

HØRINGSSVAR 5: DEMOKRATI I HØRINGSPROCESSER – EN BY I RUSLAND?

Havneudvidelsen er en af de største ændringer i Aarhus' historie. Hvordan er det med demokratiet i sådanne sager? - Hver gang der er et stort Infrastrukturprojekt i Danmark, er der også en VVM-rapport bag, som burde handle om miljøkonsekvenserne, men ikke gør det. Og hver gang er der høringsprocesser, som burde være demokratiske, men ikke er det. Høringer hvor borgernes indflydelse er minimal og de reelle konsekvenser for klima, miljø osv. bliver gemt i bilag og tusindvis af sider. Vi har taget en føling på demokratiet ifm. et projekt, der for altid vil ændre Aarhus. Og er blevet noget rystet.



28. februar 2022 var den dag. IPCC udkom med deres rapport om klimakrisens konsekvenser for mennesker og samfund på hele kloden. Rapporten fortæller, at allerede nu er 3 milliarder mennesker udsat for klimakrisens konsekvenser i form af tørke, oversvømmelser og vanskelige livsvilkår. Er disse perspektiver overhovedet en del af den Miljøkonsekvensrapport, COWI har udarbejdet for Aarhus Havn med henblik på at udvide havnen og dermed bane vej for yderligere forbrug og transport af containerskibe og lastbiler? Vi har kigget på det.

Af Niels Aagaard, formand for Det Fælles Bedste

Kan den almindelige borger fx overkomme at sætte sig ind i de voldsomme mængder læsestof der nu er sendt i høring - en **Miljøkonsekvensrapport** (MKR eller VVM-rapport) på 678 sider med 1400 siders tekniske bilag? Og hvor meget indflydelse får man mon, hvis man ikke kender materialet og alle dets argumenter?

Høringen handler også om **lokalplan 1163 for Yderhavnen** og om **et nyt rensningsanlæg/en spildevandsplan**. Alle tre projekter er i høring samtidig, som dele af en helhed. Ovenikøbet er der to myndigheder indblandet: Aarhus Kommune vedrørende landdelen (selv havnen) og Trafikstyrelsen for havmiljøet.

Jeg spurgte journalisten på TV2Østjylland, som interviewede mig om havneudvidelsesprojektet, om han havde læst materialet? Han kiggede bare på mig – Hvad tror du!

Men hvis sagerne er så mange, så komplekse og så store, at det er uden for enhver sandsynlighed at borgerne kan nå at læse dem eller sætte sig ind i dem på den korte tid, der er til den slags høringsfrister – dvs. 8 uger – er det så demokrati?

Eller er det bare en skueproces? Et skindemokrati, hvor beslutningerne allerede er truffet på forhånd, og hvor man lige – for god ordens skyld - skal huske at spørge borgerne om deres mening, inden man sætter turbo på gennemførelsen.

KAN VI FÅ AKTINDSIGT? FØRST: NEJ, ANALYSERNE ER JO PRIVAT EJENDOM, SÅ: OKAY DA, I FÅR ET-ELLER-ANDET

Jo længere vi er kommet ned i materialet, jo flere spørgsmål er der dukket op, og jo flere problematiske forhold træder frem. Ting som mildest talt undrer os. **Et eksempel:**

Tænketanken Geohav har således bedt Aarhus Kommune i form af Teknik & Miljø, om **AKTINDSIGT** i de analyser og beregninger, der ligger til grund for COWI's konklusioner og deres 1400 sider med tekniske bilag. Det drejer sig om i alt 880 analyserapporter som rummer alle hovedtallene *bag* bilagenes analyser.

Det er først i dem, man kan se, hvordan tingene egentlig er regnet ud, hvilke metoder der er anvendt og om der evt. skulle være ting eller prøver, man har udeladt. Måske analyseprøver som viser et for stort indhold af tungmetaller.

Men Aarhus Kommune har ikke disse analyser. Det er Havnen som har bestilt dem hos COWI, så det er dem, der har beregningerne. Det er svært ikke at tænke: Aarhus Kommune står over for at udvide havnen i et gigantisk projekt, der vil ændre hele byen. Men man har ikke indsigt i de beregninger der ligger bag vurderinger af miljøkonsekvenserne. Det føles hverken specielt demokratisk eller betryggende. Så Geohav anmodede om aktindsigt.

Svaret blev nej: I kan ikke få aktindsigt. Kommunen henviste i stedet til Trafikstyrelsen som står for alt med Havmiljø.

GEOHAV SPØRGER DERFOR TRAFIKSTYRELSEN om Aktindsigt. Desværre: Man har ikke beregningerne. Det har Aarhus Havn. Det private firma Aarhus Havn. Henvend jer dér, er svaret.

Så henvender man sig der. Først får man at vide, at disse beregninger er privat ejendom, som ikke kan udleveres. Til sidst får man dog udleveret noget. Tilsyneladende er det ikke de 880 baggrundsanalyser og beregninger, Geohav efterspurgte. Men noget andet materiale, fra 2017 - 5 år gammelt....kan det være uaktuelt?

Det er materiale som skulle have noget med Fløjstrup Skov at gøre, dvs. det sted hvor der skal dumpes slam fra Aarhus Havn. Men det er ikke lige til at gennemskue hvordan.

Tænk tanken Geohav kan – til trods for årelang træning i netop sådanne analyser - IKKE se, 1) at det er dét materiale, de har bedt om, endsige 2) at det skulle være relevant til at vurdere COWI's tekniske analyser ud fra.

Vi andre kender ikke svaret, og høringsfristen udløber 3. marts for havmiljø-delen. Så vi er stadig i tvivl: Er det de rigtige analyser? Og i givet fald - Bakker de op om COWI's konklusioner: Havneudvidelsen og dens medfølgende klappning af materialer er helt OK?

Et andet eksempel fra samme boldgade:

COWI har tilsyneladende fravalgt egne data for miljøgiftskoncentrationer af nyere dato (målinger fra 2020) til fordel for ældre data (fra 2017) for koncentrationen af tungmetaller fra bundprøver taget i Københavns Yderhavn. I de første og altså mest aktuelle data overskrider indholdet af miljøgifte grænseværdierne, mens grænseværdierne overholdes i de gamle data, der anvendes.

Det er svært ikke at stille spørgsmålet: Er det på grund af de overskredne grænseværdier, COWI har fravalgt de mere aktuelle og dermed formentlig mere valide data i VVM-rapporten? Og i givet fald: Er det fordi man gerne vil kunne godkende dumpningen af slammet, som Havnen selvfølgelig ønsker det?

Direkte forespurgt om COWI har tallene fra den seneste undersøgelse – dem fra prøver, som COWI selv har foretaget og anvendt i 2020 – svarer man, at man ikke har disse prøver¹. Man glemmer muligvis, at præcis disse prøver er et offentligt tilgængeligt materiale, der for nylig har været anvendt i forbindelse med sagen om dumpning af slam fra Lynetteholm i Køge Bugt.

Altså: Materialet eksisterer og er offentligt. Hvorfor har COWI det så ikke?

Sådan dukker der stadig flere spørgsmål op. Et af dem er mere principielt og lyder:

ER DET KLOGT AT VI LADER PRIVATE FIRMAER (SOM HAVNEN) BESTILLE VVM-RAPPORTER HOS ANDRE PRIVATE FIRMAER (SOM COWI) - RISIKERER VI IKKE AT ANALYSEN BLIVER FARVET EFTER DE BEHOV OG ØNSKER, SOM OPGAVEBESTILLEREN HAR? - Taberne kunne gå hen og blive de sædvanlige: klima, miljø, natur, borgere, dyr.

¹ Svaret lyder: " Vi kan indledningsvis oplyse at COWI ikke råder over, hvad du kalder "egne data for eksisterende koncentrationer for tungmetaller i opløst fase". Sådanne data er meget sparsomme og ikke indsamlet på en systematisk måde i Danmark. Derfor har vi anvendt det bedst egnede dataset vi har kendskab til, og det er en de målinger, som Københavns Kommune har gennemført i 2017 for Københavns yderhavn og som de venligst har stillet til rådighed. Disse koncentrationer er anvendt som "den i forvejen eksisterende koncentration" i Aarhus Bugt."

Er det i det hele taget OK, at det er private virksomheder som Havnen der bestiller VVM-rapporter, og dermed bestemmer, hvem der skal lave dem, og dermed har stor indflydelse på, hvordan rapporterne kommer til at se ud, netop fordi man er arbejdsgiveren, der stiller og ikke mindst betaler opgaven?

COWI har fået 15 mio. kr. for at lave deres analyserapport. Det er peanuts i denne sammenhæng, men kan være mange penge for et konsulentfirma, der er vant til at lave den slags rapporter og derfor kan lave dem ret hurtigt. Og hvis havneudvidelsen går igennem, vil COWI muligvis få en række yderligere jobs som entreprenørvirksomhed og rådgivere. Det er yderligere millioner, og dermed en klar økonomisk interesse i at projektet går igennem.

Spørgsmål: Er det særlig sandsynligt, at man er præcis så sandhedssøgende, som sådanne rapporter dybest set kræver, når man samtidig er økonomisk afhængig af den, der ønsker projektet gennemført?

VVM-rapporten forsøger selvsagt hele vejen igennem at ramme en passende neutral, værdifri og teknisk-videnskabelig konsulent-tone. Ikke desto mindre er rapporten fyldt med vendinger, som opstiller projektet om havneudvidelse i det bedst mulige lys:

"Der vil blive tilføjet yderligere en række markante bygningsværker til havnens skyline", er således (om)formuleringen af sydkystens (måske) fremtidige udsigt til 144 m høje kraner, betonsiloer, høje containerskibe, flere bygninger i rundetårnshøjde og lastbiler med gods.

"Samlet set er den bynære del af Aarhus Bugten ikke særlig sårbar over for ændringer i bylandskabet, og der vil derfor være begrænset påvirkning af de visuelle udsigter herfra" – det kunne lyde som noget fra en turistbrochure eller en ejendomsmægler med et håndværkertilbud.

Men rent sagligt er det blot COWI's omskrivning af, hvordan fordoblingen af havnen vil påvirke byens arkitektur og bymæssige karakter. *'Der er jo så meget højhus og grim beton i forvejen, så lidt mere industri, kraner, og siloer hist og her, det gør vel hverken fra eller til?'* - Det er vist cirka sådan, de siger.

VI BEDER JER OM AT FORHOLDE JER TIL VORES MATERIALE, siger kommunen. MEN VI KAN DESVÆRRE IKKE BESVARE JERES SPØRGSMÅL, HVIS DER SKULLE VÆRE UKLARHEDER – AF HENSYN TIL DEMOKRATIET

Nogle gange bliver tingene helt russiske eller Kafka'ske. Vi er i en høringsperiode og som de demokratisk sindede borgere vi er, læser vi lydigt høringsmaterialerne, alle 2000 sider. Derved opstår faktisk en del spørgsmål, fx:

- Har I overhovedet ikke analyseret klimakonsekvenserne som resultat af **driften** af havnen, dvs. ibrugtagningen og de heraf følgende udledninger fra de ekstra skibe, lastbiler, biler, industri og godsmængder, som det er hele formålet med udvidelsen?
- Eller: Hvad får jer til at tro, at der skulle være behov for mere containertransport tværs over verdenshavene, når nu klimakrisen vil medføre superstorme og et vildt vejr, der i stadig højere grad vil umuliggøre sådanne transporter? Jævnfør IPCC's anden delrapport 28. feb. 2022.
- Eller: Hvorfor bruger I **McKinsey Rapporten**² til at begrunde et forventeligt fremtidigt vækstscenarie i verdens containerskibstransport, når samme rapport opstiller ikke blot ét men 4 scenarier, heraf ét hvor man med lige så stærke argumenter spår præcis det modsatte, nemlig et stærkt fald i containerskibstransporten? Hvorfor omtaler I ikke, at det er sådan?
- Hvorfor får borgerne i Aarhus **ikke** – trods virkelig mange siders analyser og beskrivelser og tal i både hovedrapport og bilag - et klart skema med klare tal over de mængder, der skal dumpes ved henholdsvis Hjelm Dyb og Fløjstrup Skov?

² McKinsey&Campagny: "Brave New World?" Container transport in 2043" TT Club, managed by Thomas Miller.
Se scenarie 4: "Peak container" side 15

Og hvorfor får man skemaer, som rummer tal, der - når man lægger dem sammen - giver over 7 mio. m³ ved Fløjstrup Skov, mens det virkelige tal er 2,2 mio. m³, hvilket man skal interviewe havnekyndige med kendskab til Aarhus Havneudvidelse for at finde ud af? Er det en slags skjul eller finurlig gemmeleg?

- Hvorfor bruger I tallet 930.000 m³ slam ved Hjelm dyb, for så umiddelbart derefter at angive, at det kun er det halve, fordi udgravningerne til sejlrenden jo ikke bliver til noget?
Er meningen at skabe klarhed – eller det modsatte?

Og mange, mange flere spørgsmål end det. Derfor går vi til COWI og Teknik & Miljø og spørger dem om disse ting.



Og hvad sker? - Det viser sig, at de desværre IKKE må svare på spørgsmål i en høringsperiode. Af hensyn til borgerne og demokratiet. For man vil gerne stille alle lige, og altså ikke give flere informationer til de få, der stiller spørgsmål, end til alle de andre, som måske ikke gør. Der skal være ligestilling; eller: alle skal vide lige lidt. Det er godt nok hensynsfuldt.

Vi foreslog så, at man kunne lave en platform med spørgsmål og svar, som alle kunne se. Så var alle stillet lige. Men det er simpelthen ikke muligt - af hensyn til borgerne og i sidste ende af hensyn til hele demokratiet.

Hverken COWI eller Teknik & Miljø kunne således svare. Desværre.

COWI var nu ellers tilsyneladende villig til i første omgang at svare på vores spørgsmål, jeg skulle bare sende dem til den og den, som så ville sende dem videre til ekspertten i deres team på netop dét emne – altså lige til de så, hvad vi spurgte om (se sidst i dette svar).

Forklaringen som vi fik fra forvaltningen - som NB i øvrigt altid er flink og rar og jo kun gør det, som man politisk beslutter, de skal gøre, - forklaringen den lyder sådan:

"Tak for dine spørgsmål rettet til miljøkonsekvensrapporten vedr. CO₂. Jeg kan godt se, at I har en forventning om at få svar i løbet af høringsfasen. Desværre har vi ikke mulighed for at besvare så konkrete spørgsmål i høringsfasen. Vi skal betragte spørgsmålene som indkomne hørings svar, og besvare dem i forbindelse med øvrige hørings svar. Alle skal stilles lige i denne periode, hvor vi ikke kan fremlægge supplerende materiale på opfordring."

Vi spurgte, fordi materialet, MKR-rapporten, nogle steder - eller rettere: mange steder - er uklart. Og fordi vi gerne vil lave ordentlige hørings svar, der ikke bare kan afvises som misforståelser etc. Vi ville gerne forholde os så kvalificeret til hørings materialet som muligt, og skrive nogle hørings svar som er mest mulig saglige og *to-the-bone*.

Dem som har set mange af denne slags VVM-rapporter vil vide, at det kan være en hel kunst at skrive sådanne rapporter, så mindre belejlige oplysninger splittes lidt op (*slices op* som det hedder i fagsprog) i flere forskellige baggrundsbilag og/eller mixes mellem bilag og hovedrapport, eller fx placeres i skemaer på måder, som gør det

vanskeligt at forstå, hvad tallene egentlig siger. På den måde bliver det svært for borgere og amatører som undertegnede at finde det, man leder efter, måske ligefrem frygter vil være sandsynlige konsekvenser, fx:

- Vil udledningerne rumme for mange tungmetaller, så lystfiskeriet i bugten må ophøre?

Eller: Vil sedimenterne vandre til strandene i en grad som vil afholde turisterne fra at besøge Syddjurs Strande eller ødelægge de rekreative områder ved Ballehage, Tangkrogen og stranden mod skoven i syd. Vil evt. manglende turistindtægter betyde, at Syddjurs kan være nødt til at lukke nogle af sine daginstitutioner?

Det er simpelthen rart at føle, at man får ordentlige svar. For det er jo tit projekter til milliarder. Projekter som påvirker naturværdier og klima. Vores dagligdag osv. Vigtige ting, som fortjener at blive kommunikeret klart og få den bedst mulige og mest saglige dialog som udgangspunkt, før man beslutter noget som helst.



SPØRGSMÅL TIL HAVNEN OG AARHUS BYRÅD

Processen i denne høringssag får os til stille en række spørgsmålstegn ved hele den demokratiske side af høringen. Vi spørger:

- 1. Private interesser stiller sig i vejen for demokratiet:** Er det rimeligt, hvis vi tilsyneladende ikke kan få lov til at se beregningerne bag alle COWI's mange analyser? Det er Havnens private ejendom får vi at vide. Jo tak, men byen, havet, himlen (atmosfæren) og naturen er vel alles. Og det virker *noget* utrygt, hvis borgere, Trafikstyrelse, Byråd, ja alle bare skal tro og håbe på, at beregningerne er rigtig udført. Specielt fordi de ting, vi indtil videre har gravet op ikke tyder på at alt er lagt tilstrækkeligt klart frem.
I forlængelse heraf: Virker det rimeligt, at **Trafikstyrelsen** (og efter den: Miljøstyrelsen) IKKE har disse beregninger til rådighed, når de om kort tid skal træffe deres afgørelse i sagen. Det er en sag som mange eksperter, biologer og havmiljø-kyndige siger vil få store konsekvenser for havmiljøet, som i forvejen er særdeles presset, både generelt og i Aarhus Bugt. Er det egentlig rimeligt, at de skal træffe denne afgørelse UDEN at kende det beregningsgrundlag og de analyse, som afgørelsen hviler på?
- 2. Analyser betinget af økonomiske interesser:** Er det egentlig rimeligt, at private firmaer må lave VVM-rapporter? (MKR som det hedder nu). Indtil 2017 var det en myndighedsopgave, fordi man ønskede at sådanne rapporter skulle være så neutrale som muligt.
Men i 2017 blev en ny lov vedtaget, hvorefter private også kunne lave VVM/MKR-rapporter. Er det klogt af os at tillade det?
Firmaet bag VVM-rapporten er ansat af Havnen. Havnen bestemmer derfor, om COWI kan svare på vores spørgsmål, hvis vi møder ting i VVM rapporten, som vi undrer os over eller ikke forstår. Er det klogt?
- 3. Reelle alternativer:** Er det rimeligt, at vi kun får belyst de alternativer, som Havnen synes er vigtige. Ikke dem, der fx kunne være vigtige af hensyn til hele byens udvikling, eller af hensyn til klima, havmiljø, livskvalitet og bymiljø eller andre ting.

- skal vi ikke finde ud af, hvad det er for en by, vi gerne vil bo i, før vi over hals og hoved træffer en beslutning som ændrer byen for altid?
- skal vi ikke først finde ud af, om der overhovedet er behov for en havneudvidelse?
- skal vi ikke formulere nogle alternativer til planen for havneudvidelsen – det kunne fx være:

a. optimere brugen af de eksisterende havnearealer, så ikke-havnerelaterede virksomheder flyttes ud af havnearealerne, hvor de ifølge Havneloven ikke må ligge / udvide med en **meget** mindre havn / lave en godsterminal ved E45 og føre en elektrificeret jernbanelinje dertil fra havnen / lave en dryport til containerne / ...eller i den mere perspektivrige afdeling:

b. forbruge mindre – bliver vi lykkeligere af alle de mange ekstra varer fra Asien, Brasilien osv. Varer der hver og én betyder mere klimaødelæggelse. Kan vi overhovedet tillade os et større forbrug i en situation, hvor IPCC's anden delrapport fra 28. feb. 2022 fortæller at klimakrisen er ved at slå bunden ud af vores natur, og at mindst 3 mia. mennesker allerede i dag mærker klimakrisen og lider under den?³

c. bruge de mange milliarder fra Marselis Tunnel og Havneudvidelsen til at lave reel grøn omstilling med nye bæredygtige virksomheder og grønne jobs? Starte fremtiden – i stedet for at fortsætte med alt det, der har skabt klima- og miljøkriserne?

4. **Klimakonsekvenser ubelyst:** Ville det ikke være klogere at vente med at træffe en beslutning til alle spørgsmål er blevet ordentlig belyst? Fx spørgsmålet om, hvorvidt Aarhus Kommune skal opgive sin **Klimastrategi og Klimaplan** om nuludledning i 2030, hvis havneudvidelsen bliver vedtaget.

Dette er 5. hørings svar i en række på seks. Det sidste handler om alternativer. Om en fælles debat som handler om:

Hvad er det for et Aarhus vi gerne vil have?

Bedste hilsner,

Niels Aagaard, Det Fælles Bedste

Bilag nedenfor

BILAG

Her er de spørgsmål, vi stillede til COWI og Teknik & Miljø i Aarhus. Vi blev lovet, at de ville blive besvaret snarest mulig efter deadline for høringen. Det ser vi frem til:

Spørgsmål vedrørende belysningen af miljøkonsekvenserne i forhold til klimapåvirkninger:

1. Hvordan beregner Miljøkonsekvensrapporten (her betegnet som VVM-rapporten) de CO2e udledninger, som havneudvidelsen medfører:
 - anvender man FN's beregninger ud fra geografisk område?
 - betyder det, at udledninger fra biomasse, international transport samt indlejret CO2 i nettoimport af varer ikke medtages i disse opgørelser?
 - er det sådan at alle materialer til anlæg, der produceres uden for enten 1) Danmark eller 2) uden for Aarhus kommunen ikke medgår med deres CO2 udledninger?
 - i forlængelse af det sidste og mere konkret: Er udledninger fra stål og beton til anlæg medtaget? (jf.VVM, s. 499)
2. Er det rigtigt forstået, at VVM rapporten ikke belyser CO2e udledninger fra driftsfasen?

³ Jævnfør Information 1. marts 2022, Martin Bahns artikel om FN's rapport:

<https://www.information.dk/udland/2022/02/fns-klimapanel-gaar-hurtigere-rammer-flere-slaar-haardere-forventet>

3. VVM regner med at havneudvidelsen vil forøge antallet af anløb af skibe til Aarhus havn - med 1.000 kommercielle skibe i 2050 (uden at medregne krydstogtskibe, færger m.v.), heraf små 400 containerskibe. Ved man hvor meget disse ekstra skibe vil betyde for CO2 udledningerne?
4. Hvor meget udleder de ekstra lastbiler, som havneudvidelsen medfører og den deraf følgende ekstra transport af gods i lastbiler og øvrige køretøjer?
5. VVM regner med cirka 4.500 ekstra køretøjer i døgnet som følge af havneudvidelsen, hvoraf 2/3 = 2800 er lastbiler. Indgår udledningerne herfra i redegørelsen for klimapåvirkning?
6. Hvor meget udleder det ekstra gods, som importen ifm. havneudvidelsen forårsager, dvs. hvor meget CO2 er indlejret i dette gods? Indgår dette i VVM-rapportens analyse af klimapåvirkning?
VVM regner med ekstra 5,5 mio. tons gods årligt, det er i sagens natur varer, der er produceret i udlandet (ofte Asien) og ofte ved hjælp af fossile brændstoffer, olie, kul og gas.
7. VVM forholder sig ikke til en fremtid med selvkørende el-lastbiler som alternativ til skibstransport - hvordan påvirker det VVM-rapportens brændstof - km - ton CO2 beregninger?
8. Har COWI i VVM-rapporten regnet på, hvor meget mindre drivhusgas en jernbaneforbindelse til godsterminal ved E45 vil udlede fremfor fossile lastbiler, der kører gennem byen med varer?
9. VVM siger at der er tale om omstilling til en mere bæredygtig transportform (skibe frem for lastbiler), men man forholder sig så vidt vi kan se ikke til Power-t-X's udfordringer:

1) Tidsfaktoren: Det tager lang tid at udskifte containerskibe (o.a. skibstyper) til nye brændstoftyper. Et containerskib har gennemsnitligt en levetid på 20-25 år, og ingen udskifter til PtX før skibet er udtjent. Mærsk regner til eksempel med at de i 2024 vil have udskiftet 12 skibe ud af deres samlede containerflåde på 700 skibe til at bruge metanol. Disse 12 skibe skal stadig samtidig - foruden metanol - kunne anvende traditionelt fossilt brændstof. Mærsk er formentlig i front, hvad omstillingen angår. Der er langt op til udskiftning af alle 700 skibe.

2) Begrænsningen på forsyning med VE strøm: Der vil næppe være 'grøn strøm' nok fra vind og sol til at forsyne PtX skibe med el fra vedvarende energi.

Et eksempel: Det statslige energiselskab Energinet regner således med, at der går 49 vindmøller (8,3 MW) til at drive bare 2 moderne containerskibe af typen Tribble-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 man lader tilsyneladende som om ny teknik nok skal løse det. DTU-forskere kender til udfordringerne 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, 2020. I 2030 vil VE-anlæg 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 vil være urealistisk at dække det hele, da forsyningen med vedvarende energi vil være helt utilstrækkelig i forhold til behovet. Resultatet vil være, at Aarhus Kommune tvinges til at importere strøm fra fx Tyskland, hvor det overvejende produceres ved hjælp af kul og gas. Brændstofferne i PtX er selvsagt kun 'grønne' i den udstrækning, at den strøm der anvendes til at frembringe dem stammer fra vedvarende energikilder.

3) PtX udleder CO2: De første PtX skibe vil komme til at anvende metanol. Men metanol udleder CO2 ved anvendelse. Er det medtænkt i VVM rapportens konklusioner omkring fremtidens bæredygtige skibstransport?

4) PtX som metanol - hvilket er det, Mærsk indtil videre synes at satse på - fordrer fortsat afbrænding af biomasse for at tilvejebringe tilstrækkelig CO2: Metanol produceres bl.a. ved at kombinere CO2 fanget fra kraftværkernes afbrænding af biomasse eller affald med brint produceret ved elektrolyse fra strøm fra VE-kilder. Biomassen består langt hen af træflis og træpiller fra skove der ikke længere kan opsuge og lagre CO2. Størstedelen er fældet udenlands, hvor man ofte undlader at genplante og ofte indgår fældningerne ikke i produktionslandets CO2 regnskab, hvilket begge dele er basisforudsætninger, hvis man vil regne biomasse CO2-neutralt i henhold til Kyoto-aftalen.

⁴ Klimamonitor, 2. feb. 2022 Debatindlæg ved Marie Munster, 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%B8nst-til-verdens-skibe-l%C3%A6nge-efter-klimam%C3%A5lene>

10. Indgår det i VVM rapportens beregninger, at havnens største eksport kommer fra virksomheder som Danish Crown og Arla, dvs. fra danske varetyper, som man i lyset af klimaforandringerne må forvente vil have langt færre eksportpotentialer i fremtiden?
 - Det er bl.a. relevant fordi: Så vidt vi ved, vil skibe kun anløbe havne med varer, hvis de kan regne med at skulle sejle derfra igen fuldtlastede med varer, så man undgår at sejle med halvfylde skibe. Og hvis en væsentlig andel af det, Aarhus plejer at eksportere – fx kød fra svin og mælk fra køer – af klimamæssige årsager nedprioriteres og muligvis helt eller delvist forsvinder, vil det så påvirke godsmængderne ud af Aarhus Havn? Og hvordan vil det igen påvirke fremtidsscenerierne for Aarhus Havn?
11. Har man i fremskrivningen af verdenshandelen med containere - hvor VVM forventer global vækst frem til 2050 - inddraget mulige alternative scenarier?
 - Til eksempel: Har man indtænkt scenariet "Peak Container" fra McKinsey rapporten om fremtidens containertransport frem til 2043? Rapporten beskriver blandt 4 sandsynlige scenarier, ét muligt scenarie hvor fremtiden er påvirket af handelskrige, geopolitiske spændinger og 'near shoring' (lokalisering af produktion), som tilsammen resulterer i 'peaking' og absolut fald i international handel.
12. I "*Bilag 08 - Miljøvurdering af ny Klappads Fløjstrup*" side 104 omtales 4000 ture mellem yderhavnen og klappadsen. Er CO2 belastningen medregnet i VVM-analysen og i bekræftende fald med hvor meget CO2?