

Stol ikke på den nye frikortordningen

Av Sverre Larssen, Finnsnes

Jeg anbefaler dem som betaler egenandeler for helsetjenester og har fått frikort å sjekke at alle egenandelene er registrert i Helfo Region nord. Kanskje har du til gode egenandeler som overstiger egenandelstaket på kr 1840.

Forleden fikk kona mi frikort, men

det viste seg at egenandeler ved to legebesøk ikke var registrert ved Helfo. Dermed kunne hun tapt 264 kroner. Etter det nye egenandelsystemet ble tatt i bruk fra 1. juni, skal behandlere rapportere egenandeler til Helfo, men det er vel her det svikter. Derfor – ta vare på egenandelkvitteringene.

Gratis heroin!

Av Hildur Larsen, Kystpartiet

I det regjeringsoppnevnte utvalget (Stoltenberg-utvalget) som skulle se på en bedre behandling for rusmisbrukere, går flertallet inn for gratis heroin til tunge misbrukere. Dette har vakt sterke reaksjoner. Og takk for det!

Skulle bare mangle at det ikke kom reaksjoner på den type forslag.

At oppegående, kloke mennesker klarer å komme til en slik konklusjon er et tydelig sykdomstegn i samfunn vårt.

Heroin er et stoff som ska-

per avhengighet og gjør brukerne ute av stand til å leve et normalt og verdig liv, og stof-favhengigheten tar langsomt livet av dem. Det er ingen rusmisbrukere som ønsker et liv i fortsatt rus. De ønsker hjelp til å komme ut av rusmisbruket.



Har RDA-styret servert en gratis lunsj til en verdi av 200 millioner kroner til Tromsø Idrettslag og byggenæringa i byen?

Fotballopera i Tromsø

Av Bernt Arne Bertheussen, Tromsø

Mindre enn et halvt år etter at TIL ble reddet fra konkurs i tolvte time, ønsker klubben seg nå en ny innebygd stadion for å kunne henge bedre med i tabelltoppen. Prisen på en slik fotballopera er grovt beregnet til en halv milliard kroner.

Investeringa skal gjøres i en bransje som er lite attraktiv sett med økonomiske øyne. Nylig la Norges Fotballforbund fram tall som viser at klubbene i de to øverste divisjonene for menn har ødslet bort 500 millioner kroner de to siste åra. Du skal ha dype lommer og godt mot for å satse penger i ei slik næring.

Klubben ønsker ikke selv å eie eller drifte anlegget til tross for at målet med arenaen er å sikre TIL større framtidige inntekter. Anlegget vil kunne bli en framtidig kjerneressurs for dem.

Store penger

En halv milliard er store penger. Hvis vi fordeler investeringa på de 5000 tilskuerne som besøker Alfheim jevnlig, må i så fall hver og én av oss legge 100.000 kroner i potten. En slik betalingsvilje er det ikke i byen vår.

Da TIL trengte penger for å slippe unna skifteretten i desember i fjor, stilte privatpersoner opp med til sammen 150.000 kroner. Resten kom fra rike «onkler» i ulike forkledninger. Når arenaen er bygd, skal den dessuten driftes. Det er kostbart å drive et så stort anlegg år ut og år inn.

Private arbeidsgivere i Tromsø betaler 7,9 prosent i arbeidsgiveravgift, mens arbeidsgivere i resten av fylket slipper unna med 5,1 prosent. Differansen sluses inn til RDA Tromsø. De skal på sin side dele ut penger til prosjekter som kan skape varige verdier i vår region. Næringslivet sitter med handa på rattet i RDA-styret, naturlig nok siden pengene hentes fra private



STORHALL: En halv milliard er store penger. Hvis vi fordeler investeringa på de 5000 tilskuerne som besøker Alfheim jevnlig, må i så fall hver og én av oss legge 100.000 kroner i potten. En slik betalingsvilje er det ikke i byen vår, skriver Bernt Arne Bertheussen (bildet). Foto: Stian Saur

næringsdrivende.

Likevel bør det være lov å stille spørsmål ved et prosjekt som ingen ennå vil eie, ingen ennå ønsker å drifte og der flere hundre millioner mangler i finansiering. Vi vet også at dette dreier seg om en investering i en svært stor og spesialisert kapasitet tilpasset én bestemt kunde. Skjeler vi mot Tromsø Idretts-

lags økonomiske historie, ser vi at dette er ingen drømmekunde.

Underskudd

Nasjoner verden over sliter med ettervirkningene av en økonomisk krise skapt av profittthungrige og visjonære eiendomsinvestorer og grådige og kreative finansfolk. Vi har sett at inntektene har blitt pri-

vatisert og porjonert ut til noen få. Underskuddene, som har fulgt i kjølvannet, har imidlertid blitt allemannseie.

Det er skattebetalere og arbeidsløse som nå må betale prisen, kanskje i en hel generasjon. RDA-styret har lagt et egg. Det er neppe et gullegg, men kanskje en gjøkunge.

Seksdobbel klimapris!

Av Jan-Henrik Fredriksen, stortingsrepresentant Frp, medlem av Transportkomiteen

Klimapolitikk, klimaforlik og klimakur har en høy pris!

Med unntak av Frp står alle partier bak politikk, tiltak og prissetting. Prisen vi må betale snakkes det lite om. Derimot snakkes det (mot bedre viten) mye om årsakene.

Det eneste sikre om oppgitt årsak (menneskeskapt oppvarming gjennom menneskeskapt CO₂-utslipp) er at den vitenskapelige tvilen utenfor det ensrettede FN-systemet øker, og at de «såkalte mål-

bare bevisene blir vanskeligere å finne». Derfor har det vært hensiktsmessig å erstatte uttrykket «global oppvarming» med «globale klimaendringer».

Det er heller ingen tvil om at engasjementet rundt miljø er dalende, og at færre frykter klimaendringer. Dette ser man klart i Norge, hvor nordmenns miljøengasjement synker, men også i andre land som USA.

En årsak til det kan være den ensrettede holdningen som FN-systemet har stått for, hvor forskere under FN-paraplyen er tatt i omgørelser av sannheten og direkte løgn.

Dette gjelder fra fredsprisvinner Al Gore til forskere som er blitt tatt på fersken ved manipulering av forskningsresultater.

Det er et tankekors at de fleste forskere i store land som USA og Russland er grunnleggende uenige med FN-panelet, hvor kun et mindretall er forskere, mens flertallet er byråkrater og politikere. Det som derimot er sikkert er at prisen er stor, og den er stigende.

Stoltenbergs månelandingsprosjekt har en nærmest udefinert pris. Andre land har derimot landet, og lander om kort tid med en kostpris på rensing av CO₂ på cirka ti pro-

sent av norsk pris og rensing. Fra SSB kommer analyser som viser at det politiske krav om kutt i CO₂-rensingen i Norge kan gi en regning på ti milliarder kr. Det vil si en seksdobling sammenlignet med billigst mulig løsning.

Den andre sikre faktor om prisen for klimapolitikken er at det er, og vil bli, innbyggerne, næringslivet og enkeltpersoner som skal betale. Og da er det meget foruroligende å konstatere at av miljørelaterte skatter og avgifter fra og med år 2000 til og med 2010 er innbetalt til statskassen cirka 600 milliarder kr, hvorav bare cirka 220 milliarder er

blitt brukt til miljøtiltak i perioden. Med andre ord blir miljø kynisk brukt til å kreve skatter som ikke går tilbake til miljøet og miljørettede tiltak, men rett i statskassa.

Når prisen på klimatiltakene seksdobles, er det eneste sikre at folk flest blir sittende med regningen. Dessverre så er jeg redd for at transportsektoren, og ikke minst bilistene, vil bli rammet spesielt hardt.

Det er på tide å kreve både måtehold, revisjon og opphold i en ensrettet og ensidig klimapolitikk.

Kleppa må snu

Fra Vegforum Nord v/Stig Kjærvik

Vegforum Nord har med forundring registrert samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppas avlysning av anbudet av veiprosjektene Møllenes-Kvenvik-Hjemmeluft i Finnmark.

Nasjonal Transportplan (NTP) 2010-2019 har definert veiprosjektet E6 vest for Alta som en viktig veiprioritering, noe Vegforum Nord også i sin innstilling til ny transportplan har satt opp som en prioritert satsing i planperioden. Bak denne prioriteringen står et samlet næringsliv i regionen.

Vegforum Nord er oppmerksom på at det er forutsatt en egenandel i denne satsingen, men henstiller regjeringen til å ikke skrinlegge hele prosjektet med begrunnelse av en manglende egenandel, men heller finne løsninger som er tilpasset både befolkningsgrunnlag og en størrelse som er mulig for befolkning og næringsliv å bære kostnadsmessig. For Finnmark fylke er dette viktigste hovedåren for samferdsel, og det er helt avgjørende å raskt få på plass prosjektet igjen for å sikre regionen en positiv utvikling.

Finnmark fylke har ikke gode samferdselsmessige alternativer til vei, og kan ikke basere seg på andre alternativer enn denne stamveien. Det påligger derfor regjeringen et ekstra ansvar å finne en god løsning raskt.

En offensiv og framtidsrettet samferdselspolitikk er viktig for den regionale utviklingen. Regioner bindes sammen av transporter, og samferdsel betyr mye for god næringsutvikling.

I Nord-Norge er vei spesielt viktig på grunn av lange avstander både internt i landsdelen og til markedene i Europa. Dette medfører store transportkostnader og stort tidsforbruk. For Troms og Finnmark som ikke har jernbane, er spesielt vei det som dekker best transportbehovene og av stor viktighet for næringsutvikling.