

7. februar 2020

Kære transportminister Benny Engelbrecht

## **Operation Klimahandling: Indfør et moratorium for udvidelse af danske lufthavne**

En udvidelse af Københavns Lufthavn kræver en lovændring. Mange organisationer arbejder for at stoppe det lovforberedende arbejde, og for at udvidelsen ikke får luft under vingerne. Men det skulle nødtigt føre til, at andre lufthavne udvider. Derfor opfordrer vi dig til at arbejde for et moratorium for udvidelse af alle danske lufthavne.

I dag rejser der årligt 30 mio. passagerer gennem Københavns Lufthavn. Danskere tager til andre lande, og udlændinge kommer til Danmark. Færre end tidligere holder ferie i deres eget land. Nationale og internationale togruter forsømmes, fordi de ikke bliver brugt.

Københavns Lufthavn ønsker at udvide kapaciteten til 40 mio. årlige passagerer med mulighed for senere udvidelse til 60 mio. passagerer. Udvidelsens første etape vil betyde en ekstra klimaeffekt på ca. 2,5 millioner tons CO<sub>2</sub>-ækvivalenter og være tidens mest klimaskadelige enkeltprojekt i Danmark. I 2030 vil Danmarks klimabelastning være næsten 10 procent højere med udvidelsen end uden udvidelsen. I denne beregning er der taget højde for forventede tekniske effektivitetsforbedringer.

Sønderborg Lufthavn sender for øjeblikket 70.000 årlige passagerer frem og tilbage mellem Sønderborg og København og lejlighedsvis andre danske byer. Den vil nu tredoble passagerantallet og være international. Sønderborg Kommune ejer lufthavnen, og byrådet har foreløbigt bevilget 75 millioner kr. til projektet. Det svarer til over 1.000 kr. til hver nuværende passager i et år.

Hans Christian Andersen Airport på Nordfyn er et tredje eksempel blandt mange på lufthavne, der har planer om udvidelse. Lufthavnen er lille, men ambitionen er at blive otte gange større. De nuværende 25.000 årlige passagerer skal vokse til 200.000 passagerer om 10 år.

Udvidelsesplanerne for danske lufthavne er uden sammenhæng med det folkelige krav om at reducere udledningen af klimagas med 70 procent i 2030. Begrundelsen for at udelade international luftfart fra klimaloven er ikke, at det er lige meget med internationale flyvninger, men at regulering skal ske internationalt. Sjovt nok kan andre lande godt stille krav til flyvninger til og fra deres land.

Hvis staten ikke gør noget, løber flyvningen løbsk. Vi flyver allerede alt for meget, og det mindste, staten kan gøre, er, at sikre at væksten stopper. Vi kræver derfor et moratorium for udvidelse af danske lufthavne. Danskerne skal flyve mindre, og flere skal rejse med tog og skib over lange afstande.

## **Klimaretfærdighed**

Mellem 80 og 90 procent af verdens befolkning har aldrig sat deres ben i en flyvemaskine. Klimaforandringerne viser sig tydeligere og tydeligere år for år. Det er helt urealistisk at forestille sig, at danskerne kan vedblive med at flyve lige så meget, som vi gør i dag, hvis vi skal stoppe den globale temperaturstigning ved bare tre grader. Hvad enten vi vil det eller ej, kommer vi til at flyve mindre i fremtiden, og der vil ikke være behov for den samme lufthavnskapacitet.

## **Et nationalt tiltag er nødvendigt**

En kommune eller en region kan i princippet vedtage et moratorium mod nye lufthavnsinfrastrukturprojekter, men det kan være vanskeligt, for en berørt lufthavn vil altid hævde, at hvis den ikke bliver udvidet, vil en anden blive udvidet i stedet. Derfor siger vi ingen udvidelse af lufthavne nogen steder.

Et moratorium kan have positiv økonomisk indvirkning lokalt, da regionale lufthavne ofte giver underskud og holdes kunstigt i live af tilskud.

Du vil måske hævde, at hvis danske lufthavne ikke bliver udvidet, vil udenlandske lufthavne blive udvidet det mere. Et modargument er, at mange flyturer er korte, så det vil især være de korte ruter, der ikke bliver plads til, hvis der er en grænse for antallet af flyafgange fra en lufthavn. Det er nemlig de korte flyruter, der er mindst behov for, og især dem, der ikke kan flyttes til andre lufthavne.

## **Ingen vil miste deres arbejde**

Et allestedsværende argument for at udvide lufthavne er, at det skaber arbejdspladser. Men et moratorium mod lufthavnsudvidelser vil ligeledes betyde nye arbejdspladser. Togselskaberne får flere kunder og vil ansætte flere. Et moratorium går ikke ud over de mennesker, der arbejder i luftfartssektoren i dag. Og så vil der være råd til at forbedre toginfrastrukturen.

En vanskelig hindring for et moratorium mod udvidelse af lufthavne er arbejdstagernes og fagforeningernes modstand. Modstanden er dog lokalt betinget, som altid ved ændringer på arbejdspladser, og hovedorganisationerne blander sig sjældent.

## **Fremtidig teknologi**

Fremtidige forbedringer af luftfartsteknologier er usikre, og de vil ikke få mærkbar effekt før om mange år. I betragtning af hvor presserende det er, at reducere udledningen af klimagasser, er det vigtigt, at vidtløftige forventninger til fremtidens teknologiforbedringer ikke bliver styrende for nytidens beslutninger eller fjerner fokus fra reelle reduktioner.

Du bør sige klart fra, når flybranchen bruger tvivlsomme scenarier om en sektoromfattende introduktion af elektriske fly og alternative brændstoffer som afledningsmanøvre for at undgå politiske krav om at reducere klimabelastningen fra fly. Et moratorium kan medvirke til at løse dette problem. Lufthavne får først lov til at udvide igen, når de har vist faktiske resultater og reelt bidrager til målet om klimaneutralitet i 2050.

### **Afgifter og forbud mod korte flyruter**

En anden måde at løse problemet med den unødvendige vækst i danske lufthavne er naturligvis at indføre afgifter, der er høje nok, og forbyde korte flyruter. Men efter mange års diskussion om beløbsstørrelser, der ikke vil reducere væksten nævneværdigt, er det vigtigste regeringen kan gøre nu at indføre et midleritdigt stop for nye lufthavnsudvidelser.

Med venlig hilsen

Operation Klimahandling og Bevar Jordforbindeslen