

Jorden sveder og så skal lufthavnen udbygges til mange flere flyvninger

Til "Miljørapport" fra COWI (udarbejdet for CPH) om konsekvenser af udbygningen af Københavns Lufthavn i Kastrup - journalnummer 2022-072984

Sidetæl [refererer til rapporten](#), som ligger på Trafikstyrelsens hjemmeside.

IPCC anbefaler klimahandling her og nu. Udbygningen af lufthavnen tager udgangspunkt i en forventning om et stærkt stigende passagertal og dermed voksende udledning af drivhusgasser. Det hænger overhovedet ikke sammen.

Taler vi om flere flyvninger eller ikke om flere flyvninger?

Miljørapporten behandler effekter for klimaet under overskriften: "*Kvalitativ vurdering af primære og sekundære klimaeffekter*" (s. 25). Men Miljørapporten er meget besynderlig. Det er som om skribenterne ikke har kunnet blive enige om hvorvidt udbygningen af Københavns Lufthavn vil medføre flere flyvninger eller ej.

I indledningen på s. 9 står der: "*Derfor har CPH anbefalet Trafikstyrelsen et scenarie for den mest effektive håndtering af fremtidens passagervækst gennem en "nordlig udbygning", hvor der etableres standpladser og terminal kapacitet i det nordvestlige område. Dette kræver en afkortning af den såkaldte tværbane. Det anbefalede scenarie er ikke muligt inden for det nuværende lovgrundlag.*" (vores fremhævning).

Og på s. 19 slås det fast: "*Københavns Lufthavn har oplevet en markant stigning i antallet af flyrejsende fra omkring 18 mio. passagerer årligt i 2000 til omkring 30 mio. passagerer årligt i 2019. Hvis udviklingen fortsætter, forventes lufthavnen at skulle betjene 40 mio. passagerer årligt inden for en periode på 10-15 år, og trafikanalyser peger på et samlet trafikpotentiale på op til 55 mio. passagerer årligt efter 2030.*"

Herefter er det som om, at man ikke kender til dette formål for udbygningsloven (som har stået på i årevis med samme formål), for der står: "*Planen er ikke byggeretsgivende og påvirker hverken passagervækst eller lufthavnens samlede kapacitet.*" (s. 12)

På s. 14 står der endog i ét og samme afsnit (vi har ikke klippet i teksten): "*Det forventes, at Københavns Lufthavn fremadrettet vil skulle betjene flere passagerer, og dette kan afstedkomme en klimapåvirkning. Idet planen ikke påvirker hverken passagervækst eller lufthavnens samlede kapacitet, vurderes det dog, at planens realisering i sig selv afstedkommer ingen påvirkning fra flytrafik.*"

Det er da til at blive rundforvirret af. Er der nogen, der har læst korrektur? Eller hvad er gået galt i skrivefasen?

Flere passagerer skal med vold og magt trylles væk fra miljørapporten

I afsnit 4.4 afsløres den verbale øvelse om flere passagerer eller ej: Lufthavnens landingsbaner kunne i et såkaldt **referencescenarie** godt rumme flere flyvninger. *“Trafikstyrelsen og CPH vurderer, at lufthavnens eksisterende banesystem i dag har kapacitet til at kunne imødekomme den forventede passagervækst. Trafikstyrelsen og CPH vurderer endvidere, at det principielt er muligt at udvikle tilstrækkelig terminal- og standpladskapacitet gennem ny planlægning indenfor rammerne af den eksisterende lov til den forventede passagerudvikling indenfor de næste 15-20 år. I **referencescenariet** vil et tilsvarende antal fly derfor beflyve lufthavnen, som det vil være tilfældet ved udmøntning af elementerne i Trafikstyrelsens plan.”* (s. 28)

VUPTI: Teoretisk set kunne den gamle udbygningslov godt give mulighed for mere flyvning i form af starter og landinger på landingsbanerne. Disse skal ikke bygges om, og derfor vil den nye lov, der sigter på at lave standpladser og terminalfaciliteter til flere fly **ikke i sig selv** give anledning til mere flyvning. Bravo, så har vi tryllet konsekvenserne af 10-25 mio flere passagerer væk med et pennestrøg.

Som vi har bemærket ved høringen om lovforslaget, så vil 10 mio. ekstra flyvninger (måske allerede i 2030) i et forsigtigt skøn give anledning til ekstra 2,1 mio. tons CO₂e per år. Det gør udbygningen af Københavns Lufthavn til Danmarks mest klimaskadelige projekt¹.

Miljøvurdering eller VVM?

Udbygningsloven - som var i høring i februar - defineres ikke som en “plan” for et konkret projekt og kræver således ikke en VVM, har Miljøministeriet vurderet². Alligevel omtaler miljøvurderingen fra COWI lufthavnens forslag til ændringer som “planen” med forskellige ombygninger, ændringer af benyttelsen af lufthavnen og øget luftfart. Det er altså en plan uden at være en plan.

“Planen oplister de elementer i udviklingen af lufthavnen som et forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, muliggør.” (s. 25) Det er altså planer, der vil gøre det muligt for lufthavnen at udvide sin kapacitet.

*“De **efterfølgende planer** vil være omfattet af miljøvurderingslovens afsnit II og således undergå selvstændig vurdering efter miljøvurderingsloven af den relevante planlæggende myndighed. Endvidere vil konkrete projekter og anlægsarbejder forbundet med en evt. ombygning af lufthavnen skulle vurderes efter miljøvurderingslovens afsnit III og således skulle sagsbehandles selvstændigt efter bestemmelserne om miljøkonsekvensvurdering af konkrete projekter (VVM), hvor disse bestemmelser er relevante.”* (s. 11)

¹ Se [høringssvaret til lovforslaget](#) med dokumentation for disse katastrofale klimakonsekvenser.

² Lovforslaget opfylder ifølge Miljøministeriets vurdering ikke den ene af de kumulative betingelser i miljøvurderingslovens § 2, stk. 1, og er derfor ikke en plan i miljøvurderingslovens forstand. Side 10, note 3.

Vi er meget bekymrede for om denne leg med ordene har til hensigt at undvige miljøgodkendelser, når ombygningerne finder sted og antallet af flyvninger øges. For **opdaterede krav til støj og luftforurening umuliggøres i bemærkningerne til loven!** På side 5 i bemærkningerne til lovforslaget 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 fremtidige VVM procedurer netop 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 den mulige sundhedsudvikling undersøges grundigt inden konkrete udbygninger kan sættes i gang.

Løfter om grøn flyvning

På s. 67 i miljørapporten starter så behandlingen af "*Kvalitativ vurdering af primære og sekundære klimaeffekter*".

Man indleder med at lægge et forbavsende tal på bordet: "*I 2017 stod flytrafikken i Danmark for ca. 3 mio. tons CO₂, svarende til 7% af de samlede danske emissioner.*" Det er kun når man regner med CO₂ og **ikke med CO₂e**. Regner man derimod korrekt med CO₂e er tallet godt 9 mio. tons i 2017 og luftfarten kryber op på ca. 21% af de samlede danske emissioner.³

På s. 68 står der i miljørapporten: "*I tråd med Klimaloven har Københavns Lufthavn dog sat sig yderligere mål om, at alt drift og transport til og fra lufthavnen skal være emissionsfri i 2030, mens alle lufthavnens aktiviteter, herunder flytrafikken, skal være emissionsfri i 2050*". Dette løfte refererer også til operationerne på jorden i Københavns Lufthavn. Altså el-køretøjer, solcellepaneler og den slags. Dette dækker meget lidt af luftfartens samlede klimapåvirkning.

Dansk luftfart fremlagde i to omgange under Corona udspil til politiske forhandlinger, der imidlertid ikke blev til noget. Udkastet til klimapartnerskab gav "Bevar Jordforbindelsen" ikke meget for i [anmeldelsen hér](#). Udbygningsloven kommer nu i 2023 uden en overordnet politisk aftalt klimaaftale for branchen. Uden den agter branchen tilsyneladende selv at sætte sine egne mål og selv holde øje med, om der sker fremskridt. Uden at det får nogen konsekvenser, om det sker eller ej.

I den forbindelse vil vi også påpege, at Københavns Lufthavn samarbejder med en række virksomheder om at producere Power to X næppe bidrager til at gøre luftfarten emissionsfri. Dels vil der ikke blive produceret tilstrækkeligt med Power to X til at der bliver ret meget til

³ Se [hvad klimavidenskaben og EU siger](#) om forskellen mellem CO₂ og CO₂e-udledninger fra fly.

luffarten. Dels er der ikke fly til rådighed, der kan flyve på Power to X. Dels vil disse syntetiske kulstofbaserede brændstoffer i flyene stadig medvirke til global opvarmning oppe i atmosfæren.⁴

Skal miljø- og klimapåvirkningen overvåges udefra? Nej, konkluderer COWI på s. 93: *“Konsekvenserne af planens realisering karakteriseres på tværs af miljørapporten som ingen eller mindre, hvorfor de ikke nødvendiggør afværgeforanstaltninger. (...) Det vurderes derfor, at der i forbindelse med realisering af planen ikke er behov for særskilt overvågning af påvirkninger.”*

Men blot ved at postulere at man i 2050 vil flyve klimaneutralt, så tillader man sig konkluderende at sige, at *“Denne langsigtede udvikling er i overensstemmelse med klimaloven.”* (s. 86, rapportens fremhævning)

Men stadigvæk er det en tilståelsessag

“Skulle lufthavnen betjene markant flere passagerer under de nuværende driftsforhold og med den i dag tilgængelige teknologi, ville dette medføre en tilsvarende forøgelse af lufthavnens samlede klimapåvirkning. Skulle passagerforøgelsen omvendt finde sted længere ude i fremtiden, efter der er foretaget en omstilling til fossilfrie flybrændstoffer, ville dette have en lavere samlet emission end niveauet i dag.” (s. 70)

Passagertallet vil vokse fra nu af med 10 mio. ekstra passagerer måske allerede i 2030, hvor ingen forestiller sig nævneværdige mængder af syntetiske brændstoffer.

Vi vurderer derfor at COWI's rapport ikke lever op til de standarder som en miljøredegørelse må forventes at have. Vi er særlig bekymret over, at Københavns Lufthavn endnu engang kan slippe af sted med tomme ord og spil for galleriet.

⁴ Dette var et af emnerne ved en høring på Christiansborg d. 1.12. 2021 med deltagelse af CPH. Se [udførlig beretning fra høringen her](#).