



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

14. juni 2023
2023-2797

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 1. juni 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Sofie Lippert (SF).

Spørgsmål nr. 244:

Vil ministeren oplyse, hvor meget ekstra CO₂ der udledes som følge af "airborn delay" af fly over Københavns Lufthavn pga. manglende kapacitet i lufthavnen som følge af Naviairs mangel på flyveledere? Svaret bedes oplyses for både 2022 og 2023.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmål for Naviair, som oplyser:

"Luftfartøjers udledning af CO₂ er forskellige. Naviair er bekendt med, at Eurocontrol (som forvalter det europæiske luftrum) har udviklet modeller for omregning af CO₂-udledning baseret på statistiske opgørelser af brændstofforbrug for forskellige flytyper og distancer.

Opgørelsesmetoden gør det dog ikke muligt for Naviair at beregne den ændrede lokale CO₂-udledning som følge af mangel på flyveledere. Naviair er bekendt med, at der på EU-niveau er forberedelser på at kunne beskrive de miljømæssige konsekvenser skabt af f.eks. strejker, kapacitetsforhold mv. og lokalt ekstra fløjen distance.

Til baggrund kan Naviair oplyse, at en væsentlig del af de forsinkelsesminutter man oplever ved ankomst i Københavns Lufthavn, dækker over forsinket afgangstidspunkt fra afgangsdestinationerne. I det europæiske luftrum søges trafikken planlagt således, at fly så vidt muligt holdes på jorden indtil, der er plads i luften og ved ankomstlufthavnene, mhp. at undgå unødigt flyvetid.

Uanset grundig planlægning kan der forekomme forsinkelser under flyvning som følge af bl.a. militære øvelser, lokale vejrforhold og ændringer i lufthavnens forventede kapacitet – herunder også

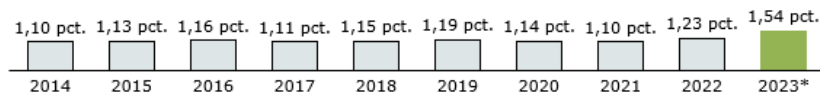


flyvelederkapacitet. Disse forsinkelser kan give anledning til ændrede flyvehastigheder, anden ruteføring eller venteflyvning, som kan give ændret miljøpåvirkning.

En indikation af niveauet for ekstra kilometer, der flyves, kan hentes i opgørelse af gennemsnitlig Horizontal Flight Efficiency (HFE), hvor forholdet mellem faktisk fløjne rute og ”ideel” referencerute (”achieved distance”) opgøres.

Flight efficiency de sidste 10 år viser, at der i 2023 er en stigning i forholdstallet, og dermed et foreløbigt fald i effektiviteten.

Figur 1: Horizontal Flight Efficiency for alle flyvninger til Danmark



* foreløbig opgørelse af HFE til og med maj 2023 Kilde: Naviair & Eurocontrol

Sammenlignes med øvrige 39 lande i Eurocontrol-samarbejdet lå Danmark i 2022 på en 2. plads i flyveeffektivitet. I 2023 (til og med maj) ligger Danmark som det 6. mest effektive land med 1,54 pct.

Naviair har fokus på at begrænse antallet af forsinkelsesminutter og i særlig grad at undgå at holde fly i holding i luften.”

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen