

# Leder



**SPILDEVAND:** Horsens Vand arbejder målrettet på at blive energineutral. Seneste udskiftning af tre spildevandspumper og elmotorer har givet en gennemsnitlig besparelse på 20,5 % målt på kWh/1000 m<sup>3</sup> forbruget. Horsens Vand A/S fokuserer på at blive energineutral på virksomhedsniveau, så der for alle renseanlæg og vandværker samlet set er balance mellem den energi, der produceres, og den energi der forbruges på centralreanseanlægget.

## Grønne kaserne - eller slet ingen?

I årevis har det nærmest været opfattet som et direkte angreb på Danmarks selvstændighed bare at nævne muligheden for besparelser på forsvarsbudgettet.

Samtidig har skatteborgerne været vidner til, at det nærmest har været uden konsekvenser, når Forsvaret har præsteret det ene fejlslagne projekt efter det andet med store økonomiske konsekvenser, der langt overstiger DSB-skandalen. Om det har været it-systemer, der aldrig virkede efter hensigten eller indkøb af ubrugelige helikoptere. Og hvad med pansrede køretøjer, der ikke kan bruges i Afghanistan, eller "småting" som malerarbejde i Nyboder til overpriser. Senest gælder det så renovering for et trecifret millionbeløb af en kaserne på Bornholm, der måske står foran en lukning.

Forsvaret bruger over 23 mia. kroner i år, og for de fleste danskere er det svært at se, hvad vi får for så mange penge. Der har traditionelt været stor opbakning til det danske forsvar. Skal den opbakning også bevares i fremtiden, må Forsvaret lære, at skatteborgerne ikke bare er en udtømmelig økonomisk malkeko, der skal lægge ryg til uigennemtænkte og fejlagtige indkøb. Debatten om lukning af kaserne viser, hvor stærkt Forsvaret er forankret i lokalsamfundene.

En meget stor del af den folkelige opbakning skyldes med stor sandsynlighed netop, at Forsvaret har været til stede mange steder rundt om i landet. Men den internationale udvikling har ændret Forsvarets opgaver og dermed også behovet for decentral lokalisering. Noget helt andet er så, at det i et overordnet økonomisk billede kan være meget svært at se det fornuftige i at fjerne netop Almegården på Bornholm. Det kan godt være, at der militærteknisk er nogle begrundelser for at fjerne Forsvaret fra Danmarks østlige forpost, men er der noget område i Danmark, der har svært ved at kompensere for de mange arbejdspladser, der mistes direkte og indirekte ved en kaserne lukning, er det Bornholm. Regeringen for en lukning sendes derfor direkte videre til Socialministeriets kasse, og det er der næppe megen fornuft i.

-Det mener Licitationen - Byggeriets Dagblad



**VILLY POULSEN A/S**

## KABELIBLÆSNING

Nyeste teknologi til iblæsning af kabler og microrør

Villy Poulsen A/S er eksperter i præcisionsarbejde under jorden og er med til at sætte nye standarder inden for:

- Styrbar boring
- Pilotrørsboring
- Kloakrenovering
- Iblæsning af kabler
- PE-svejsning
- Pipe bursting

**VILLY POULSEN A/S**  
Holstebrovej 5 · 6900 Skjern  
T 97 35 22 99 · villypoulsen.dk

# Nyt samarbejde skal sætte skub i energiforbedringer

I første omgang er seks håndværksvirksomheder og Bolius med i et samarbejde, som skal gøre det nemmere for boligejere at komme i gang med energisparearbejdet

## ONESTOP-ENERGI

Af Torben Kragh  
tk@licitationen.dk

Regeringen lancerede i forbindelse med sin vækstplan i sidste uge et koncept med en såkaldt grøn boligkontrakt, som skal gøre det lettere for boligejere at få en samlet pakke med forslag til energibesparende tiltag. Nu overhales regeringens forslag inden om af en ny ordning, der bygger på samme tankegang: At man kun behøver at gå et sted hen for at få den nødvendige rådgivning.

Ordningen hedder OneStop Energi og er udviklet af Bolius - boligejernes videnscenter - og en række professionelle håndværksvirksomheder i samarbejde med Energistyrelsen og Dansk Byggeri, og foreløbig tilbyder syv virksomheder ordningen.

Energistyrelsen forventer, at konceptet vil give nyttige erfaringer til udvik-



Det ny koncept betyder, at boligejere kun får en vejleder til at få den bedste energiforbedring. (Arkivfoto: Jørgen Witved)

ling af netop regeringens grønne boligkontrakt.

OneStop Energi er udsprunget af en undersøgelse om energirigtig renovering, som viser, at boligejere bruger deres sædvanlige håndværker til at få udført renoveringsarbejdet, men også som den vejleder, de spørger, når de vil rådføre sig om energimæssige forbedringer.

- Den realitet må håndværkeren tilpasse sig ved at skaffe sig den nødvendige viden. Med OneStop Energi får boligejeren nu en vejleder, som kan gennemgå boligen og fortælle, hvad der

skal laves nu og her, og hvad der kan vente - fulgt op af en byggeplan og et prisoverslag. Meget nemmere kan det ikke gøres, siger direktør i Dansk Byggeri, Michael H. Nielsen.

## Potentielt stort marked

Dansk Byggeri og Energistyrelsen er enige om, at OneStop-konceptet kan bane vej for et nyt og bæredygtigt marked baseret på, at det skal være lettere for boligejere at gennemføre boligforbedringer.

- Sideeffekten for de virksomheder, der evner at levere full service til deres kun-

der, er et potentielt stort marked og deraf afledt øget beskæftigelse for byggehvervet. At konceptet tager afsæt i at realisere energibesparelser i boliger som led en almindelige boligforbedringer er bare et ekstra bidrag til den danske klima- og energistrategi, siger Michael H. Nielsen.

## Alle har energivejledere

De seks udvalgte virksomheder, der nu går i gang med konceptet, er valgt, fordi de er blandt de virksomheder, der allerede i dag har de nødvendige kompetencer. De har alle en eller flere medarbejdere med den energivejlederuddannelse, som Dansk Byggeri og Energistyrelsen har tilrettelagt med Teknologisk Institut. Bolius er som de øvrige seks udvalgte virksomheder også en One Stop-virksomhed, men kun på rådgiversiden.

Bolius vurderer, at prisen for rådgivningen kan variere fra virksomhed til virksomhed, men kan for eksempel ligge på 975 kroner pr. time. En kortlægning af et almindeligt parcelhus tager typisk seks-syv timer.

De seks håndværksvirksomheder er geografisk placeret med tre på Sjælland og tre i Jylland.

# Er road pricing død med lastvognsafgifterne?



Af Søren Bülow, sekretariatschef i Dansk Vejforning.

## ROAD PRICING

De kørselsafgifter på lastbilerne, som politikkerne nu har opgivet, skulle have været lillebror til et langt større, landsdækkende road pricing system for alle biler.

Men når det nu ikke kan betale sig at iværksætte lillebror, bør politikkerne også opgive den langt større, og dyrere storebror.

Formålet med kørselsafgifterne var dels at skaffe finansiering og dels at opnå erfaringer med en teknisk og organisatorisk løsning af et system til opkrævning af kørselsafgifter. Men så langt nåede man

altså ikke. Allerede på skrivebordsstadiet blev det klart, at kørselsafgifter til lastbiler ikke ville kunne betale sig. Skatteminister Holger K Nielsen begrundede blandt andet regeringens beslutning med, at han bare måtte erkende, at afgiften ville blive meget dyr at implementere og administrere.

Selv om der sådan set i en lang periode har været advarselslamper tændt om, at netop denne konklusion var uundgåelig, så skal ministeren da i det mindste have ros for trods alt at træffe et rationelt valg og ikke gennemtrumfe et meget uøkonomisk instrument af ideologiske årsager.

Det leder så bare hen til det næste spørgsmål: når det er uhåndterbart at styre og administrere kørselsafgifter for måske 30.000 danske lastbiler (plus udenlandske), hvordan forestil-

ler man sig så, at et stort road pricing system for to millioner biler er bare nogenlunde realistisk?

Vognmandserhvervet er i forvejen underlagt en række tekniske kontroller og myndighederne holder skarpt øje med dem. Det tekniske udgangspunkt for et system til kørselsafgifter er derfor langt bedre for lastbiler end det er for landets flåde af personbiler, hvor der ikke er nogen systematisk kontrol og overvågning af kørslen.

Det er helt urealistisk at forvente, at road pricing for et totalt uorganiseret område som personbiler bare skulle gå glat igennem, når det ikke kan betale sig på et så godt organiseret område som lastbiler.

Læg dertil, at omkostningerne ved at etablere og drive et road pricing system vil være ganske høje. Det road pricing system, som hollænderne endte med at opgive,

ville således have kostet 40 mia. kroner at etablere og kræve 2.200 fuldtidsansatte at drive. Vi kan forvente at Danmarks udgifter til et lignende system vil være mindre, men ikke forholdsvis. Så det bliver en rigtig dyr omgang.

Vi må opfordre skatteministeren og regeringen til at kalde nok for nok og ikke kaste endnu et stort millionbeløb efter overvejelser af endnu et opkrævningssystem, der ikke kan betale sig.

Der er heldigvis masser af andre løsninger, der kan give en bedre trafik, mindre trængsel og miljømæssige fordele. For at de kan komme i spil kræver det bare, at politikerne vil opgive deres søgen efter ét vidunderinstrument, der kan knuse trængselsnøden en gang for alle, og i stedet indse, at det er de mange, målrettede og lokale tiltag, der er de mest økonomiske og effektive.