

Grønn politikk i Oppland

Den grønne politikken er på mange måter etablert og forstått i de store byene, og det finnes en sterk vilje til å se på løsninger som støtter grønn politikk.

Utenfor byene er det ikke like opplagt hvordan det skal legges til rette for en grønn og miljøvennlig utvikling.

Som nyalgte fylkesledere ønsker vi å konkretisere grønn politikk slik vi mener den bør være i Oppland:

I dette fylket er det spesielle utfordringer knyttet til store avstander og spredt befolkning. Å finne gode økonomiske løsninger for kollektivtransport innenfor de rammene som finnes i dag, er ikke like opplagt som i byene. Det betyr at det må tenkes i et annet perspektiv når det gjelder samferdsel.

Det som utvikles kan ikke bare dekke et behov vi kjenner i dag, men heller legge til rette for en utvikling som skaper aktivitet. Likevel skal ikke denne aktiviteten føre til økt utslipp og dermed større belastninger på miljøet.

Miljøpartiet De Grønne (MDG) bygger sin politikk på solidaritet med naturen og framtidige generasjoner. Dette er også premissene for den politikken MDG har i fylkene, og da også i Oppland.

På mange samfunnsområder går det an å legge til rette for gode og grønne løsninger prøvd i andre land, og som er overførbare til i et fylke som Oppland.

I første omgang går MDG inn for et lavt prisnivå på bussreiser, og et rutetilbud som gjør det mulig og naturlig for unge mennesker å ta buss. Det gir dem frihet til å kunne være mobile og reise trygt. Mulighetene det gir vil kunne påvirke valg av bosted, og kostnadene ved tiltak bør regnes mot tap for kommunene ved fraflytting.

I Oppland må det i tillegg arbeides for at Gjøvik og Lillehammer knyttes sammen med tog. Med togforbindelse på denne strekningen åpnes det for muligheter i andre deler av fylket, og det blir naturlig å se helhetlig på samferdselsutviklingen i Oppland.

MDG bygger også sin politikk på solidaritet med folk i andre deler av verden, og i det ligger det at vi er opptatt av sammenhengen mellom livsvilkårene for oss og folk utenfor landet vårt.

Betingelser som matproduksjonen lever under, er knyttet til internasjonale handel og produksjonsformer som tærer på jorda og ødelegger livsvilkårene for altfor mange mennesker. Støtten til landbruket må fungere slik at den løfter fram artsrikdom og uavhengighet for bonden.

MDG vil bla. at bondene skal kunne selge lokal mat som ikke er kjemisk behandlet uten å bli nektet av regelverket fra EØS eller utestenges fra stor butikkjeder. De

unge er i økende grad opptatt av hva de spiser og hvordan maten er laget.

Skolene i Oppland bør derfor følge opp ved å gi elevene mulighet til å lære mer om natur og jordbruk på en slik måte at de ser sammenhengen mellom vår egen framtid og det å ta hensyn til hva jorda tåler. MDG mener at nettopp dette bør være det overbyggende og retningssgivende for kommunene.

Hvis Oppland begynner utviklingen mot en grønnere framtid, kan Oppland også bli modellen for hele innlandet.

Halvard Klevmark og **Trude Blomseth** *Thy*, ledere i Miljøpartiet De Grønne i Oppland

Tungtransport på veg og jorden

Den moderne bonde har mer til felles med Statens vegvesen enn det å frakte befruktede frø til næringsfattig jord.

Statens vegvesens kamp for å holde landets grusveger i orden, kan til forveksling, minne mye om bondens kamp for å holde jorda i orden. Begge parter er preget av mangel på kunnskap. Både bonden og vegvesenet er salige i troen på at moderne maskiner av det gromme slaget er så avgjørende for et vellykket resultat, at de helt glemmer å sjekke de faktiske forhold.

Den som er så heldig å bo i ett område der resultatene, både på grusveger og jorder, kan bevitnes, kan ved selvsyn få bekrefte dette. En grusveg som er holdt i orden med nok grus, og høvlet til riktig profil (høyest på midten), tåler godt å bli vasket av en regnskuer, og kan med moderat trafikk, holde seg støvfri og fin over lange tid. I motsatt ende, kan resultatet bli et helt annet. Som eksempel, kan tung og relativt hurtig trafikk på en grusveg føre til pulverisering av grusen, eller jorda på en grusfattig veg, og en påfølgende hurtig regnskuer, kan påføre vegen betydelig skade.

Vannet tar ikke lengre korteste veg til veggrofta, men tar med seg den pulveriserte grusen eller jorda, og lager seg nye og egne veier. Og i tørre perioder medfører dette store støvplager.

Hva har så dette med dagens bønder å gjøre? På 90-tallet, lenge før en blåblå regjering var påtenkt, var bonden i full sving med å legge bekket i rør, og å anskaffe seg tynne og mer moderne utstyr. Stordriftsfordelene var allerede kommet langt i bondens hode, og så lenge det kunne investeres i stedet for å betale skatt, så var løpet lagt.

Når så den rødgrønne regjeringen kom på plass, og fikk teften av den norske bondes drømmer og fantasier, tok det ikke lang tid før den, ikke kreditverdige bonde, fikk tilbud om billig statlig kapital. Det kunne jo, som så mye annet, avskrives på skatten.

Agronomien og jordvernet var helt glemt. Klimaet, er ikke noe

tema for en oljefyrt bonde. Selv Senterpartiets orakel på Stortinget, bonde Per Olaf Lundteigen, tok på seg en gammel og kleddelig storbonedemine, da han etter regjerings-skifte utfordret den nye landbruksministeren til en «fagprat». Denne høyreiste bondegruppen, hadde før denne utfordringen, sikkert vært med på love bonden 100 millioner til grøf-

ting, av den jorda som bonden selv hadde ødelagt. Vel vitende om at den ødelagte jorda neppe ville gjøre seg særlig nytte av ny drenering.

Med tunge og kraftige maskiner som frekventere jorden hurtig og effektivt, og med monokulturer og faste kjøremønstre i tillegg, så har bondens statsfinansiererte jordbruk, like dårlige fremtidsutsikter, som bondebygdas grusveger.

Vidar Engehaugen, *Svingvål*

Røsslyng til lunsj

Når eg går på personalrommet på høgskolen for å ete lunsj, dreier samtalen våre seg av ein eller annan merkeleg grunn gjerne inn mot språk. Men det er ikkje alltid det passar å få diskutert eit tema heilt ferdig.

Her om dagen nemnde eg at røsslyng eigentleg er det same som hestelyng, og då fekk eg klar beskjed av pedagogiprofessoren om at eg måtte skrive om dette; for dette ville han gjerne ha ei nærmare forklaring på.

Det heile starta med at vi kom inn på ord som er felles i fleire språk, og ein oppdaga fort at det også finst relativt «naturlege» ord som ikkje er felles.

Norsk «hest» er til dømes ikkje så veldig likt engelsk «horse», og det liknar enda mindre på tysk «Pferd».

Men då kom to av oss som hadde studert gammalnorsk, på banen og kunne fortelje at «hest» blant anna også heitte «hross» i gamle dagar. Ja, men kva med «hross» og «horse»? Jo, det er eit døme på metatese eller lydombying.

Når vi ser at tysk også har ordet «Ross», skjønner vi at det er engelskmennene som hadde problem med å uttale kombinasjonen «hross», og tysk «Kreuz», der ein på bokmål har «kors». Her er det bokmål (eller eigenleg dansk) som har bytt om lydane.

Ein hadde altså ordet «(h)ross» i norsk for hest. I denne samanhengen kan ein jo nemne at vi framleis har «kvalross», som på gammalnorsk blant anna heitte «hross-kvalr». På eitt eller anna tidspunkt byrja ein i praksis å snakke om ein kvalhest, og det gjev jo kanskje litt meining. Det er eit stort sjødyr, men når det er på land, hoppar det kanskje delvis som ein hest.

Når ein endrar ord for å få det til å passe med ei tolkning ein har laga

seg sjølv, snakkar ein om folkeetymologi. Det er til dømes dette som gjert at Markskilbekken, altså bekkjen som skil mellom markene/åkrane, blir til Makrellbekken. Det har aldri vore makrell i Makrellbekken, men det er eit ord folk skjønner, og då blei det ståande.

Ein kvalross har ikkje noko å gjere med hest. Det opphavlege gammalnorske ordet var «rossmål» og viste til den karakteristiske rauda fargen som dette dyret har. Dette ordet kan ein i dag framleis bruke som «rossmål», men «kvalross» eller «hvalross» er nok mykje meir utbreidd.

Allereie i gammalnorsk tid må ein ha byrja å få problem med ordet «rossmål», som så blei dikta om til «rossmål», altså «raudkval». I neste omgang laga ein seg «hross-hvalr», altså hestekval, og sidan dyret kanskje liknar meir på ein hest enn på ein kval, blei det kvalross, altså kvalhest, til slutt.

Då veit vi i alle fall at (h)ross var eit ord for hest i gammalnorsk, og då skjønner vi også at røsslyng rett og slett er hestelyng. Etymologane Falk og Torp reknar med at røsslyng blei brukt som hestefôr, og dei kan også fortelje at svensk hadde ei eldre form «horslyng».

Så det var ikkje berre engelskmennene som hadde problem med å uttale «hross».

Jens Haugan,

Hamar. Lamanuensis i norsk

Trollet som ville flytte fra Otta

Nortura vurderer å legge ned slakteriet på Otta. Dette vil i så fall sette fart på fraflyttingen fra Nord-Gudbrandsdalen.

Det føyer seg inn i ein rekke tilsvarende saker. Meierier, ysterier og slakterier legges ned og flyttes inn til byene. Folk flytter etter. Selvsagt. Grunnlaget for skoler og lokalbutikk forvitrer.

Hvem er det som eier Nortura? Hvem er det som har kontroll over foredlingsindustrien i landbruket? Er det bondene eller er det en illusjon? Har de kontroll eller har de bare skapt seg et troll?

Det er flest distriktsbønder i Norge, og de sitter selv med nøkkelen til å sikre levedyktige bygder. Hvorfor bruker de den ikke? Kan-skje er det på tide å sette søkelyset på disse trollene og se om de spreker.

Roger Gramum, *Lillehammer, leder i Oppland Venstre*

Varsellampene blinker i ener-gisektoren

KS Bedrift ser med bekymring på at 12 større energibedrifter posisjoner seg for å få innflytelse over nettutviklingen i Norge, på bekostning av de andre 100 lokale og regionale energibedriftene.

12 regionale selskaper, også kalt R-12 gruppen, har sendt et posisjonsnotat til en eksportgruppe som ser på selskapsstrukturen i bransjen.

R-12 har sett på EU-regelverk som skal implementeres i Norge. I regelverket ser selskapene for seg å få et overordnet ansvar for kraftbalansen i sitt område. Dette ansvaret ligger i dag hos Statnett, som etter vår mening gjør en god jobb.

KS Bedrift mener myndighetene må være forsiktige med å gi enkelte selskaper styring over andre, slik at de kan styre investeringer til sin fordel.

Da er det bedre at man etablerer nye felles selskap i regionene som har dette ansvaret, og som er eid av alle selskapene i området.

Mindre konkurranse og høyere priser: R-12 gruppen mener at færre og større selskaper er i kundenes interesse. Det er vi ikke enige i. De mindre energiselskapene har ofte de mest fornøyde kundene og de skaper store verdier lokalt.

Mange av de mindre energiselskapene er også kraftleverandører, som kan forsvinne i dragsuget.

Dette vil være et tap for mangfoldet i kraftbransjen og føre til færre og nødvendigvis større kraftleverandører.

Erfaringer fra andre land viser at færre og større kraftleverandører henter inn større fortjeneste enn i et marked med mange kraftleverandører.

Ett eksempel er Storbritannia, hvor mange kunder og politikere har uttrykt sterk misnøye med det de oppfatter som et oligopol blant noen få energiselskaper, også kalt «The Big Six».

The Telegraph skrev om dette i november 2013: Profitten til de seks største selskapene i Storbritannia er femdoblet siden 2009, og millioner av husholdninger har fått rekordstore regninger for elektrisitet og gass.

Levende distrikt: Et mindre selskap har naturlig nok mindre investeringsbehov enn et stort selskap. R-12 hevder likevel at større selskaper står sterkere økonomisk gjennom å kunne fordele investeringene på flere kunder.

Nettselskapenes inntekter bestemmes i forhold til antall kunder og hvilke oppgaver de utfører. KS Bedrift er derfor ikke så bekymret for den økonomiske løfteevnen til energiselskapene.

En av grunnene til at man ikke ser flere sammenslåinger i dag er at det mangler lokalpolitisk støtte fra eiere og kunder.

Det er eierne som må ta stilling til hva som er det beste for sitt lokalsamfunn. Klarer selskapene å løse oppgavene, selv eller i samarbeid med naboene, så har de livets rett.

Kristin H. Lind, *leder*

KS Bedrift Energi

Niklas Kalvø Tøssem

næringspolitisk rådgiver

KS Bedrift Energi