

26.2. 2023: Høringssvar fra syv organisationer til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Udbygningen af Kastrup Lufthavn til 40 mio årlige passagerer er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser overfor EU og COP processen

Danmark er et af de lande i verden, der har den højeste udledning pr. indbygger, og vi skal anerkende, at hver dansker og hver verdensborger har et meget lille CO₂-budget tilbage. Hvert ton tæller. Og det betyder, at hastigheden, hvormed vi reducerer vores udledninger, er ekstremt vigtig. Og det betyder, at vi ikke skal øge udledningerne i nogen sektor. Heller ikke i luftfartssektoren, selvom den ikke tæller med i de nationale reduktionsmål i Klimaloven¹.

Ser vi på det samlede CO₂-budget, indgår også den danske andel af international flytransport. Broderparten af flysektorens udledninger stammer herfra.

Lovforslaget om udbygning af Københavns Lufthavn i Kastrup er bemærkelsesværdig kortfattet. Dermed minder den om Luftfartsloven (senest revideret i 2018), som alene ser på lufthavnenes opgave som at facilitere (øget) luftfart og totalt savner betragtninger om luftfartens klimaeffekter², og hvordan de begrænses. Et erklæret formål for udbygningsloven er, at Københavns Lufthavn skal kunne håndtere op mod 40 mio passagerer³.

Ændringsforslag til §6

§ 6. Loven træder i kraft den 1. juli 2023.

Vi foreslår at §6 stk. 1 i stedet for bliver således:

Loven træder i kraft i det øjeblik at der foreligger en vedtaget klimahandlingsplan for dansk luftfart, der omfatter CO₂e-udledninger fra alle flyvninger til/fra danske lufthavne. Klimahandlingsplanen skal rumme retningslinjer for sektoren, så den på linje med andre sektorer imødekommer 70% reduktionsmålet i 2030 og nul-emission i 2050.

¹ Den danske Klimalov omfatter ikke danske udledninger, der finder sted ved udenrigsluftfart og -skibsfart.

² Rådet for Bæredygtig Trafik lavede dengang en indsigelse mod revisionen, [se her](#).

³ Side fire i [lovforslaget](#).

I det følgende begrundes vi ændringsforslaget og giver vores øvrige kommentarer.

Hvordan kan lovforslaget ikke indeholde en klimavurdering?

I det nuværende lovforslag om udbygning af Kastrup Lufthavn og i bemærkningerne dertil er det helt uacceptabelt, at en udbygning, der handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være⁴. Det gør man trods alt ved øvrige infrastrukturprojekter. En transportminister er endda trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, handler såvel om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigs luftfart, som udbygningen giver anledning til.

Hvad konsekvenserne af at man øger antallet af passagerer fra 30 til 40 millioner vil være for klimaet, ved vi ikke nøjagtigt, men vi har udregnet et forsigtigt bud. Forudsætningerne bag beregningen kan ses i noterne.

Bevar Jordforbindelsen har udregnet, at 10 mio ekstra passagerer⁵ betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO₂e pr år. I regnestykket indgår:

- Udledningen per passager fra CPH er den samme som landsgennemsnittet.⁶
- Udledningen er baseret på påfyldning af jetbrændstof (bunkring).⁷
- Danske passagerer rejser også med fly retur, derfor tillader os vi at bruge antallet af udrejser for samtlige passagerer til at give samlet bidrag fra de danske rejsende.
 - Dette er et forsigtigt bud fordi:
 1. Danske flypassagerer rejser ofte fra CPH til andre lufthavne for mellemlandning (fx Paris eller Frankfurt). Derfor er flyrejserne, de tager afsted på, i gennemsnit betydeligt mere omfattende end flyveturen ud og hjem fra CPH.⁸
 2. Der er flere danske passagerer i danske lufthavne end udenlandske.

⁴ MF Torsten Gejl har forsøgt at få ministerens svar på øget CO₂e-udledning i anledning af udbygningsloven, § 20-spørgsmål S 230. [Det fik MF'eren ikke meget ud af i flg. svar d. 14.2.](#)

⁵ I 2018 og 2019 toppede lufthavnen foreløbig med 30 mio passagerer.

⁶ I 2019 var gennemsnittet 270 kg CO₂e per passager (GWP 3,0). ([kilde](#) for passagertal)

⁷ Tallet er fra UNFCCC (det FN organ, der holder styr på landenes udledninger, inkl. skibsfart og luftfart) tabel CP2 fra National Inventory Submissions 2019 (hvordan indberettes disse tal, [se hér](#))

⁸ CPH er også HUB for mellemlandinger, men med mindre andel lange destinationer end det, som danskerne benytter. Derfor er de 270 kg CO₂e en hel del under hvad vi må antage gælder for den gennemsnitlige danskers flyvninger, men vi har ikke adgang til bedre tal.

- Væksten i flyvning er siden 2017 gået til lange destinationer med deraf følgende større udslip.⁹
- Øgning af cargo-flyvning (fragt) er ikke medtaget. CPH vil udvide denne forretning og være "Nordisk HUB for fragt".
- Flyvning giver anledning til meget mere global opvarmning end alene udledninger af CO₂. Derfor taler man om **CO₂e** ligesom for landbruget. Greenhouse Warming Potential (GWP) anerkendt af EU-Kommissionen er på 3,0.¹⁰
- Forbedret brændstoffektivitet af de gennemsnitlige fly er på 0,5% per år.¹¹
 - Denne effektivitetsforbedring inddrager i princippet Power-to-X brændsler, der inkluderer luftige hensigter om indenrigstrafikkens kommende grønne brændstoffer.
- Vi indregner ikke CO₂e-bidrag fra selve ombygningsarbejdet på jorden i Københavns Lufthavn.

En stigning på 10 mio. passagerer medfører som et forsigtigt mindstemål ekstra 2,1 mio. tons CO₂e om året fra flyvninger til og fra CPH

Klimaloven fra december 2019 fastsætter et mål om 70 % reduktion af CO₂e-udledningen i forhold til 1990 svarende til en samlet dansk udledning på 22,2 millioner tons CO₂e i 2030. Det officielle mål ser bort fra udledning fra international luftfart og skibsfart mm.

Den nuværende årlige udledning fra lufthavnens passagerer er pt. cirka 8,2 millioner tons CO₂e, og den samlede udledning – forudsat 40 millioner passagerer i 2030 – vil være ca. 10,3 millioner tons CO₂e om året. International luftfart fra CPH – indenrigs er lille – vil dermed svare til ca. 40% af Danmarks samlede nationale klimamål for 2030 på 22,2 mio. tons.

Tallene er ikke direkte sammenlignelige, men alligevel er målestokken, at udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO₂e udledning i 2030.

International luftfart indgår ikke i klimalovens beregninger, men tallene anskueliggør, at luftfart udgør en langt større andel af vores CO₂e-udledninger end mange forestiller sig.

Det vurderes som urealistisk, at Folketinget godkender **andre** projekter frem mod 2030, **som har den samme skadelige klimapåvirkning,**

⁹ Danmarks Statistik fra dette sted: [Kilde](#).

¹⁰ GWP i henhold til [europæisk anerkendt faktor](#)

¹¹ I henhold til statslig engelsk [kilde](#).

fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet. Alt i alt kan vi med en passende sikkerhed sige, at CHP og udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt. Lovforslaget er dermed det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

Det er en **skærpende omstændighed**, at flysektoren ikke er omfattet af en politisk drøftet og vedtaget klimahandlingsplan. Der er altså tale om en ureguleret sektor, hvor kun en relativ ubetydelig andel af klimaeffekten reguleres via kvotehandlingssystemet for intra-EU flyvninger. Der er i flg. Klimarådet (november 2022)¹² ikke udsigt til nævneværdig beskatning, der i sig selv kunne dæmpe lysten til at flyve.

Opdaterede krav til støj og luftforurening umuliggøres i bemærkningerne

På side 5 i bemærkningerne står der: "Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov."

Der står faktisk her, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme naboernes ønsker.

I modsætning til bemærkningerne til lovforslaget mener vi, at det er nødvendigt at VVM indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, VVM tager hensyn til. Men at anbefalinger fra f.eks. WHO om **nye** grænseværdier for støj tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og de mulige sundheds konsekvenser undersøges grundigt inden udbygningsloven kan vedtages.

Rådet for Bæredygtig Trafik, v/ Poul Kattler, Forperson
Bevar Jordforbindelsen, v/ Inger Staahl Jensen, Bestyrelsesmedlem
NOAH-Trafik, v/ Ivan Lund Pedersen, Repræsentant
Klimabevægelsen i Danmark, v/ Frederik Sandby, Sekretariatsleder
Global Aktion, v/ Morten Nielsen, Campaign and policy ansvarlig
Borgergruppen CPH uden Udvidelse, v/ Helene Bach, Forperson
Greenpeace Danmark, v/ Helene Hagel, Klima- og miljøpolitisk leder

¹² Se [Klimarådets kommentarer](#)