



1

2013

NaturVest

Medlemsblad for Naturvernforbundet Hordaland og Naturvernforbundet i Møre og Romsdal

Tema:

Samferdsel

Toget som kunne gått s. 5-6

PUST-kampanjen s. 7-8

Innkalling til årsmøter i Naturvernforbundet
i Hordaland og Møre og Romsdal s. 15



Øystein Folden
leiar, Naturvernforbundet i Møre og Romsdal

Når stien blir erstatta med skogsbilveg

Gamaltida er forbi i skogen, tømmerstokken vil no ha «bilskyss» frå vogge til grav. Det får konsekvensar både for naturen og oss.

Kvar er det best å bygge skogsveg? Veldig ofte er det der stien har gått frå gammalt av, for den var ikkje plassert tilfeldig. Det blir bygd stadig fleire vegar, og ikkje så få av dei gamle stiane forsvinn i vegfyllinga, eller gror igjen når dei fleste går på vegen. Tendensen er den same elles også, og kravet om universell utforming har også gjort ende på ein del av dei gamle stiane. Naturvernforbundet er sjølvsagt ikkje imot at det blir bygd gangveggar med universell utforming, men det er viktig at ikkje alle dei gamle stiane forsvinner. Det er t.d. nokre som treng stien for å halde ryggen i orden.

I landkommunen Tingvoll finst det eit bra turterreng på 30 kvadratkilometer, men det er knapt nokon plass ein føler seg velkommen til å parkere. Langs vegane finst det lommar, men der står det skilt med M og ikkje P. Og elles er det gardsvegar og tun. Og ein del velteplasser der ein aldri veit om det ligg eit tømmerlass framom bilen når ein kjem tilbake igjen.

I Tingvoll har lokallaget følgd skogsveg-sakene dei siste par åra. Når ein ny veg blir lagt i ein gamal sti, får friluftsfolket då eit plaster på såret? Vi har prøvd å få bom på slike veger, slik at ikkje støyen blir flytta inn i terrenget utanom skogsdriftene. Vi har prøvd å få ei parkeringslomme før bommen, så ein kan få frå seg bil om ein er avhengig av det. Men kommunen seier nei.

Når ein veg blir bygd, er det tilrettelegging for turfolket, seier skogbruket. Når ein veg blir bygd, minkar terrenget, seier Naturvernforbundet. For når det blir hogd langs nyvegen og planta, då er ikkje det terrenget særleg brukande lenger. Då er utgangs-

punktet for turen flytta til enden av vegen, og langs den nye vegen blir det i praksis ein transportetappe.

Men det er ikkje berre friluftslivet som betalar når skogsvegane blir bygd. Naturmangfaldloven har vi hatt sidan juli 2009. Men ein må sanneleg klage og mase både ofte og mykje for at kommunen skal bruke den loven i handsaminga av skogsvegsaker. Når det skal avgjerast om skogsvegen kan handsamast etter landbruksvegforskrifta, då tel all skogen som kan hoggast med. Når verknaden skal vurderast etter naturmangfaldloven, då er det berre vegen, frå grøft til grøft som er med i vurderinga. Rett nok seier Miljøverndepartementet noko anna, men det tar ikkje kommunen så tungt. Og Fylkesmannen som peiker på at kommunen plikter å bruke naturmangfaldloven, kva gjer han sjølv når han løyver tilskot til same veg? Ein ser ikkje snurten av naturmangfaldloven der heller, endå dette med tilskot er særskilt nemnt i loven.

Naturvernforbundet har synfart dei fleste skogsvegsøknadene i Tingvoll dei siste to åra. Vi har påvist ein del nye naturtype-lokalitetar som ikkje var kjent frå tidlegare, og nokre artsfunn har det også blitt. Dette er opplysningar som skogsvegeigar skulle ha lagt fram, saman med kommunen. Skulle skogbruket ha fått kartlagd det vi har gjort, ville det ha kosta dei meir enn 100 000 kroner. Men kartlegginga vår er einaste måten å sikre seg at vi veit kva naturverdiar som finst i teigen vegen kjem til å påverke.

Det er mykje naturverdiar og friluftslivsverdiar som ryk unna i skogen for tida, for i dei fleste kommunane står det like dårleg til med sakshandsaminga.

NaturVest

er medlemsbladet til Naturvernforbundet på Vestlandet. Naturvernforbundet Hordaland er ansvarlig utgiver for fire nummer i året, to av disse går også ut til Møre og Romsdal.

Naturvernforbundet fremmer kunnskap og løysningar som ivaretar naturen og skaper et energieffektivt samfunn i økologisk balanse. Vi er 20 000 medlemmer i 100 lokallag med fylkeslag i alle fylker og hovedkontor i Oslo. Vi er en del av den verdensomspennende miljøvernorganisasjonen Friends of the Earth.

Daglig leder

Nils Tore Skogland

Redaktør

Øyvind Strømmen

Bidragstere

Øystein Folden, Eirik Hordnes, Tina Tracht, BT/Pust-kampanjen, Lene Haugsvær, Anne Kristine Søvik, Jorunn Vallestad, Jan Rabben, Klaus Hjermann, Anne Marte Rognskog, miljøagentene.no

Annonseansvarlig

Sverre A. Stakkestad
Tlf. : 55 10 10 97

Layout

Tommy Lokøy

Trykk

A2G Grafisk AS

Opplag

2800

Forsidebilde

Bergen togstasjon. Arkivfoto NaturVest

NaturVest

Pb. 1201, sentrum
5811 Bergen

Tlf. 55 30 06 60

naturvest@naturvernforbundet.no

www.naturvernforbundet.no/hordaland

NaturVest er merket med det offisielle nordiske miljømerket Svanen. Designtrykkeriet, som trykker dette bladet, er godkjent som svanemerket bedrift.

Det betyr at bladet oppfyller definerte miljøkrav til papir, trykkfarge og trykkeprosessen som helhet.

Se også <http://www.ecolabel.no>



Innhold

Når stien blir erstatta med skogsbilveg	2
Med tog til Oslo på fire timer	4
PUST...	6
Spontan Samkjøring	6
El-sykkel - fremtidens transportmiddel	7
Ny vardebrenning mot oljeboring	10
Få med din klasse på Batterijakten!	12
Har du vervet noen av vennene dine til Miljøagentene i år?	12
Innkalling til årsmøter	15
Kalender	16



Les om PUST-kampanjen i Bergen, s. 7-8 ▲

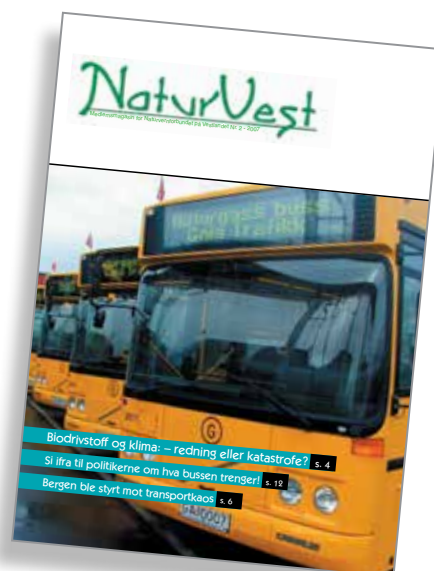
Oljefantastane raslar med sablane igjen. På ny lyt det tennast varder for Lofoten, s. 10

Årsmøteoversikt. Finn ut kvar og når årsmøtet går av stabelen i ditt lokallag, s. 15

◀ El-sykkel - fremtidens transportmiddel, s 7

Tilbakeblikk

«Biodrivstoff og klima: redning eller katastrofe?», spurte Naturvest nr. 2, 2007. Og svaret? Litt av begge deler: «Klimanøytralt drivstoff basert på lokale ressurser og innenfor naturens premisser vil trolig bli en viktig energibærer i framtidens transportsektor. Med dagens transportmønster og energisløsende bilpark er derimot ikke generell bruk av biodrivstoff noen god løsning. Likningen går rett og slett ikke opp. Det finnes ikke nok plantemateriale som kan benyttes uten at det går kraftig på bekostning av natur eller sultne mennesker».



Med tog til Oslo på fire timer

Kan bergensbanen igjen bli vårt «nationale storverk»?

Eirik Hordnes

Samme år som Bergensbanen åpnet for fullt skrev Nils Kjær med nasjonalromantisk schwung om vårt lands nye "nationale storverk". Nylig fridd fra unionen med Sverige, og midt i datidens ravende teknologiske utvikling, ville man knytte landet mer sammen. På samme måte som datidens helter Nansen og Amundsen overvandt naturen i både sør og nord, skulle Norges ingeniører fra NTH, - grunnlagt i 1900 - overvinne fjell, snø og mektige stup ved å la stålskikkelser suse gjennom landskapet. Dampskipet langs kysten, fra Bergen til Oslo, kunne bruke hele 55 timer på overfarten, og begynte å bli et stadig mindre tiltrekkende alternativ.

For å henge med i 1900-tallets utvikling måtte det tas grep. Norge ville delta i utviklingen – noe vi gjorde. Vi tok for oss av datidens kunnskap og arbeidskraft ved å gjennomføre verdifulle og langsiktige endringer i infrastrukturen.

En av verdens beste jernbanestrekninger. Men banen ble ikke bare proklamert som limet mellom øst og vest og et bidrag til økonomisk vekst og velstand. Den var også viktig i markedsføringen av Norge som et land med arktiske sletter, mørke skoger, høye fjell og stupbratte fjorder. Estetikken og det storslagne ble også da brukt for å promotere Norge i utlandet. Norges Statsbaner (NSB) opprettet rundreisekontorer på kontinentet og i Amerika i 1889, og var med det første bedrift til å selge Norge til utlendinger i skiturismens spede begynnelse. Disse argumentene har bestått tidens tann like sikkert som Dovre, og vil fortsette å gjøre det. Den innflytelsesrike reiselivseksperter Gary Werner, kåret i 2005 Bergensbanen til en av verdens ti beste jernbanestrekninger. Det estetiske ved banetraséen og dens natur er altså like gjeldende nå som for 100 år siden. Men hvordan står det til med å anvende nåtidens kunnskap, tek-

nologi, og ikke minst alminnelig fornuft, slik vi gjorde med vårt "nationale storverk" for 100 år siden?

Nye momenter

Før vi går inn på dette, kan det være viktig å påpeke et par momenter som har entret vår bevissthet siden den tid: (1) miljøaspektet ved å velge tog (mrk. elektrifisert og fra fornybare kilder) og (2) fremtidsaspektet, da man med sikkerhet kan si at råolje ikke er fremtidens energikilde. Siden 1909 har vi altså fått to sentrale, nye argumenter som taler for utvikling av jernbanen.

Fire timer

Bergensbanen på 4 timer blir promotert på mange fronter – både av enkeltpersoner og av grupperinger som Bergensbane 4-2020, Forum nye bergensbanen, LO og NHO. Engasjementet er stort blant mange – og med god grunn. Med relativt små investeringer kan man få reisetiden ned i 4 timer fort, øke godstransport, spare miljøet, bedre turisttilbudet og bygge verdifull infrastruktur som varer; og det uten at utbedringene står som motsetning til en eventuell høyhastighetsbane.

Bergensbanen strekker seg offisielt over 371 km mellom Bergen og Hønefoss. Videre går toget over på Randsfjordsbanen i 71,35 km inn til Drammen. Drammensbanen inn til Oslo S er på 52,86 km og avslutter med det den vakre togferden fra Bergen til Oslo på totalt 495,21 km. Morgentoget, som er det raskeste av de daglige fire avganger, fullfører denne distansen på 6 timer og 29 minutter. Dette tilsvarer en gjennomsnittshastighet på kun 76 km i timen. Det er raskere enn i 1909, da turen tok femten timer, men teknologi og ressurser skulle tilsi at vi kunne klare langt bedre. Med relativt små endringer kan vi få store positive ringvirkninger. I perioden frem mot 1909 ble det brukt omtrent ett halvt statsbudsjett til utbyggingen av banen.

Prislappen på 50 milliarder for å senke reisetiden på Bergensbanen til fire timer eller mindre – et tall som presenteres i høyhastighetsutredningen – er sammenlignet med det ingen stor utgift. Regiondirektør Lars Christian Stendal i Jernbaneverket mener dessuten at en investering på syv milliarder (2008-tall) er tilstrekkelig for å redusere reisetiden til fire og en halv time. - Jeg har stor tro på at en høyhastighetsbane kan være svar på mange av utfordringene våre og at dette er fullt mulig å få til, sier Stendal ifølge Jernbaneverkets nettsider. - I forhold til de tunge investeringene som en høyhastighetsbane krever, vil så vidt beskjedne investeringer som jeg her snakker om komme til nytte uansett om det senere bygges en høyhastighetsbane.

Mange fordeler

En slik investering vil åpne nye arbeidsmarkeder, reiselivsprodukter, styrke godstrafikken og også få en større andel mennesker til å anvende toget som transportmiddel mellom Oslo og Bergen. I dag anvender 16 prosent av reisende mellom Bergen og Oslo toget og 59 prosent flyet. I en studie gjort av NSB viser til at hele 41 prosent ville brukt toget hvis reisetiden ble redusert til 4 og en halv time og antall togavganger ble økt til å gå hver annen time.

Ringeriksbanen, som står for den største enkeltutbedringen på strekningen, ble vedtatt på Stortinget for hele 21 år siden. Planer har sogar eksistert helt tilbake til 1800-tallet! Hittil har imidlertid ingenting skjedd. Her vil en investering på syv milliarder kroner (2007-tall) – omtrent én prosent av statsbudsjett – forkorte distansen mellom Oslo og Hønefoss med over 60 km sammenlignet med den omveien over Drammen de fleste persontogene idag tar. Banen vil spare inn nær en time reisetid.

Andre endringer

Tilhengerne av ideen om en bergensbane som tar fire timer etterlyser også andre

I dette store land, saa fattigslig udstyret med mindesmærker om et folks tusindaarige liv; hvor saa lidet blev bygget; hvor historien mangler billedstoffet, og den haarde, almægtige natur, uvidende om menneskeslægterne neppe bærer andre spor efter deres gjerning end spredte lyse rydninger og veibaandene mellem dem – her har vor egen tid reist et monument, vor egen slægt, nutidsfolket aabenbaret sin magt, sin energi, sin fremfærd, sin enhed. Høifjeldsbanen er vort nationale storværk, dobbelt stolt, fordi det er udført av en saa faamændt nation; vi kan vise den frem som landets enestaaende seværdighed – hver bro, hver sneforbygning, hver tunnel er mærkværdigere end alle vore haugudgravede skuderester tilhobe.”

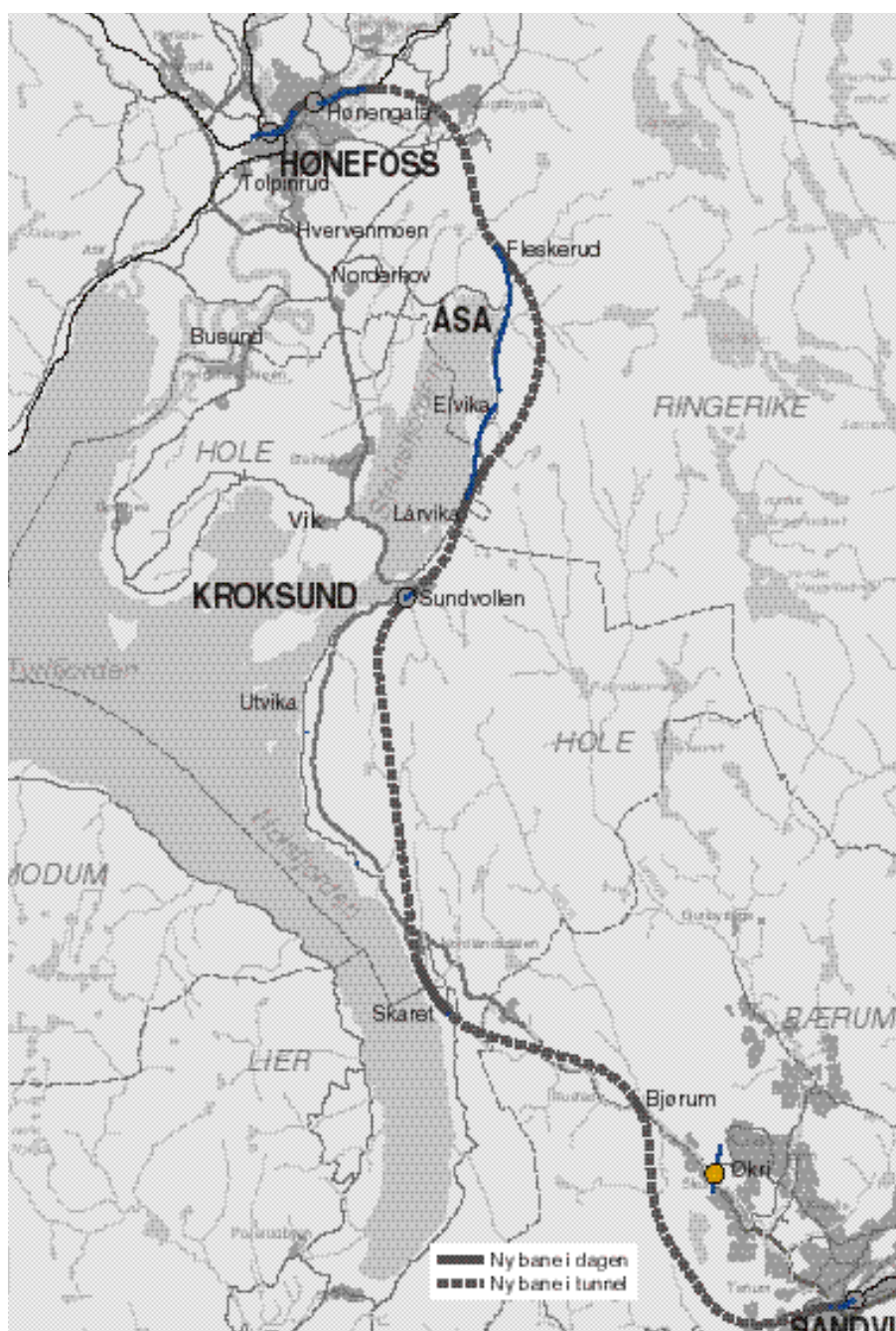
Nils Kjær i sitt reisebrev “Vestlandsreise” fra 1909.

endringer. Forslaget innebærer syv ekstra kryssningsspor og ny godsterminal i vest, noe som kan legges til rette for økt bruk av godstog foran veitransport på strekningen. At en stor del av transporten i dag utføres på vei er ikke forårsaket av manglende vilje hos transportfirmaer, men av manglende infrastruktur og kapasitet, både når det gjelder godsterminaler, dobbeltspor og kryssningspunkter.

Rundt sentralbyene, Bergen og Oslo, vil forbedringer langs Voss-Bergen og utbyggingen av Ringeriksbanen knytte innlandet nærmere og åpne for nye muligheter innenfor handel, samt mer fleksibilitet når det gjelder bosetting i forhold til arbeidsplasser. Også reiselivsnæringen vil nyte godt av dette. I dag tar 500 000 mennesker Flåmsbanen hvert år. Med flere avganger og kortere reisetid vil potensialet øke betraktelig. Kanskje kan Bergensbanen og Hurtigruten skreddersy en helhetlig norgesferie som dekker landet både horisontalt og vertikalt på kartet. Bergensbanekomiteen har fremsatt “Bergensbanepakken” som lister opp forbedringer utover Ringeriksbanen, og som kan gjennomføres for bedret jernbaneinfrastruktur mellom Bergen og Oslo. Det trengs blant annet:

- Tunnel Trengereid-Takvam
- Rikelig antall kryssningsspor
- Utbedring av kjøreledninger i Hallingdal
- Rassikringstiltak
- Plattformtiltak på utvalgte stasjoner
- To spor gjennom Ulriken og kryssningsspor i Arna

Kanskje Bergensbanen, og kreative løsninger rundt den, igjen kan bli vårt «nationale storværk»? Kanskje den igjen kan lede veien mot et samfunn som skal leve, transportere og handle også etter oljen – vår nasjonale grisefflaks.



Planlagt lenge. Aldri realisert. Her skulle Ringeriksbanen gått.

«Lik» Facebook-gruppen «Ja til Bergensbanen på 4 timer!» og spre budskapet!

PUST...

... er tidenes miljøkonkurranse for bedre byluft i Bergen

Tina Tracht

Foto: Bergens Tidende / PUST-kampanjen

På det verste er Bergen en av Europas mest forurensede byer, noe som fører med seg både helseskader og klimaendringer. Vedfyring gir størst skadelig partikkelutslipp, mens kjøretøy gir mest farlige NOx gasser. For å redusere forurensingen fra veitrafikken, lanserer Bergens Tidende i samarbeid med bl.a. Naturvernforbundet kampanjen "PUST" for å motivere byens befolkning til å reise mer miljøvennlig - og å gjøre Bergen til en bedre by å bo og puste i.

Kampanjen retter seg inn mot de daglige reisene som gjøres til og fra jobb, og her vil

"PUST" premiere andre reisemåter enn å kjøre alene i bilen. Det kan være å gå, sykle, reise kollektivt eller reise flere i samme bil. Alle kan registrere sine miljøvennlige reisevaner i konkurransen ved hjelp av en "app" på mobilen eller på en egen nettside (bt.no/pust), og følge utviklingen underveis. Bedrifter som konkurrerer om å bli den beste bedriften er med å støtte kampanjen. Alle kan vinne flotte premier!

Naturvernforbundet vil hjelpe til å gjøre PUST til en suksess og benytter anledningen til å informere bergensere om kollektivtilbudet og andre miljøvennlige reisealternativer som sykling eller samkjøring. For å belønne de som allerede reiser

kollektivt deler Naturvernforbundets aktive ut økologiske boller på busser ved oppstart av kampanjen. Senere kommer det til å være en aksjon hvor vi deler ut gratis buskort til bilister og viser dem hvor enkelt det kan være å reise kollektivt, med sykkel og samkjøring.

600 påmeldte allerede før kampanjestart lover bra for PUST-kampanjen og gir et hint om at bergenserne ønsker å ta grep for å forbedre byluft.

Bli med på pust.bt.no og få gjerne med venner og kjente. Ta kontakt på hordaland@naturvernforbundet.no dersom du ønsker å bidra i kampanjen.

Spontan Samkjøring

Naturvest intervjuer Kristian Amlie, "samkjøringsambassadør" hos Odfjell Drilling.

Lene Haugsvær

Hvorfor har du valgt å bruke Spontan Samkjøring?

Det har igrunnen mye med anledning og matematikk å gjøre. På vei til jobb har jeg alltid to ledige seter i bilen, og vet om mange som skal den samme veien. I tillegg virker det smart og sosialt.

Hvor lang reisestrekning har du til og fra jobb?

12 km hver vei.

Bruker du lengre eller kortere tid på å komme deg frem ved bruk av Spontan Samkjøring, i forhold til å kjøre alene i egen bil?

Som sjåfør bruker jeg like lang tid fordi jeg plukker opp mine medpassasjerer, mens de begge sparer en halvtime hver vei – det er en time for dagen! Sjåfører generelt bruker nok kortere tid fordi de da kan benytte seg av "2+"-feltet på motorveien.

Blir det billigere eller dyrere å benytte Spontan Samkjøring i forhold til personbil alene?

Det blir mye billigere. Passasjerer trenger ikke å betale for seg, men gjennom prosjektet får sjåføren likevel en godtgjørelse for hver tur – 80 cent for oppstart, og så 80 cent for hver kilometer kjørt – slik sparer jeg en masse i utgifter til bompenger, drivstoff og vedlikehold. I tillegg er alle deltakerne nå med i trekninger av flotte premier

hver uke frem til 22. mars.

Har du barn som skal leveres i barnehage? Hvis ikke, tror du Spontan Samkjøring ville egnet seg for familier med barn?

Jeg har ikke så små barn selv lenger, men jeg tror absolutt det egner seg! Det handler bare om å tenke "reise" på en annen måte. Mange barnehager tilbyr parkering, da kan man for eksempel kjøre dit selv, og samkjøre videre derfra med andre. Det er overraskende mange som kjører forbi barnehagene daglig med ledige seter.

Man kan jo også samkjøre til barnehagen med andre, og for eksempel ta bussen videre til jobb derfra. Kombinasjonen av de ulike reisealternativene er nok løsningen for mange.

Bruker du Spontan Samkjøring bare til og fra jobb, eller også til fritidsreiser og lengre turer?

Til begge deler. Til våren skal jeg blant annet delta på Bedriftsorienteringsløpene. Der vil det være 300 biler som forsøker å parkere i den lille skogkanten dersom alle kjører dit selv. Her er Spontan Samkjøring den enkleste løsningen på problemet.

Er det lagt tilrette for bruk av Spontan Samkjøring i ditt nærmiljø?

Ja. Det er spesielt langs traseene Sandviken, Sentrum, Minde, Fjøsanger, Wermland, Landås, Kokstad og Sandsli det er

kritisk masse i rushtidene, her er det alltid mange ledige seter.

Busstopp og parkeringsplasser til butikker er gode steder å plukke opp passasjerene på, og disse finnes jo overalt.

Kan du anbefale Spontan Samkjøring til andre?

Ja, til alle! De som har brukt det, opplever det som trygt. En skal selvsagt ikke sette seg inn i en bil man ikke føler seg hundre prosent trygg på, men i og med at alle sjåførene legger igjen mye spor, og at man selv kan legge igjen og lese andres vurderinger av dem de har kjørt sammen med, setter det ganske trygge rammer rundt prosjektet. Dersom flere bilister tilbyr de ledige setene sine, vil det lette trykket på morgenrushet betraktelig. Det kan også være et fint alternativ til de som sykler av og til, og til de som har lenge å vente på bussen etter jobb. Dette kan gjøre det mer bekvemt å være kollektivreisende enn å reise alene i bil.

Spontan Samkjøring ble startet på initiativ fra Statens Vegvesen, som også er prosjekteier, i 2007. Prosjektet bruker moderne teknologi for å bedre utnytte setene i personbiler, og på sikt også i buss, bane og taxi. Bergen er pilotområde for prosjektet. Ved kampanjestart for "Pust" vil de internasjonale "appene" som benyttes være ferdig oversatte til norsk. For mer informasjon og registrering, se www.seat4me.no/bergenspiloten (eller [facebook.com/SpontanSamkjoring](https://www.facebook.com/SpontanSamkjoring))

El-sykkel – fremtidens transportmiddel

Naturvernforbundets egen Nils Tore Skogland sykler foran med et godt eksempel.

Anne Kristine Søvik

Nils Tore Skogland, daglig leder i Naturvernforbundet Hordaland, tar som alltid smilende i mot da jeg besøker han på kontoret for å høre litt mer om hans sammenleggbare el-sykkel. Elektriske sykler er som vanlige sykler, med unntak av at de er utstyrt med en liten motor som er drevet av et batteri. Motoren aktiveres ved at man trør på pedalele, og effekten er som om noen løper bak og gir et skikkelig dytt når man sykler.

Nils Tores el-sykkel er av typen Wisper 805FE. Batteriet har en oppgitt rekkevidde på 5 mil, men Nils Tore sier at rekkevidden nok blir noe kortere hvis man sykler mye i bakker. Batteriet lader han hver tredje til fjerde dag. I Norge har sykler med hjelpemoter en maks fart på 25 km/timen.

Når jeg spør Nils Tore om hvorfor han har valgt å bruke en el-sykkel som transport-

middel, svarer han at det er fordi el-sykkel er den mest effektive måten å komme seg rundt på i hverdagen. Særlig er hans sammenleggbare modell svært praktisk. Man kan sykle hele veien til jobb, eller man kan velge å sykle til bussen, ta denne et stykke, og så sykle videre etter å ha gått av på sitt bestemmelsessted. Sammenlagt tar ikke sykkel mer plass enn en middels stor koffert, og en middels stor koffert kan man fint ta med om bord på bussen. Og slik kan også andre fritidsreiser lett gjøres om til en reise med sykkel, ved at el-sykkelen kombineres med tog, buss og båt. Nils Tore syklet for eksempel forleden til et møte i Norheimsund, dog med litt hjelp av bussen over Kvamskogen.

En el-sykkel er også framkomstmiddelet for dem som liker å sykle med stil. Det passer ikke for alle å kle seg i selvlysende, gule jakken og halse av gårde for å holde tritt med de andre mosjonssyklistene. En el-

sykkel kan derimot alle bruke. Man kommer seg kjapt frem, uten å bli svett. Dermed er man ikke avhengig av å ha dusj på jobb, og kan fint omgås sine kollegaer hele dagen uten at noen rynker på nesen og klager over svettelukt. Nils Tore har selv gått til anskaffelse av en stilig hjelm som minner mer om en crickethjelm, og som står mye bedre til for eksempel en dressjakke enn det en vanlig sykkelhjelm gjør.

El-sykler kommer selvfølgelig også som vanlige sykkelmodeller, og egner seg slik sett også for personer som sykler til jobb som trening. El-motoren gir da bare en ekstra puff i de lange bakkene. Har man lang arbeidsvei eller tunge bakker opp til kontoret, da er kanskje en el-sykkel det som skal til for at man skifter fra bil til sykkel?

Medlemmer i Naturvernforbundet får 1000 kr i rabatt hos konsul.no.



Nils Tore Skoglands elsykkel er liten og sammenleggbar, og kan derfor lett tas med på tog og buss.

Mitsubishi

i-MiEV

REVOLUSJONEN FORTSETTER

Forhåndsavkjølt
om sommeren.

Forhåndsoppvarmet
om vinteren.



ORIGINALEN HAR NÅ BLITT ENDA BEDRE

Med den nye fjernkontrollen kan du sette el-bilen din til oppvarming eller avkjøling mens den lader. Dette uten at batterikapasiteten påvirkes.

Nye Mitsubishi i-MiEV kommer i tillegg med stabilitetskontroll og antispinn, 6 kollisjonsputer, lettmetallfelger, klimaanlegg, elektriske vinduer, sentrallås, radio/CD/MP3, USB inngang og rekkeviddeindikator.

i-MiEV fra kun kr. **205.800,-** Les mer på www.mitsubishi.no/i-MiEV



ÅPNINGSTIDER: Mandag - fredag 08.30 - 16.30
Onsdag/torsdag 08.30 - 20.00 Lørdag 10.00 - 14.30
Øvre Kråkenes 51 - 5152 BØNES - TLF. 55 52 60 00
www.motorforum.no/bergen/

Motor Forum
Bergen

GARANTI
5 ÅR
100.000 km

Redusert årsavgift - Gratis bompassering - Gratis parkering (off. park.plasser) - Adgang til kollektivfelt - Rekkevidde 150 km (etter EU-norm. Avhengig av kjørestil, temperatur og veiforhold) - Full tank for ca. 16 kr (avhengig av strømpriser). Pris er inkl. frakt og andre lev. omk. Utstyrsdetaljer kan avvike fra standard. Forbehold om evt. trykkfeil.

i-MiEV

www.mitsubishi.no | **GARANTERT KVALITET**





klima
handling.no

*Hva kan du
gjøre for miljøet?*



Energitips



Miljøvennlig handel



Transporttips

Sjekk aktivitetsoversikt
på klimahandling.no



BERGEN KOMMUNE



*"den gode hageeigar dyrkar
ikkje i første rekkje blomar
– han dyrkar jord"*

Med heimekompostering får du jamn forsyning av god hagejord. I tillegg gjev vi deg avslag på det årlege renovasjonsgebyret.

Les meir om heimekompostering og korleis du både kan spare pengar og få betre hagejord på www.fjellvar.as.



FJELLVAR
VATN AVLØP RENOVASJON

Tlf: 56 31 59 30
postboks@fjellvar.as

ÅPENT HELE ÅRET!

AKVARIET I BERGEN




GRØNT PUNKT

VINN OPPTIL
100.000,-
HUNDRE TUSEN KRONER!

NOK TIL Å FULLFØRE
ET PROSJEKT

BLI MED PÅ
RETURKARTONG-
LOTTERIET!

LES MER PÅ
www.grontpunkt.no

Ny vardebrenning mot oljeboring

Oljeentusiastene rasler med sabler igjen. Det er på tide å tenne varder!

Anne Kristine Søvik
og Jorunn Vallestad

I 2009 ble Folkeaksjonen Oljefritt Lofoten, Vesterålen og Senja opprettet. I februar 2011 ble det arrangert en aksjonsdag med markeringer over hele landet og vardebrenning fra Lindesnes i sør til Kirkenes i nord. Kampen er foreløpig kronet med seier. Den rødgrønne regjeringen har fredet dette havområdet ut inneværende stortingsperiode. Nå rasles det imidlertid med sablene igjen. Ola Borten Moe har sagt klart i fra hva han mener om saken, og til høsten er det Stortingsvalg. Det blir det nye stortingsflertallet i 2013 som skal bestemme om det skal settes i gang en åpningsprosess for oljeboring utenfor Lofoten, Vesterålen og Senja. Det er på tide å tenne vardene igjen!

Havet utenfor Lofoten, Vesterålen og Senja er unikt. Her lever spermasetthvalen og vågehvalen, og her finnes et av verdens største korallrev. Samtidig er havområdet viktig for den norske fiskerinæringen og huser fødeområdet til den siste robuste torskestammen i verden. Langs nordlandskysten er det store sjøfuglkolonier. Hvert år kommer tusenvis av lundefugl til lofotøya Røst for å bygge rede og legge egg. Dette er noe av bakgrunnen for at statens egne miljøfaglige etater, Klima- og forurensningsdirektoratet, Direktoratet for Naturforvaltning, Norsk Polarinstitutt og Havforskningsinstituttet alle advarer mot å åpne havområdene utenfor Lofoten, Vesterålen og Senja for oljeboring. Ifølge Havforskningsinstituttet kan et oljeutslipp få konsekvenser for store deler av en hel årsklasse med torsk. Sjøfugl er også svært sårbar for oljesøl.

Det globale klimaet er i endring, og det er nå bred enighet blant klimaforskerne om at dette skyldes menneskeskapte utslipp av klimagasser. Norge og en rekke andre land har forpliktet seg til det såkalte togradersmålet. I følge noen av de fremste klimaforskerne er til og med en temperaturøkning på to grader problematisk hvis vi ønsker å

bevare planeten slik vi kjenner den i dag. Hva skal så til for at den globale gjennomsnittstemperaturen ikke skal overstige to grader? I følge den siste rapporten fra IEA (Det internasjonale energibyrået) «World energy outlook 2012» kan ikke mer enn en tredjedel av de allerede påviste økonomisk og teknologisk utvinnbare reserver av kull, olje og gass brennes før 2050. Dette gjelder så fremt ikke teknologi for karbonfangst og lagring (carbon capture and storage - CCS) blir tatt i bruk i stor skala. En annen rapport - «Unburnable Carbon – are the worlds financial markets carrying a carbon bubble?», utgitt av Carbon Tracker Initiative påpeker det samme. I denne rapporten vises det til utregninger utført av Potsdam Institute som viser at hvis vi skal holde oss til togradersmålet, så er det globale karbonbudsjettet for perioden 2000-2050 på 886 GtCO₂.

Hvis man trekker i fra utslippene fra årene 2000-2010, har vi igjen 565 GtCO₂ som kan slippes ut de neste 40 årene. De kjente reservene utgjør imidlertid tilsammen 2795 GtCO₂ (65% i form av kull, 22% i form av olje og 13% i form av gass). I følge estimatene fra Potsdam Institute utgjør reservene av fossilt brensel ca. 5 ganger så mye som kan brukes hvis vi skal ha en sjanse til å nå togradersmålet.

Store deler av dagens reserver av fossilt brensel, og det inkluderer også Norges reserver, må altså bli liggende hvis vi ønsker en levelig planet for våre etterkommere. Med dette i bakholdet fremstår det hasardiøst å starte leting etter olje i et av verdens mest verdifulle og sårbare havområder.

Iverksettelse av en åpningsprosess for oljeboring etter petroleumsloven betyr ikke at hele utredningsområdet åpnes for oljeboring, men når det iverksettes en konsekvensutredning er det med utgangspunkt i et ønske om tildeling av nytt areal til oljeindustrien. Åpningsprosesser på norsk sokkel har alltid ført til tilgang til nytt areal for

oljeindustrien. Flere av disse havområdene, eksempelvis utenfor Haltenbanken og i Farsundsbassenget, har blitt åpnet på tross av miljøfaglige advarsler. Naturvernforbundet mener derfor at det ikke bør iverksettes åpningsprosesser etter petroleumsloven i havområder hvor statens egne miljøfaglige etater advarer mot oljeboring, som utenfor Lofoten, Vesterålen og Senja. Vi har allerede et godt verktøy for å innhente kunnskap om disse havområdene. I 2006 vedtok Stortinget en helhetlig forvaltningsplan for havområdene i nord. Formål til planen er at naturens tålegrenser skal være avgjørende for om det tillates næringsaktiviteter som oljeboring, skipsfart og fiske. Naturvernforbundet ønsker derfor at forvaltningsplanen skal bygges videre til å bli et bedre verktøy for å sikre levedyktige økosystemer i en tid hvor trusselbildene for naturen stadig blir større, og at det gjennom denne prosessen blir samlet inn videre kunnskap om konsekvenser av eventuell oljeboring utenfor Lofoten.

Åpningsprosesser for nye havområder er Olje- og energidepartementet sitt ansvarsområde. Naturvernforbundet mener at Miljøverndepartementet i stedet bør styre både kunnskapsinnhenting om effekter som følge av oljeboring og vurdering av tiltak fordi dette i større grad vil sikre at miljøhensyn blir ivaretatt. Oljeboring i sårbare områder bør ikke utredes av oljeindustriens eget departement.

Nå er det duket for ny nasjonal vardebrenningsaksjon. Allerede en måned før aksjonen skal finne sted har 30 steder meldt seg på, blant dem Bergen. Sammen med Folkeaksjonen, Natur og Ungdom, samt Miljøagentene inviterer Naturvernforbundet Hordaland til vardebrenning for fortsatt oljefritt Lofoten, Vesterålen og Senja på lørdag 23. februar kl 17.30 på Fløyen. Det blir masse engasjement, pøsegrilling, appeller og musikk.

Skogseminar på Varaldsøy

Naturvernforbundet i Kvinnherad ynskjer velkommen til skogseminar på Varaldsøy 30. mai til 2. juni.

Kjentmann Arild Gjuvsland vil vise oss rundt i dei spanande gammalskogane med furu, eik, barlind, alm, lind og kristtorn. Til å lære oss om skogens mangfald har vi denne helga med oss Geir Gaarder, ekspert på lav, mose og sopp, Geir Flatabø, ekspert på biologisk mangfald, John Skartveit, ekspert på insekter, Stein Byrkjeland frå Fylkesmannens miljøvernavdeling, Arnodd Håpnes, fagleiar for avdeling for naturmangfald i Naturvernforbundet og Signe Lindbråten, organisasjonsrådgjevar i Naturvernforbundet.

Varaldsøy er kjent som ei botanisk perle, og me håpar mange vil koma og oppleve eventyrskogane på vakre Varaldsøy og få med seg mykje god lærdom og visdom frå skogen. I år er ungdommens år, og me håpar mange unge vil koma.

- Prisen for å delta er 200kr for heile helga, og dette inkluderar overnatting, mat og program. Oppmøte og overnatting er på Hesteviken Seminarplass.

- Påmelding til Bjørn Helge Skåle på e-post: bjohelgs@online.no eller tlf. 90 51 60 91

Arrangementet er sponsa av Naturvernforbundet og Hordaland Fylkeskommune.

Foto: Jan Rabben (frå boka «Høgt og lågt i Kvinnherad»)



Få med din klasse på Batterijakten!



BATTERIJAKTEN
25.februar – 17.mars 2013

25. februar starter den store Batterijakten. Det betyr at du kan få med din klasse på å samle inn brukte batterier og vere de inn til riktig resirkulering. Om din klasse er den levererflest batterier, vinner dere et helt klassesett med pc'er.

Klaus Hjermann og www.miljoagentene.no

Illustrasjon: www.miljoagentene.no

Klassen får også et klistremerke for hvert 100. gram med batterier som samles inn. Det vil si at klassen får ti klistremerker for hver kilo. Batteriene skal leveres hos en Clas Ohlson-butikk. Om det ikke er Clas Ohlson-butikk der din klasse er, kan dere sende batteriene portofritt i en eske, og registrere dere på www.batterijakten.no. Husk å få med din klasse på dette miljøvennlige tiltaket som hindrer at vi får enda flere forurensende batterier i vanlig søppel. Les mer om konkurransen, og registrer klassen din på www.batterijakten.no.

Har du vervet noen av vennene dine til Miljøagentene i år?

Om du har vervet, eller tenker på å verve noen du kjenner til å bli medlem i Miljøagentene, kan du få fine premier fra hovedkvarteret. Du får ett poeng for hvert medlem du verver. Om du verver to nye agenter kan du f.eks. få DVD'en «Ariettas hemmelige verden». Jeg har sett filmen selv, og den er absolutt å anbefale. Sjekk ut hvilke andre vervepremier du kan få på www.miljoagentene.no.

Foto: Anne Marte Rognskog





Damsgårdsveien 95, 5058 Bergen
Telefon: 55 34 17 70
bergen@metallco.com

Kjøper du boss?

Still deg sjølv tre spørsmål når du skal handla:

1. Har eg eigentleg bruk for dette?
2. Er produktet av god kvalitet?
3. Er det miljøvenleg?

Er svaret nei, spar både pengar og miljøet!



Tlf: 56 52 99 00
Faks: 56 52 99 01
E-post: ihm@ihm.no
www.ihm.no

Ta vare på naturen
- Hugs kjeldesortering!



Foto: Svein Ulvund

Før du aner det,
så er vårrengjøringen
igang...

Har du privat- eller
næringsavfall, papir, farlig
avfall og metaller...?

Vi har utleie av små og store
kontainere til alle formål.

Bestill i god tid så er du
klar til våren.



Franzefoss

Gjenvinning

Telefon 55 34 92 00

www.franzefoss.no



SIM



ORTAN SUND

Tenk miljø – brems forbruket!

Sunnhordland
Interkommunale
Miljøverk IKS

Svartasmoget,
N-5419 Fitjar

Telefon: 53 45 78 50
Telefaks: 53 45 78 60
E-post: sim@sim.as

www.sim.as

Miljøfokuserte avfallsløsninger

I samarbeid med Retura hjelper BIR Bedrift
din virksomhet med å sikre sin miljøinnsats.

- Rådgivning
- Innsamling av papp, plast, næringselektro m.m.
- Skreddersydde løsninger for dine behov

Kontakt oss på telefon
55 27 70 50 for tilbud.



RETURA

BIR BEDRIFT

La meg få ein
sjanse til...



La oss gjenvinne meir!



skyss.no



Orangeriet | Foto: Fred Jomy

Reis miljøvennleg!

Bruk buss eller Bybanen og bidra til eit betre miljø. Bruk vår app eller reiseplanleggaren på **skyss.no** for å planlegge reisa.

Spar miljøet – reis kollektivt! God tur!



skyss 

FARLIG AVFALL SKAL TIL TRYGG BEHANDLING



**Innlevert farlig avfall
finner ikke veien til
naturen og lekeplassen***

Første halvår 2012 leverte BIR-kundene 629 tonn farlig avfall til trygg behandling. Likevel vet vi at det kastes farlig avfall sammen med restavfallet. Se mobil.bir.no for trygge leveringssteder for farlig avfall.

*MEN DET HJELPER IKKE MOT MAKK I MAGEN



**Det
nytter**

BIR
mobil.bir.no
815 33 030

Hordaland fylkeskommune er ein pådrivar og støttespelar for kommunar og næringsliv, driv samfunnsutvikling og legg til rette for ei berekraftig forvaltning av naturressursane.



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**



Informasjon på www.hordaland.no



**Radøy
kommune**

**Me byr deg på rike og
mangfoldige opplevingar.**

**Kom til ein kommune
som hegnar om naturen.**



RADØY
den grøne øya

tryggleik
trivsel
livskvalitet for alle

Innkalling til årsmøter Hordaland og Møre og Romsdal

Naturvernforbundet Hordaland

► Naturvernforbundet i Kvam

20.03.2013 kl 19.00, Kabuso i Øystese. Styremøte kl 18.00 og åpent temamøte fra kl 20.00

► Naturvernforbundet på Askøy

04.03.2013 kl 19.00, Frivillighetssentralen sine lokaler i Rådhuset.

► Naturvernforbundet i Kvinnherad

21.03.2013 kl 19.00, Rådhuset i Rosendal

► Naturvernforbundet i Nordhordland

Ikkje fastsett

► Voss Naturvernlag

15.03.2013 kl 20.00 på Voss ungdomsskule

► Naturvernforbundet i Bergen

16.03.2013 kl 13.00, Det grønne loftet, Bryggen i Bergen

► Naturvernforbundet Hordaland

16.03.2013 kl 15.00, Det grønne loftet, Bryggen i Bergen
Åpningsinnlegg ved Synnøve Kvamme om erfaringene fra kampen mot kraftlinjene i Hardanger.

Saksliste:

- 1 Godkjenning av innkalling og dagsorden
- 2 Valg av ordstyrer, referent og kontrollkomité
- 3 Styrets årsmelding 2012
- 4 Revidert regnskap for 2012
- 5 Arbeidsprogram for 2013
- 6 Budsjett for 2013
- 7 Uttalelser
- 8 Valg

Årsmøtemiddag kl. 19.00. Påmelding innen 8. mars til hordaland@naturvernforbundet.no

Naturvernforbundet i Møre og Romsdal

► Felles saksliste for alle lokallaga:

- Valg av ordstyrer.
 - Styrets årsmelding.
 - Revidert regnskap.
 - Saker fra styret.
 - Saker som er framlagt av medlemmene innen en av styret fastlagt frist.
 - Budsjett og arbeidsprogram.
 - Valg av styremedlemmer.
 - Valg av utsendinger til fylkeslagenes årsmøter.
 - Valg av valgkomité og revisor.
 - Valg av delegat som landsmøteutsending
- Eventuelle tilleggssaker er nevnt under det aktuelle lokallaget.
Se ellers på www.naturvernforbundet.no

► Naturvernforbundet i Ålesund og omegn

7.3.2013, kl. 18.30, Spjelkavik vidaregåande skule
Tilleggssak: Utviding av lokallaget til også å omfatte Skodje kommune.
Etter årsmøtet: Kjersti Finholt, prosjektleiar for Nordre Sunnmøre vassdragsområde innleiar om «Vatnmiljø og arbeid med tiltak for å nå målet om god miljøtilstand i Ålesundsområdet».

► Naturvernforbundet i Kristiansund og Averøy

11.3.2013, kl. 18.00, Kristiansund Seilforening, Kranaveien.

► Naturvernforbundet i Ørsta og Volda

14.3.2013, kl. 19.00, Åsentunet.

► Naturvernforbundet i Tingvoll

18.3.2013, kl. 19.00, Tingvoll gard

► Naturvernforbundet i Molde

19.3.2013, kl. 18.00, Høgskolen i Molde.
Innleiing om Vassdirektivet ved rådgjevar Margrete Emblemavåg.

► Naturvernforbundet i Vestnes

20.3.2013, kl 19.00, Formannskapssalen

► Naturvernforbundet i Rauma

21.3.2013, kl. 19.30, Rauma Kulturhus/Romsdalshorn
Innleiing om småkraftverk og natur ved Knut Festø.

► Naturvernforbundet i Møre og Romsdal

- 22.4.2013 kl. 18.00, Molde videregående skole
- Valg av ordstyrer.
 - Styrets årsmelding.
 - Revidert regnskap.
 - Budsjett og arbeidsprogram.
 - Saker framlagt av styret, lokallag og medlemmer i kommuner uten lokallag innen 2.4.2013.
 - Valg av leder og styremedlemmer.
 - Valg av valgkomité.
 - Valg av revisor.
 - Fordeling av utsendinger fra kommunene for neste årsmøte.
 - Nominering av landsstyrerepresentanter med vara.
 - Valg av utsendinger til landsmøtet

B-BLAD

retur: NaturVest
postboks 1201 Sentrum
5811 BERGEN

ETTERSENDES IKKE VED VARIG ADRESSEENDRING, MEN SENDES TILBAKE TIL AVSENDER MED OPPLYSNINGER OM DEN NYE ADRESSEN

Naturvernkalenderen 2012

Her finner du en oversikt over noen natur- og miljørelaterte arrangement framover.
For mer informasjon, se nettsidene naturvernforbundet.no/hordaland og
naturvernforbundet.no/moreogromsdal

Februar

Nasjonal vardebrenning for Oljefritt Lofoten Vesterålen og Senja
Laurdag 23. februar, blant anna kl 17.30 på Fløyen

Mars

Naturleg onsdag
6. mars kl 19.00 på Krystall, Kong Oscarsgate 16, Bergen

Samling for tillitsvalte og fylkessekretærer i Oslo, med seminar om natur- og miljøforvaltning.
Frå 8.mars kl 12.00 til 9. mars kl 15.00, Grensen 9B, Oslo

April

Naturleg onsdag
3. april kl 19.00 på Krystall, Kong Oscarsgate 16, Bergen

Lyngbrenningskurs – Småge i Aukra
5. og 6. april.
Nærare informasjon og påmelding: molde@naturvern.no

Strategihelg med Naturvernforbundet Hordaland
5.-7. april
Velkommen til ei helg med fagleg påfyll, engasjerte folk og planlegging av årets aktivitetar og strategi.
Program kjem på naturvernforbundet.no/hordaland/aktiviteter

Mai

Naturleg onsdag
1. mai kl 19.00 på Krystall, Kong Oscarsgate 16, Bergen

Juli

Ljåslått – Tingvoll
Fleire datoar i juli og august.
Nærare informasjon: moreromsdal@naturvern.no

Juni

Skogseminar på Varaldsøy
30.mai-2. juni
Sjå meir informasjon inne i bladet.

Naturleg onsdag
5. juni kl 19.00 på Krystall, Kong Oscarsgate 16, Bergen

August

Ljåslått – Vollasetra i Sunndal
16. -18. august.
Nærare informasjon og påmelding: moreromsdal@naturvern.no

Ljåslått – Ørsta
Nærare informasjon og påmelding: moreromsdal@naturvern.no

Neste nummer av NaturVest har tema "hav og havbruk". Har du tips til saker,
send en e-post til naturvest@naturvernforbundet.no