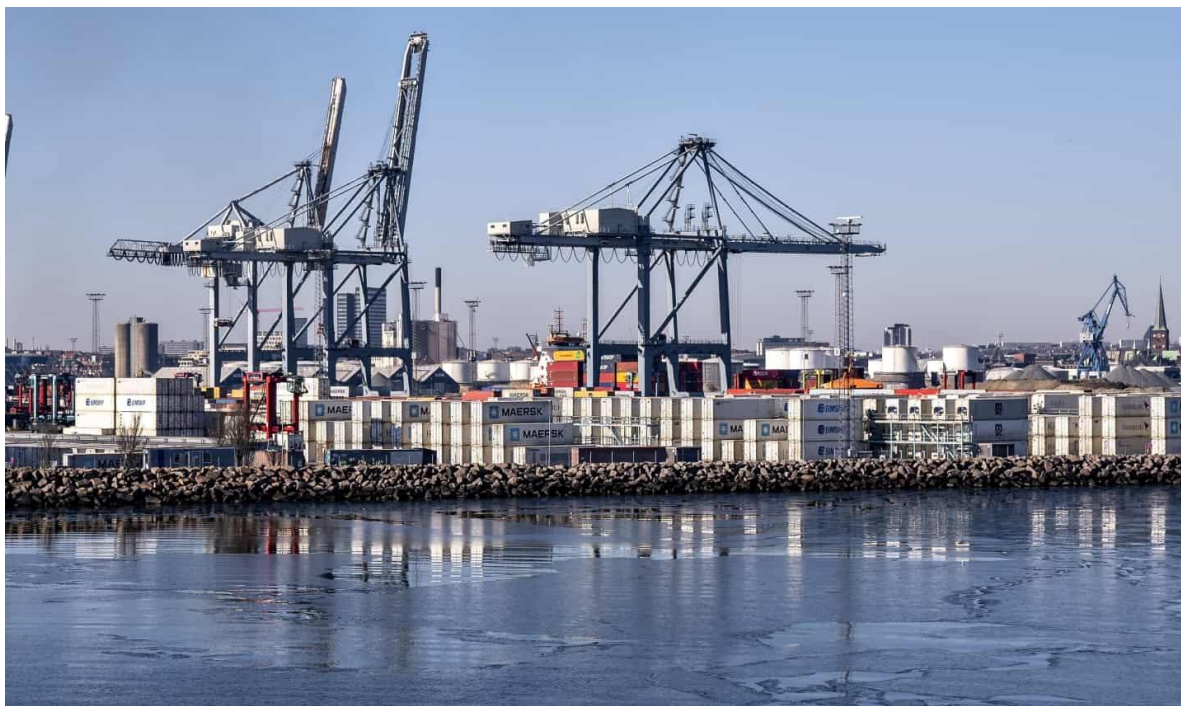


HØRINGSSVAR 2: HAVNEUDVIDElsen VIL BELASTE KLIMAET OG FORHINDRE AARHUS I AT NÅ SIT KLIMAMÅL

Aarhus Kommunes Klimaplan og -strategi siger, at kommunen skal nå nuludledning af CO2 senest i 2030. "Det er verdens mest ambitiøse klimamål", siger borgmester Jacob Bundsgaard og flertallet i byrådet.

Nu har Byrådsflertallet, inklusive SF og Radikale Venstre, tænkt sig at underminere det flotte klimamål i ét stort hug, nemlig gennem det gigantiske projekt 'Havneudvidelsen i Aarhus', der er en del af regeringens store Infrastrukturreform sammen med Marselistunnel, der skal føre trafikken fra havnen til E45.



HAVNEUDVIDElsen MEDFØRER STORE EKSTRA UDLEDNINGER

Anlægget af den nye havn vil ifølge *Miljøkonsekvensrapporten* (MKR-rapporten) fra COWI betyde udledning af ekstra 170.000 tons CO2. Det kommer fra udledningerne ifm. transport af sand, sten, jord og øvrige råstoffer, brugen af maskiner og øvrigt udstyr.

Udledningerne fra al den beton og stål, som medgår til opførelsen af havnearealerne er ikke med i denne beregning, da dette produceres uden for Aarhus Kommune, og derfor ikke medregnes. Det er såkaldt *scope 3* udledninger, som kommunen ikke medregner i sit CO2-regnskab.

De 170.000 tons CO2 svarer til 60% af Egholmmotorvejens anlægs-udledninger på 292.000 ton CO2 eller 50% af Lynetteholms anlægs CO2-udledninger på 350.000 tons CO2.

Det var bl.a. de udledninger, der var så store, at Benny Engelbrecht mistede sin ministerpost i forsøget på at hemmeligholde dem.

Allerede selve anlægget af havnen svigter med andre ord byens og kommunens CO2-mål. I stedet for at reducere udledningerne, øger man dem.

Alene dét betyder, at man ikke kan nå nuludledning i 2030 – eller for den sags skyld i de følgende årtier. Hvis man gennemfører havneudvidelsen.

To spørgsmål i den forbindelse:

- 1. Hvor alvorligt tager Aarhus egentlig sit eget mål om nul-udledning i 2030? - har man overhovedet regnet på havneudvidelsens konsekvenser for kommunens CO2-strategi og mål?**

Eksempel på hvordan man kunne regne:

De samlede udledninger fra anlæg af havnen er 170.000 tons CO2. Det svarer til 6.800 tons per år i anlægsperiodens 25 år. Til sammenligning havde Aarhus Kommune som koncern samlet set en udledning på 31.300 tons i ét år, 2020. Anlægget af havnen svarer med andre ord til 21% af kommunens samlede udledninger årligt i 25 år.

Men når kommunen går efter 0 tons udledning, så skal den altså finde et minus på 6.800 tons om året fra 2030, hvor kommunen ifølge sit eget mål skal nå nul, og små 20 år frem indtil anlægsfasen er slut.

2. Hvordan vil Aarhus Kommune finde en sådan besparelse i et 0-budget?

NÅR HAVNEN TAGES I BRUG, VOKSER DE KLIMASKADELIGE UDLEDNINGER

Når havnen efter anlægsfasen tages i brug vil det ifølge *Miljøkonsekvensrapporten* fra COWI resultere i EKSTRA 1000 kommercielle skibe årligt, heraf ekstra knap 400 containerskibe.

I dag udleder hvert eneste containerskib årligt som en middelstor by på 60.000 beboere (om fremtiden, se nedenfor).

Hertil kommer flere krydstogtskibe, der hver især udleder som en mindre by på 6-8.000 indbyggere. Og formentlig flere Molslinje-afgange, der allerede i dag står for 3800 anløb til havnen årligt, dvs. 7.600 ind- eller udsejlinger.

Havnens ibrugtagning forventes ifølge VVM-rapporten at resultere i 4.230 flere køretøjer døgnet rundt. Heraf 2800 ekstra lastbilkørsler med varer, hver eneste døgn, året rundt. Det svarer til en lastbil i minuttet.

Havneudvidelsen vil medføre forøgede godsmængder. Det er selvsagt hele ideen med havneudvidelsen at give plads til en betydelig forøgelse af godsmængderne. Konkret forventer COWI årligt ekstra 5,5 mio. tons gods, hvilket svarer til godt 50% forøgelse af godsmængden.

De 5,5 mio. tons ekstra varer rummer alle **indlejret CO2**, som stammer fra deres produktion og vej til Aarhus. Det vil sige fra råstofudvinding, transport, produktionsprocesser, maskiner, bygninger osv. der alle sammen hovedsagelig anvender olie, kul eller gas (globalt er det mindst 80%), og som alle bruger klodens sparsomme ressourcer, og hvis lange transport på skibe eller lastbiler udleder CO2.

De øgede godsmængder svarer derfor til ekstra mængder af indlejret CO2. De er med andre ord et udtryk for **et øget klimaaftryk**, der er begrundet i vores forbrug af disse ekstra varer.

Kilde: Alle tal er hentet fra Miljøkonsekvensrapporten på 678 sider og dens 1400 siders bilag. Rapporten er bestilt af det private firma, Havnen, ved det private konsulentfirma COWI og har kostet ca. 15 mio. kr.

Konsekvenserne: Flere varer med indlejret CO2, flere biler og lastbiler samt containerskibe m.v. - det vil tilsammen resultere i enorme ekstra CO2-udledninger. Hertil kommer så mere industri og flere bygninger på havnen, som det er planlagt.

Konklusion: Havneudvidelsen vil i sig selv vil umuliggøre, at Aarhus når nuludledning. Hverken i 2030, i 2040, 2050 eller nogen af de følgende årtier. Der er tale om øgede CO2-udledninger uden nogen modvirkende faktorer.

SKIBSTRANSPORT ER MERE BÆREDYGTIG, SIGER BYRÅDET I AARHUS

Flertallet i Aarhus Byråd – inklusive SF og Radikale Venstre - mener, at containerskibstransport og i det hele taget transport med skibe er bæredygtig. Indimellem fremstår det, som om man blot mener, at containertransport er mere bæredygtig end andre transportformer.

Det er ligefrem blevet et hovedargument for planerne om at udvide Aarhus Havn. Borgmester Jacob Bundsgaard begrundede således i et interview med TV2Østjylland 22. feb. havneudvidelsesprojektet med, at transport til vands er langt mere bæredygtig end andre transportformer, og at skibstransport i det hele taget er mere miljøvenlig.

Den private virksomhed, der står bag forslaget om udvidelse af havnen, **Aarhus Havn**, argumenterer på samme måde med, at hensynet til bæredygtighed er et væsentligt argument for havneudvidelsen. Aarhus Havn skriver således på sin hjemmeside:

"..søtransport er fremtidens transport. Allerede i dag er søtransport den mest bæredygtige transportform. Og betydelige kræfter både nationalt og internationalt arbejder sammen for at gøre den endnu mere bæredygtig med

emissionsfrie skibe og fossilfrie brændstoffer” (<https://www.portofaarhus.dk/>) – Emissionsfri = nul udledning af drivhusgasser.

Teknik & Miljø har ovenikøbet udarbejdet et Notat, som blev vedlagt drøftelsen af havneudvidelsesprojektet, da det blev behandlet i Byrådet 1. dec.¹ Heri sammenligner man CO₂-udledninger i gram per km fra skibe med udledninger fra fly, jernbane, lastbiler, og når den konklusion at skibe er den transportform, der udleder langt mindst.

Mærsk siger det. Borgmestre som Jacob Bundsgaard i Aarhus siger det. Regeringen. Erhvervslivet. Hele transportsektoren. Nogle ngo'er og klimaildsjæle gentager det. Aviser og TV fortæller begejstret: 'Fremtidens transport er grøn, og den foregår på skibe'. 'Emissionsfri transport', lyder det.

Sådan iscenesættes **et af verdens største klimaaftryk** som værende bæredygtigt: Nemlig det fra containertransporten af den globale handel med varer. Men det er ren og skær iscenesættelse. For containertransporten er en historie om et massivt forbrug af fossile brændstoffer, især af olie, og her især den tunge og særligt forurenende af slagsen, det såkaldte *bunkersoil*, der leverer et af verdens største klimaaftryk.

For containerskibstransporten står for 5% af verdens CO₂-udledninger; det svarer til den samlede globale flytrafik (når *alle* dens drivhusgasser medtages, også vanddamp).

Skal dé udledninger nu yderligere forøges, og skal mere skibstransport samtidig foregøgles at være bæredygtig?

De kommende såkaldt grønne brændstoffer til skibe – *Power-to-X (PtX)* - som af myndigheder, politikere og erhvervsliv anvendes til at iscenesætte fremtidens skibstransport som grøn -, viser sig ved et nærmere eftersyn slet ikke at være bæredygtige.

Derfor spørger vi: Hvis vi forøger mængden af gods og skibe, så øger vi CO₂ udledningerne og øger dermed klimakrisen. Er det den vej, Byrådet ønsker at gå?

SØTRANSPORT ER IKKE FREMTIDEN – DET ER MERE KLIMAØDELÆGGELSE OG DERMED FORTID

Lidt generel baggrund: Containertransporten er vokset voldsomt de seneste 3 årtier. Siden 1980 er de store containerskibes tonnage mere end 20-doblet. I dag foregår 90% af klodens transport på containerskibe, der som sagt tegner sig for 5% af hele verdens CO₂ udledninger. Det er samme klimabelastning som fly, når alle dens drivhusgasser medregnes, dvs. inklusive vanddampe som også er en drivhusgas og øvrige former for drivhusgas, der ikke lige er CO₂².

I dag er der 70.000 containerskibe på verdenshavene, og hvert skib udleder som en mellemstor provinsby på 60.000 mennesker. Et skib som *Emma Mærsk* bruger 200.000 liter såkaldt tung (dvs. særligt forurenende) olie *i døgn*.

Mærsk samlede flåde af containerskibe er på 700. De udleder samlet 34 mio. tons CO₂ eller næsten det samme som Danmarks samlede udledninger. Vi har spurgt Danmarks Statistik om CO₂ udledningerne fra ét almindeligt containerskib; DST har svaret, at de ikke har tal på dette detaljeringniveau. Vi har derfor spurgt dem, hvor meget al containerskibstransport udleder samlet set. Det har man desværre heller ikke tal for. Vi har derfor spurgt Mærsk³ om de samme ting, men de har ikke svaret. Men ovenstående kan give et indtryk.

Klimaeffekten af dette er katastrofal. Vi har et tiår til at reducere vores udledninger drastisk, så vi skal hverken øge forbruget af varer eller containertransporten bag varerne - vi skal tværtimod begrænse det.

ALLE SIGER AT FREMTIDENS SKIBE ER GRØNNE – DET MÅ VÆRE MALINGEN DE TALER OM, FOR RESTEN ER GREENWASHING

¹ "Notat vedr. sammenligning af godstransportformers CO₂-udledning og CO₂-udledning som følge af Yderhavens anlægsfase"

² Alle tal i denne artikel har referencer. Jeg har valgt ikke at angive dem her, for ikke at gøre læsningen for tung. Men man kan henvende sig på niels@detfaellesbedste.dk og få kilder til samtlige oplysninger.

³ Vi har spurgt Mærks Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, se <https://www.zerocarbonshipping.com/>

”Fremtidens skibe sejler på grønt brændstof (PtX) og er derfor bæredygtige” lyder forsvaret for øget skibstransport og havnens udvidelse. Det er desværre ikke rigtigt - af mange grunde, men sagt kort:

- **Der bliver langtfra nok vedvarende energi**

Der er ikke - og bliver ikke inden for en tidshorizont af minimum de første mange årtier - vedvarende energi nok i Danmark til at producere i den mængde strøm, skibene skal bruge.

Det statslige energiselskab *Energinet* regner således med, at der går 49 vindmøller (8,3 MW) til at drive bare 2 moderne containerskibe af typen Triple-E (Mærsk' nye skib).

Til sammenligning vil Aarhus opstille 8 vindmøller (6MW) inden 2030. Om man så brugte al el herfra, så ville de ikke kunne drive så meget som ét skib. Det ved erhvervslivet, men de lader som om ny teknik nok skal løse det. DTU-forskere ved det, og siger fx i Klimamonitor fra 2. februar 2022: *”DTU-forskere: I det nuværende tempo har vi først grønne brændstoffer til verdens skibe længe efter klimamålene”*⁴

I dag kommer 3% af Aarhus energi fra vind og sol ifølge beregninger fra Danmarks Naturfredningsforening, Aarhus; i 2030 vil det udgøre 11-16% af energiforbruget med de planer der ligger.

Denne vedvarende energi skal dække strøm både til industri, byggeri, landbrug, offentlig sektor, el-biler og øvrigt el-baserede transport i form af lastbiler på el, tog og busser; det skal dække lys og elektrificeringen af samtlige øvrige samfundsprocesser.

Det er ganske og aldeles urealistisk at dække det hele. Forsyningen med vedvarende energi vil være *helt* utilstrækkelig i forhold til behovet.

Resultatet vil være, at man tvinges til at importere strøm fra fx Tyskland, hvor det overvejende produceres ved hjælp af kul og gas. Og brændstofferne er selvsagt kun 'grønne' hvis den strøm der anvendes til deres frembringelse eller produktion er fra vedvarende energikilder.

- **Udskiftningen af alle containerskibe til PtX brændstof kommer alt for sent**

Det vil tage RIGTIG lang tid, mange årtier, at udskifte alle containerskibe til det man kalder for 'grønt brændstof' (PtX). Ingen rederier eller containerskibsfirmaer udskifter deres skibe før, de er brugt op. Det har bl.a. Mærsk sagt gentagne gange, helt klart og ligeud. Og man har begrundet det med, at det er mest bæredygtigt at vente til skibene er brugt helt op, eftersom selve produktionen af hvert nye skib er klimabelastende.

Mærsk har en flåde på 700 skibe, hvoraf man til 2024 indtil videre har bestilt 12 nye skibe, der skal sejle på metanol, som er én form for PtX. Der er meget – virkelig meget - langt op til de 700 skibe, når man tænker på at et skibs gennemsnitlige levetid er 25 år; det vil tage årtier at udskifte samtlige skibe, og den tid har vi ikke.

Vi tillader os en kort sidebemærkning til dette vigtige aspekt: *”Tidsperspektivet”* – for det er altafgørende at forstå det i disse sammenhænge, som handler om de såkaldte Tipping Points:

Vi har ikke tiden - hverken globalt eller i Danmark. Klimavidenskaben fortæller, at vi har et tiår til at omstille alt i, før vi overskrider de såkaldte *Tipping Points*. Når de overskrides, så begynder de helt store økosystemer i verden at bryde sammen i processer, der er så voldsomme og enorme, at de er udenfor menneskelig kontrol⁵.

Klimavidenskaben har sat en grænse for, *hvornår vi overskrider Tipping Points*. Det gør vi, når den globale opvarmning overstiger 1,5 grader. Man har også sat en grænse for, *hvornår vi overskrider målet om 1,5 grader*. Det gør vi, når koncentrationen af drivhusgasser i atmosfæren overstiger 450 ppm (parts per million), fortæller de bl.a. i IPCC's seneste klimarapport fra august 2021.

⁴ Klimamonitor, 2. feb. 2022 Debatindlæg ved Marie M'unster, professor i energisystemanalyse, DTU, og Peter Vang Henriksen, professor i energikonvertering, DTU: <https://klimamonitor.dk/debat/art8597144/i-det-nuv%C3%A6rende-tempo-har-vi-f%C3%B8rst-gr%C3%B8nne-br%C3%A6ndstoffer-til-verdens-skibe-l%C3%A6nge-efter-klimam%C3%A5lene>

⁵ Baggrundsmateriale om dette findes i *”Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark”*, udgivet af Det Fælles Bedste i samarbejde med 60 danske grønne ngo'er, sept. 2021, s. 3 og 4 <https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf>

I dag er koncentrationen af drivhusgasser i atmosfæren 415 ppm. Vi når grænsen på 450 ppm, når vi har udledt yderligere 500 milliarder tons CO₂. I dag udleder vi globalt cirka 40 milliarder tons CO₂e *hvert år*.

Vi har med andre ord omkring ti års udledninger tilbage før vi overskrider disse Tipping Points. Danmarks formentlig mest anerkendte klimajournalist, Jørgen Steen Nielsen, skriver sådan om det:

”Hvis der skal være blot en fifty-fifty chance for at bremse opvarmningen ved 1,5 grader, er der et globalt udledningsbudget på 500 milliarder ton CO₂ tilbage. Vil vi have to tredjedels chance for at nå målet, er der plads til en samlet udledning over tid på kun 400 milliarder ton.

»I øjeblikket udleder de menneskelige aktiviteter omkring 40 milliarder ton CO₂ i atmosfæren på et enkelt år,« skriver klimapanelet og overlader dermed til den enkeltes hurtige hovedregning at indse, hvornår budgettet er opbrugt, dvs. hvornår enhver menneskeskabt CO₂-udledning her på kloden skal være bragt til abrupt ophør.»⁶



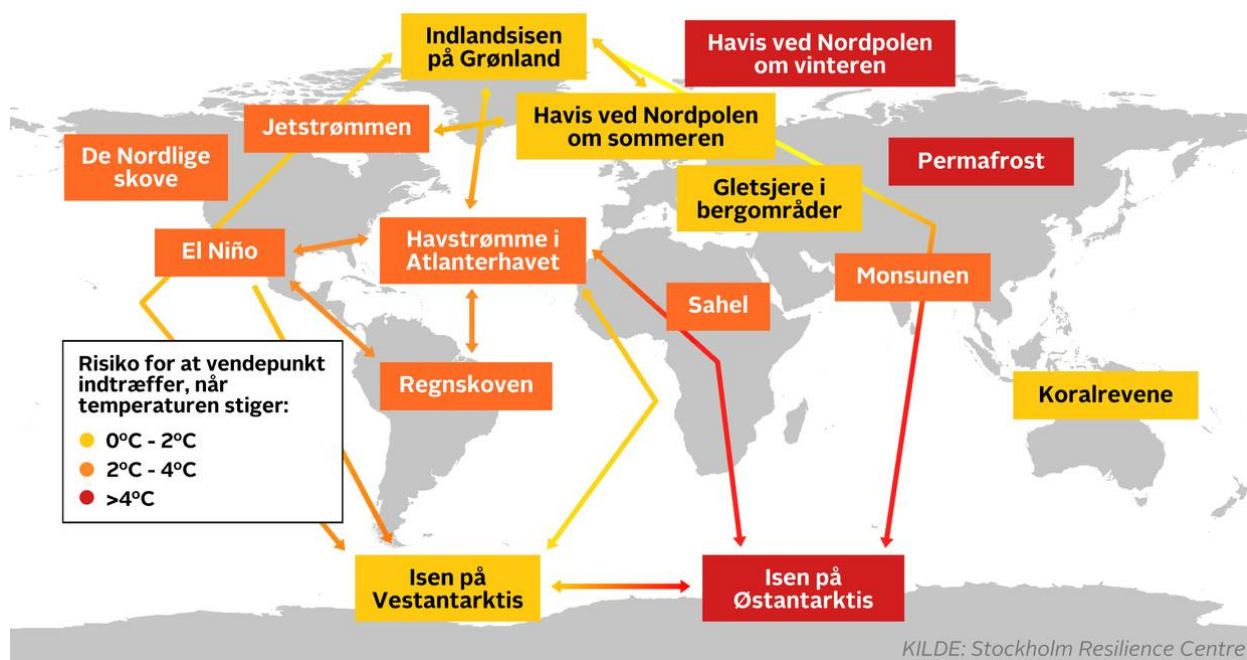
Billedtekst: En lokal beboer kæmper mod de voldsomme brande, der hærger i Grækenland. Disse skovbrande foregik samtidig med ukontrollerede brande i Canada, USA, Sibirien. Som igen faldt tidsmæssigt sammen med massive oversvømmelser i Europa (Tyskland, Holland, Belgien, Østrig) samt Indien og Kina. Hvilket igen foregik samtidig med udbredt tørke og sult i større områder af Nordafrika, Texas, områder af Kina og Sydrusland. Billedet er fra artiklen ”Der er ingen – ingen – opmuntrende tegn i FN’s klimarapport. Men måske kan den endelig vække os”, af Jørgen Steen Nielsen om IPCC’s (FN’s klimapanel) seneste klimarapport, aug. 2021.

Vi er med andre ord stærkt på vej til at overskride Planetens Tipping Points. Vi har formentlig allerede, siger klimavidenskaben, overskredet grænserne hos to af de 15 store systemer, nemlig Grønlands Indlandsis og Havisen ved Arktis. To øvrige er tæt på: Regnskoven i Amazonas og Permafrosten, der udgør 24% af den nordlige halvkugle. Læs mere i Folkeavisen (jf. noten) og illustrationen nedenfor.

*Hvis vi – og som det ser ud lige nu, så er det snarere: når vi – om cirka ti år overskrider flere af disse systemer som holder kloden i balance, så overskrider vi **points of no return**, hvorefter det bliver for sent at reagere.*

⁶ Citat fra artiklen ”Der er ingen – ingen – opmuntrende tegn i FN’s klimarapport. Men måske kan den endelig vække os”, af Jørgen Steen Nielsen Information 10. august 2021 om IPCC’s klimarapport.

Tipping Points har at gøre med de store økosystemer, som er afgørende for livet på vores klode. Det er systemer, der som Indlandsisen på Grønland, begynder at bryde sammen når Klodens temperatur overstiger visse globale temperaturer. Udover Indlandsisen gælder det fx: Permafrosten. Monsunen. Regnskovene. Havstrømmene, fx Golfstrømmen, der garanterer Europas (herunder Danmarks) varme. Korallrevne, der er afgørende for 25% af alt liv i havene, der igen er afgørende for at opsuge 30% af vores CO₂udledninger.



KILDE: Stockholm Resilience Centre

Stockholm Resilience Center med klimaforskeren Johan Rockström i spidsen og 28 af verdens førende klimaforskere har udfærdiget denne oversigt over verdens Tipping Points. Det handler om de store systemer, som holder Kloden i balance, og som begynder at bryde sammen når Klodens temperatur overstiger visse globale temperaturer. Det gælder 'systemer' som Indlandsisen, Permafrosten. Monsunen. Regnskovene. Havstrømmene, fx Golfstrømmen etc.

Hermed forlader vi tidsperspektivet og går til tredje argument:

- **Fremtidens grønne brændstof til skibe, lastbiler og fly – PtX - er slet ikke (særlig) bæredygtig**

Det grønne brændstof, som det misvisende kaldes – PtX – findes i tre hovedformer: Brint, metanol (eller etanol og øvrige afarter heraf) og ammoniak.

Forudsætningen for at regne PtX som bæredygtig energi er, at man får strømmen fra vedvarende energi som sol og vind, jævnfør første punkt ovenfor. Med denne strøm fås brint (H) igennem en proces, hvor man fører elektriciteten gennem vand (H₂O), som spaltes i brint og ilt. Processen kaldes elektrolyse.

Kilden til strømmen og dermed brinten skal være vedvarende energi. Men brugen af denne brint skal selvsagt også være bæredygtig – det er ikke nok, at ét led i produktionen (sol og vind) er bæredygtig. Helheden, hele processen fra a til z, skal være det. Det skal med andre ord ansues i et livscyklusperspektiv.

Brint kan enten anvendes direkte som energi; der er dog et stort energitab forbundet med dette, man regner med cirka 65-70%. Det betyder at anvendelsen af brint forudsætter ekstra forsyningsmængder.

Eller brinten kan sammenbindes med kvælstof fra luften (N₂), hvorved der skabes **ammoniak** (NH₃). Fremstillingsprocessen kræver anvendelsen af fossile brændstoffer (primært fossilgas = naturgas) for at skabe de tilstrækkelig høje temperaturer. Processen er i dag en af de største udledere af CO₂.

Den tredje form - PtX som **metanol** (CH₃OH) - udleder drivhusgasser ved brug (afbrænding i motorer) og forudsætter, at man først indfanger CO₂, fx fra røgen der opstår ved afbrænding af biomasse, der typisk kommer fra skove, som efter fældning selvfølgelig ikke længere kan opsuge og lagre CO₂.

Fremstillingsprocessen for metanol kan skrives: $\text{CO}_2 + 3 \text{H}_2 \rightarrow \text{CH}_3\text{OH} + \text{H}_2\text{O}$.

Afbrændingen af **metanol** resulterer i dannelsen af CO₂ og vand. Når man anvender metanol vil den med andre ord udlede CO₂, og dermed forøge skaderne på klimaet ved at forhøje koncentrationer af drivhusgasser i atmosfæren.

Det er med andre ord en myte, at fremtidens skibstransport er grøn.

Derfor spørger vi: Ved Byrådet ikke disse ting? Og hvis man ved disse ting, hvordan kan man så hævde at skibstransport er bæredygtig? Eller er det fordi man har fokuseret på følgende regnestykke:

SKIBE ER MERE BÆREDYGTIGE END LASTBILER - HVIS ALTSÅ DE KOMMER FX FRA INDIEN, OG HVIS DET IKKE GJORDE NOGET AT VI FORBRUGER DE MANGE FLERE VARER SKIBENE SKAL SEJLE MED. MEN DET GØR DET!

Det er rigtigt, som det omtalte Notat fra Teknik & Miljø siger, at skibe kan transportere flere varer længere per udledt ton CO₂ end lastbiler. Skibe udleder 3 g CO₂/km. Tog 18 g/km. Lastbil 45 g, fly 560 g/km⁷.

Det bruger Venstre, Konservative, Socialdemokratiet, indimellem SF og for tiden formanden for Havnen og Aarhus' borgmester Jacob Bundsgaard til at begrunde havneudvidelsen med: *"den mest bæredygtige transport er den, der går ad vandvejen"* (citater fra Aarhus Stiftstidende).

Hvis man sammenligner klimabelastningen af at transportere en given vare produceret i fx Indien til Danmark med samme vare transporteret i lastbil, så er det rigtigt. Det er til gengæld ikke rigtigt, hvis nu varen var produceret i fx Midt Tyskland eller i Danmark. Dér vil det selvfølgelig være absurd først at skulle have den over på et containerskib.

Der er med andre ord indbygget en forudsætning i disse sammenligninger: Varerne skal produceres så tilstrækkelig langt væk, at transporten sker over så store afstande, at skibe har deres klare fordel frem for øvrige transportmidler.

Det afgørende er imidlertid, at vi IKKE - hvis vi vil skabe en bæredygtig fremtid - skal producere alle vores varer på den anden side af kloden. Alene klimaændringerne med orkaner og vildt vejr vil i øvrigt sætte en stopper for det.

Vi skal lokalisere produktionen, producere så meget som muligt i nærområdet. Herudover vil geopolitiske spændinger, handelskrige eller pandemier som corona-virusen kunne ændre samtlige forudsætninger for containertransporten og gøre det nødvendigt at skabe forsyningsikkerhed ved at have meget mere og helt anderledes kontrol med vores forsyninger af varer.

Vi skal derfor **ikke** – andet end undtagelsesvist, dér hvor det faktisk stadig giver mening - transportere alle vores varer fra fjerne destinationer verden over; hverken i disellastbiler eller containerskibe med bunkersoil – endsige i PtX-versioner af det samme.

Herudover er det helt afgørende argument, at vi **IKKE** – under nogen omstændigheder – kan tillade os at øge mængden af varer, der forbruges i Danmark. I 2022 bruger vi ressourcer, som svarer til, at der skal 4,3 jordkloder til at gendanne dem. Så meget belaster vores forbrug af varer Kloden med.

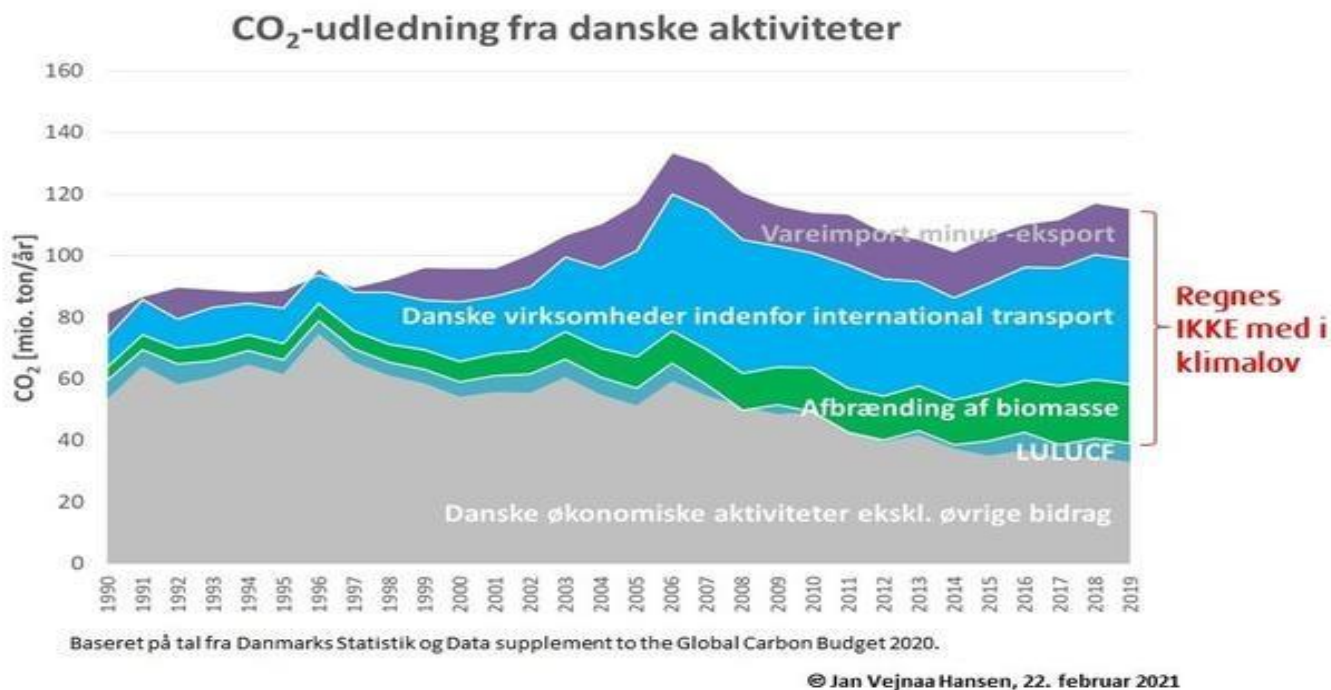
VI UDELADER CO₂ FRA REGNSKABERNE - OG SÅ ER DET IKKE LÆNGERE KLIMASKADELIGT! - ER DET SÅDAN AARHUS BYRÅD TÆNKER?

International transport medregnes ikke i de globale CO₂-regnskaber, og dermed hverken i Danmarks eller Aarhus' CO₂-opgørelser pga. FN's Kyoto aftale fra 1997, som fastlagde, at det er sådan man gør.

⁷ Tallene stammer fra et Notat udfærdiget af Teknik & Miljø i Aarhus i forbindelse med behandlingen af havneudvidelsen 1. dec. 2021 i Byrådet. Tallene refererer tal fra DTU.

Skibstransportens gigantiske CO₂-udledninger udelades derfor af Aarhus klimaregnskab.

Det samme gælder nettoimporten af varer også kaldet godsmængder. Det medregnes ikke, hverken i Aarhus eller i Danmark. For sådan er FN's beregningsgrundlag, vedtaget af alle verdens lande og fuldstændig i strid med hvad enhver kan regne ud: Bare fordi et rigt land som Danmark lægger stadig mere produktion ud til Asien og resten af verden, så forsvinder CO₂ udledningerne selvfølgelig ikke. Tværtimod bliver de formentlig større, fordi produktionen i disse lande næsten altid vil foregå med fossile brændstoffer og resulterer i lang transport, før de havner hos os.



Figur fra Klimavidenskab.dk. Figuren svarer til tal og figur fra Danmarks Statistik, som dog udelader nettoimporten af varer, hvilket medtages i ovenstående figur.

Byrådet i Aarhus haft "planer om" at indregne disse ting (scope 3), men det er indtil videre blevet ved snakken.

Men selvfølgelig – og som enhver i øvrigt kan regne ud:

Uanset at de officielle klimaregnskaber IKKE indregner sådanne CO₂-udledninger så forøger det selvfølgelig belastningen af klimaet lige hårdt af den grund. Det er fuldstændig samme historie som med brugen af biomasse.

Det er kun myndigheder, økonomer, erhvervsliv, ansvarlige politikere etc. der lader som om det giver mening at se bort fra den del af udledningerne, og derefter bruge de pæne tal til at tale om at containertransport og projektet om en markant udvidelse af havnen som værende bæredygtigt!

Det har det undret os, at Havnen – og bag det Aarhus Byråd - tilsyneladende planlægger fremtiden efter den verden vi har haft, frem for den verden vi bliver nødt til at skabe.

Og at man så fuldstændig tilsidesætter byens mål siden 2008 om at nå nuludledning af CO₂e i 2030 til fordel for et projekt, der i virkeligheden ikke er behov for (jævnfør høringsvar 1 fra Det Fælles Bedste).

Bedste hilsner
Niels Aagaard,
Formand for
Borgerbevægelsen Det Fælles Bedste