



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

2. november 2023
2023-4672

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 12. oktober stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L19 – Forslag til lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 11/10-23 fra Rådet for Bæredygtig Trafik vedrørende øgede CO₂-udledning ved udvidelse af Københavns Lufthavn, jf. L 19 - bilag 2?

Svar:

Henvendelsen stiller følgende tre spørgsmål angående sammenhængen mellem forslag til lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup og CO₂-udledningen fra luftfarten:

- ”Ministeren gentog ved forelæggelsen af L19 d. 11.10. at hovedbanerne giver mulighed for at lufthavnen med den gamle udbygningslov i hånden kunne have øget kapaciteten. Det virker ganske i modstrid med hvad lufthavnen selv har udtalt, idet de ikke ville kunne udnytte hovedbanernes kapacitet uden at arealerne mod nordvest kunne blive omlagt til standpladser og terminalbygninger. Hvad er nu rigtigt? Er lov L19 er nødvendig for at kapaciteten kan øges i lufthavnen? Eller er L19 ikke nødvendig for at øge den samlede kapacitet?*
- Hvornår vil Folketingets politikere få anledning til at forholde sig til øgede udledninger af CO₂e, som øget flyvning til og fra Københavns Lufthavn vil give anledning til? Hvis ikke behandlingen af rammeloven giver denne anledning, hvornår kommer den så? Det forekommer ikke let at se, ikke mindst i lyset af de mange udvidelser af kapaciteten under den gamle udbygningslov, som ikke har givet anledning til drøftelse af lufthavnens klimakonsekvenser.*
- Kan det bekræftes, som S-ordføreren d. 11.10. sagde fra talerstolen, at luftfarten til og fra Danmark er underlagt*



en plan, der betyder net zero i 2050? Kan det oplyses hvilken plan, der er tale om, og hvordan den plan bliver underlagt politisk kontrol og offentlighed?”

Jeg vil i det følgende besvare de tre spørgsmål.

Ad 1) Spørgsmål omkring kapacitet

Trafikstyrelsen har i 2021 foretaget en trafikal og økonomisk analyse af den langsigtede rammeplan for disponering af lufthavnens areal, som er anbefalet af Københavns Lufthavne A/S (CPH), og som lovforslaget muliggør. Analysen har til hensigt at vurdere, hvorvidt den anbefalede rammeplan er velbegrundet og forenelig med almene hensyn. Trafikstyrelsens analyse er vedlagt som bilag til dette svar.

Det fremgår af analysen, at der inden for en kortere årrække kan opstå mangel på standpladskapacitet, og at lufthavnens hovedbanesystem har en kapacitet på op til 55 mio. passagerer årligt. Til sammenligning var der inden covid-19 ca. 30 mio. passagerer årligt. Det er således standpladskapaciteten, der skal udvides for at imødekomme den forventede passagervækst. Derudover vil der i takt med passagervæksten være behov for at udvikle de passagervendte faciliteter, hvis serviceniveauet ikke skal forringes, eksempelvis i form af længere kø ved sikkerhedskontrollen.

CPH har, med inddragelse af flyselskaber, lavet en undersøgelse af, hvordan standplads- og terminalområder kan udvides inden for det eksisterende areal og uden en nedlægning af tværbanen. Der er ud fra de forudsætninger opstillet 10 optioner for den langsigtede disponering af lufthavnsarealet.

Ud af de ti optioner anbefales den option, hvor tværbanen forkortes og forskydes for at frigive areal i lufthavnens nordlige del med henblik på at udvikle standplads- og terminalområder i forlængelse af de eksisterende og tæt på den kollektive transport. En forkortning af tværbanen er ikke muligt inden for den nugældende lov om udbygning af Københavns Lufthavn (udbygningsloven). Det fordrer således en lovændring, hvis planen skal realiseres.

Det er dog også muligt at udvide standplads- og terminalområderne inden for den nugældende udbygningslov, som blandt andet giver mulighed for at dreje tværbanen. En af de undersøgte optioner indebærer således en drejning af tværbanen, der, ligesom i det anbefalede scenarie, frigiver areal til at udvikle standplads- og ter-



minalområder i forlængelse af de eksisterende. Drejningen af tværbanen er dog fravalgt, da anlægsarbejderne vil være omfattende, medføre store gener for trafikafviklingen i anlægsperioden, og at Naviairs kontrolcentral skal flyttes. Derudover vil en drejning ikke indebære en lukning af ind- og udflyvninger mod nordvest, hvorved boligområderne nordvest for lufthavnen fortsat vil opleve perioder med øget støj, når tværbanen benyttes. Det vil også være muligt at forestille sig andre udbygningsscenarier, som ikke involverer en ensretning af tværbanen som foreslået med lovforslaget.

Forslag til lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup er således ikke en forudsætning for passagervækst set i forhold til scenariet, hvor den nuværende lov bevares. Lovforslaget handler derfor ikke om lufthavnen skal vokse, men hvordan lufthavnen skal vokse.

Ad 2) Regulering af CO₂ fra luftfarten

Da luftfarten er karakteriseret ved at være en international og mobil sektor er det mest hensigtsmæssigt at regulere sektoren internationalt for at undgå karbonlækage. Det er derfor særligt gennem behandling af forslag til ny EU-regulering, at Folketinget får anledning til at forholde sig til luftfartens CO₂-udledninger. Der er til eksempel for nyligt indgået aftale om et fælleseuropæisk iblandingskrav til grønt flybrændstof, hvor andelen af grønt brændstof i tanken gradvist vil stige frem mod 2050. Derudover har EU vedtaget en stramning af kvotereguleringen, hvor luftfartens gratiskvoter udfases, hvilket medfører, at kvotepriserne vil stige.

Da den internationale regulering forventelig ikke er nok til at opfylde målsætningerne i Paris-aftalen, skaber det rum for national regulering af sektoren. Der er på nationalt plan indgået en aftale om grøn skattereform, som pålægger indenrigsluftfarten en CO₂-afgift fra 2030. Derudover arbejder regeringen på et grønt luftfartsudspil, der indeholder en passagerafgift på gennemsnitlig 100 kr. Provenuet fra afgiften vil blandt andet blive anvendt til at muliggøre en grøn indenrigsrute i 2025 og en helt grøn indenrigsluftfart i 2030.

Ad 3) Net Zero 2050

Det fremgår af Folketingets transskription af S-ordførerens tale, at målsætningen om CO₂-neutral flytrafik er lufthavnens egen målsætning. Københavns Lufthavne A/S har oplyst følgende om deres klimamålsætning:



”CPH’s klimamålsætning er at være Net Zero i 2030 for egen drift (scope 1 og 2) og Net Zero i 2050 for scope 3 udledninger, som f.eks. luftfartsselskaberne er en del af. Vores 2050-mål omfatter alle afgående operationer og hele ruten til destinationen, men opgøres dog på nuværende tidspunkt i f.eks. lufthavnens årsrapport for alle operationer op til 3.000 fod, fordi det er den afgrænsning, man officielt har brugt i bl.a. ACA (Airport Carbon Accreditation).

Net Zero 2050 indebærer, at vi mitigerer emissioner i forbindelse med driften af lufthavnen, samt for hele vores værdikæde (scope 3) – altså at vi ikke udleder mere, end vi trækker ud af atmosfæren igen. Net zero indebærer samtidig, at max 10 pct. af baseline CO₂-aftrykket opnås via klimakompensation jf. den standard, som SBTi har sat.”

Det bemærkes, at der i forskellige sammenhænge er vedtaget klimamålsætninger, som også inkluderer luftfarten. FNs luftfartsorganisation, ICAO, har vedtaget et mål om, at den globale luftfartssektor skal være CO₂-neutral i 2050 (*Long Term Aspirational Goal*). EU sigter efter at være klimaneutral i 2050, og nationalt har man med klimaloven vedtaget, at Danmark skal være et klimaneutralt samfund senest i 2050.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen