

Høringssvar vedr. Klima- og Energipolitik for Svendborg Kommune

Af side 5 fremgår følgende: "I 2018 besluttede byrådet, at der ikke skal udpeges specifikke områder for store vindmøller eller for solenergianlæg, men at der i stedet skal taget særskilt stilling til planlægningen fra sag til sag, som måtte komme. På dem måde sikres størst mulig udbredelse af VE-anlæg". Der savnes grundlæggende belæg for denne påstand. DN Svendborg deltog sammen med andre aktører i den offentlige workshop den 11.10.17, hvor det handlede om udpegning af egnede områder til anlæg af vind- og solenergianlæg. DN Svendborg opfordrer til at det gode arbejde fra dengang genoptages med henblik på at sikre en holdbar og ambitiøs plan for den grønne omstilling i kommunen, der også tør at udfordre den enkelte lodsejers synspunkt på dette område. Hvis sådanne initiativer blot skal være op til den enkelte lodsejer, kan vi komme til at vente unødigt længe på afgørende handling. Den grønne omstilling koster noget, også for den enkelte – og det kan signaleres gennem en grundig og fremsynet planlægning på området. Det er DN Svendborgs klare holdning, at hvis der ikke er klare naturinteresser eller helt særlige landskabsinteresser på spil, er et nødvendigt med omfattende og ambitiøs planlægning på området, hvilket også indebærer at gøre den enkelte lodsejer opmærksom på det ansvar, de bærer i forhold til dette.

Af side 9 fremgår det CO₂-udledningen i kommunen, siden 2013, er faldet med 23 %, men der er ikke linearitet i faldet. Der var et stort fald fra 2013 til 2015 og stort set ikke noget fald siden. Det kan undre at tallene for 2018 ikke er inddraget i figuren, når forslaget kommer så sent på året. DN Svendborg opfordrer til ærlighed omkring udfordringen ved at sænke reduktion af kuldioxid yderligere uden også at planlægge dispositioner, som kommer til at berøre den enkelte lodsejer jf. ovenstående punkt. De første års reduktion er klart et udtryk for at alle "lavthængende frugter" er omsat – en fortsat reduktion på 2% eller mere, som der i virkeligheden er behov for, kræver ekstraordinær indsats både for kommunen som virksomhed og for borgerne i kommunen. Dette bør man være fuldkommen ærlig omkring. På side 15 fremgår det at figuren beskriver Road Map for Energi Fyn mod 2050. DN Svendborg er bekendt med at dette begreb er en del af terminologien i cirkulær økonomi. Dog kunne vi enten ønske os at begrebet blev defineret mere uddybende eller at blot benyttede sig af danske ord, der dækker over det samme, f.eks. fremskrevet model for afvikling af det fossile energisystem eller måske blot udviklingsplan. Der er ingen grund til at skabe forvirring ved at anvende diskursive flydende betegnelser som begrebet "Road Map" er et udtryk for i diskurshistorisk forstand. Vi tvivler på at borgerne i Svendborg Kommune vil forstå hvad det handler om ved anvendelsen af dette begreb. Det kommer derimod til at fremstå elitært og ekskluderende. Desuden er figuren forældet i forhold til oplysningerne på side 7 i planen, hvoraf det fremgår at

målsætningen er 100 % Vedvarende Energi (VE) i 2040. Det kan derfor anbefales at opdatere figuren til de nuværende målsætninger.

Af side 16 fremgår følgende: "Siden 2013 har vi i Svendborg Kommune arbejdet ihærdigt på at nedbringe vores..." – Både resultater og målsætninger er i strid med dette udsagn jf. kommentarerne til side 9. Hvor langt rækker én elbil til deling. Det er nærmest symbolsk. Og altså slet ikke nok. Samtidig kan det overvejes hvor langt info-møder rækker ift. borgernes villighed til at udskifte en ekstremt forurenende varmekilde som oliefyret til noget andet. Et forslag kunne være at angive en tidsfrist for afvikling af den slags centralvarmeanheder – f.eks. senest 2025.

Af side 17 fremgår følgende: "Effekten af investeringerne til energioptimeringer i vores bygninger er tydeligt afspejlet i figur 1. Stort set hele reduktionen kan tilskrives disse investeringer". Vi må påpege at reduktionen der fandt sted fra 2013 til 2015 er en éngangsgevinst. Yderligere reduktion kræver altså yderligere ambitiøs indsats. Måske skal flere end 6 elbiler til kommunen indkøbes (se boksen side 16)! Måske skal der prioriteres etablering af vindmøller som kommunal investering med borgeranparter? Det anføres desuden sidst på side 17 at "op til 2 % efterfølgende skiller sig af med bil nr. 2". Procenttal er taknemmelige – absolutte tal afslørende. Hvis 50 har prøvet en el-bil, så har 1 skilt sig af med bil nr. 2 – gerne med reference til undersøgelsen som er foretaget som evidens for udsagnet. I øvrigt må det i den forbindelse at der selvfølgelig er en klimamæssig fordel i at skifte bilen ud med en elcykel, men at det er en klimamæssig ulempe at erstatte den almindelige cykel med en elcykel. Der er fortsat et væsentligt energiforbrug forbundet med opladningen af elcyklen

Af side 20 fremgår det at det er en målsætning fortsat at have fokus på energirenovering af kommunale bygninger. I denne sammenhæng kunne det være ønskværdigt at kende potentialet for dette. Hvis der ingen yderligere muligheder er for energirenovering – er det jo blot tomme ord. Dvs. hvor meget er stadig at opnå ved forskellige teknologier som f.eks. varmepumper, solceller og LE

Af side 23 fremgår det at kommunen ønsker at gøre det attraktivt at tage cyklen. Det er, som udgangspunkt godt at etablere cykelstier – blot må det påpeges at anlæggelsen af cykelstier i visse tilfælde, ikke ville være nødvendige, såfremt at de oprindelige adgangsveje via stier og veje i skove og det åbne land blev sikret imod lodsejeres kreative udformning af bomme eller andre former for adgangshindring på steder, som i henhold til lovgivningen er farbare for alle trods privat ejerskab. Kommunen har desuden et ønske om at minimere bilkørsel til og fra skole. Dette kunne f.eks. effektueres ved at lade læreren eller en anden medarbejder fra skolen, mødes med eleverne på fastlagte opsamlingspunkter langs en på forhånd defineret rute. Dette ville give forældrene den tilstrækkelige tryghed i forhold til at lade deres børn færdes i trafikken – også på strækninger, hvor trafikikkerheden kunne forbedres. Her er det værd at bemærke at en væsentlig del af usikkerheden på skoleveje udgøres af forældre der bringer deres børn i skole.

Af side 24 fremgår det at kommunen har en del målsætninger på området vedr. Energiforsyning og -produktion. En del af disse mål er allerede igangsat og derfor kunne det være gavnligt for oplysningens skyld at der også blev anført en status på disse områder i dokumentet. I modsat fald er det jo kun ord som savner den virkelighed de stræber imod.

Til slut savner vi en forklaring på at der ikke er overensstemmelse i anvendelsen af FN's bæredygtighedsmål i kommunens forskellige planer og strategier. Således arbejdes der i Planstrategi med målene 3-8-9-11-13-15-17, medens målene for Klima- og Energipolitik arbejder med 7-8-9-11-13-14-15-17. Det forekommer uklart hvad årsagen til sådanne dispositioner er – idet der intet er til hindres for at alle mål kunne indarbejdes. Samtidig anføres det at kommunen vægter målene afhængigt af situationen, hvilket jo med stor risiko fører til en nærmest tilfældig beslutningsproces, afhængig af mere eller mindre afgørende og dermed tilfældige omstændigheder, hvilket, ifølge DN Svendborg, bør undgås. I den forbindelse må det ikke ske at vejen mod opnåelsen af målene kommer til at stå i vejen for eller spænde ben for hinanden.

Bedste hilsener
René Lund Chetronoch
Formand for DN Svendborg

svendborg@dn.dk

rlc.dn.svendborg@gmail.com

Mobilnr. 27 11 05 44