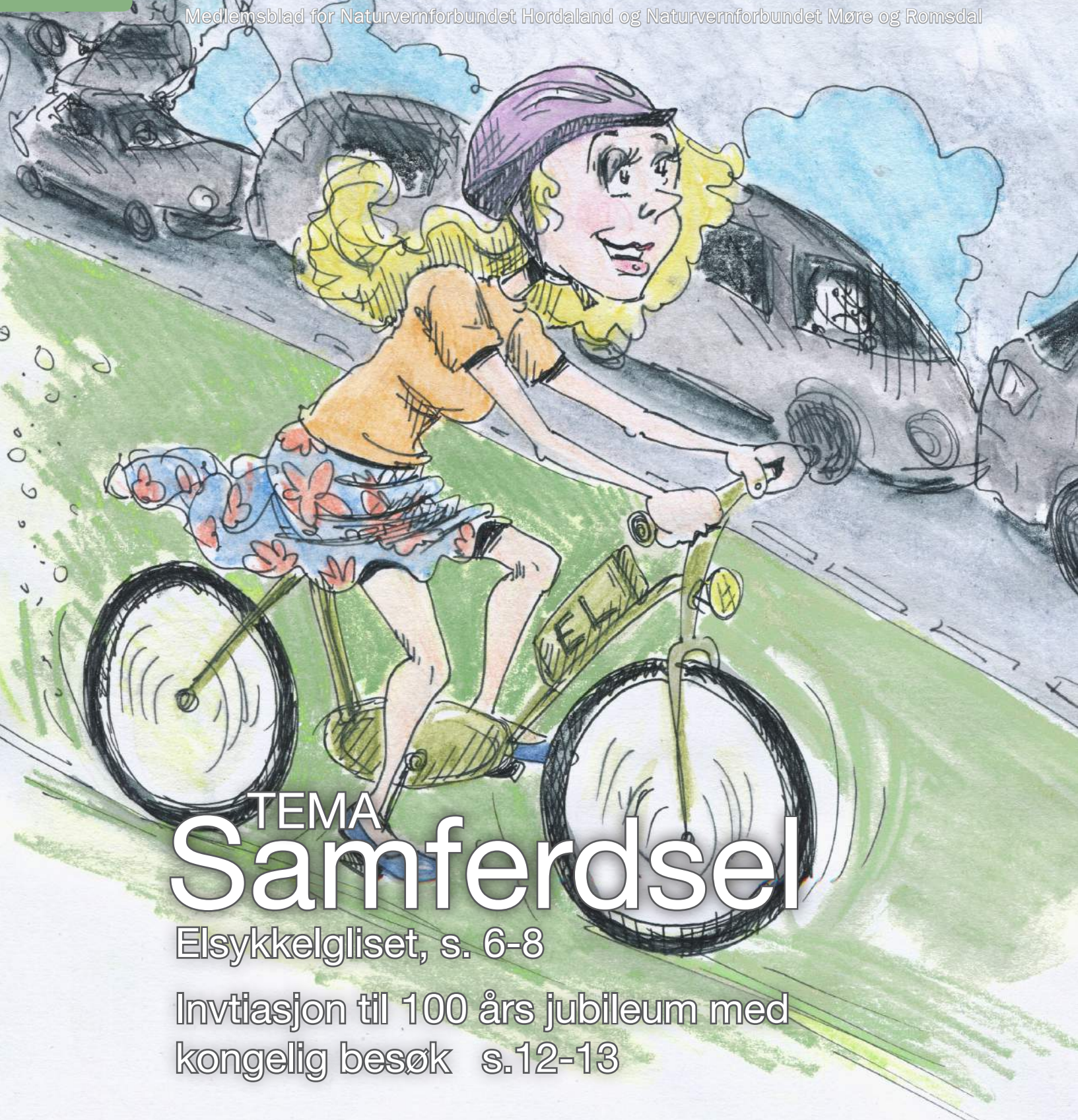


3
2014

NaturVest

Medlemsblad for Naturvernforbundet Hordaland og Naturvernforbundet Møre og Romsdal



TEMA
Samferdse

Elsykkelgliset, s. 6-8

Invitasjon til 100 års jubileum med kongelig besøk s.12-13



Øystein Folden
leiar, Naturvernforbundet
Møre og Romsdal

Vegpakker og bypakker

Trafikken aukar, køane blir lengre og politikarane er nøydde til å gjere noko. Samtidig er klimaplanane vedtatt og tida nærmar seg endå meir at det må gjerast noko.

Ein enkel tanke er at trafikkutfordringane i byane og klimautfordringane bør løysast samtidig. Når tusen bilar er eit problem og problemet blir mykje mindre om desse tusen bilane blir byta ut med femti bussar, då skulle ein tru at ei bussløyning skulle vere interessant. Når halvparten av oss har nokre kilo meir på kroppen enn det som er bra, og slike kilo har eit lag med å kome vekk om vi går eller sykklar meir, så kan ein jo tru at tilrettelegging for syklende og gåande kan vere dobbelt interessant. Trafikkstøy er og ei side av saka.

Vi veit ein del om kva som skal til for at trafikkmengda i byane skal gå ned. Eit betre kollektivtilbod, at det kostar meir å køyre bil inn i byane og færre parkeringsplasser som er dyrare å bruke, det hjelper i massevis. Dette er tiltak som kan gjennomførast utan store, nye vegprosjekt. Tiltak som kan gjere at bussen og syklistane slepp fram litt fortare enn bilane vil ofte vere nok til at kollektivløyningane blir meir attraktive. Når løyningane er såpass enkle, kvifor går ikkje politikarane for slike løyningar?

Privatbil gir fridom. Men ein firefeltsveg som ender i eit parkeringshus, kva fridom gir det? Når utgangen frå parkeringshuset er ved sidan av bussterminalen, kvifor kan ein ikkje då like gjerne bruke bussen?

I vårt samfunn er det 40% som ikkje har førarkort. Det er ytterlegare ein del som ikkje har bil. Følgjeleg må ein rekne med at halvparten av oss er avhengig av å sitje på med nokon viss dei ikkje kan gå eller sykle. Men politikarane vel å tilfredstille den halvparten som har fridom til å velje sjølv. Kvifor er det så viktig? Framtida er dei førarkortklause under 18 år. Dei fortener ei løyning dei kan bruke før dei er 18. Dessutan fortener dei ei framtid med eit klima som er leveleg. Vi treng bypakker, ikkje vegpakker.

Vi må difor ha

- gode løysingar for gåande og syklende først
- kollektivtrafikk som må gå ofte nok og sleppe fram før bilane
- vegprising, slik at det kostar meir å køyre bil nær byen og i periodar med høg trafikk

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 over 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, Oddvar Skre, Kristin Hildre Rørvik, Jørgen Hovind, Anne Kristine Søvik, Klaus Hjermann, Hallvard Birkeland og Eivind Trædal

Annonseansvarlig

Sverre A. Stakkestad
Tlf. : 55 10 10 97

Layout

Jørgen Hovind

Trykk

A2G Grafisk AS

Opplag

2760

Forside

Elsykelglis. Illustrasjon: Marijke Strømmen.

NaturVest
v/Naturvernforbundet Hordaland
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.



Papir: 100g Cyclus Offset 100% resirkulert
Se også <http://www.ecolabel.no>

Leder: Vegpakker og bypakker	2
Svevestøv i Bergen Havn	4
El-sykkelen kommer til Norge	6-8
Miljøagentene: nye nettsider og miljøtips	10
Spiontiltalte miljøvernere	11
Feirer 100 år for naturen - invitasjon	12-13
Bokanmeldelse: "Det brennende spørsmålet"	14-15
KAF: En klimaklssning for folk flest	16-17
Naturvernkalenderen høst/vinter 2014	20

Kortnytt

FNF kritisk til småkraft i Midthordland

Forum for Natur og Friluftsliv (FNF) har kome med kritiske innspel i høringa om nye småkraftverk i Samnanger, Fusa og Kvam.

Oddvar Skre, leiar for Naturmangfoldsgruppa og æresmedlem i Naturvernforbundet Hordaland

Forum for Natur og Friluftsliv (FNF), som er ein paraplyorganisasjon for Naturvernforbundet, Turlaget og Jeger- og Fiskeforbundet i Hordaland, har skrivne høyringsuttalar til åtte av dei 12 småkraftverka i den nye småkraftpakken i Kvam, Fusa og Samnanger.

Fristen gjekk ut 30. juni, og Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE) skal no vurdera kraftverka og koma med tilråding til Olje- og Energidepartementet. I Folgefonnpakka fekk halvparten av konsekusjonssøknadene avslag, og Naturvernforbundet Hordaland håpar at det blir like bra resultat i «Kvammapakko».

Dei åtte vassdraga representerer vidt ulike verneverdiar. Tre av vassdraga (Frydlielva, Skåro og Kastdalselva) ligg i indre delen av Fykkesundet, som er eit vilt og vakkert fjordlandskap, som enno har stor turistverdi, trass i at det går ei kraftline over. Naturmangfaldet er stort, dette gjeld også andre vassdrag som Matlandselva i Fusa, der det er registrert fire raudlista moseartar i tilknytning til vassdraget, og Dalatjørna i Strandebarm (Kvam) der det er observert raudlista storsalamander i nedslagsfeltet, reirplassar for hubro og spelplassar for tiur og orrfugl. Andre stader som Dukebotn i Samnanger ovanfor Kvitingen, og Sandelva på vestsida av Samnangerfjorden, er populære friluftsliv- og turområde der elva er eit dominerande landskapselement. I Samnanger har vi også det omdiskuterte kraftverket Jarlshaug – mellom Jarland og Haug – der

utbyggjarane ønskjer å byggja eit småkraftverk på 999 kW, altså like under grensa på 1 MW for kor mykje det er lov å byggja ut i sidevassdrag til verna vassdrag.

Matlandselva er eksempel på noko vi dessverre ofte ser, at utbyggjarar prøver å få konsesjon på utbygging ved å kombinera kraftverket med andre formål, i dette tilfelle eit vassverk. Men vassverket i Hafskorvatnet er noko som kan byggjast også utan at elva blir lagt i røyr.

Litt spesiell er også Koldalsfossen, som ligg midt i Eikelandssosen, som er kommunesenteret i Fusa. Denne flotte fossen har tidlegare fått redusert vassføringa kraftig, og mange i Eikelandssosen ønskjer at vatnet framleis skal få renna fritt. Dei mange kulturminna rundt fossen vitnar om tidlegare tiders utnytting av fossekrafta, og med litt rydding og restaurering kan dette bli ein av dei store turistattraksjonane i Fusa, som ikkje blir heilt det same dersom det ikkje renn vatn i fossen.

Småkraft blir ofte framstilt som eit klimatiltak, som skal erstatta olje og gass med rein fornybar energi. Men Naturvernforbundet meiner at det ikkje er rett å la naturen betala for denne fornybarsatsinga, og at det er betre å premiera energisparing enn sløsing med fornybar energi. Landet vårt har alt overoppfyllt EU sitt fornybardirektiv sitt krav på 67%. Dessutan leverer småkraftverk stort sett energi berre om sommaren, i den årstida då vi har minst bruk for kraft.

Urovekkende høye konsentrasjoner av svevestøv i Bergen havn

Tysklands største naturvernorganisasjon NABU har målt luftkvaliteten i europeiske storbyer. I Bergen fant de svært høye konsentrasjoner av svevestøv i havneområdet.

Anne Kristine Søvik

Klima- og transportgruppen i Naturvernforbundet Hordaland har fått til et samarbeid med den tyske naturvernorganisasjonen NABU (Nature and Biodiversity Conservation Union). Dietmar Oeliger og Daniel Rieger fra NABU har nylig vært i Bergen for å måle luftkvaliteten i havneområdet. Målingene deres viser hvor mye svevestøv som kommer fra skip som ligger ved kai med motoren i gang.

I Bergen ble partikkelkonsentrasjonen i luften ved Skolten og Jekteviken/Hurtigruteterminalen målt. Ved et tysk forskingsfartøy som låg ved Skolten ble det målt 216.000 partiklar per cm^3 . Målingen ble gjort på kaien ved siden av hovedveien, så det må trekkes fra 6000-8000 partikler per cm^3

som stammer fra veitrafikken. Ved Hurtigruta viste målingene på det meste 466.000 partiklar per cm^3 . Til sammenligning målte NABU partikkelkonsentrasjonen i Nordnesparken og ved Lille Lungegårdsvann. Der viste målingene 1500-2000 partiklar per cm^3 . For å ha god luftkvalitet bør partikkelkonsentrasjonen ligge under 5000 partikler per cm^3 .

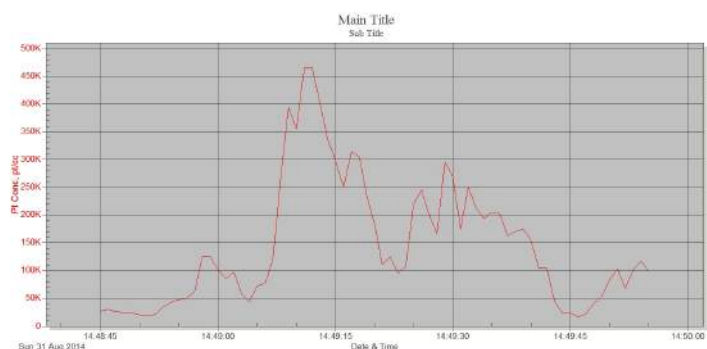
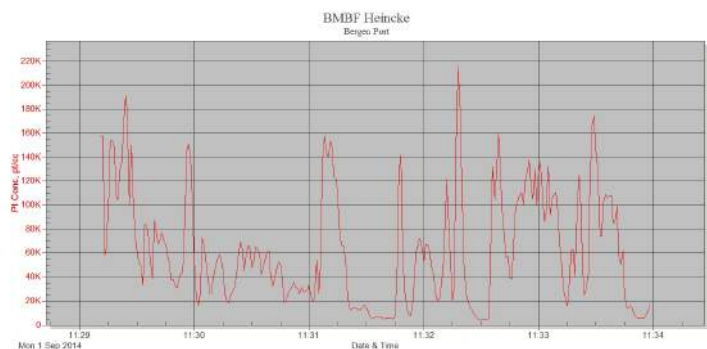
Høye konsentrasjoner av svevestøv over lang tid er helseskadelig, og blir man utsatt for de konsentrasjonene vi målte ved Hurtigruten over tid så er det definitivt helseskadelig, sier Rieger.

I Norge går diskusjonen stort sett på landstrøm. NABU mener man må gjøre på skipsmotorer det samme som man gjør på dieseldrevne biler, lastebiler og busser, det

vil si installere partikkelfilter og katalysator. Myndighetene må stille miljøkrav til skipsfarten.

Bergen havn planlegger landstrøm for off-shorefartøy. På Dokken er det et landstrømanlegg under bygging, og et pilotanlegg skal stå ferdig i desember. En eventuell utvidelse av landstrømsprosjektet må rettes mot cruisetrafikken som står for store deler av luftforurensningen i Bergen havn. Det er derfor svært viktig at landstrømanlegg blir prioritert bygget i havneområdet. I tillegg må rederiene gjøre en jobb med å rigge skipene slik at de kan benytte strøm fra land, for det er det ikke alle som kan i dag.

Saken er blitt omtalt både i Bergens Tidende, BA, NRK Hordaland og Nordland.



RENAULT ZOE

SUPERCHARGE PÅ 2 TIMER HJEMME*



LAD HVOR DU VIL

NY MINI TRANSFORMATOR TILGJENGELIG

FRA KR. 202.380,-

INKL. HJEMMELADER OG MONTERING**

Elektriske Renault ZOE kan du nå lade overalt, takket være den mobile mini transformatoren

For optimal og sikker lading tilbyr Renault to forskjellige ladeløsninger inkludert i prisen: ** ZOE LIFE **Easy Charge** kr. 202.380,- / ZOE INTENS **Easy Charge** kr. 222.380,- (inkl. Wallbox/hjemmelader 3,6 kw) og * ZOE INTENS **Supercharge** kr. 232.380,- (inkl. Wallbox/hjemmelader 11 kw, lader batteriet til 80 % på 2 timer). Montering av Wallbox/hjemmelader inkluderer: Sjekk av el. anlegget av autorisert elektriker. Trekking av kabler i eksisterende el. installasjon, inntil 15 m kabellengde. Transformator dersom nødvendig. Kabel for lading med Wallbox/hjemmelader. **NB:** Med forbehold om 3 faser og nok kapasitet på hovedsikringer.

DRIVE THE CHANGE



Motor Forum
Bergen

Øvre Kråkenes 51, 5152 Bønes
Tlf.: 55 52 60 00
www.motorforum.no/bergen

Åpningstider salgsavdeling:
Man.–tirs.–fre.: kl. 08.30–16.30
Ons.–tors.: kl. 08.30–20.00. Lør.: kl. 10.00–14.30



Følg oss på
facebook.com/MotorForumBergen



El-sykkel gir bilister to hjul

”El-sykkelglis” - En tilstand man observerer hos folk som har satt seg på en el-sykkel og tråkket de første meterne. Tilstanden varer gjerne helt frem til prøvekjøringen er avsluttet, og litt i tiden etterpå.

Jørgen Hovind (tekst og foto)
Prosjektkoordinator for prøvekjøre.no i Naturvernforbundet Hordaland.

Forløpet er typisk. Først kommer en skeptisk, men nysgjerrig, bilist bort – ”Hva er dette da? Hvor mye koster den? Den er jo litt tung? Dette er jo juks?” Da sier jeg – ”Prøv å sykle en liten runde - for eksempel opp den bakken der og tilbake, så svarer jeg på spørsmålene dine etterpå”. Når bilisten kommer tilbake er tonen litt annerledes, og bilisten har i løpet av turen kledd på seg det flotte ”el-sykkelgliset”.

Året el-sykkelen kom til Norge

2014 vil bli husket som året el-sykkelen for alvor banet seg inn på det norske markedet. Allerede før sommeren meldte flere importører om tomme lagre og rekordsalg. Det er blitt estimert at ca

10.000 el-sykler vil bli solgt innen året er omme. Alikevel er populariteten i Norge beskjeden sammenliknet med Europa hvor el-sykkel har vært et hett tema i snart ett tiår. I sykkelnasjonen Nederland utgjør el-sykkel ca. 17% av det totale sykkelsalget (170 000 el-sykler).

Prøvekjøring - det beste argumentet

En prøvetur er det mest effektive argumentet for el-sykkelenes potensial i hverdagen ved å bytte ut bilbruk med bærekraftige alternativer. El-sykkelen kan spille en unik rolle i løsningen av trafikkproblemet i byene våre. Den er kostnadseffektiv, hurtig og lett å bruke. I tillegg til økt fremkommelighet har det også positiv effekt på miljøet å bytte ut biltur med en sykkel. Ved bruk av el-sykkel har man mulighet til å kjøre forbi bilkøene uten

stress. Sammenliknet med elbil koster den 0,5 øre per km i forhold til elbilens 15-20 øre per km, samtidig som el-sykkelen har en langt mindre ressurs og energikrevende produksjon. Kort oppsummert er el-sykkel positivt for helse, økonomi og miljø.

Miljøvennlig

El-sykkelen bruker svært lite energi sammenliknet med både bil og kollektivtransport. Energibruken ved produksjon av en el-sykkel er litt høyere enn for en vanlig sykkel, men svært lavt sammenliknet med bil. Studier utført av det EU-finansierte prosjektet ExtraEnergy viser at en el-sykkel bruker rundt 1 kWh elektrisitet per 100 kilometer, mens en effektiv bensinbil bruker rundt 50 kWh på samme strekningen. Ergo, 50 ganger mer effektivt.



Øverst t.v: Asle Steiestøl Wingsternes (H), leder for komite for miljø og byutvikling i Bergen kommune tester en el-sykkel på prøvekjøringsdagen til Bergen Kommune. Øverst t.h: driftsleder i Hordaland Fylkeskommune, Christian Hansen har smykket seg med el-sykkelgliset. Nede: ansatte ved Hordaland Fylkeskommune i diskusjon på el-sykkeldagen for de ansatte på fylkeshuset.

Bruk av el-sykkel gir svært lave utslipp av klimagasser. Det fører heller ikke til ekstra svevestøv eller NOx i luften. For hver person som bytter fra bil til el-sykkel spares energi og lokale utslipp. Bruk av biler drevet på fossilt drivstoff gir utslipp av klimagasser, mens man med el-sykkel enkelt fraktes relativt utslippsfritt. CO2-utslipp per kWh strøm varierer allikevel mellom leverandører. Kraftprodusentene er derfor pålagt å oppgi varedeklarasjon og opprinnelse for kraften de selger. Hvis de ikke oppgir egen varedeklarasjon, må de bruke deklarasjonen som er utarbeidet av NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat).

Sunt

Helsegevinsten ved bruk av el-sykkel er stor. Mange tror kanskje at hvis man legger til en elektrisk motor på en sykkel så forsvinner helseeffekten, men det er feil. El-sykkelen krever pedalkraft for å fungere, og den kan ikke startes uten at du trår. Selv om el-sykkelen hjelper i motbakker, kreves egeninnsats. El-sykkelen gjør det lettere og mer tilgjengelig for alle å sykle, og øker dermed sykkelbruken. Erfaringsmessig gjør en el-sykkel det lettere å komme seg ut på sykkelsetet, også de dagene hvor man før

tok bilen på grunn av været og topografi. El-sykkel gjør det lettere å droppe bilen på kortere avstander, som f.eks. til butikken eller på jobb. Mindre bilbruk fører til mindre utslipp av klimagasser, og mindre lokal luftforurensing.

I dag har de fleste sykkelforhandlere også el-sykler. Syklene varierer i pris og utforming, og de fyller et mangfold av behov. Blant de billigste av alternativene er vi i prøvekjøre forsiktige med å anbefale spesifikke merker. Som et generelt poeng sier vi at det er smart, både med tanke på langsiktig økonomi og miljøhensyn, å velge en sykkel med god kvalitet som vil vare og gi en god brukeropplevelse så lenge som mulig. På prøvekjøre.no kan du lese mer om hva som kjennetegner gode el-sykler og se flere eksempler produktveilederen. På transport-sykkel.no finnes det flere gode tester på el-sykler i flere prisklasser.

Realistiske forventninger

Når du kjøper en elsykkel er det viktig å regne med kostnaden på vedlikehold. Du kan regne med en kostnad på ca 2-3 000 kr i året dersom du leverer din sykkel til service regelmessig. På denne måten får du en sykkel som alltid fungerer når du trenger

FOREGANGSPERSON

Tom Christer Nilsen (H)

Fylkesordfører i Hordaland.



Foto: Charlotte Haarvik Sanden / NRK

September 2013:

Kjøpte, etter anbefalinger fra Naturvernforbundet en el-sykkel og begynte å sykle fra Askøy, via fergen "Snarveien", og til fylkeshuset i Bergen sentrum.

November 2014:

Hadde syklet totalt 500km.

Februar 2014:

Hadde syklet totalt 1000km og sa opp parkeringsplassen sin på fylkesbygget.



Med el-sykkel kan man sykle i dress med stil uten å kralle skjorta.

Nilsen kjøpte først en Cannondale el-sykkel, gikk i vår over til den stائفulle danske modellen Velorbis.

Han regner med at han sparer 1600 kr i måneden på å erstatte bilbruk.



Velorbis Elechic Gents © 2014
VELORBIS



El-sykkkel med bak-motor



El-sykkkel med for-motor



El-sykkkel med krank/
pedalmotor

En elektrisk sykkel

er en tråsykkel med elektrisk hjelpemotor. Motoren hjelper deg med tråkkingen opp til 25km/t. Effekten av en el-sykkkel er betydelig ved akselerasjon, oppoverbakker, og øker gjennomsnittsfart på flaten.

Med en el-sykkkel kommer du lengre, uten å miste sykkelens helseeffekt.

På grunn av motorbegrensingene på 25km/t, kreves det ingen ferdigheter ev el-sykklisten utover det som kreves av en vanlig syklist. Derfor gjelder det samme regelverket for sykler og el-sykler.

den og du kan repareres før skadene rekker å bli fatale og dyre. Godt vedlikehold bidrar til et langt liv for el-sykkelen. Mye av det forebyggende vedlikeholdet kan du gjøre selv, menen del bør gjøres av et proffesjonelt verksted.

Transportsykler – øker sykkelens relevans.

Transportsykler er egentlig en egen kategori, som også mange el-sykler faller under, men konseptet er ikke særlig utbredt i Norge. Transportsykkkel kan sees

på som en samlebetegnelse på sykler som er spesialtilpasset transportformål. Eksempler fra dette kan være bysykler med sykkelvesker, tohjuls lastesykler med lasteplan, trehjuls lastesykler med lasteplan med plass til flere barn osv. Med en transportsykkkel kan man utføre mange av hverdagslige oppgaver som før gjorde det nødvendig å bruke bil. Stadig flere transportsyker leveres også med el-motorer.

For deg som vurderer å kjøpe el-sykkkel kan noen motorprodusenter være verdt å merke seg. Bosch, Panasonic, Yamaha, BionX og danske Promovec er alle anerkjente produsenter. Boschs sine krankmotorer (motorer som sitter ved pedalene på sykkel) har verdt markesledende på el-sykkelmotorer i Europa i flere år. De leverer motorer til flere merker el-sykler som Giant, E-green, Trek og Merida. Panasonic og Promovec leverer gode hjulmotorer (i enten forhjulet eller bakhjulet) I 2015 kommer Yamaha med en meget spennende nyutviklet modell, blant annet på sykkelmerket Haibike. BionX leverer vellutprøvde systemer for å bygge om en vanlig sykkel til el-sykkkel. Dette er et godt alternativ for de som allerede har en sykkel som fungerer godt.

El-sykkkel er et godt alternativ til bil. Den står sammen med et mangfold av transportløsninger, som for eksempel samkjøring, bildeling, kollektivtransport og elektriske

biler. Disse tiltakene kan samlet utgjøre løsningene på transportproblematikken, både i forhold til forurensing og arealbruk. Tror du el-sykkkel kan passe som en del av din hverdag? Gå inn på prøvekjøre.no og finn det ut.

prøvekjøre^{no}

Prøvekjøre.no er utviklet av Naturvernforbundet Hordaland i samarbeid med Bergen Kommune, DNB, Hordaland Fylkeskommune, Neolab, Transnova og pilotbutikkene BoA Sykler og G-Sport Bergen Storsenter & Laguneparken.

På prøvekjøre.no finner du uavhengig informasjon om el-sykler i form av guider, sykkelkart, og produktveileder. Du får i tillegg mulighet til både virtuell og praktisk prøvekjøring i Bergen (350 kr for en uke).

I hjertet av prosjektet ligger ideen om at potensialet til el-sykkelen er ikke noe som bare kan vises. Det må prøves. Derfor har vi i Naturvernforbundet Hordaland utviklet en tjeneste som lar deg låne en el-sykkkel for å prøve hvordan el-sykkelen passer inn i din hverdag.

Bilister som er medlem i Naturvernforbundet kan prøvekjøre gratis via prøvekjøre.no. Send en e-post til medlemsregisteret på medlem@naturvernforbundet.no, oppgi ditt medlemsnummer for å få tilsendt verdikode til bruk i bookingsystemet.





Sjekk aktivitetsoversikt
på klimahandling.no



BERGEN KOMMUNE

Kjenner du noen som kan bli med på å styrke kampen for natur og miljø?

Bli med på vår jubileumsstafett. Send en e-post-oppfordring til 3 andre miljøinteresserte om å gi en gave eller bli medlem i Naturvernforbundet.

www.naturvernforbundet.no/stafett



Avfallsløsning med fokus på miljø

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

Kontakt oss på:
55 27 70 50

RETURA®

BIR BEDRIFT

Vi kan tilby:

- Rådgivning
- Henting av papp, plast, næringsselektro m.m.
- utleie av container for privat og næring
- Skreddersydde løsninger



Miljøagentene får nye nettsider

I løpet av september blir Miljøagentenes nettsider helt fornyet, med et kjempekult nytt format.

Klaus Hjermann og Miljøagentenes hovedkvarter

Den nye nettsiden gjør at du enkelt kan bruke www.miljoagentene.no når du er på mobilen eller nettbrett.

Du kan oppdatere deg på hemmelige oppdrag mens du er ute og går og du kan gi beskjed på nett om du ser forsøpling, biler som går på tomgang eller annen forurensing. Send gjerne en mail til post@miljoagentene.no om du har forslag til ting som kan forbedres på nettsiden.



Foto: Blåis Design. Her er et utklipp fra det nye designet på www.miljoagentene.no.

Tips til en miljøvennlig høst

Her er noen gode tips til ting du kan finne på fremover for å gjøre høsten enda mer morsom og naturvennlig

1. Lag mat av noe spiselig fra hagen eller ute i naturen
 2. Få med deg noen venner og sov i telt ute
 3. Sjekk ut miljoagentene.no/natursti og finn ut hvordan du kan lage din egen natursti i nærmiljøet ditt
 4. Gå på skattejakt i fjæra eller i skogen (men hold deg unna giftig sopp)
 5. Hold deg oppdatert på nye hemmelige oppdrag fra Miljøagentenes hovedkvarter
- Ha en kjempefin høst!

Spiontiltalte miljøvernere - Solidaritet og støtte til våre russiske partnere

"Kjære Putin: Vi som jobber for naturvern, miljøvern og befolkningens helse er ikke utenlandske agenter", skriver Naturvernforbundets russiske partner Russian Socio-Ecological Union (RSEU) i et åpent brev til den russiske presidenten.

Eivind Trædal

Naturvernforbundet står skulder ved skulder med våre russiske kolleger og samarbeidspartnere, som utsettes for hardt press fra myndighetene.

Denne uken ble miljøvernorganisasjonen EcoDefense idømt 300 000 rubler i bot, tilsvarende drøye 50 000 norske kroner med dagens kurs. Dette er mye penger i Russland. Fortsatt gjenstår to rettsrunder før dommen er rettskraftig, noe som vil ta minst en måned. EcoDefense er under press fra russiske myndigheter og rettsvesen på grunn av sitt engasjement mot atomkraft. EcoDefense er den første russiske miljøvernorganisasjonen som Justisdepartementet har inkludert i listen over "Utenlandske agenter", sammen med 11 menneskerettighetsgrupper.

- Vi deler bekymringen fra våre russiske venner. Nå må russiske myndigheter rydde opp og slutte å trakassere miljøvernere, sier Lars Haltbrekken leder i Naturvernforbundet.

EcoDefense sier at dommen selvfølgelig vil bli anket. De nekter å oppfylle kravene i lov om «utenlandske agenter» fordi de mener det er et undertrykkende verktøy som krenker rettighetene til innbyggerne i Russland.

- Arbeidet vårt mot nye Baltiskaya atomkraftverk (i Kaliningrad-enklaven ved Østersjøen, red. anm) så vel som vårt andre miljøvernarbeid, handler om å beskytte miljøet og innbyggernes rettigheter. Vi er ikke noens agenter og tar våre egne avgjørelser, sier EcoDefense i en uttalelse på sine facebooksider.

Naturvernforbundet har samarbeidet med russiske miljøvernorganisasjoner siden starten av 90-tallet, og opplever at organisasjonene får trangere og tøffere kår. The Russian Socio-Ecological Union (RSEU) skriver at de er bekymret over økende press mot organisasjoner som jobber med miljøvern- og helse spørsmål, gjennom at myndighetene stempler organisasjonene og deres ledere som «utenlandske agenter». RSEU lister opp organisasjoner som har opplevd særlig press

fra myndighetene, og dagens status.

Russlands omstridte lov om utenlandske agenter, skaper stadig større problemer for miljøvernere. Loven sier at organisasjoner som mottar pengestøtte fra utlandet, og samtidig jobber politisk, skal registrere seg som «utenlandske agenter». Hva som er politisk er imidlertid uklart, noe som åpner for vilkårlighet hos myndighetene, og selvsensur samt usikkerhet i organisasjonene. En registrering som «utenlandsk agent» er svært stigmatiserende, og vil i praksis gjøre det umulig å drive miljøvernarbeid siden både befolkning og myndigheter vil holde seg langt unna disse organisasjonene. RSEU påpeker at miljøvernorganisasjonene jobber for russiske interesser på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Ofte er motstanderen forretningsinteresser.

- Det er urettferdig at miljøvernarbeid stemples som å være i opposisjon til russiske interesser. Bærekraft er i alle russeres interesse, sier Lars Haltbrekken i Naturvernforbundet.

Feirer 100 år for naturen med kongelig besøk

I 100 år har Naturvernforbundet jobbet for å ta vare på vår rike natur og skape et bærekraftig samfunn.

Fotograf: Bård Løken

Kristin Hildre Rørvik

Nå vil vi samle medlemmer og andre som fremmer naturens sak for å feire 100 år for naturen. Som Naturvernforbundets øverste beskytter stiller Hans Majestet Kong Harald V opp på feiring i Bergen 18. oktober.

Hvordan ville dagens samfunn vært uten 100 år med frivillig innsats for å ta vare på naturen? Hvordan kan verden se ut om 100 år hvis vi setter alle kluter til og jobber for en bedre klode? "Vi ønsker å bli inspirert

av naturverneres historiske innsats i vårt arbeid for en bedre fremtid. Derfor inviterer vi til 100 årsjubileum 18. oktober 2014" sier Nils Tore Skogland, daglig leder i Naturvernforbundet Hordaland. "Vi håper mange medlemmer og naturvenner blir med på feiringen."

Hva har blitt egentlig gjort? Ildsjel og naturverner Honoria Hamre har brukt de siste åtte månedene til å samle materiale og skrive bok om hvordan aktive

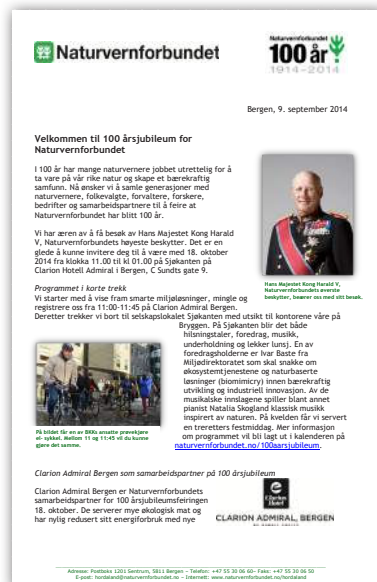
i Naturvernforbundet på Vestlandet har kjempet for naturen. I boka som er ferdig til jubileet kan du lese at vi blant annet var med på å stoppe utbygging av atomkraftverk på Vestlandet på 60- og 70-tallet. Naturvernforbundet har også bidratt til vern av mange vassdrag og naturområder. Vettisfossen og Hardangervidda er gode eksempler på dette.

Hva er framtidens løsninger?

En viktig del av feiringen 18. oktober blir også å se fremover. Gjestene vil få prøvekjøre el-sykler og se hvordan solvarme- og solstrømanlegg fungerer. Forfatter, miljøaktivist og Guardianspaltist Tony Juniper vil holde et foredrag om hvordan Norge kan gå fra å være et oljeavhengig land til å bli et land basert på økologiske prinsipper. Ivar Baste i Miljødirektoratet og det internasjonale panelet for biologisk mangfold og økosystemtjenester (IPBES) vil fortelle om hvordan bærekraftig utvikling er avhengig av økosystemtjenester og hvordan industrien kan lære av naturen når de skal finne nye smarte løsninger.

Musikk for naturen og mat av naturen

Det blir ikke ordentlig feiring uten musikk, mat og underholdning. Derfor spiller pianist Natalia Skogland klassisk musikk inspirert av naturen og vi vil få servert lunsj og treretters festmiddag med lokale, økologiske og sesongbaserte ingredienser fra vår samarbeidspartner Clarion Admiral Bergen.



Over: Du er her ved invitert til 100 årsjubileum.
Venstre: Hans Majestet Kong Harald V Naturvernforbundets øverste beskytter, bærer oss med sitt besøk.



Fotograf: Jørgen Hovind

Informasjon og påmelding

Naturvernforbundet ble stiftet 18.februar 1914.

18. oktober 2014 fra klokka 11.00 til kl 01.00 vil vi feire 100 årsdagen i Sjøkanten på Clarion Hotell Admiral i Bergen, C Sundts gate 9.

Mer informasjon finner du på: naturvernforbundet.no/100aarsjubileum.

Påmelding innen 1. oktober på deltager.no/100aarsjubileum.

Spørsmål kan rettes til jubileum.nvf@gmail.com eller på tlf [55 30 06 60](tel:55300660)



Fotograf: Kristin Rørvik

SELSKAPSMENY

Forrett

Kremet blåskjell suppe laget på økologiske blåskjell med juliennede grønnsaker.

Hovedrett

Villfanget langefilet bakt med smør med økologisk ramsløk fra Hardanger eller frittgående kylling med økologisk gulrotpuré, jærpotet, aspargesbønner og Sandefjordsmør.

Dessert

Eplecrumble pai, som er laget med norske epler i sesong med multesorbet, norske multer og vanilje.



Samarbeider om 100 årsjubileum

Clarion Admiral Bergen er Naturvernforbundets samarbeidspartner i forbindelse med 100 årsjubileumsfeiringen 18. oktober. De serverer mye økologisk mat og har nylig redusert sitt energiforbruk med nye vinduer og varmegjenvinning. Deres miljøprogram hjelper til med å redusere hotellets miljøbelastning, energiforbruk og avfall.



CLARION ADMIRAL, BERGEN

BY NORDIC CHOICE



CC 2.0

På bildet til venstre ser du hovedtaler Tony Juniper. Han har vært rådgiver for Pines Charles og skrevet boken "What has Nature Ever Done for Us?" Han vil gi sine perspektiver på hvordan Norge kan gå fra å være oljenasjon til å bli et samfunn bygget på økologiske prinsipper.

Helt til høyre ser du Honoria Hamre fortelle om Naturvernforbundets historie. Vi har blant annet bidratt til å verne Bryggen. Honoria har skrevet bok om Naturvernforbundet på vestlandets historie. Boka er ferdig til 100årsjubilet 18. oktober.



Fotograf: Jørgen Hovind

”Det brennende spørsmålet” -ny aktuell bok om klimaendringene

Den enkle sannhet er at hvis vi skal unngå en katastrofal, global oppvarming, så må verden overtales til å la stor reserver av olje, kull og gass ligge i bakken. Hvilken blanding av politikk, psykologi, økonomi, og teknologi kreves for å få dette til?

Anne Kristine Søvik

I 2013 utkom boken ”The Burning Question – we can’t burn half the world’s oil, coal and gas. So how do we quit?” av forfatterne Mike Berners-Lee and Duncan Clark. I boken beskriver forfatterne på en lettfattelig måte de komplekse problemstillingene

rundt de menneskeskapte klimaendringene. Forfatterne lykkes med å få frem hvordan aktører innen ulike sektorer som politikk, økonomi og energi agerer, og ikke minst hvordan folk flest reagerer på truselen om global oppvarming. De forklarer hvorfor utslippene av klimagasser fortsetter å øke til tross for fokus på energisparing

og utbygging av fornybar energi. Hvilke sosiale, psykologiske, politiske og økonomiske mekanismer som hindrer oss i få ned utslippene av drivhusgasser. Samt hva vi kan og må gjøre for å hindre en katastrofal, global oppvarming. Boken er foreløpig bare tilgjengelig på engelsk.



Mål om maks 2 graders oppvarming

Boken starter med en nøktern beskrivelse av hva menneskeheten har i vente hvis utslippene av klimagasser fortsetter å stige. Kloden er i gjennomsnitt blitt 0,75 grader varmere siden starten på den industrielle revolusjon. Selv med det man skulle tro var en beskjeden oppvarming, har det skjedd dramatiske endringer de siste tiårene, særlig i arktiske strøk. Sommerisen i polhavet har minsket, og det mye raskere enn forskerne hadde forutsett. Issmeltingen både på Grønland og i Antarktis har økt dramatisk. Dette er imidlertid bare begynnelsen. Vi vil med stor sannsynlighet oppleve mer tørke, mer flom, og økt havnivåstigning i årene som kommer. Temperaturøkningen kan også sette i gang positive "feedback" mekanismer som vil forsterke oppvarmingen, slik at jorden tipper over i en ny klimatisk tilstand som vil kunne være dramatisk mye verre for den menneskelige sivilisasjon. Det er da store sjanser for at verdens matforsyning vil kollapse, og at store deler av verdens plante- og dyrearter vil dø ut.

Verdens ledere har satt seg et mål om å begrense den globale oppvarmingen til maks to grader over førindustrielt nivå. Imidlertid mener flere og flere klimaforskere at togradersmålet er for farlig, da vi ved to graders oppvarming ikke vil være sikre på å unngå slike vippepunkt som beskrevet over. Slik situasjonen er i dag må vi derfor innse at å gå for to graders oppvarming er svært risikabelt. Det er likevel en temperaturøkning som er adskillig lavere enn det som vi med dagens utslippsmønster ligger an til.

Karbonbudsjett

Drivhusgassen CO₂ blir værende lenge i atmosfæren, det har dermed ikke så mye å si når den slippes ut, det som er viktig er den samlede mengden som slippes ut. For å holde oss innenfor en bestemt temperaturøkning, må vi derfor holde oss innenfor et bestemt karbonbudsjett. Så langt har menneskene sluppet ut ca. 2000 milliarder tonn CO₂. Ønsker vi å være 50 prosent sikre på å nå 2 graders målet kan vi slippe ut 1600 mill. tonn CO₂ ekstra. For å være 75 prosent sikre på å nå målet, kan vi bare slippe ut en ekstra 700 mill. tonn CO₂. Sammenlignes dette karbonbudsjettet med hva verden i dag har av kjente reserver av fossilt brensel, fremkommer det at hvis vi skal ha 50 prosent sjanse for å nå togradersmålet kan vi bruke ca. halvparten av dagens kjente reserver. Skal vi derimot ha 75 prosent sjanse for å nå målet kan

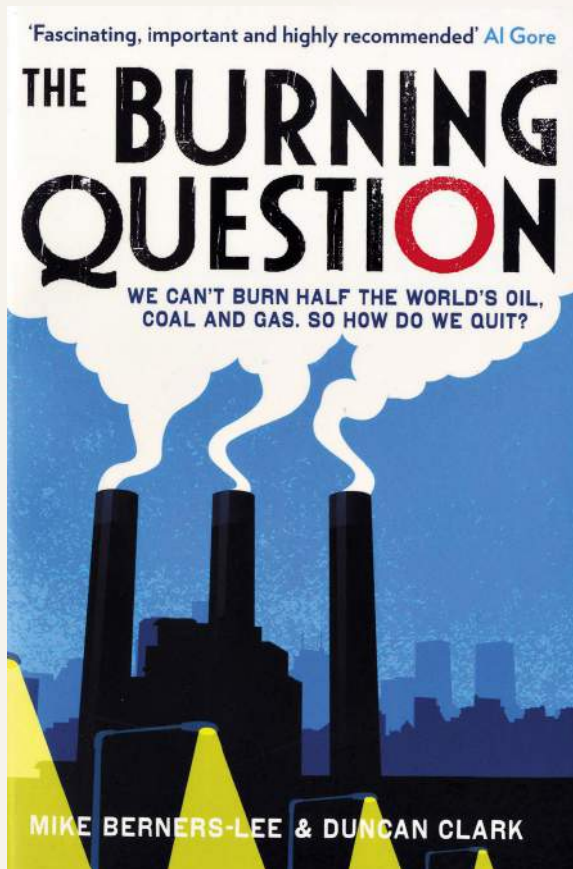
vi bare bruke opp en tredjedel av de kjente reservene. Skal vi klare å holde oss innenfor to graders oppvarming må altså noen land la sin olje, kull og gass ligge i ro under bakken. Så langt har de fleste norske politikere vist liten vilje til å tenke i de baner. Men hvis ikke Norge, verdens rikeste land, skal kunne la noe av sin olje bli liggende i bakken, hvilket land forventer vi da at skal gjøre det?

Forfatterne poengterer at det ikke nytter å bygge ut fornybar energi og drive med energiøkonomisering hvis vi ikke samtidig reduserer uttaket av fossilt brensel. Da vil bare den fornybare energien komme som et tillegg til fossil energi og ikke erstatte den. Spart energi i en del av verden vil bare bli oppveid av økt energiforbruk i en annen del av verden. En del land, som USA og England satser også bevisst på å eksportere sine reserver av kull, samtidig som de legger opp til å redusere CO₂-utslippene i egne land.

Mekanismer som hindrer utslippsreduksjoner

Hva hindrer menneskeheten i å få ned utslippene av drivhusgasser? Forfatterne trekker frem de økonomiske verdiene som ligger i reservene av fossilt brensel som den viktigste utfordringen med hensyn på å begrense utslippene. Andre årsaker er verdien i vår eksisterende infrastruktur som er innrettet på bruk av fossilt brensel, samt frykten for hvordan verdensøkonomien og de enkelte lands BNP vil bli påvirket av en reduksjon i bruk av olje og kull.

Global oppvarming er også et veldig godt eksempel på "Almenningens tragedie". Hver av oss er bare ansvarlig for en ørliten del av de globale utslippene. Hvis én person avstår fra å fly har det null innvirkning på verdens utslipp. Det er først når svært mange mennesker avstår fra flyreiser at det monner. Imidlertid ønsker ingen å være den første som slutter å fly, fordi å kutte ut flyreiser vil oppfattes som et personlig offer for enkeltpersonen samtidig som man vet at



effekten på verdens klima er neglisjerbar. Når så alle tenker slik blir ingenting gjort, og allmenningen, eller vår felles eiendom, blir ødelagt, noe alle taper på til slutt.

Hva må gjøres?

Den eneste måten verden kan klare å holde seg innenfor et globalt karbonbudsjett på, er å få en verdensomspennende avtale som på en mest mulig rettferdig måte fordeler den resterende den av budsjettet til de ulike land. Med de manglende fremskritt som har vært til nå med hensyn på globale klimaavtaler, har forfatterne liten tro på at dette vil la seg gjennomføre med det første. I stedet må det jobbes parallelt på flere andre områder, alt fra å kutte investeringer i olje- og kullsekskaper, til ulike former for karbonavgift, til aktiv satsing på forskning på nye energikilder og teknikker for karbonfangst. Å bevare de store skogene, samt å kutte utslipp av andre drivhusgasser samt sot trekkes også frem som viktige satsingsområder. Forfatterne mener også at verden må se på kjernekraft med nye øyne, og da særlig på det som kalles den nye generasjon reaktorer, som kan bruke radioaktivt avfall fra vanlige kjernekraftverk som brensel.

Og sist, men ikke minst trengs det en global oppvåkning blant jordens befolkning. Skal de politiske lederne tørre å ta valg som på kort sikt er upopulære, men som på lang sikt vil lønne seg for oss alle, må de presses til det av en våken og bevisst befolkning.



En klimaløsning for folk flest

Det finnes en enkel og effektiv måte å kutte klimautslippene, uten kompliserte, internasjonale avtaler.

Er det noe jeg kan gjøre med klimatrusselen? Det er en tanke mange tumler med om dagen, uten å finne gode svar. Det er vår tids store paradoks: En stor fare truer oss alle, den blir analysert og beskrevet i stadig nye vitenskapelige rapporter, men verken politikere eller folk flest er i stand til å gjøre noe effektivt for å møte faren.

Politikerne prioriterer næringshensyn fremfor klimahensyn, og overlater menigmann til sin individuelle klimahandling, som oftest med tvilsom effekt.

Politikerne viser til behovet for en internasjonal klimaavtale. Men lite tyder på at en effektiv klimaavtale vil komme på plass. Klimaendringene venter dessverre ikke på noen avtale.

Et forslag som skjærer gjennom

James Hansen, en av verdens fremste klimaforskere, har lansert et forslag som kan skjære gjennom den akutte handlingslammelsen. Det er et enkelt system kalt «karbonavgift til fordeling» (KAF - engelsk: Fee and dividend).

En karbonavgift legges på fossile drivstoff - både innenlands produksjon og import. Avgiften skal forutsigbart stige med et fast beløp hvert år. Avgiftsinntektene skal i sin helhet betales tilbake til hver enkelt innbygger - like mye til alle voksne, halvparten av beløpet til barn.

Dermed vil fossil energi bli jevnt og forutsigbart dyrere. Det vil fordyre alle varer - avhengig av hvor mye fossil energi produksjonen krever, som igjen vil vri investeringene over fra fossile til ikke-fossile teknologier. Det er helt nødvendig for å få til overgangen til lavutslippssamfunnet.

Det er et viktig poeng at avgiftene legges på produksjonsleddet. Det vil da gjelde hele økonomien, og det blir mye vanskeligere for særinteresser å få gjennom unntak, enn ved kvotehandel og direkte regulering.

Alle skal få

Det er avgjørende at ordningen innebærer 100 prosent tilbakebetaling, for at den skal engasjere folk flest og fange politisk bredt. De minst velholdne og mest klimavennlige vil komme best ut. Beregninger fra USA tyder på at så mye som 2/3 av befolkningen vil få mer penger utbetalt enn de betaler inn gjennom høyere priser på olje og kull. Et annet forhold som bidrar til at ordningen blir sosialt og miljømessig rettferdig, er at de velstående generelt forbruker mest CO₂, og dermed betaler inn mer avgift - mens

alle får samme sum tilbake.

Siden avgiftene går rett inn på konto til hver enkelt innbygger, blir den veldig synlig. Klimaregnskapet blir et diskusjonstema i de tusen hjem, der eksempelvis bruk av sykkel eller kollektivtrafikk fremfor privatbil vil bidra til å bikke det private regnskapet i pluss.

En av de fremste styrkene ved KAF, er at det er tilpasset forholdene i land der befolkningen har liten tillit til myndighetene, som i USA. Det er faktisk en avgift som kan bli populær også på høyresiden.

Krever ikke store avtaler

I motsetning til klimakvoter, krever ikke karbonavgift til fordeling omfattende internasjonale avtaler for å settes i verk. Enkeltland eller grupper av land kan innføre ordningen. Land som importerer fossile drivstoff, legger en avgift på slik import fra land som ikke selv har en produksjonsavgift på karbon. Det vil da være lønnsomt for oljeeksportører å selv legge avgift på sin produksjon - et insentiv til at ordningen sprer seg selv.

Tilsvarende gir internasjonale handelsavtaler adgang til å legge en avgift på import av varer fra land som ikke har en slik miljøavgift.

Etter at James Hansen la frem KAF i 2009, har foreløpig ingen land innført systemet. Delstaten British Columbia i Canada har innført en lignende ordning med en delvis og regressiv fordeling via skattelette, men avgiften utgjør kun 35 øre pr. liter bensin. Til sammenligning foreslår James Hansen en langt høyere avgift i USA, som starter på 15 dollar pr. tonn CO₂. Dette vil utgjøre ca. 1,50 kr pr. liter bensin det første året, og forutsettes å stige med én krone pr. år.

Vi velger det billigste

Vi kan ikke underslå at det vil koste å omstille Norges og verdensøkonomien fra fossil til fornybar. Derfor har det også så langt vist seg vanskelig å mobilisere sterk folkelig støtte for effektive omstillingstiltak. Med KAF kan dette endre seg. Næringsliv og privatpersoner oppfordres allerede til å handle klimavennlig, men det krever en god porsjon «moral» hos den enkelte. Samtidig er vi usikre på om det vi gjør overhodet har noen effekt.

En stigende karbonavgift vil uten videre sørge for at vi etter hvert naturlig velger klimavennlige alternativer, fordi det er billigst.

Dagens trafikkprognoser for Flesland tyder på at vi trenger en ny rullebane. Men hvor-

dan vil disse prognosene se ut dersom KAF gjør drivstoffet dobbelt så dyrt i løpet av 10 til 15 år? Da spørs det om det er behov for noen ny rullebane.

Samtidig vil KAF, i hvert fall om systemet får globalt gjennomslag, føre til langt høyere investeringer i miljøvennlig innovasjon. Husk effekten oljekrisen på 70-tallet hadde på utviklingen av mer bensingjerrige bilmotorer! Om Norge er tidlig ute med KAF, vil det også stimulere innovasjonen her i landet - noe som kan komme godt med i fremtidens internasjonale konkurranse om den beste utslippsfrie teknologien.

Infrastruktur som ikke er klimamessig forsvarelig å bygge ut i dag, og som heller ikke blir økonomisk forsvarelig å bygge ut dersom karbonavgiften stiger fremover, kan likevel bygges om noen år som følge av forsterket klimavennlig innovasjon.

Vi trenger en snuoperasjon

Uansett kan det se ut til at politikere trenger hjelp fra en forutsigbar stigende karbonavgift til å ta riktige valg. Selv om 72 prosent av de spurte i Hordaland i fjor sommer svarte at de heller vil prioritere gul midtstripe i riksveiene i fylket, prioriterer de fleste partiene på Stortinget skyhøye investeringer i fergefri E39. Om prosjektet virkelig blir realisert, blir det høyst sannsynlig på bekostning av både gul midtstripe, rassikring og vedlikehold av tunneler.

En forutsigbart stigende karbonavgift ville stille trafikkprognosene også for dette prosjektet i et helt annet lys.

Det var klimaendringene som varmet opp Syria til infernoet av krig og terror. Årene med tørke og høye temperaturer medvirket til katastrofen, mener klimaekspertene.

Klimatrusselen krever en grunnleggende snuoperasjon for verdensøkonomien. Karbonavgift til fordeling er ikke tilstrekkelig alene, men det kan bli grunnmuren i en global klimaløsning som virker. Noen må gå foran, og James Hansen utfordrer Norge til å gå i bresjen ved å innføre KAF. Vannkraften gjør at norsk industri er lite avhengig av fossile drivstoff, og dermed blir tilsvarende lite rammet av en karbonavgift. Norge har her mulighet til å sette dagsorden i klimaarbeidet på verdensbasis. Politikerne bør vite å bruke den.

Hallvard Birkeland er styremedlem i Naturvernforbundet i Hordaland. Kronikken er tidligere publisert i Bergens Tidende.

skyss.no



Orangeriet | Foto: Fred Jømyr

Reis miljøvennleg!

Bruk buss eller Bybanen og bidra til eit betre miljø. Last ned reiseplanleggaren eller gå inn på **skyss.no** for å planlegge reisa.

Spar miljøet - reis kollektivt! God tur!



skyss 



karlsens.no

Velkommen til miljøhotellene i Bergen sentrum, sentralt beliggende nær kollektivtransport.



Ekte matopplevelser med lokale råvarer i hovedsetet. Konferansekapasitet til 400.

AUGUSTIN
HOTEL VINBÅR BRASSERIE

GRANDTERMINUS
HOTEL KONGRESS BRASSERIE WHISKYBÅR

augustin.no - ght.no

Lurer du på hvor du skal levere lyspæren?

Vår karttjeneste på mobil og nett forteller deg hvor

mobil.bir.no
bir.no 



Det nytter



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

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 containere til alle formål.

Bestill i god tid så er du klar til våren.



Franzefoss

Gjenvinning

Telefon 55 34 92 00

www.franzefoss.no

METALLCO

BERGEN

Damsgårdsveien 95, 5058 Bergen

Telefon: 55 34 17 70

bergen@metallco.com

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



"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



Indre Hordaland
Miljøverk

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

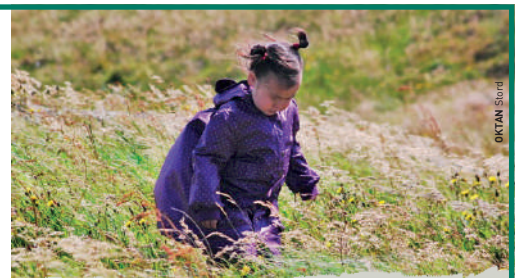
Ta vare på naturen
- Hugs kjeldesortering!



Foto: Svein Ulvund



SIM



OKTAN Bildet

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

B-BLAD

retur: Naturvernforbundet Hordaland
co/ Medlemsregisteret
Naturvernforbundet
Mariboestgt. 8, 0183 OSLO

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

Naturvernkalenderen 2014

Her finner du en oversikt over noen natur- og miljørelaterte arrangement framover.

For mer informasjon, se nettsiden naturvernforbundet.no/hordaland og [/moreogromsdal](http://moreogromsdal)

Oktober

Onsdag 01.10.2014 kl 19:00 Litteraturhuset i Bergen:

Naturlig onsdag: Skal de nye veiene stå tomme?

Med blant annet Henning Warloe (H), Marita Moltu (KrF) og Tom Skauge (SV) Vil du være med i gruppen ta kontakt på hordaland@naturvernforbundet.no. Arrangeres av klima- og transportgruppen.

Onsdag 08.10.2014 kl 19:00, Det grønne loftet.

Halloween filmkveld med Naturstudentene.

Vi tar en filmavstemning på selve kvelden. Velkommen til en uhyggelig aften!

Lørdag 18.10.2014 kl 11:00, Clarion Hotel Admiral i Bergen

Naturvernforbundets 100-årsjubileum

Verdt å få med seg! Blant annet kommer Naturvernforbundets beskytter Hans Majestet Kong Harald V på besøk. Vil du bli med? Besøk naturvernforbundet.no/100aarsjubileum for å se om det er flere ledige plasser så snart som mulig.

November

Onsdag 05.11.2013 kl 19:00, Litteraturhuset i Bergen

Naturlig onsdag: Taper typer og vinner arter. Er all natur like (u)viktig?

Med tidligere statssekretær i miljøverndepartementet som i dag jobber i WWF Heidi Sørensen. Arrangeres av naturmangfoldsgruppa i Naturvernforbundet Hordaland.

Onsdag 12.11.2014 kl 19:00,

"Grønn øl" med Naturstudentene.

Vi samles på et utested og slår av en hyggelig prat over økologiske drikkevarer.

Desember

Onsdag 03.12.2014 kl 19:00, Litteraturhuset i Bergen

Naturlig onsdag: "Det internasjonale klimaspillet"

Med blant annet Ola Skaalvik Elvevold klimarådgiver i Naturvernforbundet på videokonferanse fra klimatoppforhandlingene i Lima. Naturstudentene arrangerer.

Lørdag 13.12.2014 kl 19:00, Krok og Krinkel, Lille Øvre-gaten 14, 5018 Bergen.

Førjulsfest med Naturvernforbundet Hordaland

Neste nummer av NaturVest har tema "Samferdsel". Har du tips til saker,

send en e-post til naturvest@naturvernforbundet.no