

Sak 61/10 Strategi for samhandling om reduksjon i klimautslipp og klimatilpasning 26. oktober
Innlegg i fylkestinget, 26.10.10 Strategi – klimautslipp

Venstre er generelt tilfreds med strategiplanen som foreligger fra fylkesrådmannens side. Venstre har lenge etterlyst et sterkere klimapolitisk arbeid i fylkeskommunen. Dette strategidokumentet gir grunnlag for det, men Venstre etterlyser både en mer forpliktende målsetting og en mer forpliktende handlingsplan.

Det er fortsatt for mye snakk om utredninger og oppfordringer. Det haster med å handle aktivt i klimaspørsmål.

Derfor foreslår Venstre at planen skal legges fram til rullering hvert år og oppfølging av klimapolitikken bør være et av våre viktigste politiske styringsmål.

Det er min oppfatning at fylkeskommunen i sine ulike roller er lite prinsipiell og ikke er tilstrekkelig bevisst en helhetlig og forpliktende klimapolitikk.

Jeg skal gi to eksempler. For det første er vi medeiere i Sandefjord Lufthavn som baserer en stor del av sin virksomhet på rimelig chartertrafikk; med den forurensingen det innebærer. Jeg finner ingen grunn til å beklage at Ryanair har valgt å flytte noen av sine ruter fra Torp til Rygge.

For det andre har flertallet i fylkestinget valgt å legge til rette for økt bilbasert handel ved å særfordele etablering av IKEA ved E18..

Jeg nevner disse to eksemplene for å belyse at vi må gjøre noe med vårt forbruksmønster dersom vi skal redde klimaet og miljøet på vår klode.

Vi kan ikke fortsette en adferd og en forbruksvekst som gir stadig større belastninger på både miljø og mennesker.

Kort sagt – vi må legge om til grønn økonomi og bruke mindre ressurser.

Jeg vil peke på tre-fire områder der fylkeskommunen bør ha større ambisjoner.

1) Strategidokumentet peker i 4.2. på at vi bør stille høye klimakrav i all egen virksomhet, det bør gjøre det forpliktende.

Derfor bør Vestviken Kollektivtrafikk stille sterkere miljøkrav.

2) Vestfold har betydelige ressurser innenfor bioenergi. Dette er en ressurs vi bør utnytte, blant annet ved å trekke vekslers på regionalpolitiske virkemidler. For øvrig vil også skogplanting være et viktig klimapolitisk tiltak. I Vestfold ligger dessuten forholdene vel til rette for å kunne benytte solenergi.

3) For det tredje bør fylkeskommunen innta en mer aktiv og offensiv rolle i arbeidet med utvikling av nye vei- og transportsystemer i Vestfold. Veireformen gjør at vi i større grad enn tidligere kan se vei- og kollektivtrafikk under ett.

Bilbruken i Vestfoldbyene må reduseres gjennom ulike typer av reguleringer som veiprisering og parkeringsrestriksjoner, samt utvikling av bedre kollektivtrafikk.

Dette henger jo tett sammen med Regional plan for bærekraftig arealpolitikk som vi skal behandle senere i dag.

Samlokaliseringen av Høgskolen i Vestfold er en særlig utfordring. Både høgskolen selv og fylkeskommunen må ta ansvar for å øke andelen som reiser kollektivt.

Strategidokumentet peker på det paradokset at dersom fylkeskommuner og kommuner reduserer klimautslippene, så får Staten gevinsten.

Likevel er det opplagt at vi må utforme en enhetlig klimapolitikk som stimulerer til innsats og reduksjoner i utslippene.

Vi skal vokte oss vel for å bruke svakheter ved statlig politikk som unnskyldning for at vi ikke selv tar ansvar for nødvendige klimatiltak; tiltak som vi faktisk er i stand til å gjennomføre – dersom det foreligger politisk vilje i denne sal og i fylkesrådmannens administrasjon.

I disse dager da man kan få følelsen av at arbeidet med en global klimapolitikk står i stampe, er det avgjørende at vi tar vårt klimaansvar på alvor lokalt.

26. oktober 2010

Aina Dahl