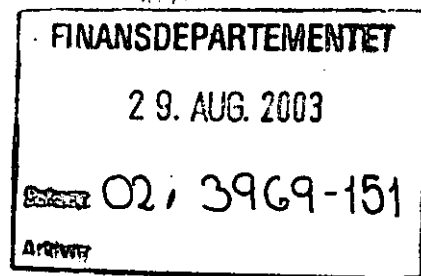




TILSLUTTET ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME (A.I.T.)

**NORGES
AUTOMOBIL-FORBUND**Vår dato
05.08.03
Deres datoVår referanse
K.F.
Deres referanseFinansdepartementet
Postboks 8008
0030 Oslo
Att.: Knut Thonstad

Nasjonal Agenda 21 - Høring.

Norges Automobil-Forbund (NAF) viser til brev datert 20.06.03, og takker for invitasjon til å gi en uttalelse vedrørende den foreliggende skisse til Nasjonal Agenda 21.

1. Samfunnsutvikling.

Samfunnsutviklingen påvirker transportbehovet, og nye krav om en miljø- og kostnads-effektiv transportsektor vil i økende grad påvirke samfunnsutviklingen. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015, uttrykkes et overordnet mål om utvikling av *bærekraftig mobilitet*.

De fleste i vårt samfunn opplever en nær sammenheng mellom *mobilitet, levekår og livskvalitet*. Miljø og sikkerhet er sentrale elementer i begrepet livskvalitet. Statens vegvesen har erkjent den nære sammenheng mellom miljø og sikkerhet ved å integrere trafiksikkerhetsvisjonen i etatens Miljøvisjon.

Et konkurransedyktig næringsliv er forutsetningen for å kunne bevare bosettings- og sysselsettingsmønsteret, og for en stabil og sunn økonomisk utvikling som grunnlag for et samfunn med gode levekår og høy livskvalitet. I Nasjonal strategi for bærekraftig utvikling, uttrykkes at *et sterkt og konkurransedyktig norsk næringsliv er en viktig forutsetning for bærekraftig utvikling*. Næringslivet uttrykker at *transportkostnadene må reduseres som grunnlag for å øke næringslivets konkurransedyktighet*.

Utvikling av *bærekraftig mobilitet* har i flere år vært en aktuell problemstilling innen E.U. European Conference of Ministers of Transport (ECMT) presenterte i 1995, i samarbeid med OECD, rapporten *Urban travel and sustainable development*. Oppfølging av denne rapporten har i flere land resultert i en helhetlig politikk for *transport, byutvikling og miljø*. Politisk vilje og politisk evne er forutsetningen for utvikling av en miljø- og kostnads-effektiv transportsektor som grunnlag for et bærekraftig samfunn.

2. Nasjonal Agenda 21. Grunnlaget.

I høringsbrevet uttrykkes at handlingsplanen Nasjonal Agenda 21 skal bidra til å følge opp toppmøtene i Rio i 1992 og i Johannesburg i 2002, den nordiske strategien for bærekraftig utvikling vedtatt i 2001 og andre internasjonale forpliktelser. Handlingsplanen skal dessuten være en oppfølging av den nasjonale strategien for bærekraftig utvikling.

Internett: www.naf.no

Nasjonal Agenda 21

Postadresse: Boks 494 Sentrum 0105 OSLO	Gateadresse: Storgata 2 OSLO	Telefon: 22 34 14 00	Telefax: 22 33 13 72	Telefon Alarmsentral: 810 00 505	Telefax Alarmsentral: 22 42 88 30	Bankkonto: 5005.06.20600	Organisasjonsnr.: NO 944 383 832 MVA
---	------------------------------------	-------------------------	-------------------------	--	---	-----------------------------	---

NAFs kommentarer til den presenterte skisse til handlingsplan.

I Agenda 21-dokumentet (1992), vektlegges sterkt nødvendigheten av at sektortenkning avløses av helhetstenking. En økonomisk, en miljømessig og en sosial dimensjon er integrert i begrepet bærekraftig utvikling. Det understrekes at disse dimensjonene må vurderes i sammenheng. Forutsetningen for bærekraftig utvikling beskrives slik: "Vi må velge handlinger som er økonomisk effektive, miljømessig forsvarlige, og sosialt balansert og ansvarlige".

I Skisse til Nasjonal Agenda 21 – Nasjonal handlingsplan for bærekraftig utvikling – er de tre dimensjonene i bærekraftbegrepet isolert fra hverandre. Den miljømessige dimensjon vektlegges sterkt, i pkt. 1.5.6 *Bærekraftig økonomisk utvikling* omtales den økonomiske dimensjon isolert fra de andre to, og den sosiale dimensjon er tilnærmet utelatt i skisse til handlingsplan. En slik handlingsplan er ikke i samsvar med intensjonen i Agenda 21.

Den betydelige vektlegging av miljødimensjonen, vil resultere i at den presenterte skisse til Nasjonal Agenda 21 blir oppfattet som en handlingsplan for tradisjonelt miljøvern, ikke en plan for bærekraftig utvikling.

Agenda 21(1992) beskriver bærekraftig utvikling på lokalt-, nasjonalt- og globalt nivå. Den globale situasjon beskrives som resultatet av summen av handlinger på lokalt- og nasjonalt nivå. Skissen til Nasjonal Agenda 21 fokuserer spesielt på behovet for at verdens fattige får mulighet til materiell velferd som grunnlag for økt livskvalitet.

Internasjonal solidaritet er en viktig forutsetning for en bærekraftig utvikling på globalt nivå. Det er derfor både riktig og viktig at Norge bidrar til "Å løse verdens fattigdomsproblemer og skape økologisk rom for utvikling og heving av levestandard i de fattige land".

NAF mener Norge i stor grad allerede bidrar til en slik utvikling gjennom oppfølging av de internasjonale avtaler Norge har gitt sin tilslutning til. I tillegg bidrar frivillig sektor i Norge med et betydelig arbeid for å heve levestandarden i de fattige land.

Utvikling av et bærekraftig Norge blir på lengre sikt, en forutsetning for at det norske samfunnet skal få økonomisk grunnlag for å kunne fortsette det internasjonale bistandsarbeidet på dagens nivå.

Næringslivets betydelige engasjement og viktige rolle i utvikling av et bærekraftig samfunn er godt beskrevet, men skissen til handlingsplan uttrykker lite om hva myndighetene vil gjøre for utvikling av bedre rammebetingelser for næringslivet.

NAF vil understreke betydningen av kunnskap som grunnlag for bærekraftig utvikling. Kapittel 36 i Agenda 21 konkluderer med at høynet kunnskapsnivå generelt og bedre yrkesutdanning spesielt, er forutsetningen for holdningsendringer som grunnlag for bærekraftig utvikling. Det er en nær sammenheng mellom læringsprosesser, verdi-grunnlag, holdningsdannelse og atferdsmønster.

Nasjonale utfordringer.

Norges Automobil-Forbund (NAF) mener Nasjonal Agenda 21 må bli en handlingsplan med målsetting om utvikling av *et bærekraftig Norge integrert i en bærekraftig nordisk region*. Nasjonal Agenda 21 må derfor bli en handlingsplan med grunnlag i de definerte samfunnspolitiske mål på nasjonalt nivå.

En miljø- og kostnadseffektiv samferdselssektor er en viktig forutsetning for det definerte målet om en bærekraftig utvikling. I en undersøkelse som ble gjennomført som grunnlag for prosjektet "Miljøvennlige og attraktive tettsteder i distriktene", uttrykte om lag 90% av respondentene at trygge veier og gode kommunikasjoner er en viktig forutsetning for et godt bosted.

Næringslivets transportkostnader er om lag 50% høyere enn de tilsvarende kostnader for svensk næringsliv. Transportkostnadene vil i stor grad påvirke utviklingen i bo- og sysselsettingsmønsteret.

NAF mener Nasjonal Agenda 21 i stor grad må bli en målstyrt oppfølging av

1. St.meld. nr. 34 (2000-2001) Om distrikts- og regionalpolitikken.

Utvikling av robuste og bærekraftige bo- og arbeidsmarkedsregioner blir i denne meldingen beskrevet som et prioritert samfunnspolitisk mål. Utvikling av infrastrukturen omtales som et viktig grunnlag for regional utvikling.

Bærekraftige bo- og arbeidsmarkedsregioner forutsetter gode kommunikasjoner internt i regionene, og gode kommunikasjoner mellom regionene.

2. Nasjonal strategi for bærekraftig utvikling. (2001).

I denne strategien uttrykkes at et sterkt og konkurransedyktig norsk næringsliv er en viktig forutsetning for bærekraftig utvikling.

Næringslivet uttrykker at bedre vegstandard er en forutsetning for reduserte transportkostnader som grunnlag for bedre konkurransedyktighet.

3. Aalborg-charteret (1994).

Aalborg-charteret, "Charteret om bærekraftig utvikling i europeiske byer og tettsteder". Temaet "Transport, byutvikling og miljø" aktualiseres i norske byer. Aalborg-charteret bør danne grunnlaget for en bærekraftig bypolitikk i Nasjonal Agenda 21.

4. Rapporten "Urban travel and sustainable development". (ECMT/OECD 1995).

Norge har som medlemsland i OECD, en forpliktelse til oppfølging av denne rapporten vedrørende bærekraftig bytrafikk.

5. St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, og

St. meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport.

Oppfølging av disse meldingene må integreres i Nasjonal Agenda 21 i samsvar med Nasjonal strategi for bærekraftig utvikling.

6. Strategien Bærekraftig utvikling – En ny kurs for Norden (Nordisk Råd 2001).

I denne strategien settes fokus på arbeidet med integrasjon av bærekraftig utvikling i sektorene energi, transport og næringsliv. "Det høyeste tillempede ambisjonsnivå" er et viktig prinsipp i den nordiske strategien. Dette prinsippet innebærer at det land som har de høyeste målsettinger innen et gitt område, blir retningsgivende for de andre land.

Den nordiske strategien understreker dermed Norges betydelige utfordringer i utvikling av en veginfrastruktur som er tilpasset kravet om en miljø- og kostnadseffektiv transportsektor.

7. Nasjonal transportplan 2006-2015.

Den nære sammenheng mellom miljø og sikkerhet er erkjent, og Statens vegvesens trafikksikkerhetsvisjon, nullvisjonen, er integrert i etatens Miljøvisjon. Det årlige høye antall drepte og skadde i veitrafikken, er uforenlig med bærekraftig utvikling

Behovet for investeringer i veginfrastruktur beskrives slik i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015:

- Utbygging av stamvegnettet til akseptabel standard: 200 mrd. kroner
- Utbygging av riksvehnettet til akseptabel standard: 200 mrd. kroner.
- Etterslepet i vedlikehold av vegnettet: 11 mrd. kroner

8. Kyotoprotokollen.

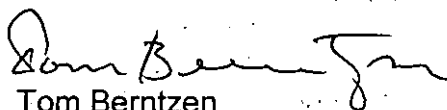
I skissen til Nasjonal Agenda 21 uttrykkes: "Klimautfordringene er globalt sett den største miljøutfordringen vi står overfor". Klimagassutslippene fra transportsektoren utgjør en betydelig andel av Norges totale utslipp.

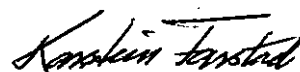
Ny teknologi kan i stor grad redusere CO₂-utslippene fra transportsektoren. Stortinget ga i 2001 Finansdepartementet i oppdrag å utvikle forslag til nytt bilavgiftssystem, og uttrykte følgende: "Det forutsettes at forslag til omlegging tilpasses ny teknologi slik at optimale miljø- og sikkerhetsforbedringer oppnås".

Finansdepartementet har nå fremmet et forslag til nytt bilavgiftssystem som ignorerer Stortingets krav om optimale miljøforbedringer. NAF har fremmet et forslag om CO₂-utslipp som avgiftskomponent, et forslag som er i samsvar med EUs intensjon i utvikling av nytt bilavgiftssystem.

Finansdepartementet arbeidsgruppe har dessverre avvist CO₂-utslipp som avgiftskomponent. NAF mener Nasjonal Agenda 21 må uttrykke noe om hvordan Norge skal redusere klimagassutslippene i samsvar med Kyotoprotokollen.

Med vennlig hilsen
NORGES AUTOMOBIL-FORBUND


Tom Berntzen
Direktør


Karstein Farstad
Spesialrådgiver