

-Vi skal reducere CO2 udslip-pene markant indenfor ca. 20 år - men hvad kan ikke lade sig gøre på 20 år, prøv at se tilbage på den helt enorme udvikling, der er sket de sidste 20 år. Det er meget lang tid, så hvis vi sætter den rigtige dagsorden i dag og begynder at handle på den i morgen, så kan vi rent faktisk sagtens nå det. Hvis vi for eksempel sat-sede på, at halvdelen af da-gens energiforbrug skal stam-me fra vedvarende energi om 20 år og samtidig satsede på at halvere energiforbruget på de samme 20 år - så ville vi ha-ve 100% vedvarende energi om 20 år og være rigtigt tæt på målet, postulerer udviklingschef På Tværs i NIRAS, Henrik Kærsgaard, over for MILJØ MAGASINET. Samti-dig stiller han et ledende spørgsmål, som han også be-gynder at besvare:

-Men hvad er det så, der er svært? Måske er det det med

det er vigtigt, at det ikke bli-ver ved snakken. Det er mås-ke den største udfordring, for indtil videre må man jo sige, at det er sådan, det plejer at gå - vi siger, vi vil en masse, men de nødvendige ændringer i rammerne for at det også finder sted, kan bureaukratiet ikke finde ud af at levere...

Et godt sted at begynde

-Der bliver flere og flere CO2-neutrale kommuner in spe - og det er et fantastisk godt initia-tiv, for de nye og større kom-muner kan faktisk gøre rigtigt meget for at sætte denne helt nødvendige udvikling i gang, understreger Henrik Kærsgaard, der tilføjer:

-Håbet lige nu er kommuner-ne. De har fokus, og de er ikke så tunge som statsapparatet, hvor man siger, at vi er gode til det, vi plejer, vi har et hav af ting som hyldevarer, men vi kan ikke finde ud af at ændre noget væsentligt. Kommuner-

- Afgiftsomlægning vil være en rigtigt god idé: De bedste miljøvenlige biler bruger i dag ca. halvt så meget benzin som en traditionel bil. Men afgifts-sy-stemet gør, at de er langt dy-re og derfor usælgelige. Med nye afgifter kunne vi få skiftet en væsentlig del af bilparken allerede i denne og næste re-geringsperiode og måske opnå en halvering af energiforbru-get til personbiler på under 10 år. Kombineret med road pri-cing bliver CO2-regnskabet yderligere forskudt i den rig-tige retning, og nu er det da og-så på tegnebrættet, ser det ud til - men hvorfor tager disse ting så lang tid, vi kunne have startet dette for 5 - 10 år si-den?

En anden mulighed er, at ska-be en langt større integration af den kollektive og den indivi-duelle transport på kort sigt ved at indføre et fælles koordi-nerings- og afregningssystem for alle typer af transport, så



Det kræver udsyn, klarsyn og fremsyn at blande sig relevant i klima-debatten. Det har udviklingschef På Tværs i NIRAS, Henrik Kærsgaard

Klima på tværs

Et af de store rådgivningsfirmaer har en udviklingschef "på tværs". Og netop det at være på tværs - vel at mærke konstruktivt - er et af hans kendetegn, når han blander sig i klima-debatten

handlingen, for vi skal jo til at handle helt, helt anderledes, end vi er vant til. Hvordan kommer vi ud over snakken og skrivelserne og begynder at handle aktivt på denne store udfordring?

Det falder vældig godt i tråd med Venstres nye udspil, der er udtryk for en kursændring af format på miljø- og klima-området.

-Det er opmuntrende, at rege-ringen nu ser ud til at ville trække i samme retning på miljø- og klima-området. Men

ne derimod har indstillet sig på at forsøge seriøst at arbejde på tværs, og det er her, der for alvor kan skabes resultater. Som et eksempel på manglen-de evne til arbejde på tværs inden for statsapparatet nævner Henrik Kærsgaard bilafgif-terne:

-Det er indlysende, at det vil være en lavthængende frugt at lette beskatningen på biler med lavt brændstofforbrug og/eller alternativ energi. Sidst jeg selv skulle købe bil, ville jeg gerne have en miljø-

venlig bil - men dels var der ikke nogen på marke-det, og dels ville jeg ikke have haft råd, hvis der var - og det handler om afgifterne. Men den diskussion har stået på i åre-vis, uden der er reelt er sket no-get. Det skyldes, at det kræver, at mindst fire minist-erier arbejder sammen for at bli-ve enige. Og så strander projek-tet. Det er en skandale, fastslår Henrik Kærsgaard, der i en kronik i dagbladet Børsen blandt andet har slået til lyd for, at trans-portsektoren skal udvikles ved utraditionelle tiltag for at nedbringe CO2-belastning-en.

vi med tiden alle kan køre med hinanden og få en rimelig betaling for det - dermed ska-ber vi et langt mere fleksibelt og dynamisk samlet system. Dette kan sagtens lade sig gøre ved brug af mobiltelefonsy-stemet og det kollektive "rejse-kort", der allerede er i støbes-keen. Der er masser af mulig-heder, hvis man tænker lidt of-fensivt og utraditionelt!

-Den langsigtede udfordring er, at en samlet optimering af den kollektive og individuelle transport er svært i Danmark, hvor bystrukturen umuliggør rigtigt effektive transportløs-ninger. Vi har faktisk på sigt brug for at droppe drømmen om parcelhuset og i stedet ud-vikle høje, tætte byer, der også er attraktive! - og de vil ikke kun hjælpe på transporten, men også være langt mere energieffektive på stort set alle andre punkter. Samtidig kan vi globalt set friholde den landbrugsjord, det på sigt bli-ver helt nødvendig for at brød-føde en stigende global be-folkning i stedet for at fylde den op med parcelhuse.

Byggeri bagud

Hvis du for eksempel køber en bil, så har du reklamerationsret på den samtidig med, at du er garanteret, at den pågælden-de bil har nogle specifikatio-ner, som du kan træffe dit valg ud fra. Det vil sige, at hvis du ønsker at køre så miljørigtigt som muligt, kan du foretage dit valg og hænge producenten op på det, hvis tallene ikke holder. Med hvad med for ek-sempel husbyggeri, spørger Henrik Kærsgaard og giver

selv svaret:

-Hvis du bestiller et hus, så er det snarere reglen end udta-gelsen, at der ikke og som ved biler er egentlige specifikatio-ner. I min optik bør det være sådan, at du skal kunne bestil-le et hus/byggeri, der - om jeg så må sige - kører så og så langt på literen. Og viser det sig ikke at holde stik, ja så skal det repareres og justeres ganske som med biler. Jeg er lige ved at sige, hvor svært kan det være! For i de sidste cirka 15 år er energikravene i Bygningsreglementet stram-met flere gange. Alligevel er energiforbruget i nybyggeriet pr. kvadratmeter faktisk ikke faldet, så vidt det er muligt at dokumentere - måske endda snarere stedet. Udviklingen går altså slet ikke som inten-tionerne. Men hvis kravene bliver stillet klart og uom-gængeligt fra myndigheder og bygherrer, vil byggebranchen hurtigt lære både at bygge og renovere energieffektivt. Over en 15-20 års periode kan vi mere end halvere Danmarks energiforbrug til bygningsdrift og dermed reducere vores samlede energiforbrug med 20-25 pct. En enorm forbedring lige til at plukke. Samti-dig får vi et stort yderligere eksportpotentiale. Men man skal kende byggeriet indefra for at forstå, at her virker gu-leroden simpelthen ikke - det er stokken, der skal frem!

Henrik Kærsgaard har der-udimod ros til produktionssektoren i Danmark:

-Den har de sidste 15-20 år do-kumenteret, at energieffek-tivering kan gennemføres og

betaler sig. Det er nok den sektor, der har gjort mest og i meget høj grad har kompeten-erne og beredskabet i orden.

Landbruget skal bidrage

-Vidste du, at dansk landbrug er en næsten 100 procent ani-malsk produktion, og at denne er meget effektiv isoleret set. Vidste du også, at energitabet ved at konvertere vegetabil-ske produkter til animalske er ca. 90% og at det ikke er nogen måde at undgå dette på, og at dette energitab i dansk land-brug er af samme størrelse som ca. 1/3 af vores samlede energiforbrug - og at det fak-tisk ikke er medregnet i det nationale energiregnskab, spørger Henrik Kærsgaard.

-Sjovt nok medregner vi bioenergi, hvis vi brænder den i et halmfyr, men ikke hvis vi brænder den af i grise, provo-kerer Henrik Kærsgaard og fortsætter:

-Det indebærer faktisk, at der er nogle meget store CO2-ge-vinster at hente ved en grad-vis omlægning af dansk land-brug hen imod en mere vege-tabilsk produktion, f.eks. i form af specialprodukter som godt øl, godt brød, morgen-madsprodukter og gode grønt-sager til nabolandene.

Det danske landbrug er i dag en animalsk produktion, der snævert set er meget effektivt, men det store energitab på ca. 90% ved at konvertere vege-tabilsk produktion til animalsk glemmes ofte. Omlægninger i landbruget, der formentlig al-lerede så småt er på vej og kan stimuleres yderligere, vil over

tid kunne konvertere en del af dette tab til biomasseenergi, der kan fortrænge fossil energi og dermed CO2 - og måske dermed spare 10 pct. eller mere.

-Hvis vi stiler mod at have 30 pct. vedvarende energi i 2030, og reducerer vores energifor-brug med 50 pct. i den samme periode, så får vi faktisk 60 pct. vedvarende energi i 2030. Samtidig vil indsatsen skabe nye, globaliserede erhvervs-sektorer med øget eksportpo-tentiale - og profilere Dan-mark som foregangssamfund for en bæredygtig verden. Og hvis investeringerne tages i takt med, at omstillinger all-igevel skal finde sted, vil mer-omkostningerne være margi-nale. Det eneste krav er, at vi sætter nye rammer nu, siger Henrik Kærsgaard.

...og her kommer vi tilbage til den helt primære udfordring i alt dette: At gøre op med vane-tænkningen og få vores offentlige bureaukratier til at tænke helhedsorienteret og tværgå-ende, så vi kan få skabt løs-ningerne på tværs af den tra-ditionelle sektoropdeling, for det er her hovedparten af dem ligger. Det er også her, hele den rige verdens udfordring ligger for at kunne reducere CO2-udledningerne - det er overhovedet ikke et teknisk el-ler et forskningsmæssigt pro-blem, men handler helt over-vejende om vanetænkning og ineffektive organisationer, især i det offentlige system. Der er helt enkelt brug for nogle flere udviklingschefer på tværs!, slutter Henrik Kærsgaard.



Klima- og bæredygtigheds-dagsordenen er en af de mest udfordrende og innovations-krævende dagsordener, vi som mennesker nogensinde har stået overfor, så behovet for at tænke og handle anderledes og radikalt anderledes er meget, meget stort, siger Henrik Kærsgaard - og det handler mere om organisation og vanetænkning end om teknologiudvikling og forskning for mange af løsningerne ligger lige for, hvis vi tænker anderledes!