

Lokalpolitikere står til stryk

INNLEGG

Grethe W. Meier
Adm.dir. Privatmegleren

■ Ingen politikere - uansett landsdel - slipper unna lave karakterer når det kommer til boligbygging og tilrettelegging for kollektivtransport og annen infrastruktur. Det er konklusjonen i en undersøkelse Privatmegleren nylig fikk utført av Infact.

■ Med 75 avdelinger i Norge har vi lytteposter i alle regioner, og vårt unisone inntrykk er at lokalpolitikere ikke tar boligbygging på alvor. Det handler ikke bare om å bygge boliger, men også tilrettelegge for kollektivtransport som er helt nødvendig når man planlegger, og effektive veier.

■ Vi alle er en del av en lokalbefolkning. Vi tilhører en kommune, og det er politikere i kommunen som tar seg av regulering til boligbygging mens fylkespolitikere skal sørge for kollektivtransport.

■ Undersøkelsen konkluderer med at rundt 2,3 millioner av den stemmeberettigede befolkningen er nokså misfornøyd med de lokale politikere på dette temaet. Dette utgjør mer enn halvparten av dem over 18 år. Det er - til sammenligning - bare 5,4 prosent av befolkningen som gir toppscore til sine lokalpolitikere.

■ Landet trenger flere boliger. Raskt. Samtidig er svært mange kommuner sinker når det skal vedtas nye reguleringsplaner. En reguleringsplan kan ta årevis å behandle. Fylkespolitikere skal sørge for at det etableres gode kollektivtilbud, men dette planlegges ikke samtidig med boligprosjekter. Man vet dermed ikke hva man kan vente seg av kollektivtilbud før et område er bygget ut og folk flyttet inn. Fremfor å skape helhet i, blir det stykkevis og delt.

■ Det blir meningsløst å bygge ut et stort boligfelt om det ikke samtidig klargjøres at det koples på offentlig transportmiddel.



BERGEN: Kan få oppleve adskillig mer flom og oversvømmelse enn det som har vært vanlig til nå.

ARKIVFOTO: BA

Målet er å bli enige

INNLEGG

Svetlana Sorokina
Meteorolog

Det er bare noen dager igjen før en mulig klimavtale signeres i Paris. Uten raske kutt i de menneskeskapte klimagassutslippene vil konsekvensene av klimaendringene bli alvorlige.

■ Enda mer regn og deler av byen under vann er de to mest direkte utfordringene for bergensere. For millioner av mennesker vil situasjonen være mye verre.

■ Det viktigste målet for klimatoppmøtet i Paris er å bli enig om utslippskutt for å begrense global oppvarming til maksimum to grader over førindustriell tid. Det tidligere forsøket i København i 2009 var mislykket. Hovedkonklusjonen fra dette mø-

tet var å arbeide frem en avtale i Paris, seks år senere.

Den største nedbørsøkningen vil komme vår, høst, og vinter, spesielt på Vestlandet.

■ Den største utfordringen har vært uenighet mellom rike land, som har hatt store utslipp og som har høstet godene av en fossilbasert økonomi i lang tid, og land med stor fattigdom men også store utslipp i nyere tid. Hvem skal kutte først? Hvem skal kutte mest? Hvem skal finansiere utslippskuttene? Hvem er ansvarlig for de pågående klimaendringene? Disse og andre spørsmål må håndteres på en god måte for at den nye klimavtalen skal lykkes.

■ Dersom avtalen ikke lykkes og klimagassutslippene fortset-

ter som frem til i dag, kan den årlige globale middeltemperaturen øke med mer enn fire grader i løpet av dette århundret. Da må bergensere forberede seg på mye mer nedbør, store oversvømmelser, forkortet vinterseong og nye arter til lands og til vanns.

■ Klimamodeller viser at med fire graders oppvarming kan Bergen forvente en havnivåstigning på opptil 70 centimeter i løpet av dette århundret. Dette vil skape utfordringer for sentrale deler av Bergen sentrum. I kombinasjon med stormflo vil sjøen trenge inn over lavtliggende områder. Bygninger, kulturminner, og infrastruktur som veier, tunneller, parkeringsanlegg, kjeller og vann og avløp vil bli rammet.

■ Med klimagassutslipp som i dag forventes det 30 prosent økning av gjennomsnittlig årsnedbør mot slutten av århundret, viser den tidligere publiserte

klimarapporten Klima i Norge 2100. Den største nedbørsøkningen vil komme vår, høst, og vinter, spesielt på Vestlandet. Flere og mer intense nedbørsepisoder vil øke faren for flom og skred med de utfordringer dette bringer med seg.

■ Utslippskutt kan sikre et klima ikke altfor forskjellig fra det som vi kjenner i dag. Men da må kuttene både være omfattende og komme raskt.

■ Hva Bergen og Norge vil oppleve av klimaendringer vil være som en lett bris å regne i forhold til hva store deler av verden vil erfare dersom togradersmålet ikke nås. Kanskje vil flere hundre millioner mennesker bli tvunget til å flykte på grunn av høyere havnivå, flom, tørke, vann- og matmangel og konflikter som vil bli forsterket på grunn av klimaendringene. Dette kan gi oss nordboere en annen type utfordring, millioner av klimaflyktninger.

Til bergensernes beste

Mens klimatoppmøtet i Paris går sin skjeve gang, har BA den siste tiden rettet et prisverdig søkelys på veiutbyggingen rundt Bergen. Når vi vet at halvparten av klimautslippene i Bergen stammer fra den samme biltrafikken som ødelegger bylufta, er det direkte urovekkende at det er

planlagt åtte nye motorveifelt inn mot Bergen. Det virker å være stor enighet om at trafikken ikke kan fortsette å vokse. Klimaforliket på Stortinget innebærer at vekst kommer i kollektivtrafikk og sykkelreiser fremfor biltrafikk, mens bystyret har støttet opp om minst ti prosents reduksjon i biltrafikken. Da er det på tide å ta innover seg forskningen som siden 1960-tallet har vært entydig på

at flere og større veier gir økt trafikk. Det største problemet fremover er den ekstremt kostbare byggingen av fergefri E39. Når vi endelig har teknologi i form av el-ferger uten utslipp, burde vi heller satse på grønne ferger enn økt biltrafikk. Da sparer vi både penger og utslipp, og kommer et steg nærmere å oppfylle intensjonene i klimaforliket. Noe veibygging er nødvendig, ikke minst for å lede trafikken

utenom Danmarks plass og sentrum, men det betyr ikke at det er nødvendig med en kostbar firefeltsløsning for Ringvei Øst. I likhet med Naturvernforbundet ønsker De Grønne en rimelig og enkel løsning med to felt og tunnel rundt Grimesvingene. Behovet for å lette presset på Danmarks plass bør ikke føre til økte problemer andre steder. Transportpolitikken må sees som en helhet.

Transportforsker Aud Tennøy undrer seg over hvorfor Bergen ikke lager mer bråk om veiutbyggingen rundt byen, da det er åpenbart at kapasitetsøkningen vil gjøre det verre å bo i Bergen. Jeg deler hennes undring. Skal vi som folkevalgte i Bergen ta bergensernes beste på alvor, kan vi ikke stilltiende godta åtte nye motorveifelt inn mot byen.

Sondre Båtstrand,
Miljøpartiet De Grønne