



Pressemeddelelse, 22.3.19

En kritisk debat om udvidelsen af Københavns Lufthavn, tak

Kontakt: Jacob Sørensen. Talsperson for Bevar Jordforbindelsen. T: 6199 1865. E: jacob@gusto.dk

Københavns Lufthavn (CPH) præsenterer i dag planerne for deres store udvidelse på et pressemøde. Der er tale om en tilbygning til fire milliarder kroner, hvilket svarer til prisen for et mindre supersygehus.

Udvidelsen sker som led i målsætningen om, at lufthavnen skal kunne håndtere 40 millioner passagerer om året, mod de nuværende ca. 30 millioner.

CPH grønvasker planerne ved at tale om et manifest om bæredygtighed. Løsninger og materialer bliver ifølge CHP bæredygtige – men kun når det giver mening.

CPH nedtoner flytrafikkens klimabelastning

"Når CPH fremhæver bæredygtighed i forbindelse med udvidelsen, er det nærmest selvmodsigende," siger Jacob Sørensen, talsperson for Bevar Jordforbindelsen.

Flyvning er langt den mest klimabelastende af alle transportformer. Når netop flyvning er så skadeligt for klimaet, skyldes det, at udledningen af klimagasser sker højt oppe i atmosfæren, og at fly belaster klimaet med andet end CO₂, f.eks. ozon og metan. Derfor bør man tale om klimateffekt i stedet for CO₂-udledning, når det handler om fly.

[Allerede i dag udgør luftfart knap en tredjedel af den danske transportsektors klimabelastning. Og hvis man ikke vil tage andet end CO₂ i betragtning – som CPH ikke vil – så er luftfarten ansvarlig for 17 procent af udledningen fra dansk transport¹.](#) Dette er ti gange så meget som de to procent, som nævnes i CPH's materiale om udvidelsen.

Luftfartsindustrien synes i nogen grad at have indset problemet. I hvert fald fremfører den stadig oftere, at flyvningen er på vej til at blive mere bæredygtig. Desværre er det i bund og grund et luftkastel. En bæredygtig omstilling af luftfartsbranchen er ikke inden for realistisk rækkevidde – og slet ikke i et omfang, der kan matche den vækst i omsætning og passagertal, som CPH så gerne vil være en del af.

"Hvis vi skal sikre Parisaftalen, skal luftfarten reduceres. Vi husker vel alle sammen, hvordan FN's klimapanel i oktober sidste år var ude og opfordre til 'hidtil usete tiltag' for at bremse den globale opvarmning. Alligevel vil lufthavnen udvide. Det hænger slet ikke sammen," siger Jacob Sørensen.

Lufthavnsudvidelse forudsætter en tilladelse

Det andet perspektiv, som CPH udelader i sin fortælling, er det politiske. Lufthavnsudvidelsen er en politisk beslutning, som forudsætter en tilladelse fra staten. Den kræver en formel godkendelse fra Folketinget. Mange er ikke klar over dette, og debatten om udvidelsesplanerne er stort set fraværende.

Selve udvidelsen af bygningerne er der teknisk set ikke noget til hinder for, men problemet er, at CPH kæder det sammen med en udvidelse af flykapaciteten – og dén udvidelse har CPH ikke engang ansøgt om endnu. Der mangler også en VVM-undersøgelse af, hvordan mennesker og miljø vil blive påvirket af den massive udvidelse.

Selv om der altså ikke foreligger nogen tilladelse, erklærer CPH sig klar til at udvide. Forklaringen synes at være den, at når CPH fik vidtgående miljøtilladelser i henholdsvis 2008 og 2014, som tillader høje værdier af forurening og støj, regner de med at få en tilsvarende tilladelse igen.

”Problemet er bare, at i mellemtiden har Danmark underskrevet Parisaftalen og oplevet alvorlige eksempler på de klimaforandringer, der er i vente, så flere og flere partier begynder at tage klimaet alvorligt og kræver handling,” siger Jacob Sørensen.

Faktum er, at politikerne stadig kan vælge *ikke* at give CPH tilladelse til en storstilet udvidelse af flykapaciteten.

”Vi opfordrer politikerne til at adressere klimatruslen fra den voksende flyindustri. For øjeblikket belønnes den mest klimaskadelige rejseform, der findes, med bl.a. fritagelse fra moms og brændstofafgifter. Det er en urimelig favorisering, som vi må gøre op med, og det samme gælder planerne om at øge kapaciteten. En national luftfartsstrategi bør omfatte reduktioner af flyvningen – ikke det modsatte,” siger talspersonen fra Bevar Jordforbindelsen.

Ifølge rapporten [The Illusion of Green Flying](#)², udgivet af Finance & Trade Watch i 2017, udgør statsstøtte og subsidier samt fritagelse fra moms og brændstofafgift i hele EU et samlet indtægtstab for staterne på mellem 224 og 298 milliarder kroner.

¹<http://bevarjordforbindelsen.dk/teknisk-baggrund-og-dokumentation>

²http://www.ftwatch.at/wp-content/uploads/2017/10/FT-Watch_Green-Flying_2017.pdf

Bevar Jordforbindelsen er stiftet i august 2018. Foreningen arbejder for at begrænse flytrafik og for at styrke den bæredygtige transport. Blandt foreningens mærkesager er et moratorium mod lufthavnsudvidelser, indførelse af passagerafgift på flyrejser, og genetablering af nattog fra Danmark. Nattogsforbindelser fra Danmark ud i Europa blev afskaffet i oktober 2014. Læs mere på foreningens hjemmeside: <http://bevarjordforbindelsen.dk>