

Fra: Per Hjalmar Svae
Til: Klimaetaten i Bergen kommune
Kopi: Klimadirektør Stina Ellevseth Oseland
Besteforeldrenes klimaaksjon i Bergen og Omegn v/ styreleder Janet Wiberg
Dato: 8.12.2021

Ny klimastrategi for Bergen kommune – Innspill fra Besteforeldrenes klimaaksjon i Bergen og omegn

Innspillet fra Per Hjalmar Svae, pensjonert miljøkoordinator i Hordaland fylkeskommune og medlem i Besteforeldrenes klimaaksjon.

De fire pilarene klimastrategien bør fundamenteres på

Ifølge rapporten *Bergens klimagassutslipp mot 2030* kommer klimagassutslippene i Bergen i 2018 fra veitrafikk (44 %), sjøfart (17%), annen mobil forbrenning (12 %), energiforsyning (10 %), luftfart (7 %) og oppvarming (6 %), Industri, olje og gass (2 %), avfall og avløp (1 %) og landbruk (1 %). På side 11 i rapporten er det en oversikt over faktorene som er driverne bak disse utslippene, som er de man må påvirke for å få ned utslippene.

Klimastrategien bør fundamenteres på disse pilarene:

- a) **Klimastrategiens hensikt er å redusere klimagassutslippene så mye som mulig fram mot 2030 innenfor rammen av de beskrankninger man har.**
Eksempler på beskrankninger er klimabudsjettet og hva som antas å være politisk gjennomførbart.
- b) **Klimastrategien gjennomfører de mest effektive og lavest hengende fruktene først.**
Begrunnelsen er at det ikke er årlige utslipp som påvirker global oppvarming, men akkumulerte utslipp til atmosfæren. Jo større utslipp man får redusert og jo tidligere dette skjer, desto mindre global oppvarming blir det.
- c) **Klimastrategien retter seg mot utslipp som kommunen kan påvirke selv, eller gjennom samordning med andre kommuner og fylkeskommuner.**
Eksempel på det siste kan være å ta initiativ til regional politikk i form av havne- og skipsfartspolitik på Vestlandet, eller at man samordner innspill rettet mot nasjonale myndigheter for å påvirke nasjonal politikk.
- d) **Klimastrategien retter seg primært mot sektorene med de største utslippene**
Det er her en i praksis må gjøre den største innsatsen for å få ned utslippene.

Rapporten *Bergens klimagassutslipp mot 2030* beskriver tre mulige scenarier for å redusere klimagassutslippene i forhold til referansebanen man har lagt til grunn:

1. **Bergens klimabudsjett 2020** – Ingen nye tiltak i forhold til det som allerede er vedtatt og utviklingen man er inne i. Alle tiltak i klimabudsjettet for 2020 utenom CO2-fangst i avfallsforbrenning, samt tidligere kommunale tiltak gjennomføres og regnes med, men ingen ytterligere tiltak før 2030.

2. **Klimakur** – Alle tiltak i scenario 1, samt utvalgte relevante tiltak som kan gjennomføres innenfor rammen av den nasjonale støtteordningen til kommunale klimatiltak som kalles Klimakur.
3. **Radikale tiltak og påbud** – Alle tiltak i scenario 1 og 2, samt radikale tiltak som tilnærmet forbyr bruk av fossile alternativer i Bergen.

Å gjennomføre kombinasjonen av de mest effektive tiltakene og de lavest hengende fruktene innebærer at man søker å gjennomføre alle tiltak i scenario 1 og 2. I en eventuell høringsuttalelse til forslag til ny klimastrategi, vil vi komme tilbake med kommentarer til tiltak innenfor scenario 1 og 2, dersom vi mener at vi har noen nyttige innspill her.

Vi vil i dette innspillet til klimastrategien konsentrere oss om scenario 3 Radikale tiltak og påbud.

Innspill til scenario 3 Radikale tiltak og påbud

Endre tittel på scenario 3

Ordene *radikal* og *påbud* har begge en negativ klang i dagens språkbruk. Det første som bør gjøres er derfor å endre tittelen på dette scenariet slik at tittelen inneholder positiv ladede ord. Eksempler på mulige betegnelse av scenario 3 kan være:

- Ytterligere kreative og nødvendige tiltak
- Ytterligere nødvendige tiltak
- Mer dyptgripende tiltak som er nødvendige

Vi foreslår at scenario 3 kalles *Ytterligere kreative og nødvendige tiltak*.

- Ordet *ytterligere* indikerer at man allerede har gjennomført det som er lett å gjennomføre.
- Ordet *nødvendig* klargjør at man ikke kommer med disse mer omfattende, dyptgripende, tidkrevende og kanskje vanskelig gjennomførbare eller ubehagelige tiltakene for moro skyld. Tiltakene er de beste tiltakene man har kunne finne for å få ned klimagassutslippene så mye som er nødvendig for at Bergen skal ta sin andel av klimakuttene verden må gjøre for å nå 1,5 graders målet.
- Ordet *aktiv* er et positivt ladet ord. I tillegg hjelper det alle involverte til å huske at på dette området av ytterligere tiltak, gjelder det å tenke nytt og kreativt for å sette i gang tiltak som har potensiale til gradvis å kunne omforme *infrastrukturen, teknologien, forbrukskulturen og innbyggernes livsstil* slik at man får de nødvendige, men kanskje mer vanskelig oppnåelige utslippskuttene.

Av Bergens samlede årlige utslipp på 850 000 tonn CO₂-ekvivalenter:

- reduseres 150 000 tonn gjennom tiltak og utvikling som er virksomme i referansebanen.
- reduserer ytterligere 100 000 tonn gjennom tiltak i scenario 1 – Klimabudsjett 2020.
- reduseres ytterligere 200 000 tonn gjennom tiltak i scenario 2 – Klimakur.
- Reduseres ytterligere 300 000 tonn gjennom scenario 3 – Radikale tiltak og påbud.
- 100 000 tonn gjenstår å fjerne.

Tiltakene som inngår i scenario 3 – Radikale tiltak og påbud er disse:

- RT01 Påbud om fossilfrie personbiler, i praksis elbiler og hydrogenbiler
- RT02 Påbud om fossilfrie varebiler
- RT03 Påbud om omlasting av varer eller fossilfri tungtransport

- RT04 Påbud om fossilfri bussdrift for langdistansebusser, turbusser og andre busser som ikke kjører på oppdrag for Skyss, og som ikke omfattes av BT01
- RAT01 Påbud om utslippsfrie motorredskaper eller bruk av 100 % biodiesel
- RS01 Påbud om bruk av landstrøm for skip med fossil energiforsyning
- RL01 Utfasing av salg av fossilt brennstoff for fly og helikopter
- RL02 Påbud om biodrivstoff for fly som ankommer Flesland

I praksis handler alle tiltakene med unntak av RL01 om påbud. Nytt av at effekten av disse tiltakene er beregnet, er at man får vite hvor store utslippskutt man oppnår gjennom å få utslipp fra de omtalte utslippskildene ned til null. Som politiske forslag er de fleste av disse tiltakene ikke særlige nyttige på det nåværende stadiet av arbeidet med å nå 1,5 graders målet. Påbud kan kun gjennomføres uten betydelig folkelig, næringslivsmessig og politisk motstand når utslippsfri teknologi er moden og lett tilgjengelig. Det vil at den utslippsfrie teknologien er om lag like eller mer praktisk og har om lag samme eller lavere kostnader enn den fossile teknologien den erstatter, og at salgs- og serviceapparat og nødvendig infrastruktur til lading eller fylling er til stede. Dette er ikke tilfellet for mange av de nevnte påbudene.

I den nåværende fasen av klimaarbeidet er det de fleste av påbudene i scenario 3 uaktuelle å gjennomføre. Det man må gjøre er at man forbereder eventuell framtidig gjennomføring av påbud gjennom å iverksette kreative tiltak som har potensiale til gradvis å kunne omforme *infrastrukturen, teknologien, forbrukskulturen og innbyggernes livsstil* slik at man etter hvert oppnår de nødvendige, men kanskje mer vanskelig oppnåelige utslippskuttene.

Forslag til strategier

Det er *klimastrategien* som nå er til behandling, ikke selve *handlingsplanen* med de enkelte tiltakene. Vi foreslår fem strategier som vi tenker at utgjør en hensiktsmessig gruppering av tiltak innenfor scenario 3. Vi vil eksemplifisere disse strategiene med noen aktuelle tiltak, noen selvfølgelige tiltak og noen kreative tiltak. Listene over tiltak er bare for å eksemplifisere hva strategiene går ut på, og er overhode ikke komplette. Her kreves det videre vurdering og kreativ tenking.

Strategi 1: Bygge klima- og naturvennlig infrastruktur

- a) Klima- og naturvennlige bygg
- b) Klima- og naturvennlige reguleringsplaner
- c) Utrede å fullføre utbygging av bybane til Åsane og Storavatn terminal.
- d) Fra masse biltrafikk til yrende folkeliv i bysentrum
- e) Fra bilby til bildeleby (I stedet for å støtte lading i borettslag og sameier, støtte ladestasjoner for bildelebiler ved borettslag og sameier.

Strategi 2: Pådriver for klima- og naturvennlig teknologi

- a) Øke miljødifferensieringen i bomavgifter, også når det gjelder busser og tunge kjøretøy
- b) Øke miljødifferensieringen i havneavgiftene
- c) Miljødifferensierte parkeringsavgifter – om mulig også ved private parkeringsplasser og fra 1. time.
- d) Fossilfri sone i Bergen sentrum som gradvis kan utvides etter hvert
- e) Utslippsfrie kommunale anleggsplasser
- f) Stille krav om utslippsfrie eller lavutslippsbyggeplasser ved innvilgning av byggetillatelse
- g) Aktiv bruk av offentlige anbud som også private bedrifter og innbyggere kan benytte seg av

- h) Innføre miljødifferensierte flyplassavgifter – om mulig
- i) RL01 Utfasing av salg av fossilt brennstoff for fly og helikopter – om mulig
- j) RL02 Påbud om biodrivstoff for fly som ankommer Flesland – om mulig

Strategi 3: Pådriver for dele- og ombrukskultur

- a) Støtte i form av «momsfritak» for alle reparasjonsvirksomheter
- b) Støtteordning for reparasjon av varige forbruksgjenstander
- c) Aktiv bruk av offentlige anbud som også private bedrifter og innbyggere kan benytte seg av

Strategi 4: Pådriver for klima- og naturvennlig livsstil

- a) Fra matpakkebilisme til gange, sykkel, kollektivtransport og samkjøring
- b) Fra høyt kjøttforbruk til sunnere og mer klimavennlig kosthold

Strategi 5: Påvirke regional og nasjonal politikk

- a) Sammen med andre kystkommuner og fylkeskommuner utarbeide en felles skipsfarts- og havnepolitikk for Vestlandet.
- b) Sammen med andre kommuner og fylkeskommuner påvirke nasjonal politikk

Strategi 1: Bygge klima- og naturvennlig infrastruktur

Vi kommenterer bare eksempler på tiltak vi har nevnt som ikke er velkjente eller selvforklarende.

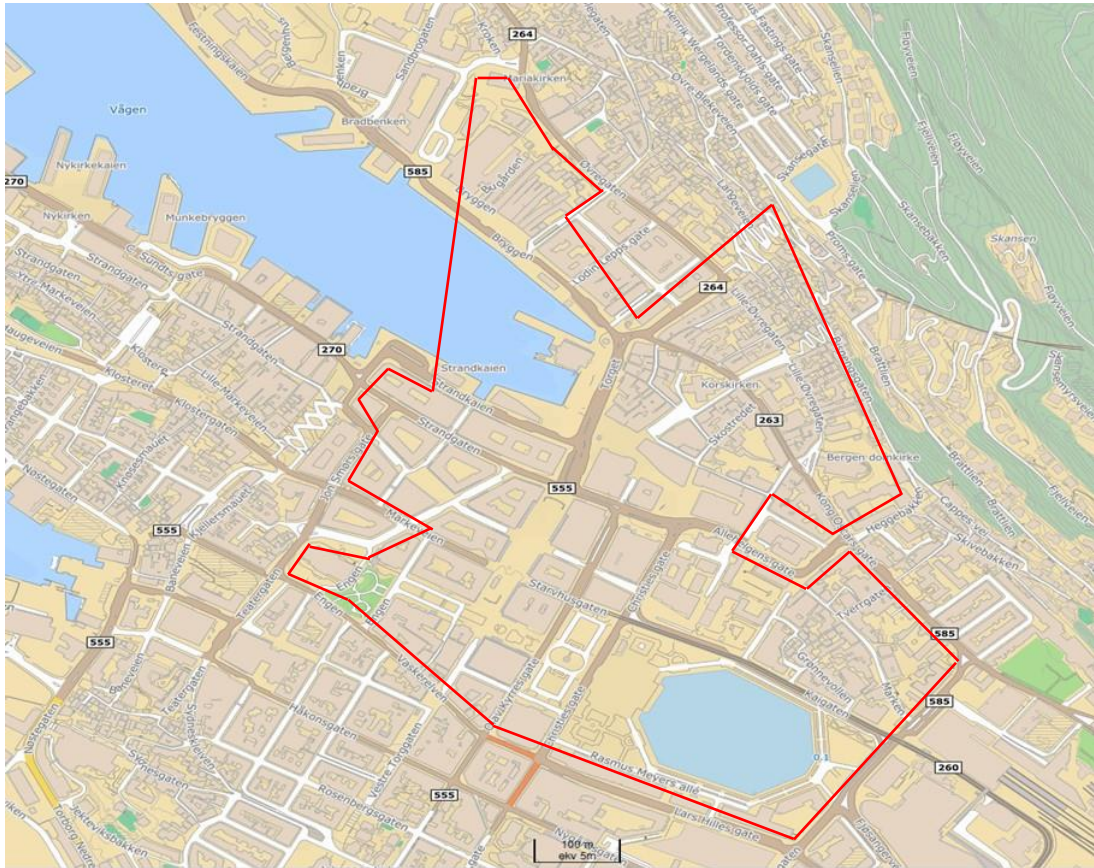
c) Utrede fullføring av utbygging av bybane til Åsane og Storavatn terminal

Nytten av å fullføre bybanen til Spelhaugen og evt. til Storavatn terminal bør utredes.

d) Fra masse biltrafikk til yrende folkeliv i bysentrum

Det er ikke i sentrum at de største utslippene fra veitrafikken skjer. Men sentrum i Bergen vil kunne fungere som inspirasjon og et fyrtårn i omleggingsarbeidet fra et samfunn tilrettelagt for privatbilisme til et samfunn med lavere samfunnsøkonomiske transportkostnader, ressursbruk og klimagassutslipp og samtidig blir et attraktivt sentrum med et yrende folkeliv.

Vi ser for oss et sentrum uten privatbilisme på Bryggen, Torget og i bykjernen, det vil si innenfor det markerte området i kartet:



Det markerte området er valgt med omhu slik at det er mulig å kjøre til alle områder i byen utenfor bykjernen, f.eks. Nordnes. Det er også slik at samtlige parkeringsgarasjer i Bergen sentrum ligger langs ytterkanten av det markerte området, slik at det praktisk talt ikke blir noen endring i tilgjengeligheten til sentrum for privatbilister. Den store endringen er at det ikke lenger er tillatt å kjøre over bryggen og torget, men at man da må kjøre via Fløyfjellstunnelen. Men dette tiltaket kommer uansett pga. vedtak om bybane over Bryggen til Åsane som det nå er flertall i bystyret for.

Innenfor det markerte området ser vi for oss at det kun er kollektivtransport, gange og sykkel samt nødvendig varetransport og tjenestekjøretøy. Dette gjør at alle gater med to felt kan omdefineres til kollektivåre eller til allbruksveier med sykkelvei i hver retning i midten, gangvei i hver retning utenfor dette og gang- og oppholdsarealer der det nå er fortau. Eventuelt kan et felt i en gate bli kollektivåre og resten være til noen av de øvrige nevnte formålene, f.eks. sykkelvei i en retning og gangvei. Noen gater kan også omdefineres til gang- og oppholdsarealer, f.eks. lekeplass, plass med trimapparater, plass med kunstinstallasjon(er), plass med kafe, grøntareal mv.

Sykkelfeltene er for sykler, elsykler, elsparkesykler og andre elektriske kjøretøy uten registreringsplikt slik som trehjuls elvaresykel, handicapstol/kjøretøy etc. Ved at privatbilene blir borte, lar det seg med andre ord gjøre å separere den hurtigere trafikken (sykler og elektriske framkomstmidler uten registreringsplikt) og den saktere gående trafikken. Dette løser antakelig mye av problemet elsparkesykler har skapt i form av ulykker.

En kan også tenke seg en bytaxi-tjeneste som består av 2-4-hjuls elkjøretøy i kjøretøyklassen motorsykler som kan frakte mennesker, varene deres og gods i bykjernen. Da kan man også forby varetransport i sentrum, unntatt frakt av tyngre og større ting og volumer. Den sistnevnte

varetransporten og tjenestekjøretøy benytter kollektivårene og sykkelfeltene der de de kjører i maks 20 km/t (unntatt utrykningskjøretøy). Det kan kreves at også denne varetransporten kun skjer med elektriske kjøretøy. Når disse skal benytte sykkelfelt, vil det kreves at kjøreretning for biler er definert for alle gater.

Slik kan man gjøre om sentrum i Bergen fra å være tilrettelagt for privatbilisme til å bli tilrettelagt for et trygt og yrende folkeliv og transport tilpasset den enkeltes behov. Dette må støttes opp av tiltak e) Fra bilby til bildeleby.

e) Fra bilby til bildeleby

Elbiler er mer klima- og miljøvennlige enn fossilbiler. Men privatbilisme er ikke bærekraftig i en global sammenheng på grunn av den enorme ressursbruken og de store utslippene produksjon av biler til et stadig voksende antall privatbiler i verden. En delebil erstatter 10 privatbiler.

<https://samferdsel.toi.no/kronikker/en-delebil-mot-ti-privatbiler-article33287-2213.html> Delebiler er tredobbelt smart. De sparer plass i byrommet, fører til 1/10 av ressursbruken og utslippene i produksjonen og 1/10 av forurensningen fra bruken (lyd, veistøv, plastforurensning) i forhold til privabilisme. I tillegg er det vesentlig rimelige for husholdningene å benytte seg av debiler i stedet for å eie egen bil. Det er også slik at om man eier en bil, er marginalkostnaden ved å velge bilen som transportmiddel lav. Derfor velger eierne av privatbiler gjerne det lettvinte alternativet, å ta bilen. Benytter man seg i stedet av debiler, er marginalkostnaden per tur høyere, for man betaler de reelle kostnaden ved turen inklusive verditap på bilen. Derfor velger man lettere gange, sykkel og kollektivtransport, som er enda mer miljøvennlig transport enn delebil. Hvordan kan bergens gå fra å være en bilby til å bli en bildeleby?

I sentrum er det ikke biler man deler på, men bysykler, elsparkesykler, trehjuls elvaresykler og andre energi- og ressurseffektive transportmidler uten registreringsplikt som folk kan ha behov for, samt den nevnte bytaxi-tjenesten.

I rapporten *Bergens klimagassutslipp mot 2030* sies det at selv om det allerede er slik at en høy andel av bilene som selges i Bergen er nullutslippsbiler, vil manglende mulighet for hjemmelading for de som bor i leiegårder, borettslag og sameier kunne begrense og forsinke overgangen til nullutslippsbiler. Et tiltak kan være å gi støtte til ladeinfrastruktur for borettslag og sameier. Men da støtter man samtidig opp om privatbilismen. Et mer framtidsrettet tiltak kan derfor være å støtte utbygging av ladestasjoner for bildebiler ved borettslag og sameier. Det kan også være tillatt for privatpersoner å lade på disse plassen når de er ledige, men at man da må sitte i bilen slik at den kan fjernes umiddelbart når en delebil skal ha igjen plassen sin. Dersom ikke noen bildelevirksomheter ønsker å benytte og få reservert alle de utbygde p-plassene/ladestasjonene, kan de midlertidig være offentlige ladestasjoner.

Bergen kommune bør også satse offensivt på å øke tilgjengeligheten av debiler, slik at stadig flere innbyggere har stadig kortere vei til nærmeste delebil. En mulighet er at kommunens egen bilpark blir tilgjengelig som debiler når de ikke er reservert eller i bruk. Man kan også oppfordre andre virksomheter til på samme måte å stille sine firmabiler til disposisjon som debiler. En annen mulighet, eller tilleggsmulighet, er at man støtter bildeling med offentlige midler.

En form for bildeling er samkjøring. Altså at man haiker med bilister ved hjelp av en app for dette, noe det har vært forsøksvirksomhet med i Bergen. Skal samkjøring bli like vanlig som å ta bussen, vil dette kreve en omfattende kampanje og varig pådriv for dette fra kommunens side i samarbeid med næringsdrivende og ideelle organisasjoner. Dette tiltaket har et stort potensial for å redusere antall biler på veien og derved klimagassutslippene, særlig i rushtrafikken.

Dersom man lykkes med å gjøre det like trygt og like vanlig å ha og benytte en samkjøringsapp for Bergen som å ha Skyss sine reiseapper, vil samkjøring også kunne dekke mye av reisebehovet som Skyss ikke kan dekke. En person med et utgangspunkt for reisen som har dårlig eller ingen kollektivdekning på reisetidspunktet kan benytte samkjøringsappen for å komme til kollektivtransport, for biler vil gjerne kjøre forbi. Det vil da også være mulig å haike, og at biler stopper for haikere. Så er prosedyren at man registrerer turen i appen, slik at persondata blir registrert og derved bringer turen innenfor den trygge rammen appen tilbyr. For ingen vil gjøre noe kriminelt når gjerningspersonens navn og adresse er dokumentert gjennom samkjøringsappen.

Strategi 2: Pådriver for klima- og naturvennlig teknologi

Vi kommenterer bare eksempler på tiltak vi har nevnt som ikke er velkjente eller selvforklarende.

d) Fossilfri sone i Bergen sentrum som gradvis kan utvides etter hvert

Vi har allerede nevnt tiltak for bykjernen, Bryggen og Torget. Den fossilfrie sonen i Bergen sentrum kan være større, for eksempel hele sentrumsområdet fra Store Lungegårdsvann til Sandviken.

g) Aktiv bruk av offentlige anbud som også private bedrifter og innbyggere kan benytte seg av

Det kreves en ekspertise som vanlige innbyggere ikke har å kjøpe de mest klima- og naturvennlige varene som på beste måte inngår i en sirkulær lavutslippøkonomi. Det kan også være dårlig tilgang og høy pris på slike varer. Gjennom offentlige anbud er det mulig å etterspørre de riktige varene i større volum som gjør disse varene rimeligere. Disse anbudene kan være åpne for innbyggerne også å benytte, eventuelt være rettet mot dette formålet. Slik får Bergens innbyggere tilgang til mer miljøvennlige varer til den lavere prisen man har oppnådd gjennom anbudet. Dette vil fungere som annen netthandel, at innbyggerne selv kjøper fra og betaler direkte inkl. frakt. til den som har vunnet anbudet. Kommunen trenger altså ikke å ha mere med dette å gjøre enn å gjennomføre anbudet og vanlig anbudsoppløsing.

Strategi 3: Pådriver for dele- og ombrukskultur

- a) 500 000 kroner i årlig støtte til alle Bærekraftige Liv initiativer i Bergen
- b) Støtte i form av «momsfritak» for reparasjonsvirksomheter
- c) Støtteordning for reparasjon av varige forbruksgjenstander
- d) Pådriver for og støtte til utlånssentraler for redskaper og utstyr

Vi kommenterer bare eksempler på tiltak vi har nevnt som ikke er velkjente eller selvforklarende.

a) 500 000 kroner i årlig støtte til alle Bærekraftige Liv initiativer i Bergen

Vi har ikke hatt tid til å tenke grundig nok gjennom ulike mulige virkemidler for å fremme deleøkonomi i stedet for bruk og kast økonomi. Men vi tenker at dette må skje gjennom en kombinasjon av praktiske tiltak og holdningsskapende arbeid. Det er nettopp dette Bærekraftige Liv initiativer gjør. Et samarbeid mellom kommunen og disse ideelle organisasjonene/nettverkene er kanskje det helt avgjørende tiltaket for å skape en ombruks- og delekultur i kommunen som både reduserer klimagassutslipp og skaper en mer sirkulær økonomi. En måte å få til permanent virksomhet i alle skolekretser/bydeler er å tilby en offentlig grunnfinansiering i størrelsesordenen en halv stilling og noe utgiftsdekning til alle Bærekraftige Liv initiativer, dvs. 500 000 kroner.

c) Støtte i form av «momsfritak» for alle reparasjonsvirksomheter

Med dette menes å støtte utvalgte reparasjonsvirksomheter med et beløp tilsvarende merverdiavgiften, slik at de i praksis ikke belastes med en slik avgift. Bilverksteder klarer seg godt uten støtte, for her er det varige forbruksgodet bilen så verdifull at det lønner seg å reparere. Det er for mindre kostnadskrevenende utstyr at reparasjon ikke lønner seg. Det er sykkelreparasjon, reparasjon av elektronisk utstyr, hvitevarer og liknende vi har i tankene. Det er gjerne her at risikoen for betydelige kostnader ved å reparere gjør at man i stedet velger det sikre alternativet, som er å kjøpe nytt.

d) Pådriver for og støtte til utlånssentraler for redskaper og utstyr

Utlånssentraler for redskaper og utstyr er sentraler som supplerer virksomheten til utleiefirmaer. Det vil typisk være mindre og enklere redskaper og utstyr, og det kan være et tiltak for å gjøre dette nærmere tilgjengelig for innbyggerne.

Strategi 4: Pådriver for klima- og naturvennlig livsstil

En rekke av tiltakene som er nevnt under andre strategier, vil også bidra til denne strategien. Likevel er folks livsstil noe av det vanskeligste å påvirke. Her må man komme opp med kreative tiltak. Det man vet fra forskning publisert for Framtidens Byer er at holdningsendring i liten grad fører til handlingsendring. Det er derimot handlingsendring som fører til holdningsendring. Har man først sluttet med piggdekk, oppleves det som støyende miljø-uvennlig å kjøre med piggdekk. Har man kjøpt elbil, oppleves det som lite miljøvennlig å kjøre fossilbil. Har man klart å legge om til mer vegetarmat, oppleves det kanskje som usunt og grådig å skulle ha mye rødt kjøtt i kosten.

Det kommunen må komme opp med er altså primært tiltak som kan medvirke til en mer klima- og naturvennlig livsstil (handlingsendring), som igjen vil kunne føre til holdningsendring i ønsket retning. Her gjelder det å være kreativ. Vi vil nevne noen eksempler som kanskje ikke de beste, men de illustrerer hva slike tiltak kan dreie seg om.

- Kommunen kan ha tilbud for matkassevirksomheter som skal tilby matkasser med økt vegetabilsk innhold, der innbyggerne kan kjøpe matkasser på dette tilbudet.
- Kommunen kan utlyse tilbud på, eller få et reiseselskap til å tilby, charterreise til syden der flyet flyr på biodiesel eller syntetisk parafin-kerosene produsert ved hjelp av konsentrert solenergi, CO₂ og vann, slik at flyreisen blir tilnærmet utslippsfri. Eventuelt kan denne reisen subsidieres noe, dersom kostnadene gjør tilbudet for lite attraktivt.
- Kommunen kan forhandle fram og tilby storbyreise i Europa og eventuelt også ferie ved Middelhavet med tog, eller få et reiseselskap til å gjøre dette. I forbindelse med klimakonferansen i Paris der Parisavtalen ble vedtatt, organiserte Besteforeldrenes klimaaksjon en togreise til Paris for sine aksjonister. Dette førte til en hyggelig reise der man ble kjent med andre. Siden man kan bevege seg mer fritt på et tog enn et fly, er dette et tilleggsgode ved denne reisemåten.
- Det er mulig å ha et tilbud/samarbeid med alle dagligvarebutikker i kommunen om å tilby «Dagens middag». Stort volum ved at mange i Bergen spiser det samme på samme dag, vil kunne gjøre dette til et lavpristilbud. I «Dagens middag» tilbudet

sørger man for en god fordeling mellom kjøtt, fisk og vegetarmat i måltidene gjennom uken. Dette kan støttes opp med oppskrifter som følger med og eventuelt videoer som viser lagingen av rettene. En dag i uken kan for eksempel være forbeholdt introduksjon av nye retter, f.eks. på lørdag når folk har litt mer tid tilgjengelig. Om dette slår an, kan man også tilby en middag for nybegynnere og ett for de som i stor grad har gått over til å leve på vegetarmat og fisk.

Strategi 5: Påvirke regional og nasjonal politikk

Vi kommenterer bare eksempler på tiltak vi har nevnt som ikke er velkjente eller selvforklarende.

b) Sammen med andre kommuner og fylkeskommuner påvirke nasjonal politikk

Kommunen kan gjennom å samordne innspill med andre kommuner og fylkeskommuner påvirke nasjonale politikk. Dette har vært gjort med hell tidligere i samarbeidet Framtiden Byer og gjennom klimarådet i Hordaland/Vestland fylke. Slik er det mulig å påvirke utslipp som egentlig er utenfor kommunens makt å påvirke. Klimakur er et godt eksempel på dette. Kommuner og fylkeskommuner i Framtiden Byer samarbeidet om aktivt å påvirke nasjonale myndigheter til å opprette en støtteordning for kommunale klimatiltak, noe man lyktes med ved at ordningen Klimakur ble opprettet.

Det eksisterer et fylkeskommunalt klimanettverk der klimamedarbeidere i fylkeskommunene er med. Dette nettverket kan for eksempel brukes til å forsøke å få til et nasjonalt politisk initiativ. Klimarådet i Vestland fylke er et annet forum som kan brukes til slike initiativ.

Et eksempel på et slikt tiltak kunne være pådriv for at det etableres en nasjonal støtterordning for Bærekraftige Liv initiativer. Det er om lag 3 000 grunnskolekretser i Norge. Om de støttes med 500 000 kroner, vil det til sammen ikke blir mer enn en milliard til støtteordningen når det etter hvert finnes Bærekraftige Liv i nesten alle skolekretser i landet.