

## Baggrund og dokumentation for fællesudtalelse efteråret 2019 om stop for udvidelsen af Københavns Lufthavn

Emne	Dokumentation
Udvidelse fra 30 mill. årlige passagerer til 40	<p>Københavns Lufthavn gør nu klar til det hidtil største byggeprojekt på rejsen mod en lufthavn med plads til 40 millioner passagerer. Der planlægges en udbygning af terminalområdet på i alt 80.000 m<sup>2</sup> - en udbygning så stor, at den svarer til at bygge et mindre supersygehus.</p> <p>Det nye projekt er en del af Københavns Lufthavns udbygningsplan, hvor der investeres 20 milliarder kroner i at bygge en fremtidens lufthavn med plads til 40 millioner rejsende og til de mange medarbejdere, flyselskaber og groundhandlere, der håndterer flyene.</p> <p>Første etape af byggeriet skal være færdig i 2023. Anden fase i 2028/29. Københavns Lufthavn investerer cirka 4 milliarder kroner i projektet. I dag rejser der årligt 30 millioner passagerer gennem terminalerne. Lufthavnen har netop udvidet Terminal 2 og 3 og hele sikkerhedskontrollen og er i gang med at bygge en Finger E. Her er første etape klar til sommer.</p> <p>Kilde: <a href="https://www.cph.dk/om-cph/presse/nyheder/2019/3/cph-ny-milliard-udvidelse-af-terminalerne-giver-plads-til-40-mio.-passagerer-om-aret">https://www.cph.dk/om-cph/presse/nyheder/2019/3/cph-ny-milliard-udvidelse-af-terminalerne-giver-plads-til-40-mio.-passagerer-om-aret</a></p>
Udvidelsen kan senere blive 60 mill. passagerer	<p>Vækst over 40 mio. passagerer vil betyde behov for en yderligere udvidelse af terminal- og standpladsområdet. Der er lavet et estimat på, hvor stort et areal udvidelsen op til 60 mio. passagerer vil kræve. Figur 2.5 viser, hvordan arealet kan tilvejebringes indenfor lufthavnens areal</p> <p>Kilde: <a href="https://cph-prod-cdn.azureedge.net/48d23b/globalassets/95.-kampagner/1.-expanding-your-world/cph-udredningsrapport.pdf">https://cph-prod-cdn.azureedge.net/48d23b/globalassets/95.-kampagner/1.-expanding-your-world/cph-udredningsrapport.pdf</a></p>
Udvidelsen er i gang	<p>Lufthavnen udvider og investerede i 2018 op mod 2 mia. kroner i at bygge, bl.a. en udvidelse af terminalområdet, en gangbro fra metrostationen og en ny, større sikkerhedskontrol. Samtidig er der store byggeprojekter i gang, bl.a. en helt ny Finger E med plads til flere fly og rejsende.</p> <p>Kilde: <a href="https://www.cph.dk/om-cph/presse/nyheder/2019/1/ny-togstation-vil-satte-fart-pa-udvidelsen-af-kobenhavns-lufthavn">https://www.cph.dk/om-cph/presse/nyheder/2019/1/ny-togstation-vil-satte-fart-pa-udvidelsen-af-kobenhavns-lufthavn</a></p>
Finansiering (ikke medtaget i brevet)	<p>Den Europæiske Investeringsbank har lovet et lån på 700 millioner kroner (lån på favorable vilkår)</p> <p>Kilde: Eib.org</p>
Udvidelsens første etape vil betyde en ekstra klimaeffekt på ca. 2,5 millioner tons CO <sub>2</sub> e. Det svarer til knap 10 procent af udledningen i 2030,	<p>For at vurdere størrelsen af den ekstra klimabelastning, som udvidelsen af CPH vil medføre, er der lavet følgende antagelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaeffekten ved luftfart er 2,7 større end selve CO<sub>2</sub>-udledningen. F.eks. bruger den østrigske miljømyndighed en faktor 2,7 (<a href="https://tinyurl.com/lmb8hw7">https://tinyurl.com/lmb8hw7</a>)</li> <li>• Udledningen per passager fra CHP er den samme som landsgennemsnittet. I 2017 var gennemsnittet 237 kg CO<sub>2</sub>e per passager, hvilket benyttes.</li> </ul>

<p>hvis 70 %-målet skal opfyldes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ålige effektivtetsforbedringer 0,5 % p.a. (side 54 (Peeters et al (2005)) i UK Air Passenger Demand and CO2 Forecasts, <a href="https://www.gov.uk/government/publications/uk-aviation-forecasts-2017">https://www.gov.uk/government/publications/uk-aviation-forecasts-2017</a>).</li> </ul> <p>Med disse forudsætninger, kan det beregnes, at udvidelsen vil betyde en ekstra klimaeffekt på ca. 2 millioner tons CO<sub>2</sub>e i 2030. Den nuværende udledning fra lufthavnens passagerer er pt. cirka 7 millioner tons CO<sub>2</sub>e, så den samlede udledning – forudsat 40 millioner passagerer i 2030 – vil være ca. 9 millioner tons CO<sub>2</sub>e.</p> <p>Den samlede danske udledning vil være 22,2 millioner tons CO<sub>2</sub>e i 2030, hvis 70 %-målet opfyldes. Målet ser bort fra udledning fra biomasse, jordbund, luftfart (sic!) og skibsfart.</p> <p>Udvidelsen svarer således til 8,9 % procent af den "tilladte" udledningen i 2030. Det vurderes urealistisk, at folkettinget godkender andre projekter frem mod 2030, som har det samme klimaomfang, alene fordi så godt som alle andre projekter skal inkorporeres i klimamålet. Alt i alt kan vi godt stige, CHP er Danmarks mest klimaskadelige projekt, velvidende, at det i sagens natur er usikkert.</p>
<p>70 pct.-målet</p>	<p>Forståelsespapiret mellem S, SF, RV og Ø skriver "Et mål om reduktion af drivhusgasser i 2030 med 70 pct. i forhold til niveauet i 1990". I 2017 havde Danmark reduceret med 31 pct. Indenlandsk luftfart er medtaget i reduktionsmålene, international luftfart er ikke.</p> <p>Om luftfart skriver forståelsespapiret: "Igangsætte initiativer der skal sikre mere bæredygtig flytransport". Altså ingen initiativer for at begrænse væksten i luftfarten.</p>
<p>Øget brug af biobrændstof truer miljøet og menneskerettigheder i tropiske regnskovsarealer.</p>	<p>Palmeolie står på listen over valgbare biobrændstoffer, som gælder i CORSIA. Kilde: Oplæg ved Almuth fra Biofuelwatch på webinar, snart online.</p> <p>Se også professor Brian Vad Mathiesens analyse af biobrændsler: <a href="http://bevarjordforbindelsen.dk/biobraendsler-til-fly-og-biler-ikke-vejen-frem/">http://bevarjordforbindelsen.dk/biobraendsler-til-fly-og-biler-ikke-vejen-frem/</a></p>