

Verdas flottaste

SYKKELVEG



JAN RUNAR TRANDAL
Rådal

BYRÅDET HAR gjeve grønt lys for utviding av gang- og sykkelveg frå Gamlehaugen på Fjøsanger til Skjoldskiftet ved Nesttun. Det er bra! Vegen vil bli utforma etter prinsippet om separering av gåande og syklande og er i tråd med Sykkelstrategien for Bergen 2010-2019, som er vedteken av bystyret. Dette er truleg eit naudsynt tiltak for å ha nubbjesjanse til å nå målet om at minst ti prosent av daglege reiser skal bli utført med sykkel innan 2019. I dag er talet på puslete 3,4 prosent, som utruleg nok er ein nedgang frå tidlegare år. Ein revolusjon må til for å nå målet. Ei massiv mobilisering.

Eit viktig bidrag kan politikarane gje dei næraste vekene. Jernbaneskinnene frå Midttun til Arna står i fare for å bli freda av Riksantikvaren. Den fredinga må stoppast, slik at vi heller kan gjere eit kjempebidrag til folkehelse og luftkvaliteten.

Vi har nok av freda objekt som støvar ned og får for lite pengar til vedlikehald. Bør vi ikkje heller bygge Noregs, kanskje verdas, flottaste sykkelveg – i Bergen? Eit mogleg framtidsscenario.

SNORA VERT KLIPT og på rekkje og rad trillar små og store syklistar ut frå starten på den nye og spektakulære sykkelvegen frå Midttun til Arna. Strekinga er ein del av den gamle Vossebana og no har bergenspolitikarane vist handlekraft og jernbaneskinnene er erstatta med asfalt med midtlinje. Sykkelvegen står fram som ein av dei flottaste i landet og består av 18 km paddeflat nyting som buktar seg forbi storslegen natur. Langs Grimevatnet sykklar ein langs stupbratte fjellsider, ut av tunnelen ved Brattland får ein utsyn mot mektige Gullfjellet og Vidden og på Haukeland og i Arna passerer ein ærverdige jernbanestasjonar. Å sykle denne strekinga er ei oppleving som set spor.

Bergenspolitikarane må mobilisere for at det ikkje skal forbli med ein draum. Politikk er å prioritere og vanskelege val må takast for å sikre ei god framtid for våre framtidige generasjonar. Gevinstane ved å leggje til rette for sykling er enorme, både for individet og for samfunnet – langt større enn kva aktiviteten på strekinga tenar i dag.

Vil vi ha museumstog eller sykkelveg?

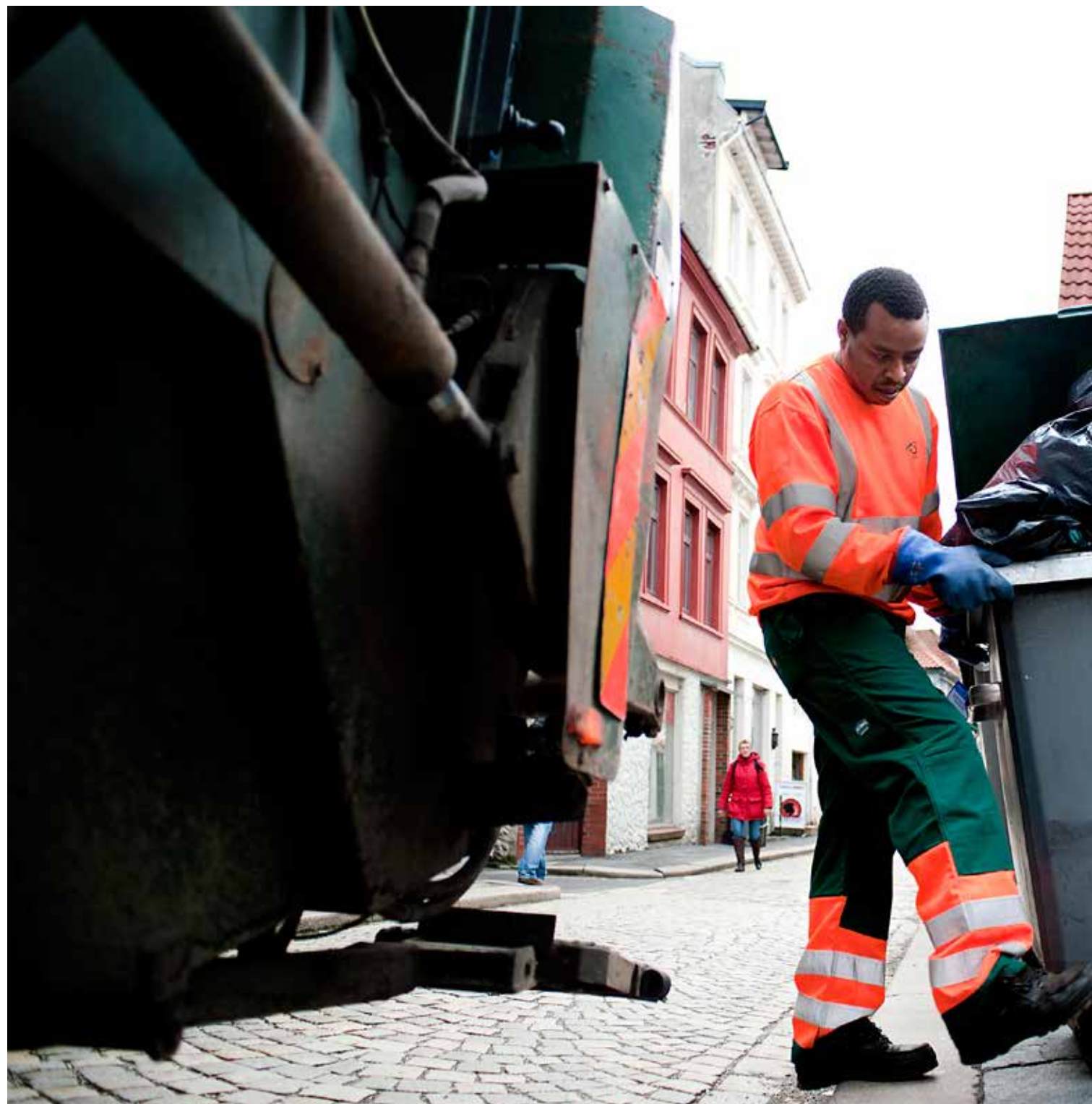


Har du debattinnlegg?

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

Delta i debatten på bt.no/meninger

E-post: debatt@bt.no



MÅ KOSTE LIKE MYE: En ny avfallsforskrift kan tvinge BIR til å belaste husholdnings- og næringskunder like mye for dekning av felleskostnader.

RENOVASJON // Dersom BIR ikke kan ta lavere pris for bedrifter, kan resultatet være at forbrukerne må betale mer.

Ulike vilkår er bra

KONKURRANSE



LARS SØRGARD
Professor, NHH og Bergen
Center for Competition Law and
Economics

BIR BYGGER UT et nytt bossnett i Bergen. Nå trues deler av utbyggingen ifølge BIR av en ny avfallsforskrift. Den vil innebære at de ulike deler av BIRs virksomhet, henholdsvis husholdnings- og næringsavfall, må belastes like

mye for dekning av felleskostnader. Dette kan legge begrensninger på hvor hardt BIR kan konkurrere om næringskunder. Ifølge BIR vil slike regler medføre at de «må trekke seg tilbake fra områder med få boliger». Kan hende er det bra samfunnsøkonomi. Det er en grense for hvor gjennomførte investeringer en bedrift bør gjennomføre i områder med lite kundegrunnlag.

BIRS ANLEGG KAN imidlertid medføre stor driftsfordeler, som lavere enhetskostnader når omsetningen øker. Når en først bygger ut et nett for husholdningsavfall, hvor BIR har monopol, er det kostnadsgevinster forbundet med å også betjene

markedet for næringsavfall. Ved å få om bord næringskunder vil en kunne få bidrag fra dem til å dekke de investeringene som en gjør i et nytt bossnett.

I DE FLESTE ANDRE næringer har bedrifter ulike prispåslag for ulike produkter. Typisk vil selskaper som Orkla og SAS ha et lavere prispåslag der de møter konkurranse, og BIR ønsker en lignende tilpasning. Hvis en lar bedrifter få lov til å tilpasse seg konkurransesituasjonen, betyr det at en sørger for konkurranse på de områder hvor det er mulig. Men selv i konkurransedelen hvor prispåslaget er lavt får de noen inntekter som kan bidra til å dekke felleskostnadene som gjelder for hele selskapet.

Hvis en pålegger selskapet å ta samme prispåslag for alle produkter, slik forskriften legger opp til, vil en hindre den offentlige bedriften å konkurrere nettopp der de ønsker å konkurrere – på næringsavfall. Et slikt pålegg kan også være skadelig for de kundene som er i segmentet som ikke er utsatt for konkurranse, i dette tilfellet kundene i husholdningsmarkedet. Det anlegget som uansett må bygges opp kan delvis finansieres ved hjelp av næringskundene.

HVIS DEN OFFENTLIGE aktøren ikke kan konkurrere hardt på pris om næringskundene vil den ha problemer med å få dem om bord. I så fall vil næringskunder ikke dekke deler av felleskostnadene, og en står i fare for å måtte ta en høyere pris fra husholdningskunder for å få dekket kostnadene.



Det kan skade både selskapet og kundene, skriver NHH-professor.

FOTO: ODD MEHUS

FAREN ER IMIDLERTID at den offentlige aktøren skader konkurransen i markedet. Den kan sette prisen så lavt i inneværende periode at den taper penger, det vil si ikke bidrar til dekke noe av felleskostnadene, og derigjennom presse de private aktørene ut av markedet. Det er imidlertid allerede regler som skal hindre en slik strategi. Konkurranseloven forbyr misbruk av en dominerende posisjon, og sikrer at konkurransen er opprettholdbar på lang sikt.

Visst er det urettferdig for de andre. Men konkurranse handler ikke om like vilkår.

De private aktørene har ikke husholdningskunder som kan bruke det samme anlegget, og dermed har de problemer med å oppnå like lave enhetskostnader som BIR. For kundene og samfunnet er det ikke noe gyldig argument at det ikke er like vilkår. All konkurranse handler jo om at den som har best forutsetninger for å gi et godt tilbud faktisk gir et godt tilbud, og tar en større andel av markedet enn andre bedrifter. Visst er det urettferdig for de andre. Men konkurranse handler ikke om like vilkår.

Å SKAPE like vilkår ved å hindre den mest effektive å utnytte sitt fortrinn, svekker konkurransen. En bør i stedet tillate ulike vilkår og dermed premiere de som er mest effektive, så lenge atferden ikke bryter med konkurransereglene.

Masterstudium mot sin hensikt

LÆRERUTDANNING

JOHN STEFFENSEN
Adjunkt

ALLEREDE OM fem-seks år vil skolen mangle 18.000 lærere. Når en samtidig vet at hver tredje lærerstudent hopper av studiet innen to år, står vi overfor et betydelig rekrutteringsproblem i skolen.

Anført av Høyre mener mange politikere at løsningen er økt faglig tilfredsstillelse og opplevelsen av å lykkes med undervisningen. Skal en komme dit, må lærerutdanningen styrkes gjennom et femårig masterstudium, hevder politikerne. De om det.

Jeg tror ikke dette grepet vil gi ønsket effekt. Det er ingen automatikk i at et langt studium gir oss bedre lærere.

I OVERSKUELIG fremtid vil det være slik at lærerstudentene fortsatt kommer til å ha svært ulik faglig tyngde. Mange lærerstudenter har nemlig for svak bakgrunn fra videregående skole. En master-

utdanning for lærere skal gjelde for alle, og ikke slik som ved de fleste andre masterstudier: at det foretas en siling etter bachelorggraden. Det at lærerutdanningen rekrutterer studenter som i utgangspunktet er faglig svake, er et risikomoment som bør forstyrre politikernes klokkeetro på at masterstudiet i lærerutdanningen vil være løsningen.

Jeg tror vi trenger et betydelig lønnsløft for å lokke sterke kandidater til lærerjobben og beholde de dyktigste i skolen. OECD har nettopp påpekt at norske lærere tjener lite sett i forhold til andre yrkesgrupper med tilsvarende utdanningslengde. Videre må det bli flere karrieremuligheter innen skoleverket, de såkalte «tidstyvene» må bli færre, læreren må få mer frihet til å undervise og sanksjonsmulighetene for å bedre disiplinen i skolen må bli mer effektive og relevante.

Sist, men ikke minst: Tanken om å binde mer av lærernes tid i skolen er og blir et dødfødt prosjekt hvis ønsket om å øke rekrutteringen til yrket var alvorlig ment.

Løs trafikkaoset

SAMFERDSEL

KURT JOHNNY
HÆGGERNÆS
Engasjert innbygger

TRAFIKKAOSET rundt Askøybrua og Sotrabrua både morgen og kveld vil ingen ende ta. Fortvilelsen blir bare større og større etter hvert som folketallet øker og biltettheten vokser. Er det mulig å få bukt med problemene? Her er to forslag.

En «B-bane» kan ta unna mye av trafikken fra veiene. Det er verken en T-bane eller bybane, men en båtbane! Her snakker vi om nye fartøy som er både miljøvennlig og elektrisk, er hurtigere og har et mer smidig system for om bord og ilandstigning. Kjøpt inn og kjøpt ut.

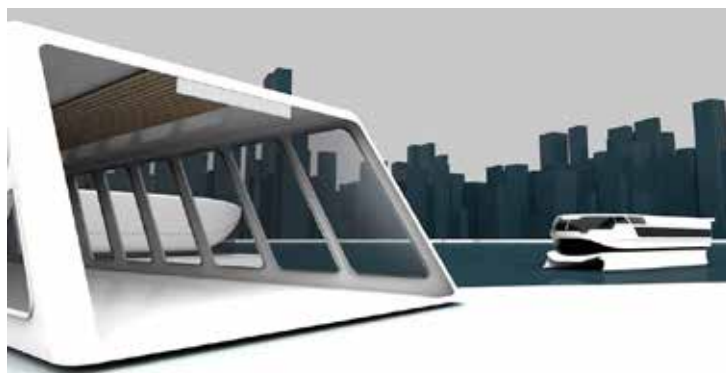
På samme måte som en T-bane har B-banen et rutenett og holdeplasser. En vestlig rute kan betjene Bergen-Vest, Askøy og kanskje gå helt til Flesland – mulighetene og stoppestedene underveis er mange. Den nordlige ruten kan ta på passasjerer

fra Askøy, Meland og Lindås i tillegg til Bergen-Nord.

Det andre virkemiddelet er et nytt Tverrsamband. Både Askøy og Sotra har i dag stor sårbarhet om det skulle inntreffe en uforutsett hendelse. Det ville ikke bli lett å holde samfunns-hjulene i gang om en større hendelse skulle blokkere eller sperre broene. Hvordan skulle da bedrifter få fraktet varer og tjenester og hvordan skulle de store folkemassene komme seg til og fra jobb og andre nødvendige gjøremål?

En tverrforbindelse mellom Askøy og Sotra og mellom Askøy og Meland/Holsenøy ville fjerne mye av denne sårbarheten og skape langt mer robuste kommunikasjonsløsninger. I dette området er det allerede i dag mye sammenfallende industri og trafikk, som må ta den kostbare og belastende omveien om Bergen.

Det er allerede sporadiske krefter som diskuterer og ser på mulige løsninger. Det er mulig å løse utfordringene, men det krever både kreativitet, intelligens og vilje.



BÅTBANE: Maritime CleanTech West har utviklet et konsept for en sjøgående «bybane». En slik kan løse utfordringer i bergensregionen, mener innsenderen.

ILLUSTRASJON: MARITIME CLEANTECH WEST

Gje oss ein stor-kommune

HARDANGER

KJELL KJERLAND
Granvin

BT HAR OFRA TID på korleis kommunestrukturen i Hardanger vil sjå ut etter at Erna-regjeringa har sagt sitt. No som brua er komen, er det kanskje tid for å tenkja om att. Me er i alle høve tre frå Granvin som offentleg har sagt at me ikkje ser nokon fare frå den store vossebygd. Og det er fleire andre som meiner det same. Det er likevel ein føresetnad: Me må sjå bort frå fylkesgrensene.

Ein indre Vestlandskommune bør vera samansett av kommunane Voss, Granvin, Ulvik, Eidfjord, Vik i Sogn, Aurland og truleg deler av Ulensvang. Vossevangen er frå før det naturlege sentrum for dei fleste i dette området. At kraftkommunar som Eidfjord, Aurland, og Ulvik vil vri seg i naud må me heller taka med. Etter kvart vil nok dette gå seg til. For om det vert så vil Hardangerkommunane framleis vera ein del av Hardanger, og Sognekommunane ein del av Sogn. For som ein av våre sa det: Eg vil framleis vera Haugsviking, same kva kommunen heiter.

Kan forhindre terror

DATALAGRING

JORG ORDEMANN
Fyllingsdalen

BERGENS TIDENDE har ved flere anledninger i sterke ordlag tatt til motmæle mot datalagring av personer i Norge, med begrunnelse i at dette svekker personvernet. I lederartikkelen 23.08. nærmest avsatte avisen PST-sjef Benedicte Bjørnland. Dette forunder meg, fordi Bjørnland etter min oppfatning har gjort den jobben hun er satt til å gjøre. Som øverste sjef for PST er det god grunn til å tro at Bjørnland vet meget godt hva hun snakker om. Hun ber om datalagring av norske statsborgere, og forklarer dette med at datalagring kan hjelpe PST til å fange opp en mulig terrorvirksomhet som kan ramme Norge. Mediene har ofte fremstilt datalagring som om flesteparten av landets befolkning er mot dette. Jeg er slett ikke sikker på at dette er riktig, så lenge datalagring kanskje kan forhindre terrorvirksomhet. Her savner jeg en balansert fremstilling fra avisens side.