

Klimaplan 2035 – Randers kommune

- Høringsvar fra Langå Miljøgruppe

Vi har læst klimaplanen og glæder os over at flere af de tiltag der er i klimaplan 2030 virker. Vi stiller os bag målet om at reducere CO₂-udslippet med 80 % til 2035. Derimod mener vi at målet for vedvarende energi er for lavt sat. De 75 % som klimaplanen foreslår burde højes til mindst 85 %, hvis vi skal gøre os forhåbninger om at indfri visionen fossilfrit Danmark 2050.

Affald og Genanvendelse

Indsamling af organisk affald er en god idé. Genanvendelse af næringsstoffer og mulighed for at sortere restaffaldet bedre. når de ikke er smurt ind i organisk affald, er godt i forhold til at opbygge et cirkulært samfund.

Afsnittet bør kompletteres med at alle kommunale institutioner og forvaltninger indfører obligatorisk affaldssortering i mindst 8 fraktioner.

Naturprojekter, Landbrug og CO₂- lagring

Kommunal skovrejsning og etablering af nye vådområder er gode initiativer.

Vi efterlyser konkrete mål, som i de kommende år følges op af midler på budgettet.

Transport

I klimaplanen skriver Rds Kommune i pkt. 6.4, at de forventer en 10 % stigning i transportbehovet ift. 2015.

Disse tal ser ud til at bygge på en rapport med titlen Langsigtet fremskrivning af vejtrafik - Indikation af fremtidige problemområder - Baggrundsrapport fra **2007** udgivet af Danmarks trafikforskning/DTU:

<http://www.google.dk/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjn38yy09TVAhVEAZoKHVK9C14QFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.transport.dtu.dk%2F~%2Fmedia%2FInstitutter%2FTransport%2Fforskning%2Fpublikationer%2Fpublikationer%2520dtf%2F2007%2Ffremskrivning%20af%20trafikken%20baggrund.ashx&usg=AFQjCNH02ven9THM8UIHrF1Lm3zgcNKBA>

Af den forventes en udvikling i trafikmængden på 0,5 % om året.

Disse tal modsiges af artikel fra ingeniøren, hvor det fremgår at trafikkommissionen i 2012 forventede en trafikforøgelse på 70 % frem til 2030 – se <https://ing.dk/artikel/enige-trafikforskere-vi-skal-gore-noget-ved-traengslen-126831>. Fra nylige tal om trafikudviklingen i DK, blev det oplyst, at motorvejstrafikken fra 2015 til 2016 var øget med 4 % (på et år) og med 22 % på 10 år. Tallene kan selvfølgelig ikke sammenlignes en-til-en, men der må være paralleller.

Begge disse kilder giver tal, der langt overgår kommunen moderate fremskrivning

I klimaplanen skriver Rds Kommune i pkt. 6.4, at de forventer 30 % af personbiler og busser er konverteret til el. Dertil må der knyttes flere kommentarer.

1. Først og fremmest må der stilles spørgsmål.
 - a. om der ikke menes el fra vedvarende energi, ellers giver det ikke mening (hvis el'en kommer fra kul/olie eller andre fossile brændsler.
 - b. hvorfor nævnes brint ikke. Brint glemmes i diskussionen om CO2. Man kan indvende, at brinten som oftest dannes ved el, men hvis det ikke fremgår af oplægget, at der tænkes på brint, kan den mulighed glemmes. Indenfor trafikområdet har brintbilen fremfor den batteridrevne bil den fordel, at brint tankes lige så hurtigt og let som brændstoffer i dag – på anlæg, der let kan sættes op på eksisterende tankstationer, dansk firma har udviklet en unit, der kan sættes op på tankstationer.
2. Dernæst må der stilles spørgsmål, om hvor de 30 % stammer fra. Hvis ikke der ved udvikling af nye modeller (batteri/brint) produceres biler til en pris, der ligner benzin-/dieselbilernes vil andelen let kunne blive reduceret. Med mindre der fra statslig side sættes ind med tilskud/fordele, der motiverer kraftigt til et skifte.
3. Det virker forkert at slå personbiler og busser sammen, da der er mange flere biler end busser. Derfor vil en stor udskiftning af elbusser, stort set ikke kunne måles, hvis der på personbiler blot er en manke på få 5 procent. Man snyder på den måde også sig selv for et nå et delmål ved at slå dem sammen.
4. På bussiden har kommunen stor indflydelse på målopfyldelsen, da busdriften er i udbud, hvorved man "selv bestemmer", hvad der skal stå i kontrakten (selvfølgelig er der noget med priser, udbudsregler etc.). Det virker meget kortsigtet, at man vil "indsamle viden og afklare...." – altså ikke forpligtigelser.

I klimaplanen skriver Rds Kommune i pkt. 6.4, at de forventer 15 % af personbiltransporten flyttes til cykel, samkørsel, tog og bus. Her må der tænkes meget konkrete tiltag ind, da dette ikke sker af sig selv – specielt ikke, da der hele tiden sker besparelser på den offentlige drift. Dette nævnes ikke (sikkert af gode grunde) i oplægget, men det vil være en væsentlig parameter, at der kommer en anden form for offentlig transport, hvor udbuddet er tilpasset borgernes behov (eks. at sidste bus køre fra Randers kl. 15 på lørdage). Dette har også væsentlig betydning for i CO2-udledningen pr. kørt km, når bussen kører med fær eller ingen passagerer – her tror jeg, at mange ruter har et voldsomt CO-tal målt pr km pr. passager. Her er der behov for, at man arbejder med andre modeller end store busser. Burde der ikke arbejdes i udvikling af fælleskørsels-APPs eller lignende, der sikrer, at den bilist, der kører fra Øster Velling til Hadsten, kan tage én med fra Langå til Laurbjerg. Hvis de findes må målet for de kommende år at udbred brugen af dem, og få afklaret i forhold til vores skattesystem/Taxaregler, hvordan det kan gøres smidigt og lovligt. Måske kunne man starte med en fælleskørsel fra P-plads ved motorvej/Viborgvej til centrum.

I klimaplanen skriver Rds Kommune i pkt. 6.4, at de forventer en forbedret brændstoføkonomi i personbil- transporten (10 % i forhold til 2015 af den resterende fossildrevne transport i 2035). Dette tal er lavt sat, da store dele af bilindustrien forventer, at alle biler på dette tidspunkt (hvis de overhovedet bruger fossile brændsler) vil køre med en hybridmotor, hvor en del af energien kommer fra el tilført som en plug-in-hybrid eller som en opsparet bremseenergi, der lagres og genbruges ved acceleration, drift af elektriske

komponenter. I halen på dieselskandalen har Volvo meddelt, at alle fremtidige nye modeller vil have el-eller hybrid-motor. Flere andre selskaber lignende tanker (VW vil markedsføre har 10 elmodeller inden 2020). Selv med den lange levetid for biler i DK vil der derfor være mange biler der i større eller mindre grad bruger el (og brint) i 2015. Tallet (de 10 % skal derfor sættes højere).

Vedvarende energi

I punkt 6.6 mangler der en vision for vedvarende energi på lokalt (husstands) niveau. På Christianshavn er der i en ejendom etableret solceller på taget og et batteri i kælderen, hvor strøm kan lagres. Her forventer boligforening at være selvforsynende med el. I løbet af de næste 18 år bør der:

1. Udføres forsøg med dette i enkelte husstand, eller i områder.
2. laves storskalprojekter på baggrund af erfaring.
3. Udarbejdes en plan for nybyggeri – i stedet for tvangs-tilslutning til varmekærker bør der være mulighed for at lave selvstændige anlæg. For ikke at ødelægge driftsøkonomien i de eksisterende – og små anlæg kraftvarmekærker – må de arbejdes med at finde løsninger, der tilgodeser både de eksisterende værker og nye brugere/brugere, der ønsker at være selvforsynende.
4. Undersøge muligheden for at stille krav ved alt erhvervsbyggeri om opsætning af solpaneler. Det virker som en ansvarsfraskrivelse, at der skrives "Når industriens brændselsvalg ikke er medtaget i planen skyldes det, at dette område ligger udenfor reel kommunal indflydelse.". Da man samme sted erkender, at industrien måske selv vil gøre noget, kunne opgaven bestå i at motivere (så kraftigt man kan, uden at det bliver at presse) til at have en bæredygtigt sigte i industrien.

Langå 16 august 2017

På vegne af Langå Miljøgruppe

Leif Mårtensson
Formand