha hatt en stor betydning for luftkvaliteten i byen.

MITT POENG til Grønås og Naturvernforbundet er at en riktig miljøpolitikk må ta hensyn til flere faktorer enn bare CO₂-utslipp. En god begynnelse vil være å skille mellom forurensning og klimagassutslipp og f.eks. slutte å snakke om «sterkt forurensende gasskraftverk». En slik sammenblanding har ført til flere feilaktige avgjørelser i norsk miljøpolitikk.