

# Det klimatiske selvbed

**Hovednøkkelen til lavere utslipp er lavere konsum, skriver Erling Gjelsvik i dagens spalte.**

**S**iden dette leses før kvelden stunder til, er det fremdeles en hemmelighet hva som ligger under treet med gavelapp fra meg. Men så mye kan jeg røpe: Klimanøytralt er det ikke.

I denne søte juletid, over hele verden flombelyst av energisløseriet i millioner på millioner av lyspærer for dekorasjonens skyld, har jeg henfalt til den årvisse skamfølelsen over mitt personlige klimaavtrykk. Det er ikke snaut.

Fem utenlandsreiser, ingen av dem strengt tatt nødvendige. Og ellers? For å kunne fylle opp med julemat er fryseboksene både hjemme og på hytten tømte for matvarer som sikkert kunne spises, men hadde fått et lett anstrøk av uappetittlig forgangenhet. Rett i bosset med det. På toppen kommer overmodne tomater, salathoder med et og annet visent blad, mygledede oster som sikkert er helt ok inni: alt dette som en norsk gjennomsnittshusholdning daglig kvitter seg med.

For det er jo ikke bare jeg. Summa summarum er det å være norsk i seg selv en klimabelastning av dimensjoner.

Ifølge en selvtilfreds Erna Solberg har regjeringen, uavhengig av drivstoff-bruduljen om vekslere, levert «tidens klimabudsjet». Men i et intervju i Morgenbladet henger Tore Furevik, klimaforsker ved Bjerknessentret, bjellen på katten. Dersom Paris-forpliktelsene skal oppfylles, krever det at Norge frem mot 2030 reduserer klimagassutslippene på hjemmebane med 800 000 tonn årlig. Solbergs rekordbudsjet innebærer kutt på fattige 10 000 tonn.

Differansen mellom målsetting og oppfyllelse er altså ekstrem. Dersom politikerne ikke umiddelbart legger om til radikal akselerering av reduksjonene, vil vi skyve foran oss en



**PÅ LØRDAG**

**ERLING GJELSVIK**  
Forfatter og fast spaltist i BA.

uhåndterlig ubalanse i klimaregnskapet. Man kan jo drømme, sier Furevik, om at uoppdaget teknologisk magi vil eliminere CO<sub>2</sub>-problemet i løpet av de neste tretti årene. Saklig sett er slikt science fiction.

**Dersom verdens fattige milliarder skal løftes opp på konsumnivået til Kari og Ola, kan vi trygt regne med at kloden er kokt for godt.**

Inntil videre ser det ut til at våre folkevalgte sover på vakt, mens de babler i søvne om «det grønne skiftet». De lider under en særegen form for klimafornektelse: troen på at vi kan gjennomføre de nødvendige utslippskuttene, og samtidig fortsatt regne med økonomisk vekst. Det er ikke rart at de sitter fast i et slikt tankemønster, ettersom politikens vesen handler om ekspansjon. Men økonomisk vekst er jo selve årsaken til menneskeskapte klimaforandringer. Altså har politikk og politikere, fremfor å frembringe løsninger, en beklagelig tendens til å være en del av problemet.

Det er ikke til å komme utenom at hovednøkkelen til lavere utslipp er lavere konsum. Det kan vi få til på to måter: enten ved en drastisk reduksjon av verdens befolkning, eller ved at hver enkelt av oss reduserer sitt forbruk. Altså at veksten bremser opp.

De færreste vil ønske at krig eller epidemier skal løse be-



**KLIMAVERSTINGER:** Erling Gjelsvik skriver om all maten vi kaster som antakeligvis er spisbar, og hvilke skriver Gjelsvik i dette innlegget.

folkningsproblemet. Organisert barnebegrensning har vist seg å være en tungvint motbakke. Altså gjenstår å spenne inn livreimen, en strategi som - hvis den griper om seg på verdensbasis, slik den må dersom klimaendringene skal reverseres - vil gå ut over produktivitet, arbeidsplasser, skatteinntekter, velferd.

Det er litt av et paradoks. I et klimaperspektiv blir et slikt skrekksenario kjærkomment.

Klimaproblematikken snur opp ned på konvensjonelle oppfatninger av rett og galt. Eksempel: Et høyverdig SV-mål som «å bringe folk ut av fattigdom» må jo sies å være ytterst problematisk.

Hvor langt ut av fattigdommen er det man ser for seg? Dersom verdens fattige milliarder skal løftes opp på konsumnivået til Kari og Ola, kan vi trygt regne med at kloden er kokt for godt.

Konsekvensen av en eksploderende middelklasse i tidligere tredjeverdenland, kan vi her i Bergen med det blotte øyet observere i den jevnt voksende strømmen av kinesiske turister.

Sammenlignet med kineserne er vi fåtallige nordmenn for lommerusk å regne. Hvilket klimaavtrykk etterlater ikke disse hordene seg, når de flyr kloden rundt bare for å kjøpe overpriset røykelaks på Fisketorget?

## STATSMINISTEREN



## PIDDIE

**Frisør blir trolig ordfører på Os.**  
- Då é det vel lett å trimme budsjettene...



# Dragnet



Klimautfordring det utgjør. – Summa summarum er det å være norsk i seg selv en klimabelastning av dimensjoner, FOTO: NTB SCANPIX

■ Og verre skal det bli – som resultat av en helt bevisst politikk. Regjeringen jubler for at Børge Brende har smisket lenge og mye nok til å bøte på såret kinesisk stolthet. Mens et godt klimatiltak ville ha vært en vedvarende isfront mot Kina: Helst burde kineserne få en klar melding om at alle andre enn Liu Xiaobo er uønsket her til lands. Nå vil enda flere av dem komme flaksende, like formålsløst som meg på mine fem flyturer.

■ Enda mer norsk laks vil bli flybåret til kinesiske konsumenter. Det er jo gode nyheter for en håndfull laksebaroner som har fått konsesjon til å ødelegge norske fjorder. Men for miljøet og klimaet?

■ For å vise hvor alvorlig hun tar klimatrusselen, har Erna Solberg forsterket regjeringen med en klimaskeptiker. Det er vel det som må kalles en helgardering. Med tanke på viljen blant ver-

dens politikere til å begrense konsumkarusellen, har kloden nemlig bare én eneste sjanse: At vismennene Per Willy Amundsen, Carl Ivar Hagen og Donald John Trump har rett.

■ Med dette mørkeblå håpet for øyet ønsker jeg dere alle en riktig GOD JUL!



**EU-PRESS:** I disse dager er det press fra den europeiske luftfartsmyndigheten EASA og overvåkingsorganet ESA på Luftfartstilsynet, for å få Super Puma H225 i luften igjen.

## Helikoptersikkerheten på sokkelen er under press

### INNLEGG

**Nils G. Knutsen**

LO-tillitsvalgt, sokkelen og bystyreprerentant for \*rbeiderpartiet.

■ Undertegnede hadde et leserinnlegg i BA den 3. mai i år om sikkerheten til offshorearbeideren i forbindelse med den tragiske helikopterulykken ved Turøy på Sotra, og bruk ulykkeshelikopteret, Super Puma ECC22LP som også var et upopulært helikopter blant oljearbeiderne. Dette er en oppfølger.

■ I disse dager er det press fra den europeiske luftfartsmyndigheten EASA og overvåkingsorganet ESA på Luftfartstilsynet, for å få Super Puma H225 som har stått på bakken siden Turøy-ulykken i luften igjen. Heldigvis er Statoil og en samlet fagbevegelse mot dette. Denne helikoptertypen er nå erstattet av Sikorsky S-92.

■ Ikke nok med det, så rasler også EU med sablene. De kommer nå med et nytt helikopterregelverk (Hofu). Dette regelverket åpner for fri konkurranse, og at alle selskaper registrert i et EU-land kan konkurrere om å frakte oljearbeidere til og fra plattformene på norsk sokkel. Gjennom EØS-avtalen er Norge forpliktet til dette hvis det blir vedtatt. Det vil være myndighetene i selskapets hjemland som får tilsynsansvaret.

■ I dag er det strenge krav om at selskaper med passasjertransport på sokkelen må ha hovedkontor og driftsorganisasjon i Norge. Det innebærer at operatøren trenger en

lisens, eller et operasjons sertifikat (AOC), fra norske myndigheter, og er underlagt norske tilsynsmyndigheter, og slik må det være. I Norge gjøres mye godt sikkerhetsarbeid, og Sintefs nye helikoptersikkerhetsstudie viser at det er fire ganger tryggere å fly offshorehelikopter i Norge enn i Storbritannia.

■ Jeg frykter at en fri konkurranse om å frakte oljearbeidere til og fra plattformene vil svekke sikkerheten på sokkelen. Hvem skal da holde kontrollen over selskaper som kan operere på norsk sokkel? eller kravene som stilles til selskapene? Hvem skal stå for den videre utviklingen av sikkerheten av helikoptertransporten offshore? Dette EU-regelverket er også noe som kystpolitikere fra hele Norge advarer mot.

■ Her vil det komme inn selskaper med en helt annen sikkerhetskultur. Det er også stor forskjell på å fly helikopter i Middelhavet og å lande på et bevegelig dekk i sterk vind, høye bølger og ising i Barentshavet, hvor mye av utbyggingen kommer til å skje i fremtiden.

■ Ingen tvil, norsk helikoptersikkerhet er under press fra EU.

**Jeg frykter at en fri konkurranse om å**

**frakte oljearbeidere til og fra plattformene vil svekke sikkerheten på sokkelen.**

### DAGENS SITAT

**” Dette er min julegave i år. Fra familien til Olaf. Det avgjørende er min egen motivasjon, at familien og sponsorene mine er med på det. Det gjør at denne satsingen kan forsvares.**

OLAF TUFTEN TIL VG. HAN FORTSETTER KARRIEREN. SUPERVETERANEN GÅR FOR VM-GULL I USA TIL HØSTEN. HAN UTELUKKER IKKE OL I TOKYO OM FIRE ÅR.



### BLI MED I DEBATTEN

- Send innlegg til [debatt@ba.no](mailto:debatt@ba.no). Håndskrevne innlegg sendes til BA-debatt, postboks 824 Sentrum, 5807 Bergen.
- Lengde: 2000 tegn for innlegg, 4500 tegn for hovedinnlegg.
- Innlegg underskrevet med fullt navn blir prioritert. Det kreves også fullt navn for å få publisert kritikk mot navngitte personer. Navn og adresse må følge alle innlegg, også når navnet ikke skal i avisen.
- Innlegg kan bli brukt på [ba.no](http://ba.no).
- Innlegg blir redigert etter god presseskikk, og kan bli kuttet hvis de er for lange.



**Tommy Duesund,** debattansvarlig