

Det, som ikke bliver sagt

I overensstemmelse med klimaloven har Klimarådet afgivet den årlige statusrapport over klimaindsatsen. Den korte version er, at Klimarådet anerkender, at regeringen har taget mange nye initiativer siden sidste år, men at der stadig mangler en reduktion på 10 mio ton CO<sub>2</sub>-ækvivalenter, som regeringen vil finde via teknologier, der ikke findes i dag eller ikke er modnede endnu.

Rapporten har fået en blandet modtagelse. Klimaminister Dan Jørgensen er glad. Han mener, rapporten blåstempler regeringens indsats. Talsmanden for Klimabevægelsen, Fredrik Roland Sandby, mener, at rapporten dumper regeringens indsats.

Hvordan kan der være så stort et spænd mellem bedømmelserne? Det handler jo om noget meget teknisk, noget meget konkret.

Forklaringen er, at hele arbejdet med klimaet drives af økonomer, jurister og cand. politter, ikke af teknikere. Klimaindsatsen betragtes som et økonomisk og politisk anliggende. Vi har ikke fat i selve essensen af problemet, og det efterlader plads til lige så mange meninger, som der er mennesker. Det er meget demokratisk – din mening kan være lige så god som min og alle andres – men det er ikke særlig effektivt. Danmarkshistoriens suverænt største projekt, som er et teknisk projekt, bør give plads til teknikere: ingeniører, faglærte, cand.scienter med flere. Ingeniører er uddannet til at planlægge og styre projekter som den grønne omstilling. Hvad er det, der ville være blevet sagt, hvis der havde været flere ingeniører om bord?

Den mest iøjnefaldende mangel er, at vi ikke har noget billede af det fossilfrie samfund og derfor heller ikke kan lave en plan for, hvordan vi kommer derhen. Vi er i gang med Danmarkshistoriens suverænt største projekt, men vi har ikke en plan. Det ville aldrig gå i det private erhvervsliv. Der ved man godt, at sådan nogle projekter kører helt af sporet, hvis de ikke bliver styret. Det offentlige har tradition for manglende styring af store projekter, jævnfør for eksempel Skattestyrelsens nye vurderingssystem. Uden styring er den grønne omstilling også et let offer for lobbyisme. Klimarådet har ikke hæftet sig ved, at der mangler vision, mål, plan og styring.

Den grønne omstilling handler om, at vi skal gøre os fri af fossile brændstoffer. Der er forskellige veje: efterisolering af boliger, bedre udnyttelse af spildvarme, geotermisk varme og først og fremmest masser af vindmøller og solcelleanlæg. Regeringens klimapartnerskab for energi anbefaler, at vi skal bygge en masse havvindmøller. Partnerskabets formand var direktør i Ørsted, så er det en overraskelse? Men hvad er problemet? Det lyder jo rigtigt nok. Problemet er, at vind og sol ikke er der konstant. I de fire mørke måneder giver solceller stort set ingenting. Hele året kan vi forvente lange perioder med meget lidt vind. Forsyningssikkerhed kan derfor ikke tilvejebringes med vindmøller og solceller alene. Vi er nødt til at kunne lagre energi på dage med overskud af vind og sol og bruge den på dage med underskud. Energilagring er nævnt én gang i Klimarådets statusrapport. Det er en fatal mangel, at vores kapacitet til energilagring ikke opbygges parallelt med udbygningen med vind og sol. Regeringen og Klimarådet forestiller sig, at vi skal importere strøm fra vores nabolande, hvis vi ikke producerer strøm nok selv, men nabolandene har sikkert sådan cirka det samme vejr som os, så de har ikke noget overskud at eksportere af. Hvor skal forsyningssikkerheden så komme fra? Der er kun os selv til at sikre, at der altid er strøm nok i elnettet, og med vind og sol som de eneste væsentlige energikilder kan det kun ske ved energilagring. Men hverken regering eller Klimaråd er bevidste om dette.

Klimarådet ser positivt på væksten i slaget af grønne biler men advarer om, at plug-in-hybridbiler ikke nødvendigvis er mere klimavenlige end de biler, de erstatter. En nylig undersøgelse har vist, at plug-in-hybridbiler med det forbrugsmønster, ejerne som gennemsnit har i dag, ikke er mere klimavenlige end nyere benzin- eller dieslbiler, men vi giver stadig massiv støtte til nye plug-in-hybridbiler, ca 4 mia kr i 2021. Klimarådet ser positivt på elbiler, men brintbiler er slet ikke nævnt. "Brint" er nævnt 69 gange, men på transportområdet overser både regeringen og Klimarådet potentialet for brintbiler. Brint tager ellers vældig fart i de toneangivende lande i Verden, og EU har vedtaget en brintstrategi. Herhjemme har vi også en brintstrategi, men den handler kun om, at vi skal bruge brint til at lave methanol. Klimarådet medgiver, at der udledes CO<sub>2</sub>, når man brænder methanol af men mener, det er bæredygtigt, hvis den CO<sub>2</sub>, der er brugt til at lave methanolen, er medregnet dér, hvor CO<sub>2</sub>'en er dannet, for eksempel på et biogasanlæg. Det giver ikke mening. Hvis man indfanger CO<sub>2</sub>, er det en bedre idé at pumpe det ned i undergrunden end at bruge det til methanol og så slippe det ud i atmosfæren alligevel, når det bliver brændt af. Det har ikke noget med bæredygtighed at gøre. Der er en myte i samfundet om, at fly, skibe, tog og lastbiler ikke kan køre på brint, og at brint til biler er for dyrt. Hvis vi kiggede os rundt i Verden, ville vi finde ud af, at det ikke er tilfældet. Bilfabrikker bruger store summer på at udvikle biler, lastbiler og busser, der kører på brint. Movia har en brintbus kørende mellem Lyngby og Hundige. Der kører brinttog i Nordtyskland. Airbus og engelske ZeroAvia tester prototype-brintfly. Transportsektorens fremtid hedder brint.

Klimarådet anbefaler, at nye, store eldrevne virksomheder placeres, hvor der er ledig kapacitet i elnettet. Dette er også regeringens anbefaling. Herved kan man ikke udnytte overskudsvarme fra for eksempel elektrolyse, men Klimarådet mener, der er flere penge at spare ved at placere fabrikkerne efter ledig kapacitet i elnettet end besparelsen ved udnyttelse af overskudsvarme. Hertil kan siges, at dels skal elnettet formentlig udbygges alligevel og dels, at det kun er en pengemæssig besparelse. Ved at udnytte overskudsvarme sparer man energi og dermed CO<sub>2</sub>. De fysiske besparelser burde veje tungere end de økonomiske, og det er under alle omstændigheder uklogt at lade elnettets aktuelle stade bestemme, hvor vi vil anbringe store elforbrugere. Samme argument bruges for tilslutning af vind- og solanlæg til elnettet: Klimarådet anbefaler – ligesom regeringen – at de opføres, hvor der er ledig kapacitet i elnettet. Det er et dårligt kriterium. I takt med, at vi udbygger elnettet, flytter stederne med ledig kapacitet sig, men fabrikkerne bliver liggende. Vi skal indrette elnettet efter samfundets behov, ikke omvendt!

Klimarådet krediterer regeringen for dens brintstrategi, men det er ikke en brintstrategi. Det er en methanolstrategi. Vi har højest brug for methanol til iblanding i benzin, diesel og flybrændstof i en kort overgang. Den langsigtede løsning er at bruge brint direkte. Methanol er for dyrt og klimamæssigt dårligt. Danmark har i årevis brugt en stor del af sit forskningsbudget på methanol, men det er en blindgyde. Hvis vi bliver verdensmestre i at lave methanol, er det fordi der ikke er andre, der giver sig af med det. Methanol bliver ikke det nye vindmølleeventyr. Både regeringen og Klimarådet taler om power-to-X men skelner ikke mellem brint og andre syntetiske brændstoffer. Derfor ser regeringens brintstrategi langt bedre ud på papiret, end den er i virkeligheden. Klimarådet mener, at direkte elektrificering skal have forrang over power-to-X, men uden energilagring er der kun direkte el 2/3 af året. Hvorfor ikke bruge direkte brint i stedet for at bruge brinten i en dyr proces til at lave methanol?

Vi har brugt et 2-cifret milliardbeløb på at ombygge kraftværker til flis og anden biomasse. Klimarådet forventer, at el fra vind og sol vil udkonkurrere biomasse på kraftværkerne,

men de er ikke desto mindre bekymrede for, at der vil være for lidt biomasse til rådighed. FN regner flis som bæredygtigt, så CO<sub>2</sub> fra flisafbrænding indgår ikke i vores klimaregnskab, men flis er ikke bæredygtigt. FN vil blive klogere. Vil regeringen også? Vi praler af vores bæredygtige energisektor, men det holder ikke i realiteternes verden. Flis udleder CO<sub>2</sub>, når det bliver brændt, og selv om man planter nye skove, varer det 100 år, inden træerne har indfanget den mængde CO<sub>2</sub>, vi brænder af nu. Flis er bare et 100-årigt lån af plads til vores CO<sub>2</sub> i atmosfæren.

Vi skal udfase naturgas til boligopvarmning. Den rigtige løsning for langt de fleste nuværende naturgaskunder er fjernvarme, men det har hverken regeringens eller Klimarådets opmærksomhed. Tværtimod er muligheden for tilslutningspligt fjernet for nye fjernvarmeanlæg, og det må derfor forventes, at ny fjernvarme kun bliver realiseret i de tættest bebyggede områder, der har naturgas i dag. Til overflod støtter regeringen naturgaskunder med ca 25.000 kr, hvis de omlægger til private varmepumper, hvilket undergraver økonomien i fjernvarmeanlæg. Vi spilder en guldrandet mulighed for masser af fjernvarme og påfører både samfundet og den enkelte forbruger unødige udgifter.

Landbrug er nævnt 549 gange i Klimarådets rapport. Det meste handler om, hvordan man kan udforme en CO<sub>2</sub>-afgift for landbruget samt omlægge EU-støtten. Det er nævnt, at reduktion af husdyrholdet vil give en stor reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen, men det er ikke anført som et spor, der anbefales. I stedet skal forskning og afgifter bringe landbrugets udledninger ned. Det er ellers helt oplagt i en verden med stadig flere sultende mennesker at reducere kødforbruget, da et givent ernæringsindhold i kød er over 10 gange dyrere end det tilsvarende i plantebaserede fødevarer. Afgifter på udledning af CO<sub>2</sub> er fint, men det er galt så énsidigt at satse på forskning for at nedbringe landbrugets udledninger. En dramatisk reduktion af husdyrholdet er vejen frem.

Endelig er "sektorkobling" slet ikke nævnt i Klimarådets rapport. EU anser sektorkobling som en hovedhjørneste i den grønne omstilling. Sektorkobling er for eksempel brug af spildvarme – det kunne være fra brintproduktion – i et fjernvarmesystem. Tanken bag sektorkobling er, at affald i én sektor kan være dyrebart input i en anden. Hvis vi skal udnytte mulighederne i sektorkobling, er vi nødt til at have en plan for den grønne omstilling. Man kan ikke lave sektorkobling med sig selv, og klimapartnerskabet for energisektoren har jo for eksempel demonstreret, at de ikke interesserer sig for energilagring, skønt det er forudsætningen for at realisere deres egen – og Klimarådets – anbefaling om at opsætte meget mere vind og sol.

Til slut må man stille spørgsmålet: har vi råd til at lave den grønne omstilling uden væsentlige input fra teknikere? Vi kan se tegningen i dag: Ingen bevidsthed om sektorkobling, ingen bevidsthed om mulighederne i brintsamfundet, store udgifter til plug-in-hybridbiler, der ikke er grønne, friholdelse af landbruget. Man kunne blive ved. Det bliver rigtig dyrt, hvis vores tilgang udelukkende er politisk og økonomisk. Det er teknikere, der kan anvise de bedste og billigste løsninger, ikke politikere og økonomer.

Det, der ikke bliver sagt, er desværre enormt vigtigt. Hvorfor ikke åbne ørerne for fagfolk med forstand på materien?