

Sak 8 Vedtatte resolusjoner 2022

Tittel.	Alle skal ha tilgang til miljøvennlig transport
Forslagsstiller.	Styret i Bergen MDG
Resolusjonstekst #1	
<p>For å kutte utslipp og redde natur er det nødvendig med en kraftig reform av hvordan vi kommer oss dit vi skal. Fortidens grå politikere og billobbyister har skapt et samfunn der alt for mange er fanget i en bilavhengighet som ikke gagnar verken mennesker, dyr, natur eller klimaet. Viktige virkemidler i kampen for en grønnere transportsektor er avgifter og bompenger, og disse virkemidlene treffer i stort de som har mest. Det er de med best økonomi som i størst grad eier og kjører bil i dag, mens de med de laveste inntektene i større grad må ta bein eller kollektivtrafikken fatt for å komme seg til jobb eller skole. Derfor er det essensielt å satse på trygge og gode fortau, gangfelt, stier og sykkelveier, fordi disse trengs av grupper som ikke alltid har noe alternativ, ikke minst barn og unge.</p> <p>Men det finnes også folk som i dag er avhengige av fossilbil, som vil få det krevende hvis ikke samfunnet lager ordninger som gjør det enklere å omstille seg til mer miljøvennlige transportmetoder. MDG mener at de viktigste virkemidlene for å sikre at også folk med lavere inntekter kan ta del i det grønne skiftet er en kraftigere omfordelingspolitikk via skattesystem og stønader, der de som tjener minst sitter igjen med mer enn de gjør i dag. Vi ønsker også forsøk med borgerlønn i Norge.</p> <p>Parallelt med dette må vi innføre ordninger som hjelper flest mulig over kneiken det kan være å skifte ut bilen med gange, sykkel eller kollektiv. Bergen MDG vil ha en storsatsing på miljøvennlig transport som ikke bare inkluderer de som har råd til den dyreste elsykkelen på egen regning:</p> <p>Forslag til vedtak: Bergen MDG vil:</p> <ul style="list-style-type: none">• At alle, uavhengig av inntekt, skal kunne få tilgang på sykkel og elsykkel som kan erstatte bil. Det offentlige må bidra til at dette blir en reell mulighet for alle.• At elbil skal omfattes av NAV sin ordning for bilstønad til mennesker med funksjonsnedsettelse, og at ordningen skal omfatte flere enn i dag.• Satse stort på tilrettelegging for myke trafikanter, slik at flest mulig kan gå, sykle eller rulle dit de trenger å komme seg i hverdagen.	
Vedtatt.	

Tittel.	Lengeværende asylsøkere må få bli i Norge
Forslagsstiller.	Styret i Bergen MDG
Resolusjonstekst #2	

8. januar markeres Yemane-dagen, til minne om Yemane Teferi, som døde 8. januar 2016 etter å ha levd på asylmottak i 25 år. Yemane Teferi flyktet fra Eritrea på 70-tallet, og kom til Norge på 90-tallet. Norge ga ham aldri lovlig opphold, men har heller ingen returavtale med Eritrea. Han ble derfor henvist til et liv i fattigdom og passivitet, i et mottakssystem som er bevisst rigget for midlertidighet, ikke for at mennesker skal ha det som sitt varige bosted. Yemane døde 56 år gammel etter å ha levd nesten halvparten av livet på asylmottak.

I Norge lever det en liten gruppe mennesker som Yemane, under forhold som samfunnet aldri ville akseptert for noen annen gruppe. [Nesten halvparten](#) av de som bor på mottak opplever sult, noe som ikke er rart da stønaden man har tilgang på er på omkring 90 kroner per dag. Stønaden til en barnefamilie på mottak er kun omtrent halvparten av det en familie får på sosialhjelp. Dette er grov urettferdighet, og uverdigg behandling av sårbare mennesker.

Tall fra UDI tyder på at det er under 300 personer som har endelig avslag på opphold, og har bodd på asylmottak i over 10 år. I 2021 innførte Solberg-regjeringen en engangsordning som skulle gi en mulighet for å få lovlig opphold for enkelte av disse. Men ordningen var svært smal, og har så langt kun blitt innvilget for 33 personer. I tillegg har ikke ordningen gitt disse en varig trygghet, mange har kun fått midlertidige oppholdstillatelser, som fratrar dem trygghet og forutsigbarhet for fremtiden. Det trengs en bedre og bredere løsning for disse menneskene.

Forslag til vedtak:

Bergen MDG vil:

- At det innføres en ny søknadsordning for lengeværende asylsøkere som treffer betydelig bredere enn engangsløsningen som nå er avsluttet, og som gir en varig, ikke midlertidig, oppholdstillatelse til de den omfatter. Ordningen må minst gi amnesti til voksne asylsøkere som har vært lengre enn 7 år i landet, og til barn som har vært over 4 år i landet.
- At satsene for beboere i asylmottak heves slik at ingen lever i sult og varig fattigdom norske mottak.

Vedtatt.

Tittel.	Mer lokal fornybar energi
Forslagsstiller.	Christine Ødegaard og Paul Johannessen
Resolusjonstekst #3	
Vi trenger mer fornybar energi på Vestlandet. Industrien trenger fornybar strøm til ny grønn industri og befolkningen trenger pålitelig energi til oppvarming av boligene. For å få dette til må vi må effektivisere strømbruket vårt og produsere mer fornybar energi her lokalt.	

Bergvarme er en form for energi som kan brukes til oppvarming av eksisterende bygg og nybygg, og dermed frigjøre fornybar strøm til andre formål.

Strømprisene har i vinter rystet folks forhold til bruk av elektrisitet. Manges frustrasjon og sinne har rettet seg mot ACER, utenlandskabler, og "det grønne skiftet". Det er stor skepsis til landbasert vindkraft og havvind eventyret ligger et stykke frem i tid. Vi trenger å opprettholde momentum i det grønne skiftet uten at befolkningen opplever tilgang til energi som uoverkommelig dyrt.

I 2018 brukte Norge ca 45 TWh elektrisk kraft til oppvarming av bygg. Enøktiltak finnes for å støtte etterisolering og energieffektivisering av bygg. Solcellesatsinger er nå et krav på alle nybygg i Bergen kommune, og kommunen tilbyr støtte til installasjon av solcelleanlegg på eksisterende bygg. Havvind og økt vannkraft krever investeringer i strømmettet og strømmen må distribueres over lange avstander. Bergvarme derimot innebærer å bore dype brønner for å utnytte varmen under bakken. I 2018 ble to dype energibrønner boret til 1500 meter på Oslo Lufthavn. Dette er de dypeste energibrønnene som er satt i drift i Norden. Fotavtrykket på overflaten består av et vanlig kumlukk og et lite bygg for varmesentralen. For Oslo Lufthavn representerer prosjektet en omfattende energieffektivisering fordi varmen fra dype brønner erstatter varme fra en stor eksisterende el-kjel. Denne teknologien kan brukes både for private husholdninger, men også i langt større skala.

Forslag til vedtak:

Bergen MDG vil at Bergen kommune skal være en pådriver for å benytte geotermisk teknologi der det er mulig. Dette kan være både ved å kreve at offentlige bygg i Bergen Kommune skal vurdere dette i sine energieffektiviseringstiltak, men også aktivt legge til rette for at private husholdninger skal kunne ta denne teknologien i bruk.

Vedtatt (26-2-2)

Tittel.	Gjenopprett biologisk mangfold i Bergens vassdrag
Forslagsstiller.	Øystein Bønes
Resolusjonstekst #4	
<p>Norge har ennå mye intakt vassdragsnatur som nå trues av regjeringen og andre partier som støtter dem i å kunne bygge ut i vernede vassdrag. Oppdemming, vannstandsregulering eller overføring av vassdrag påvirker så mye som 122 truede arter negativt. Det utgjør 4,4 prosent av alle truede arter i Norge. Urørte vassdrag gir også mange mennesker store friluftsopplevelser i vill natur.</p> <p>I vår bykommune Bergen har mange vassdrag lidd en skjebne hvor de ble fylt igjen og vannet ble lagt i rør under utbyggingen av byen vår. Det øker trivselen å kunne vandre langs åpne vassdrag i byområder. For anadrom fisk som laks og sjørret er det å kunne vandre opp å gyte i ferskvann avgjørende for overlevelsen. Villaksen er definert som nær truet i artsdatbanken. Rømt oppdrettslaks og lakselus fra fiskeoppdrettsanleggene er de største truslene for laks og ørret. Parasitten lakselus trives dårligere jo mindre salt det er i vannet. I brakkvannsområdet Sælenvannet og Nordåsvannet har sjørret og laks sjeldent</p>	

store lakseluspåslag da det kun i lengre tørkeperioder blir høyt nok saltnivå til at lakselusen overlever særlig lenge. Dette området har derfor særlig gode muligheter til å øke bestanden av laks og ørret om vi gjenåpner vandringsveier i vassdragene til brakkvannsområdet.

I denne valgperioden hvor MDG har miljøbyråden har viktige initiativ blitt tatt for å gjenopprette biologisk mangfold i våre vassdrag. Fagråd for Haukåsvassdraget følges opp for å ta vare på elvemuslingsbestanden. På byrådets forslag har det blitt stilt som forutsetning å opprette fisketrapp på boligprosjektet i Pedek fabrikk. Med det vil fisk kunne vandre opp fra Nordåsvannet i byens største vassdrag (1) (2). Kun to mindre hindringer vil da gjenstå å løse for at fisken skal kunne vandre helt opp til Grimevannet. I LFI Uni Miljørapporten «Sjøaurebekker i Bergen og omegn» er potensialet for flere ungfisk beregnet til hele 40 000 ved å fjerne vandringshindre og tilrettelegge med gytegrus etc. I øvre del av Sælenvassdraget ved Lynghaugparken ble det i fjor brukt 20 millioner kr i og rundt bekken til oppgradering. I nedre deler av Sælenvassdraget er det laget en fisketrapp. Men det gjenstår å åpne opp for fiskevandring opp til Orrtuvannet. Muligheten er også til stede for å kunne gi fisk mulighet til å vandre fra Orrtuvannet til Lynghaugvannet. Strekket har i følge LFI UniMiljø rapporten et potensial på 3600 flere ungfisk. Til dette trenger vi at Bergen kommune setter av mer penger til investeringer i budsjettene i kommende år.

Som en del av bybaneprosjektet åpnes det opp slik at folk og fisk kan vandre i og langs rennende vann fra Solheimsvannet til Kristianborgvannet. Vi har i budsjettet prosjektmidler til å utrede hvordan vi kan lage en fisketrapp som igjen kan gi fisk muligheten til å vandre fra Nordåsvannet til ferskvannet Kristianborgvannet. Ovennevnte rapport beregner potensialet til 7200 ungfisk på dette strekket. Fra brakkvannsområdet Nordåsvannet – Sælenvannet kan Bergen kommune sikre truet anadrom fisk muligheten til å vandre lenger opp i Sælenvassdraget, få en ny vandringsvei i Nesttunvassdraget og få tilbake en vandringsvei til Solheimsvannet. Over 50 tusen flere ungfisk vil kunne leve i disse vassdragene om og når nødvendige tiltak gjennomføres.

Miljøpartiet De Grønne i Bergen vil:

At Bergen kommune skal investere det som er nødvendig for å fjerne vandringshindringer for anadrom fisk, åpne opp vassdrag, tilrettelegge strekk med gytegrus og skjulesteder for fisk i vassdragene som renner ut i brakkvannsområdet Nordåsvannet/Sælenvannet.

Kilder:

1. <https://norceresearch.brage.unit.no/norceresearch-xmlui/handle/11250/2630010>
2.https://norceresearch.brage.unit.no/norceresearch-xmlui/bitstream/handle/11250/2629572/LFI_206.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Vedtatt.

Tittel.	Bedre busstilbud for alle
Forslagsstiller.	Grøn Ungdom Vestland
Resolusjonstekst #5	
Vi står midt i en klimakrise. Derfor er viktig at hver enkelt av oss gjør endringer i hverdagen, for å begrense utslippene våre. Mange velger derfor å kjøre mindre bil, og heller benytte seg av kollektivtransporten, sykkelen eller beina. Bussen gjør det lett for ungdom å komme seg til og fra fritidsaktiviteter, uten at foreldre trenger å kjøre dem.	

Vi blir stadig oppfordret til å la bilen stå igjen hjemme, og å heller ta buss. For folk utenfor Bergen Sentrum, kan dette føles ut som en urimelig oppfordring. Dette er nettopp fordi kollektivtilbudet utenfor Bergen her på Vestlandet er for dårlig. Det er ikke rart at folk utenfor Bergen er avhengig av bilen når busstilbudet ikke leverer. Bussene går for det meste i rushtidene, altså i til og fra jobb tider, og er ikke tilpasset ungdommen. Dette gjør det vanskelig for barn og unge å delta på fritidsaktiviteter og sosialt med venner. Det dårlige busstilbudet gjør det ikke bare vanskelig for folk på Vestlandet, men er også dårlig for klima. Folk utenfor byene i Vestland, må også ha muligheten til å velge klimavennlige transportmidler ovenfor bil. Det tillater ikke dagens busstilbud dem å gjøre.

Man trenger riktignok ikke å dra ut fra Bergen før kollektivtilbudet svikter. I Bergen sentrum er busstilbudet veldig dårlig i helger, og på kvelds- og nattestid. Som Norges nest største by er det for dårlig å ikke ha et velfungerende helg, natt- og kveld busstilbud styrt av det vanlige busselskapet i byen, med normale ruter og holdeplasser.

Grønn Ungdom vil innføre disse tiltakene for å forbedre busstilbudet i Vestland:

- Bedre helgetilbud i hele fylket. Behovet for hyppigere bussavganger i helgene er stort, spesielt utenfor Bergen. Grønn Ungdom vil ha et bedre busstilbud i og utenfor Bergen.
- Et tilstrekkelig busstilbud, tilpasset unges behov i hele fylket. Ungdommer utenfor Bergen må ha muligheten til å kunne være med venner, og delta på fritidsaktiviteter, uten å være avhengig av bil eller at foreldre kjører.
- En prøveordning bestillingsbuss, slik som helt hjem bussene i Oslo.
- Innføre flere nattbuss som følger vanlige ruter, til samme pris som på dagtid.
- Årsmøtet oversender resolusjonen til fylkesårsmøtet i Vestland MDG.

Vedtatt.

Tittel.	Fastlegeordningen må reddes
Forslagsstiller.	Christine Ødegaard og Jesper Blinkenberg
Resolusjonstekst #6	
<p>Fastlegeordningen ble opprettet i 2001 for å sikre alle som er bosatt i en norsk kommune rett til å ha en fastlege. Denne ordningen er bærebjelken i primærhelsetjenesten i Norge, der alle som har rett på helsehjelp skal kunne få det via sin fastlege. Kommunen plikter å sørge for at innbyggerne har tilgang til en fastlege, og ordningen finansieres delvis ved statlige overføringer. Prisen på tjenestene som utføres fastsettes av myndighetene, og egenandelen er lik for alle uansett bosted. Legens inntekt - og kostnader til lønn og pensjon for de ansatte på legekantoret, leie av lokaler, innkjøp av utstyr og IT løsninger, kompenseres med basistilskudd ut fra lengden på legens pasientliste, mens aktiviteten dekkes av egenandel betalt av pasienten og trygderefusjon.</p> <p>Fastlegeordningen har blitt rangert som en av de mest vellykkede helsereformene. Den erstattet en allmennlegetjeneste med lav tilgjengelighet og kapasitet. Lange pasientkøer forsvant med overgangen fra kommunalt ansatte leger til en fastlegeordning basert på privat næringsdrift. Evalueringer har vist høy måloppnåelse med stor tilfredshet blant pasienter. Ordningen gir en bedre medisinsk behandling med økt kontinuitet i lege-pasient-relasjonen, og samtidig bedre samfunnsøkonomi, med høyere produktivitet per lege. Langvarig lege-pasientforhold gir redusert bruk av legevakt, redusert behov for innleggelse på sykehus for pasientene, og dessuten lavere dødelighet.</p>	

I dag er fastlegeordningen truet av flere grunner. En viktig årsak er samhandlingsreformen fra 2012, som førte til at fastlegene fikk langt flere oppgaver uten at kapasiteten eller kompensasjon i form av lønn økte. Denne utviklingen har bare fortsatt, med stadig flere oppgaver i form av byråkratisk oppfølging av den enkelte pasient, som attestskriving, sykemeldinger og dokumentasjonsarbeid. Ca 40% av tiden til en fastlege går nå med til arbeid på skjerm. I tillegg er de pålagt legevaksarbeid. En gjennomsnittlig arbeidsuke for en fastlege er på 55,6 timer i uken.

I dag mangler ca. 145 000 innbyggere i Norge tilgang på fastlege, en dramatisk økning på få år. Samtidig har det vært advart om dette over lang tid. Nå må det handles. Bergen MDG mener at fastlegeordningen har vært en suksess og at det riktige nå er å forbedre den heller enn å avskaffe den. Ved å styrke den statlige finansieringen av ordningen vil man kunne redusere belastningen på fastlegene. Antallet personer på fastlegenes liste må ned for at fastlegene skal kunne få mer normal arbeidsuke. De faste utgiftene til drift av legekantoret må ivaretas. Gode og trygge rammer med forutsigbar arbeidsbelastning er nødvendig for å rekruttere unge leger til fastlegeyrket.

Forslag til vedtak:

1. Bergen MDG vil sørge for at fastlegeordningen er tilstrekkelig finansiert av staten, med økt basistilskudd og bedret aktivitetsbasert kompensasjon som legger til rette for kortere pasientlister for fastlegene.
2. Bergen MDG vil evaluere behovene for tiltak for legevaksordningen i kommunen med mål om at dette ikke blir en unødvendig ekstrabelastning for leger som ikke ønsker å delta.
3. Videreføre ALIS ordningen, og jobbe for at utdanningsløpet i allmenntjenestemedisin kan konkurrere med spesialisering på sykehus.
4. Evaluere oppgavefordelingen mellom spesialist- og primærhelsetjenesten med sikte på å redusere belastningen på fastlegene.
5. Samarbeid mellom fastlegene og andre kommunale enheter (hjemmetjenester, sykehjem, NAV og skoler) bør gjennomgås for å lette belastningen på fastlegene.
6. Bergen kommune skal sørge for at det alltid er nok fastlegepraksiser til at alle innbyggere i kommunen kan ha en fastlege.
7. For å forbedre rekrutteringen til fastlegetjenesten, vil Bergen MDG se på muligheten for at flere fastleger kan være ansatt i den kommunale helsetjenesten som et supplement til de fastlegene som er private næringsdrivende.
8. Gi unge og nyutdannede økonomisk hjelp til å kjøpe en fastlegehjemmel.

Vedtatt.

Tittel.	Boligbygging og byutvikling uten nedbygging av natur
Forslagsstiller.	Styret i Bergen MDG
Resolusjonstekst #7	

Naturkrisen krever at all fremtidig boligbygging og byutvikling skjer uten nedbygging av natur. All bygging i Bergen må skje gjennom å forandre allerede bebygde områder slik at disse kan gi plass til flere bergensere.

Bergens befolkning vokser, og byen trenger flere boliger i årene fremover. Debatten rundt fortetting, byutvikling og boligforsyning i Bergen handler til stadighet om at vi trenger flere boliger på grunn av økende befolkning, og at vi derfor er nødt til å ta i bruk ubebygde områder for å sørge for høy nok andel boliger og næringsvirksomhet.

[Plan- og bygningsetaten \(PBE\) i Bergen kommune har kartlagt fortetningsområder i Bergen](#) for å undersøke potensialet for boligbygging og -utvikling i årene som kommer under Kommuneplanens arealdel (KPA) 2018. Det viktigste funnet i rapporten er at områdene som er avsatt til fortetting i KPA2018 er langt på vei **tilstrekkelig** for å dekke behovet for boligforsyning i Bergen, også langt utover planperioden (2030). Det slås fast at det er potensiale for å bygge 27.000 boliger i Bergen de kommende årene.

Bergen har i mange tiår blitt bygget på bilens premisser, og utbyggere har fått tillatelse til å bygge ned store naturområder uten hensyn til dyr, mennesker og biologisk mangfold.

KPA2018 sørger for en kursendring. Planen legger opp til en stram og naturvennlig arealpolitikk som sørger for at innbyggerne kan bo tettere og hyggeligere uten at det går utover naturverdiene våre. PBEs rapport beviser at det er mulig å sørge for god boligforsyning i kommunen uten at det går utover grøntarealer, friluftsområder og strandsonen vår. Når KPA skal rulleres, er det avgjørende at vi legger tydelige føringer for hvordan Bergens begrensede arealer skal tas i bruk. Det er meningsløst å bygge ned mer natur, vi må heller restaurere og skape mer.

Bergen MDG ønsker en byutviklingspolitikk i tråd med naturens tålegrenser. Vi kan sørge for gode liv for alle innbyggere gjennom gode boliger, kvalitet i arkitekturen, miljøvennlige transportformer og gode tilbud for gange, sykkel og kollektiv. Bergen skal ha boliger nok til at alle skal få bo i den bydelen de vil, samtidig som vi må verne om uberørte naturområder.

En stor del av dette potensialet ligger i å forandre (transformasjon av) eksisterende bebyggelse. Oppussingen av Rådhuset i Bergen er et godt eksempel på hvordan transformasjon er nyttig for både byutvikling, klima, natur og økonomisk besparelse sammenlignet med å rive og bygge nytt. [Prosjektet har vist en besparelse på transport med 95% sammenlignet med nybygg og en besparelse på byggeprosesser viser 46% sammenlignet med nybygg](#). Gjennom bedre bruk av bebygde områder kan vi redusere klimagassutslipp og sørge for at vi tar i bruk allerede nedbygde områder heller enn å bygge ned grøntområder.

[Arealendringer er den største trusselen mot naturmangfold](#). Skal Bergen kommune ivareta natur, dyr, mennesker og biologisk mangfold, er det byutviklingspolitikken som må sørge for at ingen mer natur blir bygget ned på bekostning av store utbyggingsprosjekt. Det beste vernet mot klimaendringer er natur. For samfunnet er det derfor en [enorm besparelse](#) å velge å ikke bygge ned natur.

Forslag til vedtak:

Bergen MDG vil:

1. at det ved neste rullering av KPA ikke skal settes av et eneste byggeområde hvor det bygges ned natur.
2. helt unntaksvis, for eksempel hvis det er tungtveiende samfunnsinteresser, kan tiltak i grøntområder kompenseres med restaurering av ødelagt natur for å sikre arealnøytralitet og -positivitet. Eksempler på tungtveiende samfunnsinteresser kan være tiltak som er nødvendige for helse og omsorg, redningsvirksomhet, flomvern m.m.
3. at Bergen kommune skal bli arealpositiv innen 2025. Dette innebærer at man må kompensere nedbygging av områder med restaurering av natur, med mål om en netto økning i naturareal.
4. sørge for at naturområder i Bergen avsettes til landskapsvernområde etter naturmangfoldloven gjennom en utvidelse av byfjellsgrensen.
5. Det etableres grønne korridorer for bl. a. vilt i kommunens arealplanlegging.
6. legge til rette for bedre muligheter for å bygge i høyden med for eksempel høyhus.

Vedtatt (29-0-1)

Tittel.	Nordnespynten skal være for alle
Forslagsstiller.	Styret i Bergen MDG
Resolusjonstekst #8	
<p>Nordnesparken, som er over 100 år gammel, er i dag en viktig plass for lek og rekreasjon og tas i bruk av bergensere som både badeplass og turområde. Parken er hjem for mange store trær, grøntarealer og biologisk mangfold og er byens port for alle som kommer sjøveien til Bergen. Som en av byens største grønne lunger, må vi ivareta og videreutvikle Nordnesparken.</p> <p>I dag er parken omringet av boligområder og næring, men tettest på er Akvariebygget, Havforskningsinstituttet (HI), fotballbanen og parkeringsplassene tilknyttet disse. Snart skal arbeidet med å transformere Dokken-området gi Akvariet, Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet et nytt hjem. Planene for tomtene som står igjen og som i dag tilhører Statsbygg, er fortsatt uavklart. Det er mye som kan gjøres med HI og Akvariet sine</p>	

bygg ytterst på Nordnespynten: Byggene kan omformes til boliger, til kulturhus, til museum, til klimasenter eller andre formål. Det er opp til lokalpolitikerne å finne ut av hva som bør gjøres med tomtene, og Bergen MDG har ett tydelig mål: å tilbakeføre arealet til grøntområde, som en del av Nordnesparken.

Flere oppgraderinger kan gjøres for parken etter at institusjonene flyttes til Dokken: flere toaletter, flere benker, flere lekeplasser, urbane hageområder, og kanskje et utendørs konsertområde som kan tas i bruk til lokale festivaler og arrangementer.

Det må også være et mål i seg selv å unngå at private utbyggere får kjøpe opp kremtomten på pynten for å bygge nye høyhus for leiligheter med sjøutsikt til høye priser. Nordnespynten skal være for alle.

Forslag til vedtak:

Bergen MDG vil:

1. at når Akvariet og Havforskningsinstituttet flytter til Dokken skal Bergen kommune erverve eller få råderett over arealene på Nordnespynten.
2. at hele området avsettes krav om felles regulering, der det skal legges til rette for en bred medvirkning for befolkningen. Målet er å finne løsninger som ivaretar Nordnesparken og mulighetene som ligger i de eksisterende bygningene eller riving og alternativ bruk av arealet til beste for bergensere.

Vedtatt.

Tittel.	Ja takk til by- og jernbane, sykkel og gange, nei til motorveier!
Forslagsstiller.	Styret i Bergen MDG
Resolusjonstekst #9	
<p>Norsk samferdselspolitikk har vært planlagt på bilens premisser. Dette har hatt store negative konsekvenser for klima, luftforurensing, arealbruk, folkehelse, bomiljøer – ja, kort sagt, for mennesker og miljø over hele landet. Dette har også til de grader gjort seg gjeldende i Bergen. Utfordringen nå er å legge om transportsektoren. For Bergen betyr det byreparasjon, bybane til alle bydeler, jernbane til Oslo, og gi dagens veiareal fra privatbilene til kollektiv, sykkel og gange. Tiltak som reduserer behovet for transport, og dermed reduserer behovet for investeringer i ressurskrevende infrastruktur, er alltid det beste.</p> <p>MDG førte an da Stortinget prioriterte bybane og jernbane i Nasjonal Transportplan. Det var et resultat av godt samarbeid mellom politikere i Bergen, fylkestingspolitikere, sivilsamfunnet og næringslivet. Bergen prioriterte i byvekstavtalen Bybanen til Åsane som</p>	

nummer 1, vei og jernbane mot Voss som nr 2, og en ny trafikk sikker vei nord i Bergen, kjent som Nordhordlandstunnelen (Vågsbotn-Klauvaneset) som nr 3. Det siste prosjektet er avhengig av bybanen for å ikke å øke trafikken i Bergen, men en vei er nødvendig av hensyn til trafikk sikkerheten i området.

Når bybanen er ferdigstilt til Åsane skal byggingen mot Loddefjord starte. Det pågår et planarbeid allerede. Dette vil åpenbart være det viktigste samferdselsprosjektet for Bergen og regionen etter bybanen til Åsane. Bybanen er Norges beste samferdselsprosjekt og oppfyller miljømessige, økonomiske og sosiale bærekraftsmål. Den binder byen sammen, bygger ned forskjeller, reduserer utslipp, sparer natur og fører med seg private investeringer. Gode kollektivprosjekter frigjør også veikapasitet for næringslivet, personer med funksjonsnedsettelse, utrykningskjøretøy og andre som virkelig trenger veiene.

Etter at vei og jernbane er klart til Stanghelle, skal det videre mot Voss. Prosjektet er viktig for å gi et alternativ til fly til Oslo, og derfor også for togturer til kontinentet. Det er viktig av hensyn til ras og trygghet. Økt veikapasitet gir alltid mer trafikk, og det koster samfunnet, naturen og klima. All videre planlegging mot Voss må kun ha to felt. Jernbane og rassikring er det viktigste. Andre deler av strekket av Bergensbanen er også langt viktigere å prioritere for MDG enn motorveiprojekter i regionen.

For å bedre byluft, få ned støyen og gi bergenserne mer plass, bør gjennomgangstrafikken ut av Bergensdalen. Samtidig viser beregningene som er gjort at kun 11% av trafikken er gjennomgangstrafikk. Det betyr at det viktigste arbeidet som gjøres for å gi innbyggerne en bedre by, er å redusere trafikken generelt. Med tanke på fremtidige prosjekter er derfor ideen om en firefelts motorveitunnel fra Arna til Fjøsanger som staten ivrer for noe som bør begraves for godt. Et enda større motorveikryss på Fjøsanger vil øke trafikken fra Rådalen mot Fjøsanger og øke støyen og gi andre negative virkninger mellom områdene. Fjøsanger vil også bli et dårligere sted å bo. Et nytt vegsystem her vil også øke trafikken på tilførselsveiene, som langs Bønes. Dette er dårlig bypolitikk og går imot statens egne målsetninger innenfor klima, natur, bomiljø m.m. Store tunneler gir store overskudd av masser, og gir derfor deponier i sjø eller på land som i praksis alltid vil være negative for eksempel landbruk, natur og friluftsliv. En løsning som er langt bedre, og som er under planlegging, er å bygge en langt kortere tunnel som gir en bedre vei fra Midtun mot Arna. Arbeidet er i gang og bør prioriteres, og er det åpenbare alternativet til en motorvei mellom Arna og Fjøsanger for å få gjennomgangstrafikken ut av Bergensdalen. Dette vil også være positivt for gående og syklende. En ny vei mellom Arna og Vågsbotn er også totalt uaktuelt av samme årsaker. Noen mindre oppgraderinger på dagens vei er mer enn tilstrekkelig for å fungere som ringvei.

Statens måte å jobbe på bryter med bærekraftsprinsippene og vil ende opp med å kun skape nye problemer frem i tid. Trafikk må ikke først og fremst flyttes eller forsøkes gjemmes bort. Den må reduseres. Man kan ikke bygge seg ut av det, vel kjent støttet av nasjonal og internasjonal forskning.

Samtidig finnes det fornuftige og viktige oppgraderingsprosjekter på vei, både på fylkesvei- og lokalvegnettet, som mangler midler og som gir mer tilbake til byen og

innbyggerne enn de store motorveiprosjektene. Statlige sykkelveiprojekter er underfinansiert og trenger også milliarder i årene fremover. Sykkelveier er samfunnsøkonomisk meget lønnsomme og viktig for å svare ut klima- og naturkrisen. For hver kjørte kilometer på sykkel får samfunnet en helsegevinst på 26 kroner, mens samfunnet taper 5,9 kroner per kjørte kilometer med personbil (Helsedir. 2013). Ifølge staten er ikke sykkelveien til Åsane finansiert. Den må prioriteres slik at den står klar sammen med bybanen til 2031.

Analysen av bompengesystemet i Bergen konkluderer med at de nye bomstasjonene "ikke hadde noen nevneverdige, uønskede konsekvenser for Bergen generelt sett. Det er heller ikke funnet noen uventede eller uønskede fordelingsvirkninger av tiltaket" (Norconsult i tidsskriftet Plan, 2/2021). Samtidig har trafikken gått ned. Avgifter for å få ned trafikken av hensyn til mennesker og miljø er kommet for å bli, og slike avgifter må styrkes fremover, også bompengene, inntil man har et alternativ på plass som kan virke sterke for å oppnå de samme målene. Bergen har mye som gjenstår når det gjelder å tilby gode alternativer til bilen, spesielt til reiser til og fra fritidsaktiviteter. Et godt utbygd kollektivtilbud er det viktigste tiltaket for å få ned trafikken.

Oppsummert er det ikke plass til flere forurensende og naturfiendtlige motorveier i Bergen kommune i fremtiden, de som finnes må heller prioriteres til kollektiv og boulevarder. Investeringene må gå til jernbane, kollektiv, sykkel og gange, og summene vi snakker om når det gjelder bybane, vei og jernbane til Voss, presser hva som er klokt av hensyn til økonomisk og miljømessig bærekraft. Det vil alltid finnes et sykkel- gange-, opprustnings- eller kollektivtiltak som er bedre for samfunnet totalt sett, enn en ny motorvei. Vi har ikke en krone til overs å bruke på nye motorveier.

Bergen MDG mener at det i lys av at staten allerede har begynt planleggingen av ikke-prioriterte motorveier, må sies tydelig ifra om at dette ikke er ønsket av Bergen, det er heller ikke i tråd med FNs bærekraftsmål, Paris-avtalen, Stortingets og regjeringens ambisjoner. Det er dypt beklagelig at en statlig fagetat ignorerer forskning og bruker knappe ressurser til løsninger som er uønsket, ukloke, konfliktfylte og direkte klima-, menneske- og naturfiendtlige.

Forslag til vedtak:

Miljøpartiet De Grønne i Bergen vil:

1. At staten legger vekk nye motorveiplaner, som Arna-Fjøsanger og Arna-Vågsbotn, og konsentrerer seg om kollektivprosjekter som Bybanen. Først skal vi til Åsane, og deretter til Loddefjord.
2. At staten har fullt trøkk på trafikk- og rassikker vei og jernbane hele veien mot Voss, og konsentrerer seg om dette prosjektet fremover, og andre deler av Bergensbanen.
3. At for å få ut gjennomgangstrafikken i Bergensdalen, prioriteres tunnel som erstatning for Grimesvingene.
4. At prinsippet om trafikkreduksjon alltid skal være førende for all planlegging, og at hensyn til klima, mennesker, natur, landbruk og friluftsliv vektlegges tyngst.
5. At staten prioriterer å øke bevilgningene til sykkelvei- og gangeprosjekter, ikke minst sykkelveien til Åsane, samt oppgradering av eksisterende veier, men også

økt grad av støyskjerming og lignende. Dette er god bypolitikk, god miljøpolitikk og god samfunnsutvikling.

6. At det jobbes videre med fullt trøkk for å få ned trafikken med alle tilgjengelige virkemidler. Bompenger i by er viktig av også andre hensyn enn å finansiere prosjekt, blant annet få ned køene, bedre luften, minske støyen, få ned utslippene av mikroplast, og gi bergenserne mer plass. Økte bompenger er nødvendig for å få dette til, innen annen avgiftsløsning som virker bedre for å nå målsetningene, kombinert med andre trafikkreduserende tiltak som å senke fart, omprioritere areal på veiene til kollektiv, gange og sykkel, men også stenge veier for å gi mer rom til byliv.
7. At Bymiljøetaten får parkeringsvaktene til å skjerpe inn praksisen og faktisk bøtelegger biler som står parkert for tett på kryss og fotgjengeroverganger, også i sentrumsnære boligstrøk med stort bilpress.

Vedtatt.

Tittel.	La lokalsamfunn bestemme over ressursene - Innfør deltakende budsjettering i Bergen!
Forslagsstiller.	Josefine Gjerde
Resolusjonstekst #10	
<p>De demokratiske prosessene som lokalvalg, dannelsen av byråd, krangling i bystyret om budsjett og andre saker kan ofte kjennes fjernt og irrelevant for kvinnen i gata. Det kan virke langt fra de sakene som engasjerer folk i hverdagen til sakene mediene og politikere snakker om. I tillegg vet vi at hvem som deltar i politikken og samfunnsdebatten ikke er tilfeldig. Det er ofte folk med høy utdanning, høy alder, god økonomi og de er oftere menn enn kvinner. Når det er de samme som ytrer seg gang på gang, mister man viktige perspektiver på veien.</p> <p>Derfor bør politikere og offentlige myndigheter alltid jobbe for å få flere til å engasjere seg i politikken og samfunnsdebatten. Hvordan kommunen bruker pengene sine er demokratisk forankret gjennom valg, men det finnes eksempler fra andre byer og land som Paris, New York, Porto Alegre, Island og Skottland hvor man tar dette et skritt lenger. Gjennom deltakende budsjettering kan innbyggerne selv være med å bestemme hva kommunen skal bruke penger på, og slik bygge eierskap til utviklingen av byen på en helt ny måte.</p> <p>Vi trenger ikke dra ut av Norge for å finne eksempler på det samme. I Bydel Tøyen i Oslo har man gjennomført et prøveprosjekt med deltakende budsjettering i forbindelse med områdesatsingen. Målet er å gi bydelen et løft ved å bruke et nedenfra og opp-perspektiv. De som bor i området kjenner dets utfordringer og styrker aller best, og innbyggernes involvering er derfor helt essensiell for å skape bedre lokalsamfunn.</p> <p>Det finnes mange ulike modeller for deltakende budsjettering, men hovedpoenget er kort oppsummert å holde av en del av budsjettet til prosjekter innbyggerne selv ønsker å bruke</p>	

penger på. Gjennom digitale plattformer eller fysiske valgboder kan man stemme frem prosjekter man mener vil gjøre byen bedre - hvert år! Slik kan innbyggerne selv velge om man skal prioritere mer midler til ungdomsklubber eller å opprette en parsellhage i nabolaget, og bruke penger på flere sykkelparkeringer eller annet.

Å skape engasjement for lokalsamfunnet krever at politikerne tør å gi makten tilbake til innbyggerne.

Forslag til vedtak:

Miljøpartiet De Grønne i Bergen vil:

Innføre et pilotprosjekt med deltakende budsjettering i Bergen.

Vedtatt (14-10-3)

Tittel.	Fortsatt elektrifisering av transportsektoren i Bergen
Forslagsstiller.	Christine Ødegaard og Natalia Golis
Resolusjonstekst #11	
<p>Bergen og Vestlandet er et episenter for elektrifisering av transportsektoren. Elbilandelen i Bergen Kommune, og i nabokommunen Askøy, har den største elbilandelen av privattransport i verden.</p> <p>Vestland Fylkeskommune har satt seg mål om Nullutslipp 2030. Det satses tungt på elektrifisering av gods og næringstransport i samarbeid med næringslivet, og på kollektivtransport inkludert ferger og hurtigbåter. Langt de fleste bussene i Bergen er nå elektriske.</p> <p>Vi har også valgt å satse på utbygging av Bybanen i Bergen, som er regionens største miljøtiltak, og effektivisering av kollektivtransporten i Bergen.</p> <p>Vi har også vedtatt krav om elektrifisering av drosjenæringen innen 2025, og nullutslippssoner i sentrum er på trappene. Dette vil fordre elektrifisering av næringstransport, slik at varelevering og annen næringsvirksomhet ikke vil hindres av et slikt tiltak- men heller støttes og styrkes.</p> <p>Den totale satsingen på elektrifisering av transportsektoren har ført til stor reduksjon av klimautslipp og bedre luft i byen vår, til det beste for befolkningen. Samtidig er det klart at selv om andelen elektriske privatbiler i Bergen er rundt 30%, betyr det at det fortsatt er 70% fossile biler igjen som forurensrer unødvendig. Andelen elektrisk næringstransport øker dessverre saktere enn ønsket.</p> <p>Vi vet at det å satse på ny og tildels ukjent teknologi krever incitamenter for at folk skal tørre å investere i det.</p> <p>Slike incitamenter er både nasjonale og lokale, som mva-fritak og reduserte avgifter, men også reduserte bompenger og redusert parkeringsavgift for ikke bare elektriske biler og varebiler, men også hydrogen og annen nullutslippsteknologi.</p> <p>Det er svært avgjørende med fortsatt utbygging av ladeinfrastruktur for både privatbiler og næringsvirksomhet, da den fremdeles ikke er tilfredsstillende.</p>	

I byområder der tilgangen på hjemmelading er vanskelig skjer det at innbyggere velger fossil fremfor elektrisk fordi hverdagens kabal ellers ikke går opp. Her må Bergen Kommune sørge for bedre tilrettelegging slik at tilgangen på lading ikke er et hinder.

For spesielt næringstransporten i byen krever en fortsatt elektrifisering tilrettelegging av lademuligheter. En drosjesjåfør har ikke anledning til å stå i ladekø og gå glipp av inntektsbringende turer. En transportør av varer må kunne lade større varebiler på ladestasjoner som er tilpasset disse. Ladeinfrastruktur må sees i et regionalt perspektiv langs viktige akser både internt i Vestland, på Vestlandet og øst/vest.

MDG ønsker derfor at Bergen Kommune skal ha fortsatt sterkt fokus på å tilrettelegge for fortsatt elektrifisering på alle områder av transportsektoren i Bergen, om det er på veien, på vann eller i luften.

For å lykkes med dette så skal Bergen kommune styrke samarbeidet med omegnskommunene og næringslivet, og være pådriver opp mot nasjonale myndigheter for å sikre finansiering av både ladeinfrastruktur og støtteordninger gjennom f.eks. Enova og i samarbeid med regionale myndigheter.

Forslag til vedtak:

MDG ønsker at Bergen Kommune skal tilrettelegge og være pådriver for fortsatt elektrifisering på alle områder av transportsektoren i Bergen.

Vedtatt (19-7-1)

Tittel.	Akselerere og sikre kontinuerlig bybanebygging med økte bompenger
Forslagsstiller.	Øystein Bønes
Resolusjonstekst #12	
<p>Bybanen stimulerer til god byutvikling, øker andelen kollektivreisende og er et glimrende klima og energieffektiviseringstiltak. Bergen kan glede seg over at vi får en ny bybanelinje 21. november i år og at vi ligger i rute til å kunne starte byggingen av bybane sentrum-Åsane i 2025. Men det er unødvendig lenge å vente på videre utbygging av bybane til 2025. I mellomtiden bør vi bygge fram til det som ble planlagt som det siste bybanestoppet på linjen som åpner i år. Bybanen ble regulert til Spelhaugen i juni 2017 (1), men da finansieringen manglet ble det siste stoppet til Spelhaugen tatt ut i 2018. MDG ville den gang heller øke bompengene, men ble nedstemt i bystyret.</p> <p>Bompenger reduserer biltrafikken og bidrar med det til lavere energiforbruk, lavere arealbehov, mindre støy og forurensning. Om vi skulle få mer statlige midler enn antatt i NTP til bybanebyggingen til Åsane vil dette i utgangspunktet gå til å redusere bompengene med de uheldige konsekvensene det vil ha. For å begrense forslumming av for høy biltrafikk og byspredning er det særlig viktig å begrense "kvantumsrabatten" som kalles timesrabatten i bompengeringen. Denne rabatten gjør at bilister kan kjøre ubegrenset i en time og passere et ubegrenset antall bomstasjoner uten å betale mer enn de som kun kjører en kort tur og passerer en enkelt bomstasjon.</p> <p>1. Bergen MDG vil sørge for kontinuerlig utbygging av bybanen uten å utsette bygging av bybane til Åsane. Det vil vi gjøre ved å bygge fra Oasen til</p>	

Spelhaugen ved å hente inn det som mangler i økt bompengerekrutering.
2. Det skal primært ikke gjøres innsparinger som går på bekostning av forfetting med kvalitet på strekket til Spelhaugen.
3. Bergen MDG mener at hvis Bergen kommune skulle få svært godt økonomisk handlingsrom grunnet høyt utbytte fra Eviny de nærmeste årene, bør det åpnes opp for at deler av av dette kan finansiere energieffektiviseringstiltaket som bybaneutbygging er.

(1)

http://www3.bergen.kommune.no/bksak/utv_meetinfo.asp?meetid=12724&db_source=1

Vedtatt (18-9-0)

Tittel.	Resolusjonstekst MDG Bergen årsmøte 26. feb. 2022
Forslagsstiller.	Katrine Nødtvedt og Bjarte Bjørsvik
Hasteresolusjon	
<p>Den 24. februar 2022 invaderte Russland Ukraina i et brutalt og folkerettsstridig angrep i regi av president Vladimir Putin. I 2014 invaderte og okkuperte Russland Krim, en del av Ukrainas anerkjente territorium. Siden har Kreml også støttet de to såkalte folkerepublikkene Donetsk og Luhansk i Øst-Ukraina. Disse er en del av Ukrainas territorium. Det har pågått en lavintensitetskrig siden og over 13.000 mennesker er drept.</p> <p>Russerne bygget opp styrker ved Ukrainas grense fra høsten 2021. I begynnelsen av februar i år ble disse anslått til ca. 150.000 soldater. Lederne i Kreml gjentok en rekke ganger at styrkene kun drev øvelser og at de ikke hadde til hensikt å invadere Ukraina. Dette viser seg nå at ikke stemmer. EU og USA så med uro på utviklingen og advarte Kreml om at det ville komme sanksjoner dersom de invaderte. Putins retorikk den siste tiden undergraver respekten for Ukrainas suverenitet og uavhengighet. Dette truer ikke bare Ukraina, men Europas sikkerhet og trygghet.</p> <p>Mandag 21. februar anerkjente president Vladimir Putin Donetsk og Luhansk som uavhengige, og russiske styrker rykket inn på ukrainsk territorium. Vestlige land inklusiv Norge fordømte dette og innførte sanksjoner mot Russland. Det har ikke vært tvil om at videre militær opptrapping ville føre til ytterligere sanksjoner.</p> <p>Flere norske og internasjonale analytikere mener Kremles mål er å fjerne det demokratisk valgte styret i Ukraina og sette inn et pro-russisk regime. De russiske styrkene fortsatte angrepene mot Ukraina og Kiev i dag. Det er umulig å spå utfallet av krigen, men det ser ut til at det blir en langvarig konflikt. Vi trenger derfor å forberede oss på flere mulige scenarier og konsekvenser.</p> <p>Ukraina har en befolkning på over 43 millioner og titusener flykter nå til nabolandene. Disse har åpnet grensene og flere har opprettet mottakssentre. Både flyktingene og</p>	

nabolandene trenger hjelp slik at byrdene fordeles. Den norske regjeringen har økt nødhjelpen til Ukraina, vi støtter dette.

Olje og gassprisene har steget som følge av spenningene de siste månedene og siden krigens start. Norge har økt eksporten av gass til Europa. I følge et anslag fra Nordea har vi allerede tjent 265 milliarder ekstra siden september. Det er en gevinst vi har fått og andre har betalt for. Vi har altså ekstra ressurser og kan bruke en del av de til å hjelpe noen av dem som har tapt.

Forslag til vedtak

- Bergen MDG står i solidaritet med den ukrainske befolkning og støtter landets uavhengighet og suverenitet over de internasjonalt anerkjente grensene.
- Vi fordømmer den russiske invasjonen som står i strid med folkeretten, dreper ukrainere og truer europeisk og internasjonal sikkerhet. De russiske styrkene må straks trekkes tilbake.
- Vi støtter at Norge sender økonomisk og humanitær hjelp til Ukraina.
- Vi støtter at Norge samarbeider med europeiske land og tar imot ukrainske flyktninger..
- Vi er positive til at Bergen kommune skal bosette en hensiktsmessig andel av ukrainske flyktninger som kommer til Norge. Vi mener at mottak av ukrainske flyktninger ikke bør gå på bekostning av bosetting av andre flyktninger, men komme i tillegg.
- Vi anmoder den norske regjeringen om å vurdere ytterligere sanksjoner mot russiske nøkkelpersoner, institusjoner og sektorer slik at konsekvensene merkes.
- Vi ber den norske regjeringen om å styrke vår cybersikkerhet slik at vi står sterkere mot trusler.
- Bergen MDG viser til sentralstyrets uttalelse og tilslutter seg denne.

Lenke til resolusjon vedtatt av MDGs sentralstyre:

<https://www.mdg.no/ukraina?fbclid=IwAR0DwQn3xf5RITBI8g-Kksyji8qBzv0B1a0l2ovEOPxDvOHruLJ7b49wpiY>

Vedtatt.