

## Uforsvarlig å satse på E39

### SAMFERDSEL

**RASMUS HANSSON**  
Storingsrepresentant og talsmann,  
Miljøpartiet De Grønne

**TOM SVERRE TOMREN**  
Fylkesleder Hordaland,  
Miljøpartiet De Grønne

**NILS-ANDERS NØTTSETER**  
Lokallagsleder Os, Miljøpartiet De Grønne

**MILJØPARTIET DE GRØNNE** har blitt kritisert for bare å ville satse på utbygging av samferdsel rundt de store byene. Det er en grov mistolkning av våre standpunkt. Det er derimot riktig at vi mener at en gigantisk satsing på motorveier og fjordkryssinger på Vestlandet er lite fremtidsrettet og uforsvarlig politikk, både av miljømessige og økonomiske hensyn.

BT skriver på lederplass 24.3. at Fergefri-prosjektet etter grundigere analyser viser seg å være blant de mest lønnsomme prosjektene i landet. Dette er en tvilsom påstand. Samfunns- og næringslivsforskning (SNF) er bakgrunn for påstanden, men har ikke støtte fra annen forskning. En rapport fra Menon (2014) poengterer at de ikke kan måle sammenhengene SNF legger frem. Telemarksforskning og TØI er også svært kritiske til metoden som SNF benyttet.

**DET ER NÆRMEST UFORSTÅELIG** at så mange interessenter støtter dette prosjektet, særlig når det hele tiden snakkes om å se på fordelene for strekket som helhet, og hvordan det må medregnes at lokale hensyn må vike. Spesielt påfallende er det at ambisjonen for prosjektet sies å være redusert reisetid fra 20 til 13 timer fra Kristiansand til Trondheim. I dag tar denne reisen 11,5 timer via E6. Hvordan kan noen forsvare prislappen på et prosjekt som vil øke reisetiden med en og en halv time?

## Fra innbarket bilist til innbarket bussoman

### SAMFERDSEL

**MARIT SYLTE**  
Busspassasjer

**ETTER 25 ÅR** med parkeringsplass på Haukeland universitetssykehus fikk jeg avslag på parkeringsplass på nyåret. Frustrert og skuffet så jeg mørkt på det, men bestemte meg etter hvert for at jeg bare måtte kjøpe meg et månedskort på bussen.

Skyss stiller med to direkteavganger fra Osøyro til Haukeland universitetssykehus på morgenen, og to ruter i retur på ettermiddagen. Ideelt for meg.

Å ta buss har faktisk gitt meg stor frihet, og mine transportutgifter totalt har gått ned. Jeg sparer de månedlige, faste parkeringsutgiftene på Haukeland, slipper å betale bompenger, har mindre bensinutgifter og reiser «gratis» til byen med månedskortet når det måtte passe meg. Fra april til oktober sykler jeg, og slipper nå å betale for en

Norge har ressurser og teknologi til å bygge et moderne samferdselsnett for hele Vestlandet. I motsetning til regjeringen Solberg mener vi at dette må skje med en historisk satsing på tog. En kraftig oppgradering av Bergensbanen kan være et viktig bidrag. I tillegg finnes det i dag tekniske løsninger for lyntog som vil kunne knytte sammen både Bergen, Haugesund og Stavanger i en felles trasé videre til Oslo. De neste årene bør brukes på å kartlegge mulighetene for et fremtidsrettet togtilbud på Vestlandet uten uakseptable naturinngrep.

**DETTE ER ET REALISTISK** alternativ, som i tillegg til å være hensiktsmessig av miljøhensyn også er økonomisk smart. I 2013 tok flytrafikken alene seg av 4,2 millioner passasjerer på disse strekningene, så det er definitivt marked for å bygge lyntog. I en fremtidsrettet kollektivsatsing må lyntog kombinert med miljøvennlige busser være bærebjelken. I tillegg må det meste av godstransporten over fra vei til tog og båt for å oppnå nødvendige utslippskutt i transportsektoren.

Vi må likevel fortsatt satse på gode veier og utslippsvennlig personbiltransport i grisgrendte strøk, hvor gode busstilbud ikke lønner seg. Det er et faktum at standarden på dagens veier mange steder er langt fra god nok. Det vil derfor være nødvendig å oppgradere de mest trafikkerte strekningene til gode, rassikre tofelts veier med midtdeler.

**MEN MED EN** storsatsing på tog og kollektivtrafikk vil det knapt være behov for de firefelts motorveiene som allerede er under arbeid. Gjennomføres en nødvendig oppgradering av veiene på Vestlandet til akseptabel standard, kombinert med nye elektriske ferger, vil det ikke være nødvendig å kaste bort milliarder på en ny fergefri

parkeringsplass jeg ikke bruker de månedene.

**I PÅSKEN HAR JEG** tatt buss fra Volda til Bergen, og opplevde å komme særdeles uthvilt frem. Jeg sov, leste, spiste og drakk te underveis, satt høyt med god utsikt, og hadde god varme inntil beina. Bussjåføren var profesjonell, hyggelig og hjelpsom. Prisen var det ingenting å si på i forhold til å kjøre selv, eller å ta fly. Bussen hadde mellom 60–70 passasjerer, og dermed sparte vi nok veiene for mellom 30–50 privatbiler.

En småbarnsmor imponerte med å reise alene med to barn under tre år, som reiser gratis. Hun hadde med seg to barne-seter, baker, trillevogn, og ski, og monterte to DVD-spillere på setet foran til barna, som så film underveis. Bleier byttet hun på toalettet om bord. Bussjåføren solgte vannflasker, og i tillegg kunne vi kjøre direkte om bord på fergene, forbi påskeøen. Buss er rett og slett topp!



**TO MAKRELLBESTANDER:** Nordsjømakrell gyter i Nordsjøen, mens vestlig makrell gyter vest av De tokt i regi av Havforskningsinstituttet.

**NORDSJØEN //** Statsminister Erna Solberg, er du klar over at noe veldig alvorlig holder på å skje? Vårt marine økosystem er i ferd med å kollapse.

# Makrellen er en trussel for økosystemet

### MARIN FORVALTNING



**JOHANNES HAMRE**  
Pensjonert havforsker

nordsjømakrell og tobis. Det er en ulykke som truer eksistensgrunnlaget for Nord-Europas viktigste fiskerier. Jeg kaller det en ulykke fordi ingen kunne forutse en så alvorlig konsekvens av dette overfisket da det foregikk. Det er på tide å gjøre landets statsminister, og alle som har livet i havet som levevei, oppmerksom på denne tragiske utviklingen.

**SOM HAVFORSKER OG** tidligere fisker har spørsmålet opptatt meg mye i senere tid. Dyrelivet på kysten og i havet vest for Bergen, der jeg har vokst opp, er blitt sterkt redusert, og vi har data som viser at dette skyldes overfiske av

**VI HAR FISKET NED** gytebestanden av tobis i Nordsjøen. Yngel av tobis følger kyststrømmen nordover og er den viktigste planktonspisende fisken langs Vestlandskysten. Før i tiden ga den grunnlag for et yrende liv av større fisk, sjøpattedyr og sjøfugl. Videre ble markene ut mot havet gjødslet med skit fra sjøfugl. Det var så



britiske øyer. Det er den vestlige makrellstammen som truer økosystemet. Bildet er fra et forsknings-  
FOTO: LEIF NØTTESTAD

mye tobisynge i havet utenfor Vestlandet om sommeren og høsten at størje på næringsvandring stoppet opp mot denne veggen av mat. Dermed kom den seg ikke inn på gytefeltene i Nordsjøen. Tobisen er nå så godt som helt borte og det har gått utover bestandene av både fisk og fugl. Dette er kanskje mest synlig i nedgangen av mengden sjøfugl som hekker på kysten her hos oss.

**Tobisen er nå så godt som helt borte og det har gått utover bestandene av både fisk og fugl.**

**Et samarbeid med EU er særs viktig for å gjenopprette økobilansen i Nordsjøen og på norskekysten slik den var før overfisket tok til.**

**BESTANDEN AV NORDSJØMAKRELL** ble også sterkt redusert mot slutten av 1900-tallet. Boken «The Homing Instinct» av Bernd Heinrich viser ved eksempler at dyr vandrer tilbake til området der de er født når de blir kjønnsmodne. Vi har mange eksempler fra fiskebestander: laks, ål, lokale sild- og torskebestander. Det er to makrellbestander på norskekysten, nordsjømakrell og vestlig makrell. Nordsjømakrell gyter i Nordsjøen, mens vestlig makrell gyter vest av De britiske øyer og vandrer tilbake til gyteområde når den blir kjønnsmoden i henhold til «homing instinct».

Da stammen av nordsjømakrell var stor, stengte den for vandring av vestlig makrell østover. Merking av makrell

i begge gyteområdene viser at vestlig makrell på næringsvandring invaderte Nordsjøen og våre kystfarvann etter hvert som nordsjøstammen ble nedfisket. Dette viser at også fisk har sine territorier som de forsvarer. Nå er vestlig makrell utbredt langs store deler av norskekysten og helt opp til Svalbard og Grønland.

**DEN VESTLIGE MAKRELLEN** fikk en eksplosiv vekst da den fikk tilgang til planktonproduksjonen i Nordsjøen og på norskekysten, og til de enorme mengdene av yngel og annen småfisk som drev nordover i den norske kyststrømmen om sommeren. Makrellen er en effektiv planktoneter, men beiter også på yngel og annen fisk. Beiting på yngel truer rekrutteringen til andre fiskestammer i Nord-Europa, og kan neppe forhindres uten å fjerne den vestlige stammen. Sjøfugl og andre predatorer tar sjelden makrell, som på grunn av sin hurtighet er et energikrevende bytte. Dermed brytes næringskjeden slik at dyr som lever av planktonetende fisk også dør ut.

**ET SAMARBEID MED EU** er særs viktig for å gjenopprette økobilansen i Nordsjøen og på norskekysten slik den var før overfisket tok til. Det innebærer at vi må fiske ned stammen av vestlig makrell og stoppe alt fiske av voksten tobis inntil stammen er bygget opp igjen. Det er vanskelige tiltak å gjennomføre og mange vil kanskje hevde at det ikke er mulig med nåtidens kunnskapsnivå. Jeg mener at i et samarbeid med EU er handlingen teknisk mulig, og kunnskapene samlet sett tilstrekkelige til å tallfeste målene.

Mye av den kunnskapen fins i miljøene i Bergen, og derfor er det naturlig at en statsminister fra Bergen tar initiativet til å få i gang en debatt om disse problemene som kan bli et være eller ikke være for fremtiden av våre fiskerier.



### Har du debattinnlegg?

Hovedinnlegg kan være inntil 3500 tegn. Redaksjonen forbeholder seg retten til valg av publiseringsplattform, forkortning og redigering av innsendte innlegg.

Delta i debatten på [bt.no/meninger](http://bt.no/meninger)

E-post: [debatt@bt.no](mailto:debatt@bt.no)

## Historien vår forplikter

### BRANNMUSEUM

JON FREDRIK BØRSHEIM  
Bergen



**BERGEN HAR NORGES** rikeste kulturhistorie. Et brannteknisk museum skulle derfor være et must i denne byen. Det er nå på tide at politikerne bestemmer seg før det er for sent, og legger til rette for et brannmuseum i den gamle hovedbrannstasjonen. Bygningen er kommunalt eid, den er fredet og har en helt unik samling av gammelt brannteknisk utstyr.

Tenk å få gjenoppleve fortidens dramatiske historie! Når vi ungene ved lek i gaten hørte brann sirene, kastet vi alt vi hadde i hendene og løp det vi kunne for å oppleve dramatiken. Først kom gjerne «Åttaren», en Magirus Deutz stigebil med sin 25 meter stige høyde, etterfulgt av «Smårollaren» – bil nr. 15 med brannsjefen. Og hvor interessant det skal bli å se historiske Madam Felles brannpøs i lær med sin påmalte gamle adresse: Rode 2!

Brannveteranene har tatt vare på en imponerende samling som fortjener å bli vist frem. I vår tid med materiell overflod er det selvfølgelig viktig å ta vare på vår felles historie. Det er jo den som binder oss sammen som folk.

## «Hvoraf 25 endte dødlig»

### VAKSINERING

PER SKJÆVELAND  
Stord

**I DEBATTEN OM** vaksinerings vil eg dele ei opplysning som har relevans til emnet:

I «Beretning om Sundhetstilstanden og Medicinalforholdene i Norge 1860», «Udgiven af Departementet for det Indre», er det opplyst i kapitlet fra Stavanger Amt:

«Mæslinger optraadte pludselig i Stavanger i sidste Halvdel af November Maaned, og udbredte sig i December med megen Hurtighed. Dog holdt Sygdommen sig først i flere Uger i Byens

## Ord i rette tid

### VÅPENHANDEL

JOHANNES R. GUDDAL  
Pensjonist

**EN NORSK, HALVSTATLIG** bedrift selger våpen til nasjoner i konflikt, samtidig som Norge nyter et internasjonalt renomme som fredsbevarende. Skulle ikke dette paradokset snart komme under kritisk lys? Hvor er kritikerne? Hvor er forskere og studenter innenfor for eksempel politikk, globalisering, strategiske studier og lignende. Og hvor er dere som har meninger om alt? Det er så taust hos dere.

Der er jo rikelig med «stoff» å sette tennene i. Start for eksempel med utvekslingsregistre fra Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI). Et skoleeksempel var Iran Contras affæren på 80-tallet. Et annet i nyere historisk perspektiv er innkjøpet og oppdateringen av Israels flyvåpen. Superflyet P51 Mustang (propelldrevet) ble innkjøpt til uavhengighetskrigen 1948 og Suez-krigen 1956, på tvers av USAs egen embargo. Fra slutten av 50-tallet ble disse erstattet av franske Mirage III (jetdrevet). Frankrike, forskreket over bruken av og effekten i sitt eksportprodukt, innførte embargo sent på 60-tallet. Også den ble omgått (Kilde: Wikipedia).

Samtlige av Midtøstenkrigene, inkludert de to siste i Gaza, ble avgjort av flykriging, med utstyr kjøpt fra siviliserte stater, og innført enten på tvers av deres egen embargo, eller gjennom mellomhandel. Alle disse kjøpseierne ble tiljublet som «Guds hånd» av «gode mennesker» og siviliserte stater. Og så da, det norske missilet som også nevnt av LK, trolig delaktig i Gaza 2008/09. Er ikke dette spennende stoff for forskere, gravejournalister, doktorgradstudenter? Og for «balansens» skyld: Hvordan kunne ISIL, Boko Haram og andre så plutselig være utstyrt med hypermoderne drapsmaskiner? Har de lært spilleregler kanskje, av «oss»?

Lise Klaveness sin gjestekommentar (BT 22.3.15) om våpenhandelen var ord i rette tid.

vestlige Forstæder; i Huse, hvor den var udbrudt, smittede



den hurtig alle dem, som ikke før havde gennemgaaet den; Feberen var meget heftig og Udbrudet skedde gjerne under en tydelig Ophovnen af hele Legemet. Betændelser i Luftveiene ledsagede den stadig, og hos Flere udviklede der sig meget hurtig Strubehoste; i saadanne Tilfælde havde Udslaget gjerne «en eiendommelig blaalig Farve» (Lassen). Af 5 Læger anmeldes tilsammen 94 behandlede Tilfælde, hvoraf 25 endte dødlig.»