

# Debatt

debatt@klassekampen.no

## BARNEHAGE

### Kunnskapsløs moralisering

■ Om småbarn bør gå i barnehage, er en debatt som kommer jevnlig. Ofte er det personer uten barn eller tilknytning til barnehagesektoren som uttaler seg mest kategorisk. Jeg har jobbet i barnehage i 45 år. La meg dele noen tanker om de aller minste.

I barnehagene arbeider barnehagemedarbeidere, barnepleiere, barne- og ungdomsarbeidere, fagarbeidere, barnehagelærere og støttepedagoger. Vår samlede kompetanse og lange

erfaring er rettet mot barns utvikling. Vi skal støtte og ruste barn til å bli trygge, selvstendige individer som viser omsorg og hensyn. Barnehagen overtar ikke foreldrenes ansvar; vi samarbeider med foresatte for å gi hvert enkelt barn best mulige forutsetninger. Ingenting i barnehagehverdagen skjer tilfeldig. Aktivitetene er planlagt og faglig begrunnet: Vi vet hva vi gjør, og vi vet hvorfor. Vi er opptatt av at alle barn får en trygg og god tilvenning, særlig de yngste. Gode relasjoner til ansatte og andre barn, en rolig dagsrytme og tilstrekkelig bemanning er nøkkelfaktorer for å redusere barnehagestress hos de yngste.

Barnehagen overtar ikke foreldrenes ansvar; vi samarbeider med foresatte for å gi hvert enkelt barn best mulige forutsetninger. Ingenting i barnehagehverdagen skjer tilfeldig. Aktivitetene er planlagt og faglig begrunnet: Vi vet hva vi gjør, og vi vet hvorfor. Vi er opptatt av at alle barn får en trygg og god tilvenning, særlig de yngste. Gode relasjoner til ansatte og andre barn, en rolig dagsrytme og tilstrekkelig bemanning er nøkkelfaktorer for å redusere barnehagestress hos de yngste.

**Samtidig bør vi diskutere konsekvensene den rådende høyreorienterte politikken har for barnehagen og sam-**

funnet. Oslos byråd foretar for tida betydelige innsparring. Resultatet er ressursmangel og rekrutteringsutfordringer. Sektoren trenger ikke bare flere hender; den trenger fagfolk med både hjerte og hode. Likevel ser det ikke ut til at de minste barna – vår felles framtid – prioriteres tilstrekkelig.

Ved skifte til blått styre i Oslo følger ofte økt privatisering av offentlige tjenester. Erfaringen viser at dette ofte medfører lavere lønn for allerede lavtlønte

grupper, færre heltidsstillinger og flere deltidsstillinger, svakere ansettelsesvilkår og dårligere pensjonsordninger. Dette bidrar etter min vurdering til en uheldig kultur i sektoren. Når det i tillegg løftes moralske pekefinger – slik enkelte uttalelser fra KrFU kan tolkes – er det grunn til bekymring.

Barnehagen er en samfunnsbærer. Den fordrer politiske prioriteringer som sikrer nok kvalifisert personell, forsvarlig bemanning, stabile arbeidsvilkår og forutsigbar finansiering. Det er slik vi best ivaretar ettåringene, foreldrene og det breie samfunnsoppgdraget barnehagen er satt til å utføre.

Monica Alvgå-Nyqvist

Tillitsvalgt Fagforbundet i Linderud gård barnehage  
monika.alvgaa-nyqvist@bbj.oslo.kommune.no

## ATOMVÅPEN

### Atomavskrekking

■ Ukraina var verdens tredje største atommakt fram til 1994. De avvirket arsenalet sitt i tillit til internasjonale garantier som senere viste seg verdiløse. Garantisten Russland angrep, først i 2014 og så i full skala i 2022. Ville det skjedd hvis

Ukraina fortsatt hadde atomvåpen?

Jeg sterk motstander av atomvåpen, men dagens situasjon viser at ensidig nedrustning ikke gjør verden tryggere.

Kjell Olav Mangset

Fredrikstad  
kjel-man@online.no

FOTO: BRANDON BELL, GETTY IMAGES/AFP/NTB



TOMT PÅ TANKEN: Her får et fly i Austin fylt på drivstoff.

## FLYDRIVSTOFF

### Produksjon av flydrivstoff er strategisk viktig

**K**rigen i Midtøsten har demonstrert hvor sårbar Europa er med en høy import av energivarer. Prisen på flydrivstoff har mer enn doblet seg, og avhengigheten av leveranser utenfra er blitt tydelig.

Equinors raffineri på Mongstad har en produksjon av flydrivstoff som tilsvarer om lag 60 prosent av flydrivstoffet som brukes i Norge. Leverandørene av flydrivstoff i det norske markedet vurderer forsynings situasjonen som stabil på kort og mellomlang sikt. Likevel er det grunn til å spørre: Hvordan sikrer Norge, Norden og Europa tilgang til en kritisk innsatsfaktor som flydrivstoff for luftfarten på lang sikt?

Raffinerikapasiteten i Europa er redusert 25 prosent siden 2009, blant annet som følge av synkende etterspørsel og mer krevende rammevilkår. Klimapolitikken innebærer økte kostnader for europeiske raffinerier gjennom EU ETS, mens raffinerier i andre regioner ofte opererer uten tilsvarende belastninger. Parallelt har land i Midtøsten og Asia aktivt bygget opp egen kapasitet. Resultatet er en svekket europeisk konkurransevne i en industri preget av betydelige skalafordeler.

**Utviklingen gjør** Europa mer avhengig av import av ferdige oljeprodukter, inkludert flydrivstoff, og dermed mer sårbar overfor geopolitisk uro og markedsforstyrrelser. Norges sårbarhet adresseres også av Forsvarets forskningsinstitutt. Svikt i drivstofforsyningen i krise og krig vil raskt få svært alvorlige konsekvenser både for Forsvarets operative evne og flere kritiske samfunnsfunksjoner. Uten kontroll på hele verdikjeden reduseres handlingsrommet i krisesituasjoner.

Sårbarheten forsterkes ytterligere i overgangen til bærekraftig flydrivstoff (*Sustainable Aviation Fuel* – SAF). SAF er det viktigste enkelttiltaket for å redusere utslipp fra luftfarten og kan brukes i dagens fly uten tekniske tilpasninger. EU har vedtatt et omsetningskrav som øker andelen SAF fra 2 prosent i 2025 til 70 prosent i 2050.

Det er så langt ikke tatt noen investeringsbeslutninger om bygging av produksjonsanlegg for SAF i Norge. Også i Europa

er etterspørselen i stor grad ventet å bli dekket gjennom import av både ferdig drivstoff og nødvendige innsatsfaktorer.

Tiltak på etterspørselssiden er ikke nok. Krav og mål utløser ikke investeringer av seg selv. Aktører i verdikjeden peker særlig på to barrierer: høy kapitalrisiko og manglende langsiktige kjøpere. Uten statlige risikoavlastende mekanismer i tidlig fase, som investeringsstøtte, differansekontrakter og langsiktige kjøpsavtaler, vil norsk produksjon av SAF forbli på planstadiet. På sikt risikerer vi dermed å erstatte dagens importavhengighet av fossilt flydrivstoff med en ny importavhengighet av SAF. Flere land i Norden har forstått dette.

Statlig virkemiddelapparat i Sverige, Finland og Danmark har allerede utløst investeringer i SAF-produksjon og utviklingsprosjekt, og det jobbes med å forsterke virkemidlene ytterligere. Den svenske regjeringen har signalisert at utredningen den har fått utført med forslag til en konkret handlingsplan med tiltak for å fremme tilgangen til bærekraftige og fossilfrie drivstoff til sjøfarten og luftfarten, skal følges opp raskt.

I 2023 ba et enstemmig storting regjeringen legge frem en plan for produksjon av bærekraftig flydrivstoff i Norge. Tre år senere finnes det fortsatt ingen plan. Til tross for Norges gode forutsetninger for produksjon.

**Behovet er godt** dokumentert. Draghi-rapporten peker på at investeringer i fornybare drivstoffteknologier er avgjørende både for utslippskutt, konkurransekraft og energisikkerhet. Forsvarssjef Eirik Kristoffersen er like tydelig: Økt nasjonal produksjon av bærekraftig drivstoff styrker både klima- og beredskapshensyn.

Konklusjonen er derfor klar. Norge trenger en helhetlig plan for produksjon av bærekraftig flydrivstoff, med tydelige mål og virkemidler. I dagens sikkerhetspolitiske situasjon er dette ikke bare klimapolitikk, det er strategisk nærings- og beredskapspolitikk.

Erik Labnstein  
Administrerende direktør  
i NHO Luftfart

