

Friluftsrådet



Miljøministeriet
Projekt- og Analyseenheden
Højbro Plads 4
1200 København K

(Email: ls@mim.dk)

3. september 2007

Høring af "Grønt ansvar: Regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling"

Friluftsrådet har modtaget ovennævnte debatoplæg i høring og har i den forbindelse udarbejdet følgende høringssvar.

Friluftsrådet vil gerne udtrykke glæde over og tilfredshed med at regeringen med *Grønt ansvar* påtager sig det ansvar det er at udarbejde og arbejde med en strategi for bæredygtig udvikling. Friluftsrådet er enig med miljøministeren, som i sit forord anerkender, at det haster med at handle og sikre et bæredygtigt samfund for fremtiden

Miljøminister Connie Hedegaard skriver videre, at regeringen med nærværende strategi lægger op til et samlet bud på en politik og konkrete tiltag, som skal bidrage til et miljømæssigt bæredygtigt samfund. Desværre sætter strategien ikke tydeligt fokus på samarbejdet med fx NGO'er og den enkelte borger, og strategien giver ikke konkrete løsningsforslag til, hvordan regeringen vil vise vejen til et bæredygtigt samfund. Derfor har vi i vort høringssvar især lagt vægt på at give bidrag om den rolle og de holdninger Friluftsrådet, vore organisationer og netværk gerne ser fremmet i strategien *Grønt ansvar*.

Generelt:

Manglende struktur af debatoplægget

Side 8: Her præsenteres en "samlet ramme for bæredygtighedsstrategien" med henholdsvis 10 indsatsområder og 10 virkemidler, som omkranser strategien under overskrifterne: *Udfordringer – Målsætninger - Handlinger*.

Friluftsrådet er til dels enig i udpegningen af indsatsområder og virkemidler, desværre kan denne samlede ramme, indsatsområderne og virkemidlerne ikke genkendes i resten af strategien, hvilket skaber uklarhed og forvirring hos læserne.

Side 9: Her defineres regeringens fire fundamentale principper: *afkobling - globalt ansvar - samarbejde på alle niveauer - sektorintegration*. Efterfølgende inddrages de fundamentale principper kun sporadisk, og det bidrager til uklarhed om handlinger og den læsermæssige forståelse af resten af oplægget.

Resten af strategien lider følgelig af mangler som en klar struktur, gode eksempler til inspiration og videre opfølgning samt en klar sondring mellem, hvad der er regeringens initiativer, og hvad der sker i det danske samfund i øvrigt. Uklarheden i strukturen gør det vanskeligt at vurdere, om, hvor og hvordan vi skal fremsætte og vægte vore bemærkninger til debatoplægget.

De enkelte kapitler:

Klimaforandringer – en af verdenssamfundets største udfordringer

Friluftsrådet har 3. maj 2007 fremsendt et tilbud om at kompensere CO₂-udslip i forbindelse med deltagernes flyrejser til topmødets COP 15 i Danmark. Dette tilbud afspejler den betydning Friluftsrådet tillægger en indsats på dette område. Derfor er Friluftsrådet særdeles bekymret, når der hverken under *løsninger og målsætninger* eller under *det gør regeringen* er lagt klare mål for regeringens indsats på dette område.

- **Friluftsrådet mener, at strategien som minimum bør indeholde mål af ovennævnte type for regeringens handlinger og et dansk handlingsprogram, om påvirkning af andre myndigheder, erhvervslivet og NGO'er til aktivt at kompensere for handlinger der påvirker klimaet negativt.**

Klare handlinger og mål på dette område kunne samtidig være et led i at fastholde Danmarks fremtrædende rolle på miljøområdet

I såvel foreningslivet som hos borgerne er der stor bevågenhed om klimaforandringerne. Folk vil gerne være med. Derfor er kampagnen "Et ton mindre" et godt initiativ på det rigtige tidspunkt, og den slutter Rådet på alle måder op om. Det er imidlertid Rådets opfattelse at borgerne vil mere end det, og at det ville styrke indsatsen, hvis regeringen tog flere initiativer inden for dette felt, så regeringen får fat i såvel foreningslivet som den brede borgergruppe. Foreningslivet kunne nås gennem samspil med konkrete foreninger, fx Dansk Land-Rover Klub og Dansk Automobil Sports Union om kompensation for CO₂ udledning.

Det afsnit ville også blive styrket af et par regeringsudspil med centrale facts om fx transport – forskellen mellem CO₂ udledninger pr. person pr. km mellem brug af privatbil, kollektive transportmidler – bus, tog færger, fly. Ligesom tilsvarende facts om transport indenfor erhvervslivet set i tons pr. km via varevogn, tog, skib, fly kunne bruges som en bevidst handling fra regeringen til initiativer og påvirkning til flere mere hensigtsmæssige transportløsninger.

Mere transport – men mindre belastning

Afsnittet *Kompakte byer – reduceret transportbehov* vækker bekymring. Hverken i dette afsnit eller under det efterfølgende kapitel *Bæredygtige byer* får vi indtryk af hvordan, regeringen forestiller sig kompakte byer kan mindske transporten. Vi har hverken fundet handlinger, mål eller metoder til reduktion af pendling eller initiativer til fremme af miljøvenlig transport af produkter i disse afsnit. Derfor er Friluftsrådet særdeles bekymret over denne udmelding.

Friluftsrådet er bekymret, fordi 86 % af den danske befolkning bor i byerne, og fordi vi i en årrække har haft fokus på byens friluftsliv, og på at sikre grønne områder inde i byen, så de har kvalitet og er bæredygtige set ud fra et helhedsper-

spektiv. Det vil sige bæredygtige ikke kun om befolkningens friluftsliv, velvære og sundhed, men også om bevarelse af naturen i byen. Vi er bekymrede, fordi vi i debatoplægget ikke har fundet handlinger og mål, der tager hånd om disse forhold.

Dertil kommer at afsnittet *Kompakte byer – reduceret transportbehov* generelt skærper Friluftsrådets opmærksomhed og bekymring. Rådet ligger selv i en bydel, der bliver mere og mere kompakt, såvel med bolig som erhverv. Det er vores vurdering, at resultatet ikke er en mindre - men en stærkt øget belastning med støj, CO₂-udledning fra en stærkt øget biltransport. Hovedårsagen til dette er, at der i takt med fortætningen på ingen måde er skabt / skabes tilbud om kollektive eller alternative miljøvenlige transportmuligheder, der tilgodeser de behov virksomheder, ansatte og beboere i området har. Derfor må der ud over mål om hensyn til folks trivsel også indgå klare handlinger og mål, helhedsløsninger på transportområdet før at en sådan handling vil virke positivt på miljøet.

Samtidig svarer afsnittet ikke til den oplevelse, de lokale foreninger har. Efter kommunalreformen oplever de lokale foreninger, at mange kommunale tilbud bliver samlet i de større bysamfund. For foreningslivet har det betydet større afstand. Det har ikke blot øget transportbehovet, det har også flyttet en del transport både fra offentlig transport og cykling til transport i private biler.

Bæredygtige byer

Friluftsrådet er enig i, at når 86 % bor i byerne, og 89 % af erhvervslivet er knyttet til byerne, så ligger udfordringen i byerne. Desværre oplever vi ikke, at det afspejles i regeringens udmeldinger.

Under *Løsninger og målsætninger* lægges der i debatoplægget op til at ville sikre en mere effektiv sammentænkning af individuelle og kollektive transportmuligheder. Det er Rådet enige i, at der er behov for, og vi betragter i høj grad udbygning af og rammer for den kollektive trafik som et stats- og regeringsanliggende. En investering i udbygning i selve hovedstaden er omtalt, men det bekymrer os, at der generelt helt mangler visioner, løsningsmodeller og en tidsramme, der viser, at regeringen lægger vægt på handling og effektiv sammentænkning.

Vor bekymring forstærkes med opsummering af de 6 hovedinitiativer (s. 19). Sammen med Regeringen indgår Friluftsrådet som en del af projektet om formidling af de nationale cykelruter. Men hverken dette projekt eller de fem andre initiativer, der er nævnt (s.19) afspejler konkrete tiltag, der udbygger og forbedrer cykelstierne langs det statslige vejnet.

Vi vil tillade os, at bruge vore bemærkninger til afsnittet *cykelstrategi* til at udbygge lidt af vore bekymringer. Af afsnittet fremgår det klart, at regeringen er bevidst om, at der på dette område er behov for en målrettet indsats med udbygning og forbedring af cykelstierne for at skabe bedre cykelstier langs det statslige vejnet. En udmelding vi er meget tilfredse med, men efter vor opfattelse er handlingsmålet alt for snævert. For cykelstrukturen er der ikke kun det statslige vejnet, der har brug for at der sammentænkes, forbedres og udbygges. Der er også behov for handlingsorienterede udmeldinger om tilknytning til den kollektive transport, om bystruktur, sammenhæng til natur, den rekreative struktur mv.

Tilsvarende mener vi ikke, at regeringens mål *konkrete initiativer til inspiration for kommunerne*, er nok til at sikre bedre vilkår for cyklister i byerne. Det er Friluftsrådets opfattelse, at der er behov for en pulje, der kan sikre at kommunerne går i gang. Vi bygger denne holdning på den positive udvikling, som Odense Kommune har oplevet som følge af sin massive satsning på cyklen som transportmiddel.

Vi vil også tillade os at nævne:

- at Cykelby-satsningen i Odense har betydet, at antallet af daglige cykelture i byen i løbet af fire år 2002-2006 er steget med 25.000 ture med udsigt til en fortsat stigning. Samtidig har kommunen fået en markant nedgang i sygdomme. Projektet kostede 20 millioner kr., men samfundets sparede sundhedsudgifter beløber sig indtil videre til 33 millioner kr.
- at succesen med at udvikle Odense til en cykelby, bygger på økonomisk støtte og en række målrettede handlinger og initiativer – initiativer, som fx Herning Kommune ønsker at benytte (lære af).
- at meldinger fra vore medlemsorganisationer, kredsrepræsentanter m.fl. siger, at mange borgere i andre byer vil cykle, når stinettet er sikkert og vel-fungerende. Meldingerne viser også, at der er rigtig mange kommuner, der har behov for et skub, - i form af støtte til at sætte gang i denne udvikling.

Som eksemplet fra Odense viser, er cykelstier ikke kun bæredygtig transport. Det er også motion i hverdagen og fritiden, og dermed også sundhed.

- **Friluftsrådet vil derfor anbefale, at regeringen understøtter en effektiv sammentænkning af individuelle og kollektive transportmuligheder og udvikling af bæredygtige byer med en pulje til fremme af cykelstinettet i byerne.**

Afsnittet *Bæredygtige byer* bør også indeholde visioner og eksempler på bæredygtigt byggeri, renovering. Her bør der lægges op til, at såvel staten, regioner som kommuner går foran med bæredygtige krav i bygge- og renoveringsprocesser f.eks. med hensyn til materialevalg - lærk frem for trykimprægneret træ -, idet manglende offentlige krav afspejles i at erhvervslivet mangler indsigt i disse materialer. Det betyder at udbudet er lille, at der er få private ønsker, og at det som helhed er vanskeligt for private at få gennemført deres ønsker om bæredygtigt materialevalg.

Der bør også lægges op til at bruge og udnytte de gode eksempler Danmark har på, at innovative personer kan vise vej til en bæredygtig udvikling, som forener nye (og gamle) teknologier og bo- og byggeformer med en moderne levevis.

- **Friluftsrådet foreslår derfor, at regeringen udvikler bæredygtige krav for offentligt byggeri, og at nærværende strategi henviser til nogle af de mange eksempler på bæredygtige bysamfund, som rent faktisk findes i Danmark.**

Det kunne være gennem eksempler på helhedsløsninger, der fremmer byøkologien, eller ved at understøtte konkrete byøkologiske projekter. F. eks. projekter, der ud fra en økologisk vinkel imødegår de klimaforandringer, der er på vej. Eksempler på sådanne bysamfund kan findes på www.losnet.dk (Landsforeningen af Øko-samfund).

- **Friluftsrådet mener også, at der i nærværende strategi er behov for klare signaler om støtte fra regeringen, der kan fremme implementeringen af Aalborg Charter og Aalborg Commitments. Vi fremhæver dette, fordi det også rækker ud til den enkelte borgers tankegang og handleevner.**

Både byøkologisk – landsøkologisk vil Friluftsrådet stærkt nævne behovet for renovering af spildevandssystemerne. I nogle forhold et regeringsanliggende, i andre et kommunalt, men for Friluftsrådet et det et befolkningsanliggende, der har stor betydning for vores trivsel. Vi vil tillade os at pege på det kendskab der er til den betydning det har for naturen og vandkvaliteten, - herunder de danske bade-strande. Rådet kan desværre ikke se, at udmeldinger i *Bæredygtige byer eller i Grønt ansvar* som helhed tager hånd om dette område.

Friluftsrådet mener, at afsnittet *Bæredygtige byer* mangler at medtage nogle af de nye vinkler i udviklingen, som har skærpet mange borgeres interesser i at være med til at skabe bæredygtige bysamfund. Her vil vi blot fremhæve de kraftige regnskyl. På den ene side har de kraftige regnbyger skærpet den almene interesse for klimaændringerne og byens bæredygtighed, men mange ved ikke, hvad de kan gøre, sammen med hvem osv. På den anden side afspejler de et behov for nye planer for håndtering af fx vandafstrømningen i byerne. Et aktuelt område, hvor strategien helt mangler handlingsorienterede udmeldinger som folk kan bakke op om og deltage i, og som samfundet kan bruge til at udvikle en ny grønblå bystruktur med bedre vandafledning, rigere natur og flere oplevelser.

Det kan være brug af åbne, diffunderbare belægnings, det kan være bytræer, CO₂-budgetter og andre helhedsløsninger, der tilgodeser både klima og folks velvære og sundhed. Det kan være konkret fokus på "spild hos den ene til gavn for den anden", i form af partnerskaber i byen, hvor regeringen gennem gode eksempler sætter fokus på forhold, som findes i mange byer.

Partnerskaber – ud til HELE befolkningen

Flere steder i strategien nævnes Danmark som et foregangsland, og Friluftsrådet er ikke i tvivl om, at foreningerne og borgerne i Danmark er interesserede i en bæredygtig udvikling og parate til at være med i grønt ansvar. Desværre ved Rådet også at mange føler sig magtesløse. Derfor er det vigtigt og helt afgørende, at regeringen går foran og skaber en udvikling, som foreninger og borgere kan følge op og være med til at holde fast i.

Grønt ansvar bør også indeholde mål og handlinger, der fastholder en god udvikling og gode vaner. Bæredygtig udvikling er ofte besværlig og mange gode vaner er svære at fastholde. Begge dele har vist sig nødvendige og virkningsfulde for en bæredygtig udvikling. Friluftsrådet vil derfor gøre opmærksom på, at det tilbagevendende har vist sig, at der er behov initiativer, der fastholder en god udvikling og gode vaner.

- **Friluftsrådet mener, at *Grønt ansvar* også bør satse på puljer til kampagner eller andre initiativer, der kan understøtte, de borgere der har lyst og kræfter til at yde en særlig indsats for at påvirke andre, og som kan give en fornyet idérigdom om, hvor man kan gøre en forskel.**

Her kan Rådet nævne kampagnerne Ren dag, Grøn Søndag, Genbrug juletræet, som kampagner med enkle budskaber, der inspirerede og vakte befolkningen bredt. Vi vil også nævne indsatsen med Grønne Guider, der gjorde en forskel, med deres direkte kontakt til beboere og borgere, der ikke har miljøforhold som en naturlig del af deres hverdag og handlekompetence.

Friluftsrådet vil også pege på puljer og andre incitament, der kan understøtte de mange eksisterende netværk, der har fokus på miljøforhold, til at stå for såvel nye fokusområder som fornyelse af gode kendte indsatsområder, der understøtter regeringens mål med *Grønt ansvar*.

- **Friluftsrådet foreslår derfor også, at regeringen afsætter en pulje, der kan støtte tidligere initiativer, som har givet gode resultater, som det er enkelt at gentage, omforme, udvide med en vinkel og et 2007 slogan, der understøtter handlinger og mål i *Grønt ansvar*.**

Til beboerforeninger kunne man opfordre, gentage, genbruge konkrete velkendte og gode initiativer om genanvendelse, energi- og ressourcebesparelser, mv. og man kunne tilbyde uddannelse i bæredygtig forvaltning til f.eks. ejendomsfunktionærer, pedeller osv. Med andre ord konkrete målrettede kampagner, der når specifikke målgrupper og / eller som anviser nye områder eller måder, hvor foreninger og personer kan bidrage til bæredygtig udvikling. Meget af dette vil være set før, men der er et akut behov for en "gen-opd(r)agelse" af befolkningen på dette felt.

Derfor benytter vi høringen til at glæde os over initiativet "*Klimakaravanen*", som sætter fokus på klimaforhold, men vil dog ikke undlade at gøre opmærksom på, at der ifølge vort erfaringsgrundlag også her vil være behov for regeringen efterfølgende støtter initiativer, der følger op og fastholder dette fokus.

Vi glæder os også over "*Et ton mindre*" kampagnen, hvor mange i vor medlemskare må føle sig kaldet. Alligevel er det vor opfattelse, at den får fat i mange, men at det kun er en meget snæver del af befolkningen, der følger den op. Derfor vil vi anbefale, at Regeringen forsat yder en indsats for at holde gang i kampagnen og for at gøre dens resultater synlige for den brede befolkning.

Natur også til de kommende generationer

I kapitlerne *Natur også til kommende generationer* og *Bevågenheden om de bynære landskaber* skimter vi intentioner om at sikre naturens mangfoldighed. Vi ser imidlertid ikke regeringens udspil om naturplaner og flere større grønne netværk som redskaber, der dækker for dette, og mangler derfor klare mål og initiativer på dette område. Samtidig lægges der ensidigt op til at tankegangen bag "grønne korridorer" (s.25-26) er midlet til at nå den ønskede mangfoldighed. Der-

for må vi henlede opmærksomheden på undersøgelser¹, der har vist, at den danske fauna og flora generelt er yderst spredningsdygtig, at mange små områder bidrager til den danske naturs mangfoldighed, og at en mosaik med mange små naturoaser vil sikre flere arter end færre store områder med et tilsvarende samlet areal.

Affald – fra miljøproblem til ressourceoptimering

Friluftsrådet har altid været opmærksom på, at affald i naturen er til irritation for friluftslivet, og et miljøproblem. Det afspejles bl.a. i, at Friluftsrådet i hele vor levetid har været aktiv med påvirkning til bæredygtig adfærd. Friluftsrådet er af den overbevisning, at det er mere givende at mindre affald i naturen opnås ved at gennemføre adfærdsændrende kampagner. Rådet har med succes over årene gennemført flere sådanne kampagner lige fra den berømte "Skovsvinekampagne" i 1950'erne og 1960'erne til "Hundekampagnen" i 1999-2001. Friluftsrådet deltager også i den af miljøministeren nedsatte arbejdsgruppe (november 2006), som skal sikre igangsættelse af initiativer, som kan minimere det stigende affaldsproblem.

Friluftsrådet har netop afgivet høringssvar på et lovudkast om strafs-kærpelse i henhold til miljøbeskyttelsesloven, heri har vi opfordret Folketinget og regeringen til i forbindelse med vedtagelsen af lovforslaget om **også** at afsætte økonomiske midler til at gennemføre oplysningskampagner og andre adfærdsændrende kampangetiltag med henblik på at mindske borgernes henkastning af affald i naturen.

I den før omtalte arbejdsgruppe sidder ud over Friluftsrådet repræsentanter fra Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Landbrug, Skovforeningen, Kommunernes Landsforening, Vejdirektoratet, Dansk Retursystem, Miljøstyrelsen samt Skov og Naturstyrelsen. Der er i øjeblikket ved at blive gennemført en forudgående dybdegående undersøgelse af problemerne på området. Friluftsrådet mener, at resultatet af dette arbejde, bør være et led i regeringens handlingsprogram for affaldsområdet.

Affald – fra miljøproblem til ressourceoptimering som bemærkning til dette afsnit vil vi ikke undlade at nævne den indsats og den påvirkning der sker gennem kampagner som fx Grønt Flag – Grøn Skole. Hvor der ved målrettet undervisning og konkrete handlinger på hele skolen arbejdes med 10 % reduktion - ressourceoptimering – af vand, energi og affald samt at dette suppleres med et tema om forbedring af naturindholdet, økologisk produktion og klimaforandring. Vi ved at denne kampagne ikke kun når eleverne, den når ud til såvel familien, erhvervslivet som myndigheder. Kampagnen er dansk, men via FEE optaget på skoler i 35 lande.

- **Med opfordring og støtte fra regeringen er Friluftsrådet åben for og klar til at udvide undervisningsmaterialet i Danmark, samt til at påvirke de øvrige lande, der arbejder med Grønt Flag – Grøn Skole.**

¹ Rapporten "Naturværdier i danske nationalparker" (Petersen, Wugt, Rahbek m.fl., 2005 - (s 49).

Internationalt samarbejde og udviklingsbistand som løftestang for bæredygtighed

- **Blå Flag**

Om globalt ansvar og samarbejde for bæredygtig udvikling skal vi tillade os at henvise til Blå Flag kampagnen, der nu er verdensomspændende og foregår i 38 lande. Friluftsrådet er ansvarlig for kampagnen i Danmark, for samarbejdet i de lande, der deltager, for udbredning til flere lande, og for globalt samarbejde om en fortsat udvikling af kriterier og mål. Vort arbejde viser, at mange lande og mange befolkninger gerne vil arbejde for en bæredygtig udvikling, når de kan overskue, hvad deres handlinger betyder, og hvad de selv kan/skal gøre. Den afspejler glæde og stolthed ved et godt miljø, og med den er der sat et globalt fodaftryk. Arbejdet i FEE – Foundation for Environmental Education og Friluftsrådet bygger på miljølæring som redskab til at påvirke til en bæredygtig udvikling, og det viser, at miljøformidling og bevidstgørelse er nødvendigt, hvis folk skal deltage aktivt i at passe på miljøet og kloden. Vi vil derfor opfordre regeringen til at afsætte en pulje til fremme initiativer (kampagner) med globalt perspektiv fx via partnerskaber lande og foreninger imellem.

- **Nordisk bæredygtighedskonference 2008 i Odense**

Odense er i september 2008 vært for en nordisk bæredygtighedskonference. Konferencen holdes hvert andet år, og værtskabet går på skift mellem de nordiske lande med staten som hoveddrivkraft. Men denne gang har Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, valgt at lægge ansvaret for planlægning og afvikling ud til en kommune. Friluftsrådet er inviteret med i projektstyringen og har store forventninger til processen, idet Odense Kommune med åbenhed og tillid har opstillet rammer for en bred og fremadrettet konference. Skov- og Naturstyrelsen deltager også i planlægningen.

Regeringens bæredygtighedsstrategi måtte gerne have ambitioner, som kunne løftes videre på en nordisk konference.

Andet

Vision

Strategien bør have en klar og enkel vision. En vision er med til at samle og skabe fokus, og det er nødvendigt, når der er mange forskelligrettede initiativer og indsatsområder. Men alle skal gerne understøtte visionen og fremstå klarere i visionens skær.

De gode eksempler

Strategien bør gennemsyres af optimisme, tro på fremtiden og talrige eksempler på "Best practise". Det er vigtigt, fordi det stimulerer læserne og udmønter strategien til en fremadrettet, positiv tankekraft. Det være sig inden for undervisning, byggeri, genbrug af materialer, forskning og udvikling, energibesparelse osv. osv.

Vindmøller

Danmark er internationalt anerkendt for sin vindmølleindustri, og var i en række år også langt fremme i udvinding af solenergi. Det bør fremhæves. På side 14 har strategien to små afsnit om vedvarende energi og forskning. Det skal følges op med eksempelprojekter og kildehenvisning. Og udvides med andre områder fx solenergi.

UBU

2005-2014 er af FN erklæret tiår for Uddannelse for Bæredygtig Udvikling. Friluftsrådet har sammen med en række andre organisationer ved flere lejligheder gjort regeringen opmærksom på, at den i lighed med vore nabolande som Norge, Sverige, Tyskland og England, bør opstille nogle mål og et handlingsprogram for perioden. Det er imidlertid ikke sket.

Også her er det organisationer, NGO'er, der har taget initiativet og sat nogle cirkler i gang. Støtte og opbakning fra stat og regering ville have forstærket effekten og givet opmuntring til nogle ihærdige ildsjæle.

Grønt ansvar


Man er ved læsningen ikke i tvivl om regeringens politiske signaler, og ministerens engagement, som tydeligst kommer frem omkring klimaet. Men signaler er ikke nok, og desværre er det et gennemgående træk for hele strategien, at der benyttes den misvisende overskrift "Løsninger og målsætninger". I de fleste tilfælde er der alene tale om målsætninger eller endnu løsere formuleret: om hensigtserklæringer.

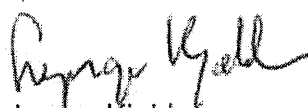
Friluftsrådet mener, at der er gjort for lidt ud af at skabe sammenhæng og rækkefølge på de initiativer, som regeringen sætter i gang for at fremme en bæredygtig udvikling og den forskydningstakt, som er i foreningslivets og borgernes opfølgning. Vi mener også der er for lidt opmærksomhed på at fastholde en god udvikling, fx den tid der går og det samspil og incitamenter der skal til fra regeringen har sat "1 ton mindre" i værk til der følges op med en mere vedvarende indsats på lokalt plan.

Som det fremgår af dette høringssvar ligger *Grønt ansvar* Friluftsrådet og vore medlemsorganisationer meget på sinde. Vi deltager gerne som sparringspartner, vi påvirker gerne såvel medlemsorganisationer, som befolkningen inden for de områder, hvor vi har interesser, ekspertise og erfaringer. Vi bakker gerne op om *Grønt ansvar*, men vi må også gøre opmærksom på, at vort kontaktnet viser, at der er behov for flere konkrete handlinger og mål, end der er beskrevet heri.

Slutteligt vil vi tillade os at gøre opmærksom på, at man ikke bare skal tro, at alle vil og kan tage stilling til alt. Der skal en intelligent helhedsplan og strategi til, som man som borger kan tage del i og påtage sig for helhedens skyld. Borger og foreningslivet skal have tid til lokalt at debattere og reagere på de områder, der er oplagte, indlysende og gennemførlige.

Med venlig hilsen


Ove Gasbjerg
Friluftsrådets bestyrelse


Lyng Kjeldsen
Friluftsrådets bestyrelse


Vibeke Dalum
Udviklingskonsulent

Fødevarestyrelsen

Fra: Thomas Elvensø (MINFF) [mailto:THE@minff.dk]

Sendt: 1. august 2007 11:22

Til: MIM - LS (Kontor postkasse)

Emne: VS: Høring af regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling- videresendt til lkj

J.nr. 4459

Fødevarestyrelsen har modtaget nedenstående høring om "Grønt ansvar. regeringen debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling" fra Miljøministeriet.

Fødevarestyrelsen har gennemgået materialet og har generelt den bemærkning, at man finder initiativet positivt og kan støtte det. Man er enig i, at forhold omkring fødevarerproduktion, som har en effekt på miljøet bør inddrages i strategien. Styrelsen vil for god ordens skyld påpege, at såfremt fødevarerikkerhed skal inddrages konkret i en bæredygtighedsstrategi, vil det være Fødevarestyrelsen, der er ansvarlig for området.

Med venlig hilsen

Thomas Elvensø

Ministeriet for Familie- og Forbrugeranliggender

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Kjersgård, Lisbeth [mailto:lkj@MIM.DK]

Sendt: 20. juni 2007 16:16

Til: Amdsrådsforeningen; raadhuset@frederiksberg.dk; miljoe@tmf.kk.dk; NYK - Nykøbing hovedpostkasse; ODE - Odense hovedpostkasse; RIB - Ribe hovedpostkasse; åå Alle Kommuner; RIN - Ringkøbing hovedpostkasse; ROS - Roskilde hovedpostkasse; AAR - Aarhus hovedpostkasse; AAL - Aalborg hovedpostkasse; tfmiljo@herlev.dk; åå Miljøsamarbejdet Trekant-Vest; rovesta@rovesta.dk; åå Sydjysk Miljøfællesskab I/S; som@somc.dk; åå VestEgnens MiljøSamarbejder; åå Vestsønderjyllands Miljøsamarbejde; 92-gruppen@dn.dk; ad@affalddanmark.dk; lsr@atv.dk; ac@ac.dk; jf@ribeamt.dk; brs@brs.dk; kaskelot@mail.dk; info@cfu-net.dk; coop@coop.dk; DAKOFA Hovedpostkasse; Danmarks Fiskeriforening Hovedpostkasse; DK Naturfredningsforening 2; contact@visitdenmark.com; info@dkvind.dk; Dansk Akvakultur; Int@da.dk; dbotf@mail.tele.dk; info@danskbyggeri.dk; db@byplanlab.dk; dcf@dcf.dk; Dansk Energi, Hovedpostkasse; debra@energibranchen.dk; def@danskerhvervsfremme.dk; dgc@dgc.dk; dhs@dhs.dk; di@di.dk; Dansk Landbrug (dl); metal@danskmetal.dk; dof@dof.dk; info@skovforeningen.dk; info@skytteunion.dk; dsf@sportsdykning.dk; dansk.standard@ds.dk; dvl@dvl.dk; dl@landskabsarkitekter.dk; danva@danva.dk; info@dbl.net.dk; copenhagen@dnv.com; Det Økologiske Råd og Selskab; EX-DFFE (DFFE); dongenergy@dong.dk; dtc@dhigroup.com; Emballageindustrien; info@energinet.dk; åå Energistyrelsen; mail@finansraadet.dk; fmk@inet.uni2.dk; Forbrugerrådet 1; 1-FS Forbrugerstyrelsens Officielle Postkasse; force@force.dk; fri@frinet.dk; jf@greencity.dk; Forsikring & Pension; Niels Bo Sørensen; FVST; sekretariatet@greennetwork.dk; info@nordic.greenpeace.org; mw@roedekro.dk; gapdk@post3.tele.dk; Grønne Familier; htsa@hts.dk; HTS Interesseorganisation; hvr@hvr.dk; imoka@mail.dk; ida@ida.dk; kk@kommunekemi.dk; åå Konkurrencestyrelsen; info@cancer.dk; landscentret@landscentret.dk; Landbrugsrådet; mail@landdistrikterne.dk; sejlet@landsbyraad.dk; llh@levende-hav.dk; info@praktiskoekologi.dk; lo@lo.dk; MKN Miljøklagenævnets hovedpostkasse; formand@davi.dk; cphinfo@maersk.com; sekretariat@nogu.dk; NKN Naturklagenævnets hovedpostkasse; NOAHs Sekretariat (noah); webmaster@novonordisk.com; ofr@oliebranchen.dk; Plantedirektoratet; renosam@renosam.dk; returbar@returbar.dk; ruc@ruc.dk; sekretariatet@danske-smaaer.dk; info@sala.dk; info@sdt.dk; sl@kvl.dk; info@skovdyrkerne.dk; åå Det Kongelige Akademi for de Skønne Kunster; smok@smok.dk; sek@stf.dk; tekno@tekno.dk; info@teknologisk.dk; info@uniscrap.dk; wwff@wwf.dk; info@okologi.dk; jar@dhigroup.com; åå Hovedstadens Udviklingsråd; åå KL; DIR; delta@delta.dk; KVL; åå Erhvervs- og Byggestyrelsen; åå Erhvervs- og Selskabsstyrelsen

Cc: MIM - Ledelsessekretariat; MIM - EUK (Kontor Postkasse); MIM - IK (Kontor postkasse); MIM - KONC (Kontor postkasse); MIM - MS (Kontor postkasse); MIM - Presse; MST - Direktionen (Enhedens postkasse); SNS - Direktionens postkasse; KMS - Direktionen

Emne: JEXR 21.06.07Høring af regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling

Miljøministeriet sender hermed følgende i høring: "Grønt ansvar. Regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling" (vedhæftet som pdf-fil).

Høringsfrist mv. fremgår af vedhæftede høringsbrev.

Med venlig hilsen,

Lisbeth Kjersgård

<<2007-0620 Høringsbrev.doc>> <<2007-0619 endelig høringsliste.doc>> <<Bæredygtig190607_print.pdf>>

Lisbeth Kjersgård
Projekt- og Analyseenheden
Ledelsessekretariatet
E-post: lkj@mim.dk
Direkte tlf: (+45) 33 92 76 91
Mobil: (+45) 25 44 12 12
Fax: (+45) 33 92 76 44

Miljøministeriet * Højbro Plads 4 * DK-1200 København K *
Tlf.: (+45) 33 92 76 00 * mim@mim.dk * www.mim.dk

<<

2007-0620 Høringsbrev.doc (127.6KB)
2007-0619 endelig høringsliste.doc (230.1KB)
Bæredygtig190607_print.pdf (4.1MB)

(4.5MB)

>>

Helsingør kommune

Andersen, Brian

Fra: (TF) Steen Fogde [sfo55@helsingor.dk]

Sendt: 14. september 2007 12:49

Til: MIM - LS (Kontor postkasse)

Cc: (TF) Anne-Marie Møldrup

Emne: Høring vedr. Regeringens strategi for en bæredygtig udvikling- Lagt i omslag til LKJ



Hermed fremsender jeg et høringssvar fra Helsingør Kommune, idet jeg gør opmærksom på, at svaret ikke er politisk behandlet, men alene er udarbejdet af den kommunale forvaltning.

At der nu foreligger et udkast til en strategi for en bæredygtig udvikling er meget positivt, og nødvendigt.

Men oplægget er meget uforpligtende for alle involverede parter, og vil derfor næppe i den nuværende form bidrage væsentligt til sikring af en målrettet indsats for en mere bæredygtig udvikling i det danske samfund.

Det vil være oplagt at sætte mere målrettet ind med konkrete initiativer på en række områder:

- En bedre udnyttelse af "grøn" energi (vind, sol, vand) med initiativer som eksempelvis afgiftstilpasninger, tilskudsordninger, og ikke mindst lovændringer der leder hen mod udnyttelse af de naturgivne energikilder i byggeri og anlæg.
- Transportsektoren bidrager med et væsentligt tilskud til det danske bidrag til drivhuseffekten, så der bør målrettet sikres initiativer der sigter mod at begrænse udslippet af drivhusgasser fra transportsektoren. Der kunne være ved omlægning af afgifter, så køretøjer der kører langt på literen bliver endnu billigere, samt at fremme udviklingen af brændstoffer og / eller køretøjer som ikke bidrager til drivhuseffekten. Endvidere at sikre en langt bedre udvikling af den kollektive trafik, som et reelt og brugbart alternativ til den individuelle biltransport.
- Miljø - transport zoner i bysamfundene overalt i landet
- Roadpricing eller andre initiativer som sigter mod at reducere den individuelle biltransport
- Ændring af plan- og byggelovgivningen, så det bliver obligatorisk for både myndigheder og bygherrer at indtænke energi- og miljøoptimering i alle byggeprojekter, spændende fra få eller mange boliger, over kontor- og erhvervsbyggeri til egentlige industrielle aktiviteter.

Med venlig hilsen

Steen Fogde
 Miljøchef
 Helsingør Kommune
 Teknisk Forvaltning
 Miljøafdelingen
 Mørdrupvej 15
 3060 Espergærde
 Tlf.: 49 28 25 06
 Mobil: 25 31 25 06
 E-mail: sfo55@helsingor.dk
 Web: www.helsingor.dk

Herning kommune



Herning
Kommune

Høring af KTCs faggruppe VTT – Regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling. Grønt ansvar.

KTC j. nr. 07-VTT/08

Generelt

Debatoplægget indeholder stort set alle de miljømæssige forhold, man kan forvente.

Men for størstedelens vedkommende på et overordnet generelt plan, hvor det er vanskeligt at se koblingen til de konkrete tiltag, herunder specielt hvilke opgaver der konkret påhviler kommunerne og konkret påhviler den enkelte borger.

En stor del af miljøindsatsen i kommunerne bæres af såkaldte "ildsjæle", men hvor det vil være nødvendigt både at opnå en større lokal politisk bevågenhed samt en opfattelse hos den enkelte borger, at der er tale om en folkesag, og den enkeltes indsats nytter.

Som opfølgning og udmøntning af debatoplægget kan anbefales følgende forslag:

1. En nærmere præcisering af hvad der forventes at være kommunernes opgaver, og hvorledes disse formuleres og foreslås udmøntet.
2. Konkrete forslag til, hvorledes den enkelte borger motiveres til at deltage. Her er en opremsning af 100 forskellige forslag uoverskuelig og dermed vanskelig at anvende, og bør derfor ændres til mere målrettede enkeltforslag.
3. Et samlet katalog over de mange tilskudsmuligheder, der nævnes indenfor miljøområdet, herunder hvem der kan ansøge, hvorledes der ansøges og hvornår.
4. Mulighed for at kommunerne i større omfang kan deltage i udmøntningen af miljøteknologiske landvindinger på det praktiske plan, uden med det samme at falde ind under problemet med ulovlig erhvervsstøtte.
I sådanne sager er de ofte sidste beløb, som både er vanskelig at tilvejebringe og afgørende for den pågældende sags gennemførelse, her vil det være hensigtsmæssigt, hvis kommunerne kunne få en aktiv rolle.

Specifikt om debatoplæggets strategi for bæredygtig udvikling på transportområdet:

- * Luftforureningen fra trafikken med kvælstofoxider og kulbrinter skal reduceres med 60 procent i 2010 i forhold til niveauet i 1988.
- * Transportsektorens CO₂-udslip skal reduceres med 25 procent i 2030 sammenlignet med 1988.
- * Det er en af hovedopgaverne for regeringens Infrastrukturkommission at komme med bud på, hvordan partikelforurening, CO₂-udledning og andre natur- og miljøhensyn fra transportsektoren skal håndteres.
- * Regeringen arbejder blandt andet for et mål om at reducere kravet til CO₂-udslip fra biler til højst 120 g/km i 2012 og højst 100 g/km i 2020.
- * Luftfartens klimaeffekt skal reduceres, og luftfarten skal med i EU's CO₂-kvotehandelsystem.
- * Andelen af biobrændstof til transport skal forøges til 10 procent i 2020. Regeringen er parat til at fastsætte delmål tidligere end 2020, forudsat at der er udviklet tilstrækkeligt samfundsøkonomisk konkurrencedygtige og miljømæssigt bæredygtige teknologier.
- * Regeringen vil understøtte en bæredygtig byudvikling i retning af mere kompakte byer og ønsker at undgå utilsigtet byspredning i det åbne land for blandt andet herigennem at reducere transport- og energibehovet og give mulighed for en miljørigtig forvaltning af byens ressourcestrømme.
- * Regeringen fastholder det i 2002 fastsatte pejlemærke om, at trafikstøj skal begrænses til et niveau, som sikrer, at ingen udsættes for væsentlige negative sundhedspåvirkninger.

De løsnings tiltag som anføres er: partikelfiltre, miljøzoner, bilafgifter, strammere krav til CO₂-udslip fra biler, kompakte byer, motorvejen ved Silkeborg, vejstøjstrategi (statsvejnettet), støjbekyttelse langs jernbaner (75 mio. kr) og støjpartnerskab (4 mio. kr)

Det er positivt at regeringen har uarbejdet en strategi for bæredygtig udvikling, at denne indeholder konkrete målsætninger for transportsektorens udslip af CO₂, NO_x og CO og at planlægningsaspektet i forbindelse med byudviklingen inddrages.

Det negative i strategien er, at det kun anvises midler til tiltag på statsvejnettet mens mulighederne for at støtte kommunale tiltag ikke berøres.

Der burde lægges større vægt på trafikens miljømæssige genevirkninger på lokalt niveau - oplægget foreslår således kun foranstaltninger til støjdemperinger langs statsveje og jernbaner.

Strategien omhandler primært storbyerne, mens en bæredygtig udvikling i landområderne ikke behandles, hvilket vurderes at være en mangel. En yderligere fortætning af byområderne (den kompakte by) vil ikke i sig selv skabe mindre transportbehov, med mindre der skabes et individuelt incitament til at bosætte sig hensigtsmæssigt i forhold til arbejdet – f.eks. at rejseomkostningerne bliver for høje eller at rejsetiderne øges.

På KTCs vegne
Formand for arbejdsgruppen VTT

J. Marstrand

HTS

Høring af regeringens debatoplæg om strategi for bæredygtig udvikling

Generelle bemærkninger:

HTS finder regeringens debatoplæg for bæredygtig udvikling interessant.

Det er positivt, at der tages fat på flere af de klimamæssige udfordringer, som Danmark såvel som resten af verden står overfor i de kommende år.

Helt generelt mangler oplægget konkrete handlingsforslag på de fleste områder. Der er mange fornuftige hensigtserklæringer, men der præsenteres ikke mulige løsningsforslag. Det vanskeliggør en kvalificeret stillingtagen til den konkrete udmøntning af strategien.

HTS er bekendt med, at International Transport Danmark (ITD) ved mail af 16. august har fremsendt bemærkninger til debatoplægget om strategi for bæredygtig udvikling. HTS kan støtte de fremsatte synspunkter fra ITD.

Oplæggets fokus:

Debatoplæggets internationale vinkel er fornuftig, idet løsninger til forebyggelse af store klimamæssige ændringer såvel som strategier for bæredygtig udvikling, kun kan få de ønskede effekter, såfremt de er internationalt funderede.

Det er oplagt, at de kommende nationale initiativer nøje skal afstemmes med EU og andre internationale organisationer. Først herved kan der skabes langtidsholdbare effekter, som ikke forringer konkurrenceevnen landene imellem.

Ønsket om, at Danmark skal være et foregangsland på miljøområdet, er positivt. Det er imidlertid vigtigt, at dette ønske ikke udmønter sig i en efter europæisk standard utilpasset stram lovgivning, men derimod snarere baserer sig på forskning og udvikling af mere miljørigtige teknikker til at opnå en hensigtsmæssig ressourceudnyttelse, mindskning af CO₂-udslippet og reduktion af affaldsmængderne.

Det er vigtigt, at målsætningen om Danmark som et foregangsland ikke fører til dårligere konkurrenceevne for danske virksomheder.

Der ligger imidlertid, som også fremhævet i regeringens oplæg, en vigtig opgave i at skabe forudsætninger, som muliggør, at virksomheder kommuner, regioner og borgere får de bedst mulige betingelser for at udvikle en fornuftig miljømæssig adfærd.

De enkelte underafsnit:

Transportområdet

HTS anerkender regeringens mål om, at reducere CO₂-udslippet. En nedbringelse af udslippet med 25% er et ambitiøst mål, som det kan blive svært at nå.

Det er positivt, at det er transport og trafik bredt set, som skal bidrage til reduktionen af CO₂. Derved får alle dele et ansvar. Det er imidlertid vigtigt, at der tages en grundig diskussion af, hvordan regeringens mål skal opnås. Transporterhvervet er klar til at tage sin del af ansvaret, men det er vigtigt at understrege vigtigheden af, at også andre områder er sig deres ansvar og rolle bevidst.

Regeringen og EU har (bl.a.) opstillet en målsætning om, at biobrændstoffer i 2020 skal udgøre en markedsandel på mindst 10 % af brændstofferne til transport. Det foreslås, at en energimæssig bæredygtig udvikling inden for transporterhvervet følges op af en økonomisk bæredygtig udvikling, som bygger på afgiftsmæssige incitamenter til øget brug af biobrændstof inden for transporterhvervet.

I diskussionen om nedbringelse af CO₂-udslippet er det også væsentligt at inddrage den kollektive trafik. Der er et klart behov for at styrke denne del af trafikken, især i de større byer og mellem landsdelenes knudepunkter. En styrkelse heraf vil reducere incitamentet til at anvende privatbilen og dermed være et instrument til at regulere privatbilismen. HTS efterlyser et forslag til en nærmere strategi herfor i regeringens plan for bæredygtig udvikling.

Endelig er regeringens beslutning om at fordoble investeringerne i energiteknologi et fornuftigt og logisk skridt i retning af at finde metoder, som kan medvirke til nedbringelse af CO₂ udslippet.

Bæredygtige byer

Regeringen anfører i sit oplæg, at den ønsker at fremme en bæredygtig byudvikling. Formålet hermed er positivt. Det fremstår imidlertid ikke helt klart hvilke instrumenter, der skal tages i brug for at opnå dette mål.

At ændre en byudvikling kræver megen tid, og derfor er der også behov for at iværksætte andre initiativer, som på den kortere bane kan fremme udviklingen.

HTS ser et behov for en udvikling af såvel vejnettet som den kollektive trafik. Omkring de større byer er der en stadig øget tendens til, at trafikken går i stå. Årsagerne hertil er, at der gennem årene ikke er foretaget de nødvendige investeringer i infrastruktur i takt med den øgede intensitet.

I København vil en række af de trafikmæssige og hermed forureningsskabende årsager kunne fjernes ved, at der etableres en havnetunnel, som kan lede store dele af trafikken uden om den centrale del af bykernen. En havnetunnel kombineret med en ringbane uden om København og et accelereret metrobyggeri vil være udgøre et betydeligt bidrag til at løse problemerne i hovedstaden.

Med en sådan fokus vil regeringens mål om at skabe en bæredygtig hovedstad kunne fremmes samtidig med, at det overordnede mål om en generel nedbringelse af CO₂-udslippet lettere vil kunne realiseres.

Planerne om at give kommunerne værktøjer til at planlægge miljø og kvalitet i byerne er besnærende. Der bør imidlertid være knivskarpe grænser mellem statslige og kommunale kompetencer. I dag er der al for mange eksempler på, at kommunale beslutninger er uensartede og uigennemskuelige. Det giver erhvervslivet problemer i forhold til at målrette sin miljøindsats på tværkommunal basis. En klar lovgivning er yderst vigtig for, at virksomhederne kan planlægge deres miljøindsats mest hensigtsmæssigt.

Et sundt og sikkert miljø.

HTS anerkender behovet for at reducere luftforureningen. Derfor er det positivt, at der er indført tilskudsordninger til eftermontering af partikelfiltre på tunge køretøjer.

Det er vigtigt at tilskudsordninger udbygges, så krav om partikelfiltre ikke medføre for store omkostninger for transportområdet og en med forringet konkurrenceevne til følge.

Sikkert med

man skal

Kommissionen har tidligere på året godkendt et tysk støtteprogram til det tyske transporterhverv. Programmet afsætter (bl.a.) 100 mio. årligt til tilskud til erhvervelse af lastbiler med motorer, som lever op til miljøkravene til euro 5 og derover (og derved et højere miljøteknologisk niveau end lovgivningen foreskriver). Danmark har tidligere haft en lignende tilskudsordning. HTS foreslår at etablere en tilsvarende tilskudsordning som incitament til at reducere udledning af CO2 inden for transporterhvervet.

HTS efterlyser endvidere en plan for, hvordan luftforureningen søges reduceret i henhold til regeringens egne mål, og hvordan en sådan reduktion tænkes finansieret.

Regeringens bemyndigelse til, at kommunerne kan indføre miljøzoner i de større byer, vil kunne føre til u hensigtsmæssigheder for transporterhvervet.

HTS kan principielt tilslutte sig de miljømæssige hensyn, som danner grundlag for etableringen af en miljøzone med sigte på at begrænse udledningen af emissioner fra tunge køretøjer.

HTS ønsker dog samtidig at understrege betydningen af, at den geografiske fastlæggelse af miljøzoner også tager behørigt hensyn til den betragtelige erhvervsmæssige aktivitet, som finder sted inden for rammerne af den foreslåede miljøzone.

Det er nødvendigt med klare retningslinjer for betingelserne for indførelsen af disse zoner, ligesom det i den sammenhæng er vigtigt at sikre, at det sker under hensyntagen til transporterhvervets konkurrenceevne og økonomiske forhold. Hvis transporter i den indre by fordyres markant, vil handlen og dermed livet i de indre dele af byerne lide herunder.

Endelig finder HTS det positivt, at der er indgået aftaler om kemikaliepolitik på europæisk niveau, og at Danmark tilpasser sin lovgivning hertil. Der efterlyses dog en plan for, hvordan myndighederne vil sikre en fornuftig implementering af den nye europæiske kemilov.

Natur også til de kommende generationer

HTS har ingen kommentarer til dette afsnit.

Affald – fra miljøproblem til ressourceoptimering

HTS kan fuldt ud støtte regeringens mål om at genbruge så meget affald som muligt. HTS efterlyser imidlertid, at der i bæredygtighedsstrategien præsenteres nogle metoder og forslag til, hvordan affaldsmængderne kan reduceres, og hvordan affald bedre kan genbruges.

Det er vigtigt, at den planlagte affaldsreform i bedst mulig omfang kommer til at varetage denne interesse. Et væsentligt element er, at det bliver nemt for virksomhederne at slippe af med deres affald, og at affaldsstrømmene i alle led bliver behandlet hensigtsmæssigt.

Der er behov for, at kommunerne får klare retningslinjer for affaldsbehandling, indsamlingen og opbevaringen. De store kommunale forskelle, som eksisterer i dag, gør det vanskeligt for virksomhederne at udarbejde en affaldsstrategi. Såfremt retningslinjerne var mere ensrettede end i dag, ville mulighederne for en mere målrettet affaldspolitik i den enkelte virksomhed have væsentlig bedre kår. Derved ville korrekt sortering og aflevering af affald gøres lettere for virksomheden, hvorved mulighederne for genbrug af affald også ville forbedres.

En fri konkurrence på transport af affald vil medvirke til at effektivisere indsamlingen, således at der kan ske en mere hensigtsmæssig sortering, end den, der finder sted i dag. Virksomheder vil dermed få mulighed for at vælge den udbyder, som bedst kan varetage indsamlingen af det affald den producerer.

Det vil medføre en både billigere og mere miljørigtig affaldshåndtering.

Internationalt samarbejde og udviklingsbistand som løftestang for bæredygtig udvikling

HTS er enig med regeringen i, at miljøindsatsen skal ses som et sammenhængende hele. Det er vigtigt, at Danmark medvirker til og arbejder for, at der indgås aftaler på miljøområdet, som har et internationalt tilsnit. Der er ingen tvivl om, at der er behov for internationale aftaler, såfremt nationale mål skal have en mening. Uden internationale aftaler om miljø og et bredt fokus udhules grundlaget for nationale miljøhandlingsplaner.

Derfor er det vigtigt, at Danmark i videst muligt omfang tilpasser sin miljøpolitik til de internationale aftaler, men også gerne går videre, så længe det ikke medfører konkurrencemæssige ulemper for danske virksomheder.

Alle har et ansvar

HTS er enig i afsnittets konklusioner og har ikke yderligere bemærkninger hertil.

En kasse med bæredygtighedsværktøjer

Det er meget positivt, at regeringen har fokus på, at vækst skal gå hånd i hånd med et bedre miljø, og at biltrafikken ikke kan afskaffes eller reduceres.

HTS finder, at det i høj grad vil være miljøeffektive teknologier, som i sidste ende vil medføre et bedre miljø og mindre CO2 udslip.

Høje Taastrup kommune



Høje-Taastrup Kommune

Byrådet

Høje-Taastrup Kommune
Bygaden 2
2630 Taastrup
Tlf: 43 59 10 00
www.htk.dk

Miljøministeriet

sendes pr mail til
mim@mim.dk
cc: lkj@mim.dk

Man. og ons. 8.30 - 14.30
Tirs. og tors. 10.00 - 18.00
Fredag 8.30 - 13.30

Dir.tlf.: 43 59 12 80
Email: dorteje@htk.dk

29. august 2007

Svar på høring af debatoplæg om Grønt ansvar

Kommunen har modtaget debatoplægget om "Grønt ansvar". Høje-Taastrup Kommunes Byrå-
de har behandlet oplægget og har på mødet d. 28-08-2007 vedtaget følgende svar:

Høje-Taastrup Kommune finder det positivt, at regeringen ønsker at sætte en debat om en
bæredygtig udvikling på dagsordenen.

Kommunen arbejder på en lang række områder allerede for de nævnte initiativer ud fra de
virkemidler, som lovgivningen åbner mulighed for.

Kommunen har netop besluttet at nedsætte et Agenda-21 råd, som også kan fungere som et
grønt råd.

Kommunens generelle politik på området er, at hensynet til en bæredygtig udvikling skal in-
tegreres i samtlige kommunens politikområder og udføres som en naturlig del af arbejdet.

Hensynet til en bæredygtig udvikling er således indarbejdet i såvel kommuneplan, som en
række overordnede politikområder, ligesom kommunens sektorplanlægning udmønter en
række konkrete initiativer, ud fra visionen om en bæredygtig udvikling.

Kommunen skal særligt fremhæve byudviklingspolitikken, hvor Byrådet har besluttet at kom-
munens nye store bydel "Vision Gammelsø" skal udvikles som en prototype på fremtidens
bæredygtige by. Kommunen vil derfor tilbyde et samarbejde med ministeriet om dette udvik-
lingsprojekt, som dermed kan blive et demonstrationsprojekt, hvor man kan vise hvordan vi-
sioner, målsætninger og virkemidler kan omsættes til praktisk virkelighed."

Med venlig hilsen

Signeret 29.8.2007

Michael Ziegler
borgmester

Jørgen Lerhard
Teknisk direktør

Sagsbehandler
DorteJe

Doknr.
1686002

Journalnr.
01.01.01
1614755

Ingeniørforeningen i Danmark (IDA)

Miljøministeriet
Højbro Plads 4
1200 København K

København, 29. august 2007

BFJ

**Ingeniørforeningen høringsvar til:
"Grønt ansvar: Regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling".**

Ingeniørforeningen har med interesse læst debatoplægget og hilser velkommen, at Miljøministeriet lægger op til en bred samfundsmæssig dialog om den fremtidige strategi for bæredygtig udvikling.

I denne skrivelse kommenterer vi oplægget. Vores svar skal ses i lyset af IDAs igangværende arbejde under Miljøår 2007. Her vil vi afrapportere ingeniørernes bud på hvordan der i Danmark kan skabes en bæredygtig udvikling, hvilket vi betragter som IDAs egentlige kommentering af regeringens arbejde på miljøområdet og således også det fremlagte debatoplæg om strategi for bæredygtig udvikling. Vi fremlægger Miljøårets resultater d. 3. december 2007

Generelle kommentarer

Det er IDAs opfattelse at oplægget på nogle områder rummer ambitiøse målsætninger. På andre områder ser vi gerne at ambitionsniveauet højnes markant. Det er samtidig vores opfattelse, at oplægget i høj grad savner konkrete initiativer, der kan være med til at sikre den bæredygtig udvikling.

Konkret foreslår vi, at alle målsætninger i oplægget omsættes til årlige måltal, således at det er muligt at monitorere den bæredygtige udvikling og indfrielsen af målsætningerne. Det er vores opfattelse, at der endnu ikke er taget konkrete skridt for indfrielse af en række oplæggets og regeringens målsætninger. Det drejer sig blandt andet om målsætningen om en reduktion af ressourcerforbruget med en Faktor 4 i løbet af en generations, samt målsætningen om at reduceres transportssektorens CO₂-udslip med 25% i 2030 sammenlignet med 1988

I forordet fremhæves "vores livsstil" som årsagen til den manglende bæredygtighed. Vi savner i den sammenhæng en overvejelse om hvorfor vores livsstil er som den er. Ved at undlade at nævne strukturelle årsager gives indtryk af, at miljøkrisen kun skyldes vores individuelle valg som forbrugere og borgere.

I oplægget bruges begrebet afkobling. Det bør i den sammenhæng gøres klart, hvorvidt der er tale om relativ eller absolut afkobling. En relativ afkobling indebærer således ikke at et miljøproblem bliver mindre – kun at det ikke vokser så meget som økonomien er vokset. En relativ afkobling kan således ikke løse en række af de miljøproblemer som vi står overfor.

Energi

IDA udgav i december 2006 Energiplan 2030. Vi så gerne at planens målsætninger og de virkemidler som planen fremlægger i højere grad var afspejlet i debatoplægget.

I debatoplægget lægges der blandt andet op til, at brugen af fossile brændsler skal reduceres med 15 % frem mod 2025. I IDAs energiplan 2030 er det vist hvordan brugen af fossile brændsler kan reduceres med over 50% frem til 2030 og dette med samfundsøkonomisk gevinst. Da dette er teknisk muligt og samfundsøkonomisk rentabelt mener vi at målsætningerne i bæredygtighedsstrategien bør revideres. Det vil samtidig være vigtig, at målsætningerne omsættes til årlige måltal, jvf. tidligere kommentar.

Transport

IDA tilslutter sig regeringens ønske om at reducere transportssektorens CO₂-udslip med 25% i 2030 sammenlignet med 1988. Vi savner dog at dette mål omsættes til årlige måltal og at der tages initiativer til indfrielsen af målsætningen. Det vil være helt centralt at den kollektive trafik, især banetransporten, udvikles og at der arbejdes på at introducere el-biler, der har en høj energi-effektivitet, på markedet for privatbiler.

Det beskrives at biobrændsel i 2020 i EU skal udgøre 10 % af EU's samlede forbrug af benzin og diesel til transport. Set i relation til den globale efterspørgsel efter fødevarer vil det være afgørende at der satses på udvikling af 2. generations biobrændselsteknologi og at der foretages yderlig analyse af hvilken betydning brugen af biobrændsler har for den globale fødevarer-situation.

Bæredygtige byer

Oplægget beskæftiger sig med bæredygtige byer. Vi vurderer at principperne og målsætningerne herfor er fornuftige, men også at det er tvivlsomt, om der er virkemidler til at gennemføre dem. Mange kommuner befinder sig i en situation hvor de er udsat for stærke tilskyndelser til at prioritere en byudvikling, der ikke nødvendigvis er miljømæssigt bæredygtig. Tidligere blev denne tendens til en vis grad holdt i ave af myndigheden til at omdefinere landzone til byzone lå hos amterne. Dette gælder dog ikke i dag hvor der er sket ændringer i planlovgivningen og kommunerne nu selv har ansvaret for beslutningerne om overførsel af landzone til byzone.

IDA foreslår, at oplægget suppleres med en plan for oprettelse af en dansk by baseret på 100 % vedvarende energi. Udvikling af en sådan by vil placere Danmark på verdenskortet og give øgede muligheder for eksport af dansk energiteknologi, samt generere en omfattende viden om vedvarende energisystemer.

Økologisk landbrug

Der mangler overvejelser om mulighederne for at skabe en omfattende omlægning til økologisk jordbrug, der ikke alene bygger på konkurrencen på fødevarermarkedet, men også gør økologisk jordbrug til et centralt miljømæssigt virkemiddel i bestræbelser på at bevare og udvikle biodiversitet, sikre grundvandskvalitet, mindske næringsstofudledning til vandløb, søer m.m. Den skitserede strategi accepterer indirekte at 94 % af landbruget fortsat drives uøkologisk. Strategien forstærker

samtidig et sundhedsmæssigt og økonomisk skel i befolkningen, idet de laveste indkomstgrupper ikke har råd til at købe økologiske fødevarer.

Affald

Hvis den økonomiske udvikling fortsætter, samtidigt med at affaldsdannelsen ikke skal stige, kræver det omfattende initiativer i retning af udvikling af nye produktkoncepter med længere levetid, mulighed for opgradering m.m. Dette nævnes dog ikke i debatoplægget, hvilket er problematisk. Genanvendelse, samtidig med et øget forbrug, vil medføre et stigende energiforbrug – både fra produkter, deres anvendelse og fra den energikrævende transport og oparbejdning i forbindelse med genanvendelse.

Med venlig hilsen og på vegne af Ingeniørforeningen

Bjarke Fonensbech
Chefkonsulent

International Transport Danmark

Miljøministeriet
e-mail: ls@mim.dk

Vedr.: Høring "Grønt ansvar: Regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling"

ITD (International Transport Danmark) har ved e-mail af 20. juni 2007 fra Miljøministeriet modtaget "Grønt ansvar: Regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling" i høring.

Foreningen har med interesse læst regeringens debatoplæg, der blandt andet skal tjene som oplæg til en bred debat om, hvilke udfordringer samfundet - politikere, erhvervsliv og borgere - står overfor, og hvordan opgaven med bæredygtighed skal gribes an fremover. ITD hilser en debat på området velkommen.

Det danske transporterhverv har gennem mange år ydet en væsentlig indsats for at nedbringe dets CO2-bidrag samt udledning af luftforurenende stoffer (blandt andet via udvikling og investering i nye teknologier, støjsvage dæk, ruteoptimering, uddannelse af chauffører, udvikling af Best Practices mv.) - en indsats, der ofte ikke får den store opmærksomhed i klima-/forurenings-debatten. ITD finder det derfor positivt, at der i oplægget - endelig - kan konstateres en vis anerkendelse af disse bestræbelser og resultaterne heraf.

For at imødegå fremtidens udfordringer med mere transport og mindre belastning vil transporterhvervet også fremover være indstillet på at yde en indsats. Udviklingen af effektive løsninger kræver imidlertid også gode politiske rammevilkår. I oplægget nævnes løsninger/tiltag, som tilskud til eftermontering af partikelfiltre og indførelsen af miljøzoner. ITD savner imidlertid også initiativer, der kan være med til at fremme innovative løsninger uden at pålægge erhvervet yderligere administrative byrder og omkostninger. Helt konkret savner ITD:

- Øgede investeringer i infrastrukturelle projekter og Intelligente Trafiksystemer - og en hurtigere realisering heraf - der kan medvirke til at begrænse ("fordele") den tiltagende trængsel på de danske veje. Hvert ekstra stop koster både tid og brændstof. ITD ser i denne forbindelse frem til resultaterne af Infrastrukturkommissionens oplæg til det langsigtede investeringsbehov, men skal dog samtidig understrege vigtigheden af ikke at negligere behovene på kort sigt med henblik på at fremme en glidende trafik. I denne sammenhæng skal også nævnes tilstedeværelsen og placeringen af rastepladser, der kan sikre, at lastbilerne ikke skal køre unødige kilometer/omveje for at kunne overholde deres lovpligtige hvil. I dag begynder vi at se resultaterne af nedlæggelsen af rastepladser - unødige kørsel koster unødigt brændstof.
- Indførelsen af en støtteordning for danske vognmænd, der investerer i de mest miljøvenlige køretøjer (lig den tyske ordning - tyske vognmænd kan fra 1. september få op til 32.000 kroner i statsstøtte til køb af nye Euro 5 lastbiler). En tilsvarende ordning har tidligere eksisteret i Danmark i forbindelse med køb af Euro 3 lastbiler.
- Projektmidler til udvikling og fremme af Best Practices. ITD har siden 1999 - og med god erfaring - formidlet eksempler på Best Practices. Projekterne transECO2 (1999) og miljøtransport.dk (2003) viser således eksempler på, hvordan transportvirksomheder alene eller i samarbejde med transportkøber har udviklet mere bæredygtige transportløsninger. Dette til inspiration for andre transportvirksomheder, der vil udvikle mere effektive, konkurrencedygtige og bæredygtige transportere. Udviklingen af nye Best Practices vil kunne bidrage til at udbrede kendskabet til nye og mere miljøvenlige teknologier, ny viden om mere effektiv logistik mv.

I debatoplægget (fra regeringens energiudspil) lægges der op til, at andelen af biobrændstof til transport skal forøges i de kommende år. ITD er her enig i, at dette forudsætter, at der er udviklet tilstrækkeligt samfundsøkonomisk konkurrencedygtige og miljømæssigt bæredygtige teknologier. Foreningen ser desuden en afgiftsrationalisering, som et nødvendigt skridt på vejen til at fremme anvendelsen af biobrændstoffer i det professionelle transporterhverv enten i form af ren biobrændstof eller som en opblanding med fossile brændstoffer. I øvrigt ser ITD frem til den kommende danske forsøgsordning med biodiesel i perioden 2007-2009.

ITD står naturligvis til rådighed ved spørgsmål eller supplerende uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen / Regards
Marianne Frank
International Transport Danmark (ITD)
Lyren 1, 6330 Padborg
Tel.: +45 74 67 12 33
Fax: + 45 74 67 43 17
E-mail: maf@itd.dk