

STOR TRYLLEKUNST - COWI'S NYE KLIMARAPPORTER



Forleden udkom 300 sider supplerende analyser om havneudvidelsen. Herunder en række klimaanalyser fra COWI, tætpakket med superflotte grafer. Bestilt af borgmester Jacob Bundsgaard som en del af beslutningsgrundlaget for byrådets stillingtagen.

Af Niels Aagaard, formand for foreningen Det Fælles Bedste

COWI's analyser er allesammen designet til at underbygge byrådets JA til havneudvidelsen. Perfekt tilpasset den kommende beslutningsproces - ikke mindst COWI's "klimaanalyser".

De skal vise, at havneudvidelsen er det mest klimavenlige. Faktisk så klimavenlig, at ALLE udledningerne fra hele anlægsfasen indhentes ved besparelser i klimaudledninger allerede i 2032. Det sker ved at overgå fra lastbiler til skibe i et af COWI udtænkt drømmescenarie som skabes af de forudsætninger, man selv opstiller (forklaring følger nedenfor). Efter 2032 er havneudvidelsen ren klimagevindst. Også driftsfasen forstår man.

Konsulenthuse lader sig bruge til at greenwashe klimaskaderne fra store anlægsprojekter. Det er stor tryllekunst, men ringe klimaanalyser?

TRYLLEKUNSTENS REGEL NR. 1 - KIG HÉR ... - VÆK FRA DET EGENTLIGE

Grundtrick nr. 1 i al tryllekunst er afledning. Få publikum til at kigge et andet sted hen. Væk fra dér, hvor dit trick foregår. Flyt publikums opmærksomhed.

Det er det COWI gør i deres analyser. Og jeg bliver så optimistisk på menneskehedens vegne - tænk at man for penge kan få så meget kreativitet fra ét konsulenthus, at de kan trylle samtlige klimabelastninger fra havneudvidelsen pist væk!! - Godt gået COWI.

Dét COWI vil have os til at kigge væk fra er

- 1. Parisaftalens 1,5 graders mål** - Det mål overskrider vi inden længe, hvis vi fortsætter med øget forbrug og øget transport af varer til overforbruget, for så øger vi udledningerne i en grad der overskrider 1,5 graders målet. Hermed overskrider vi samtidig *Tipping Points*, hvorefter de store økosystemer der holder Jorden i

balance begynder at bryde sammen. Det er mildt sagt uklogt at fjerne opmærksomheden fra dét, se <https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2022/09/Klodens-tilstand-og-folketingsvalget.pdf> .

- 2. CO2 budgettet**, som fortæller hvor meget CO2 vi endnu kan tillade os at udlede før vi overskrider 1,5 graders målet. IPCC's analyser fortæller at Danmark har 237 mio. tons CO2 tilbage. Vi udleder 62 mio. tons årligt, og har derfor cirka 4 år tilbage at udlede i. Derefter kan vi ikke tillade os at udlede så meget som ét gram nogensinde, hvis vi skal holde os inden for de 1,5 grader. Det er mildt sagt ikke klogt at overskride CO2-budgettet, og i sjældnen grad uklogt at fjerne opmærksomheden fra dét, se <https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2023/01/Nyhedsbrev-4-om-Havneudvidelsen-2.pdf> .
- 3. Nuludledning i 2030.** Aarhus officielle klimamål er nuludledning i 2030. Hvis vi tager dette vedtagne mål alvorligt, så skal vi om 7 år have bevæget os fra dagens enorme udledninger, til nul udledninger. Anlæg af en gigantisk havn og efterfølgende drift af den med 1000 flere skibe om året og 2800 ekstra lastbiler i døgnet, alt sammen drevet af fossile brændstoffer, - det er ikke ligefrem vejen til nuludledning.

DET COWI I STEDET VIL HAVE OS TIL AT STIRRE OS BLIND PÅ ER FØLGENDE SCENARIE, SOM DE SELV HAR OPFUNDET:

Hvis IKKE vi udvider havnen, så er der ikke plads til varerne / containerne på havnen, og så skal de transporteres til nærmeste havn, som er Hamborg hhv. Aalborg, og derfra køres til Aarhus på lastbiler, som udleder meget mere CO2 end skibe. Og eftersom lastbilkørsel er en større klimabelastning end skibe, så vil en havneudvidelse, som gør det muligt altid at sejle alle varer direkte til Aarhus, være en CO2-fordel, fordi skibe udleder mindre CO2 per km. end lastbiler.

Og det regner COWI så på. Og når til det nævnte resultat: En kæmpegevindst for klimaet. Havneudvidelsen bliver klimaneutral allerede 2032.

Men hele regnestykket er baseret på nogle forudsætninger. Og det er udelukkende dem, der gør at man kan nå frem til denne klimagevindst.

FORUDSÆTNINGERNE FOR COWI'S KLIMA-REGNESTYKKE ER EN RÆKKE FIKTIVE KONSTRUKTIONER:

Forudsætning 1: Den afgørende forudsætning for COWI er, at de kommende årtier vil betyde stadig vækst i forbrug og containerskibstransport. Det giver rygdækning til at forvente et stadigt flow af varer til Aarhus.

Derfor bruger COWI som udgangspunkt for sine beregninger Rambølls behovsanalyse. Aarhus Havn har betalt Rambøll Management for at lave en analyse af containermarkedet 33 år frem, og Rambøll (R) er nået frem til, at dette marked - efter et par dårlige år lige i starten -, vil vokse med 1,7 % om året.

Hvis markedet fx faldt, så skulle man slet ikke bygge havneudvidelsen. Så puh-ha, godt at R kunne se udviklingen så tydeligt og ovenikøbet hele 33 år frem.

Men forudsætningen er rent spin:

Ingen havde forudset de sidste års fald i containermarkedet pga. corona, krig i Ukraine, Suez-kanalen der blev blokeret osv. Og ingen kan se 33 år frem på dette sårbare og foranderlige marked.

Globaliseringen er stoppet og dermed væksten i containermarkederne. Der sker en lokalisering og regionalisering i mange lande, og EU satser stærkt på regionalisering for at undgå den sårbarhed, der opstår, når Kina producerer alle vores varer.

Forbrugsvæksten aftager, hvilket forstærkes med klima- og miljøkrisen. Konflikten mellem USA og Kina reducerer handelen. Klimaforandringerne vil i sig selv forhindre en stor del af transporten pga. orkaner og ekstremt vejr.

Kloden brænder allerede nu, om 33 år er alting kaos.

... Dog ikke hos Rambøll Management. Hos dem vækster den globale containerskibstransport smukt og regelmæssigt i alle excell-ark. Ligesom den gjorde en gang.

Forudsætning 2: Allerede i 2022 er der fuldt udnyttet kapacitet på havnen, så alle yderligere containere (og de kommer jo pga. forudsætning 1) skal aflæsses i nærmeste havne, dvs. Hamborg (80%) og Aalborg (20%). Det

medfører lastbiltransport fra Hamborg til Aarhus. Som medfører ekstra CO2 udledninger, når man sammenligner med den situation, hvor det hele kunne sejles direkte til Aarhus Havn.

Det er godt udtænkt, men har intet med virkeligheden at gøre. Der er plads på containerterminalen allerede nu. Der er tomme områder og områder, hvor containerne kun står i 2-3 etager. Hvis man optimerer brugen af havnearealet, så kan der let skaffes mere plads. Hvis man sørger for opbevaringsplads af de 30% af containerne som står tomme og fylder på havnearealerne, kan der gøres plads til endnu mere. En Tørhavn vil give plads.

Pladsmanglen på havnen skyldtes en bestemt periode med corona, hvor "vare-flowet" ikke længere fungerede. Containerne stod i gennemsnit mellem 10 og 14 dage på havnen. De skulle have været videre allerede efter 3-4 dage. Disse forhold er ovre, og der er ikke plads- og kapacitetsmangel længere.

Og nok så vigtigt: Der tilgår IKKE længere stadig flere containere til havnen i Aarhus. Containermarkedet falder i disse år. Mærsk's nye chef forudser fx et fald på 25-30% for containermarkedet.

Det er billedet af millionvis af containere med varer der står opstabled i Hamborg Havn, som skal transporteres på lastbiler til Aarhus, der giver hele blanko-checken for S og alle øvrige som SF fx, der ønsker at 'redde klimaet' ved at udvide havnen, så varerne i stedet kan sejles direkte til Aarhus.

Så lad os slå fast, at der **IKKE** kommer til at køre flere lastbiler mellem Hamborg og Aarhus, selvom der stemmes nej til havneudvidelsen. Det er en konstruktion, COWI har lavet baseret på de to andre forudsætninger.

Forudsætning 3: Alle varer skal fra Hamborg til Aarhus og derfra til Horsens, Årslev og Taulov. Men langt størstedelen af de varer der kommer til Aarhus sejles jo videre fra Aarhus til andre destinationer. Skibene ankommer med op til 24.000 containere per skib og kun 3-4.000 aflæses. Sådan vil det stadig være, hvis varerne skulle afleveres i Hamborg. Af de 3-4.000 containere skal det meste videre til det *øvrige* Danmark, herunder Jylland, Fyn og Sjælland, hvilket allerede i dag foregår på lastbiler. Kun en lille del er i virkeligheden tiltænkt Aarhus.

Forudsætning 4: COWI (og Rambøll) forudsætter at danskernes forbrug vil fortsætte med at stige i en uendelighed.

Det kan godt være at det realistisk set er danskernes lyst, men det er ikke en mulighed. Klimaforandringerne er allerede nu så voldsomme med oversvømmelser og tørke, skovbrande og orkaner, ressourcemangel, fejlslagne høste osv., at det vil sætte en stopper for en fortsat forbrugsfest. Ikke mindst 30 år frem, som COWI's analyse rækker. COWI laver med andre ord et drømmescenarie, hvis forudsætninger er forkerte og hvis realiteter ikke har med virkeligheden at gøre. Som vi skriver i et brev til de socialdemokratiske lokalafdelinger: "*De seneste beregninger fra Cowi bygger på rent fiktive beregninger og forudsætninger, der er urealistiske*".

**VI VENTER STADIG PÅ EN KLIMAANALYSE AF DRIFTSFASEN OG ALT DET ANDET.
BESLUTNINGSGRUNDLAGET ER "SOLIDT", DET ER DYBT KRITISABELT.**

Ifølge MKR-rapporten skal der anløbe *1.000 ekstra skibe* om året og køre *2.800 ekstra lastbiler i døgnet*. Disse skibe og lastbiler udleder så store mængder CO2, at der sker en faktisk og markant stigning i Aarhus' udledning af CO2. Det er der ingen beregninger på i COWI's materiale.

Materialet indeholder altså ikke CO2-beregninger for *driftsfasen*, hvilket er en alvorlig og afgørende mangel for et klimamæssigt beslutningsgrundlag - og i åbenlys strid med lovgivningen.

Der er heller ingen beregninger på, hvornår Aarhus Havn vil blive CO2-neutral, eller hvordan det skal lykkes for Aarhus Kommune som helhed at blive CO2-neutral i 2030 som planlagt, hvis byrådet beslutter en havneudvidelse.

ALT tyder på, at det ikke kan lade sig gøre at blive CO2-neutral i 2030, som besluttet af byrådet - og en anlæggelse af Yderhavnen gør det endnu sværere, fordi etableringen af anlæg og driften skaber CO2-stigninger. Men vi ved det ikke, da vi ikke får svar på det i dette 'beslutningsgrundlag', som borgmester Jacob Bundsgaard er så begejstret for.

At tro på havneudvidelsens klimaneutralitet fra 2032 pga. et konstrueret eksempel med færre lastbiler fra Hamborg ...

Eller tro på klimaneutralitet fra 2030 ved at overføre vedtagne solceller og træplantning i rabatterne samt ekstra ålegræs-udplantning til havneudvidelsen er greenwashing, hvis eneste formål er at snyde borgerne.

Det undrer desværre ikke, at Jacob Bundsgaard står fadder til den slags. Hele processen har været ét stort spin og bedrag. Men hvis SF hopper på den limpind svigter de for altid vælgeres tillid til, at de er reelt grønne og seriøst vil fremme den bæredygtige dagsorden.

Så bliver de et greenwasherparti på linje med toppen af S, K og V, som tilsyneladende tror, at det er OK at manipulere store klimaskadelige anlægsprojekter igennem, selvom det uden for enhver tvivl vil ramme byens borgere og kommende generationer.