

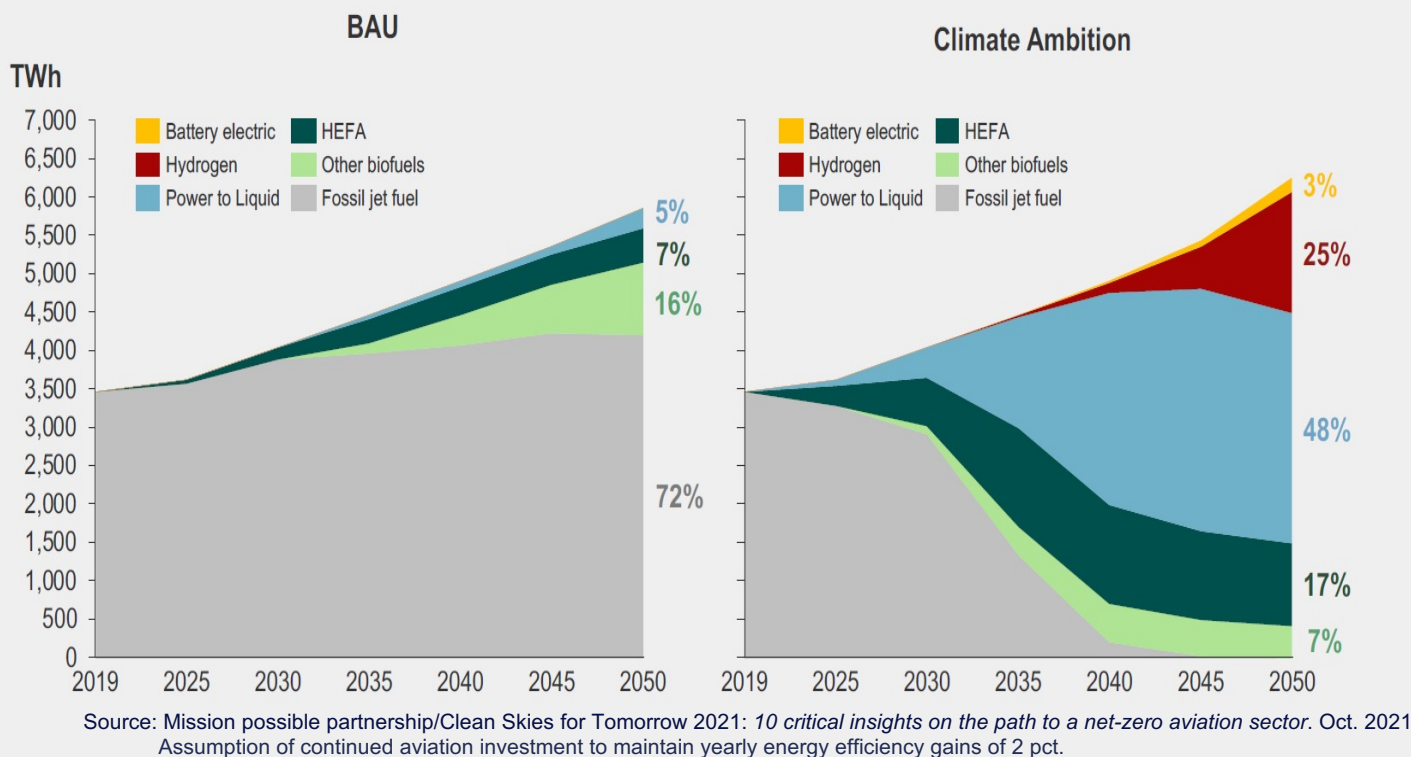
→ Høring i Folketinget

Hvor er luftfarten i dag?

- Luftfarten står for 2,5 pct. af den globale CO₂-udledning, men med den forventede vækst i antal passagerer vil luftfarten stå for 10 pct. i 2050, hvis ikke der gøres noget
- Luftfarten bidrager med en tilgængelighed og mobilitet, som skaber stor værdi for samfundet og den enkelte, og som ikke har noget alternativ - den potentielle CO₂-besparelse ved modalskift er lille
- **Vi skal i mål med en CO₂-neutral luftfart!**



Der er behov for politisk handling, hvis luftfarten skal nå klimaneutralitet i 2050



Regulering af luftfarten skal skubbe sektoren tættere på klimaneutralitet

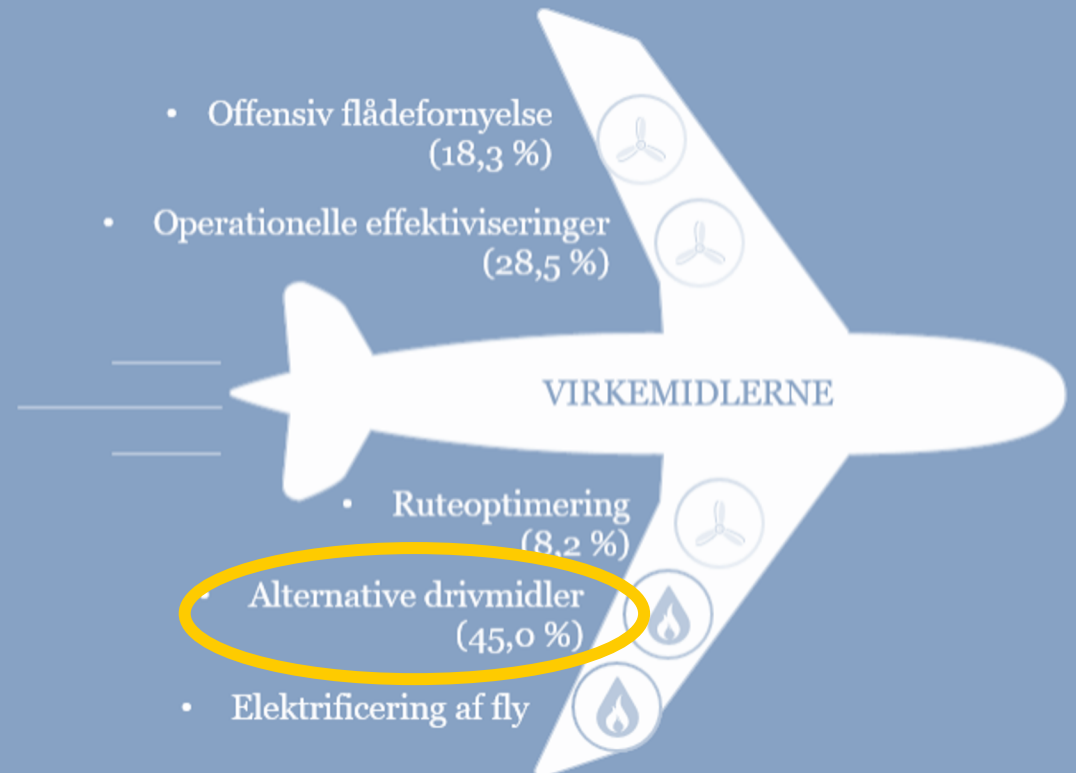
- ➔ Ved at drive et skifte i energikilder
- ➔ Og beskytte luftfartssektorens evne til at investere i omstillingen

Flyafgifter, hvis primære mål er færre passagerer, er ikke effektivt nok

Bæredygtige brændstoffer er nøglen til en CO2-neutral luftfart

Teknologien eksisterer allerede, men der er behov for investeringer i at skalere produktionen og få prisen ned

- Københavns Lufthavne har sammen med Ørsted og en række andre parter taget initiativ til at starte en dansk produktion af PtX
- Regeringen barsler med en PtX strategi, som vil være vigtig ift. at få gang i produktionen og sikre, at vi har tilstrækkeligt vedvarende energi



Klimapartnerskabets forslag

Ambitionen

Indenrigs-luftfarten: Min. **70 pct.** reduktion i **2030**
(i forhold til 1990)

Udenrigs-luftfarten: Min. **30 pct.** reduktion i **2030**
(i forhold til 2017)

Samlet: **Klimaneutral** (netto-nul)
luftfart senest **2050**

Vejen derhen

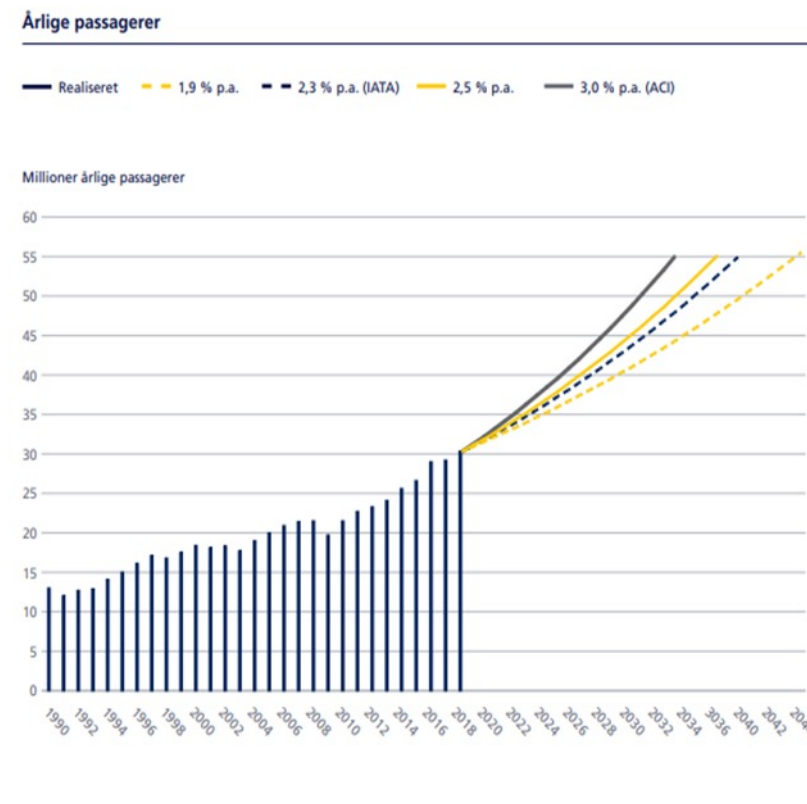
- Betaling til en klimafond skal bruges til at finansiere omstillingen til bæredygtige brændstoffer
- Et mindre klimabidrag pr. afgående passager vil kunne få sektoren i mål med en luftfart med en netto nul CO₂-udledning i 2050

Fit for 55 kan bidrage til et level playing field *Men....*

- Ambitionsniveauet for iblandingskravet (og PtX-andelen heraf) skal op
- Provenuet fra pakken skal målrettes til at skalere produktionen af bæredygtigt brændstof (og dermed erstatte det nationale klimabidrag)

CPH skal levere kapacitet til stigende efterspørgsel efter flyrejser

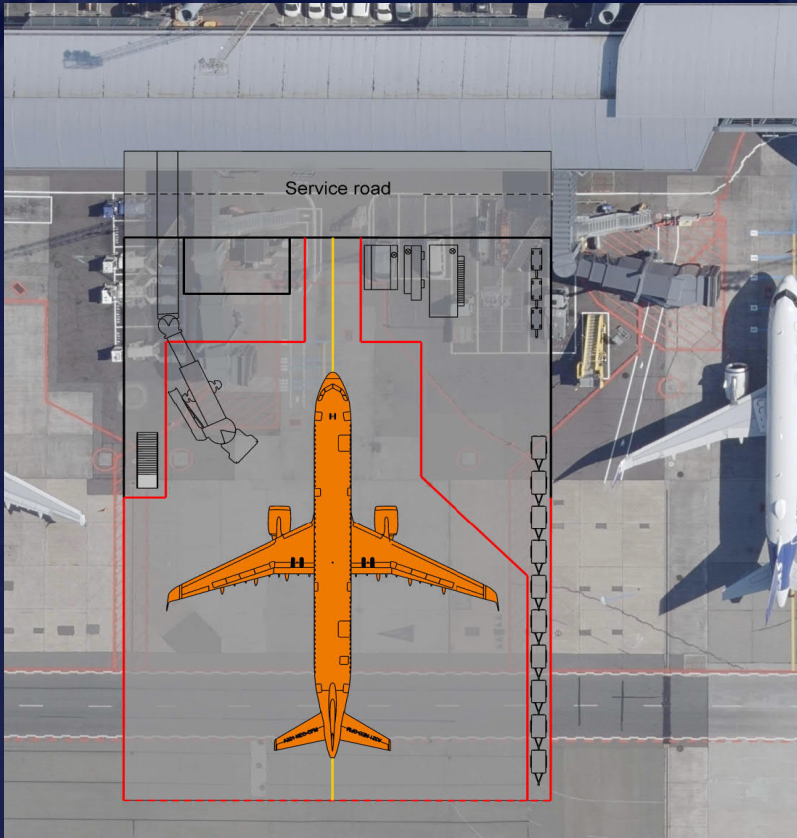
- Den globale flytrafik vil stige. I lande som Indien og Kina vil antallet af flypassagerer stige markant
- Kina vil etablere 30 nye lufthavne inden 2025 og øge kapaciteten til 2 mia. passagerer årligt
- I Europa forventer IATA og ACI passagertilvækst på 2-3 % om året
- Øget efterspørgsel kan betyde, at CPH skal levere infrastruktur, der effektivt afvikler trafik på op mod 50 mio. passagerer om 25 år
- Kvaliteten af CPHs infrastruktur er afgørende for **effektiv** afvikling af flytrafik – både i tid, støj, udledninger af CO₂ i luften omkring CPH og luftkvalitetspåvirkende emissioner på jorden



Figur 6.2: Årlige antal passagerer i Københavns Lufthavn

Behov for nyt lovgrundlag

Ændring af infrastrukturen i CPH:
Effektivisere driften ved at etablere nye
standpladser & sammenhængende
terminaludvikling



Tårnby

Terminal udviklingsområde

Nye fjernstandpladser
Ny Finger A

Centraliseret
af-isnings platform

Ny nordøstlig finger
Ny Finger E

Østligt
udviklingsområde
for logistik

Fragt udviklingsområde

Fragt standpladser

Forskudt og
reduceret tværbane



Kastrup

Hangar udviklingsområde

Store Magleby

Dragør

Drogden



Tegningen viser hovedprincipperne i lufthavnens udviklingsplan.
Der er opbakning til planen blandt vores kunder og
samarbejdspartnere

Syv principper for fremtidens lufthavn



Den fysiske udvikling vil ske i takt med **behovet**



Udviklingen skal ske **indenfor** lufthavnens **areal**



En **sammenhængende** terminal tæt på kollektiv trafik



En **effektiv** og **konkurrencedygtig** lufthavn



Lufthavnen skal udvikles inden for de nuværende **støjgrænser**, og antallet af støjbelastede boliger skal halveres mod 2050



Lufthavnen skal være **emissionsfri** i 2030. Flytrafikken skal være det i 2050

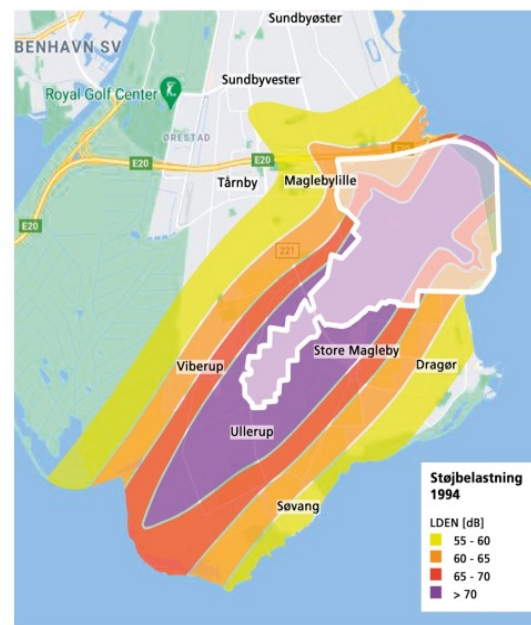


Lufthavnens brugere, naboer og øvrige interessenter skal **inddrages** løbende

Støjpåvirkningen fra lufthavnen er faldet markant

- Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse for flystøj i boligområder er 55 dB
- Københavns Lufthavn har et stort og vedvarende fokus på at begrænse støj f.eks. via krav til hvordan flyselskaberne opererer samt etablering af støjbarrierer omkring lufthavnen
- Antallet af støjbelastede boliger omkring lufthavnen er faldet 88 pct. fra 18.213 husstande i 1994 til 2.126 husstande i 2018
- Sammenligning: London Heathrow 275.000 støjbelastede boliger. I Danmark er ca. 785.000 boliger belastet af vejstøj (grænseværdi på 58 dB)
- Frem mod 2050 forventer vi en yderligere reduktion på 50 pct. i antallet af støjbelastede boliger ift. 2018 (baseline 2.126)

Udviklingen i støjbelastede områder fra 1994 til 2018



Antal boliger over 55 Db: 18.213



Antal boliger over 55 Db: 2.126.

Luftkvalitet



- ➔ Lufthavnen er underlagt krav til at måle visse luftkvalitetsparametre (bl.a. fine partikler og kvælstofoxider), og **resultaterne har altid ligget pænt under de gældende grænseværdier. Vi rapporterer hvert år til Miljømyndighederne, og vores rapporter offentliggøres på vores hjemmeside**
- ➔ Lufthavnens partnere på tværs af lufthavnen arbejder tæt sammen om et luftkvalitetsprogram, som har fokus på at **forbedre luftkvaliteten** for medarbejderne i lufthavnen
- ➔ Der er ingen grænseværdier for ultrafine partikler. Alligevel har CPH siden 2010 valgt at måle ultrafine partikler – for målrettet at kunne lave tiltag, der reducerer udledningerne
- ➔ Nye black carbon målere skal gøre os klogere på andelen af potentielt skadelige partikler, som kan måles omkring CPH





→ Spørgsmål?