

Transportudvalget
Folketinget

15. oktober 2021
2021-2456

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 29. september 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 804:

Vil ministeren kommentere materialet fra Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. foretræde for udvalget d. 28/9-21 vedrørende udvidelsen af Københavns Lufthavn i Kastrup, jf. TRU alm. del - bilag 487?

Svar:

Rådet for Bæredygtig Trafik m.fl. foretræde indeholder en række relevante emner relateret til regeringens forslag om en ændring af udbygningsloven for Københavns Lufthavn, som fremsat i regeringens udspil *Tættere på – Grønne byer og en hovedstad i udvikling*. Jeg skal i mit svar forsøge at berøre alle disse emner.

Grundlag for udvikling af Københavns Lufthavn

Københavns Lufthavn er forpligtet til løbende at tilpasse kapaciteten i lufthavnen til efterspørgslen. Det er en forpligtelse, som Folketinget i medfør af Lov om luftfart har pålagt Københavns Lufthavn.

Med den nuværende kapacitet i Københavns Lufthavn vil det formentlig være muligt at håndtere en betydelig vækst i antal passagerer og fly, men det vil medføre et lavere serviceniveau for passagerer og luftfartsselskaber i forhold til i dag. Det vurderes, at en forringelse af serviceniveauet i Københavns Lufthavn ikke i væsentlig grad vil medføre færre lokalt afrejsende fra lufthavnen, idet passagerer i lufthavnens passageropland forventeligt fortsat vil benytte lufthavnen; uanset serviceniveau og kapacitet.

En forringelse af serviceniveauet kan betyde, at afrejsetidspunkterne bliver spredt ud over døgnet, så mange passagerer er nødsaget til at rejse på skæve tidspunkter, fordi der ikke er kapacitet i



spidsbelastningsperioderne. Samtidig vil mange passagerer forventeligt opleve at skulle transporteres med bus til deres fly. Der vil desuden være mere trængsel i terminalbygningerne, gates og andre områder af lufthavnen, hvor der er mange passagervendte faciliteter. Endelig kan en lufthavn med manglende kapacitet have svært ved at få flyene sendt afsted til tiden, hvilket kan medføre forsinkelser i lufttrafikstyringen; ikke kun i Danmark, men i hele Europa, hvor der i forvejen er manglende kapacitet i dele af luftrummet.

Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål nr. 426 (TRU alm. del.), som blev stillet 3. april 2020.

Ved en ændring udbygningsloven for Københavns Lufthavn er det desuden vigtigt at holde sig for øje, at det er en lov, som fastsætter de overordnede rammer for udvikling af lufthavnen. På den baggrund skal der fastsættes en nærmere planmæssig ramme. Herunder skal der gennemføres miljøvurderingsprocesser med inddragelse af offentligheden, hvor lokale miljøpåvirkninger bliver grundigt belyst.

Grøn omstilling af luftfarten

En udvikling af Københavns Lufthavn skal sikre mere plads og en fortsat høj kvalitet i terminalområderne, og samtidigt fremtidssikre lufthavnen, så vi har infrastrukturen på plads til at tage imod fremtidens grønne fly. Den kan således være et led i at sikre, at flyvninger til og fra Københavns Lufthavn foregår med nye og moderne fly, som forventeligt støjer mindre og har en lavere CO₂-udledning.

Lufthavnens infrastruktur kan allerede i dag håndtere en væsentlig stigning i antallet af flypassagerer, og en udbygning vil således ikke i sig selv medføre øget flytrafik og flere passagerer.

Flytrafik vil naturligvis medføre et CO₂-aftryk fra Københavns Lufthavn, men vi løser ikke luftfartens klimaudfordringer ved at undgå at videreudvikle lufthavnen. Den grønne omstilling af luftfarten skal gå hånd i hånd med mobiliteten. Det gavner hverken klimaet, luftfartssektoren eller Danmark at implementere tiltag der risikerer at betyde, at luftfartsselskaber vælger at flyve uden om Danmark. Det kan medføre karbonlækage og i værste fald øget CO₂-udledning fra længere og indirekte flyvninger. Vi skal udvikle vores luftfartssektor, samtidig med at vi presser på for den grønne omstilling og understøtter den effektive transport.



Det er en stor og vigtig opgave at sikre en grøn omstilling af luftfarten. Regeringen har fremlagt en køreplan for et grønt Danmark, der betyder, at regeringen i 2022 vil lancere en samlet plan for den grønne omstilling af flytrafikken. Her bliver det blandt andet centralt, at se nærmere de initiativer og virkemidler, som Luftfartens Klimapartnerskab har anbefalet, herunder i lyset af covid-19 og de grønne forslag i Europa-Kommissionens Fit for 55-pakke.

Lufthavnstaksterne i Københavns Lufthavn

Det nævnes, at takstsystemet i Københavns Lufthavn vil kunne anvendes som en løsning på "luftfartens underbeskatning". Jeg vil gøre opmærksom på, at takstfastsættelsen i videst muligt omfang sker efter aftale mellem lufthavnen og lufthavnsbrugerne. Ved fastsættelsen af taksterne skal lufthavnen og de faste lufthavnsbrugere først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne, serviceniveau og de luftfartsmæssige investeringer for den kommende reguleringsperiode. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter Trafikstyrelsen de årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen kan anvende som grundlag for fastsættelsen af taksterne, den såkaldte "fall back model". Det er således ikke Trafikstyrelsen, men derimod lufthavnen i samarbejde med luftfartselskaberne, der fastsætter taksterne.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht