



Talepapir til besvarelse af samrådsspørgsmål R i samråd d. 16. august 2006

Spørgsmål R til transport- og energiministeren samt finansministeren:

Idet det er utilfredsstillende, at den travle sommerferieperiode kommer bag på Københavns Lufthavn, med lange kødannelser i afgangshallen til følge, bedes ministrene give en forklaring på, præcis hvad problemerne består i, og hvordan lignende tilstande ved kommende spidsbelastningsperioder kan undgås i fremtiden. Desuden bedes ministrene forklare, om ikke det er et problem, at hensynet til aktionærerne tilsyneladende står over den service, man yder til lufthavnens brugere.

[Både transport- og energiministeren og Finansministeren ventes at være til stede].

Svar:



Finansministeren og jeg har aftalt, at jeg indleder, mens han efterfølgende supplerer i forhold til den del, der relaterer sig til statens muligheder som aktionær.

Sommerperioden

Først og fremmest vil jeg gerne understrege, at det er ikke usædvanligt, at der er ventetid i en lufthavn i sommerperioden. Det kan man opleve i de fleste lufthavne rundt om i verden og det har man også i de foregående år kunnet opleve i Københavns Lufthavn.

Trafikken i Københavns Lufthavn har været stigende gennem de seneste år, og i 2006 forventes ca. 21 mio. passagerer. Antallet af store rejsedage med mere end 70.000 passagerer forventes at stige fra 12 i 2005 til ca. 25 i 2006. De store dage falder i påsken, sommerperioden og efterårsferien.

I løbet af denne sommer har der på visse dage været særlige problemer med



driften i Københavns Lufthavn. Der har tydeligvis både været lange ventetider og andre vanskeligheder. En sådan situation er naturligvis meget frustrerende, og mange har da også givet udtryk for stor utilfredshed.

Mine initiativer

Den 5. juli udsendte jeg en pressemeddelelse, hvor jeg understregede, at hvis Københavns Lufthavn fortsat skal være blandt verdens bedste, må lufthavnen kunne tilbyde en service, der tilgodeser passagerernes helt rimelige forventning om en hurtig og effektiv kontrol. Samtidig bad finansministeren om at få en redegørelse fra lufthavnen om situationen.

Da SLV herefter fik meddelelsen om artikel 15 proceduren, skrev jeg straks til lufthavnens direktør, hvor jeg understregede, at det er utilfredsstillende, at lufthavnen ikke lever op til de fælles EU-standarder.



En artikel 15 procedure indebærer, at EU-Kommissionen øjeblikkeligt informerer myndighederne i de andre EU-lande, så de kan tage de forholdsregler, der er nødvendige for, at passagerer fra Københavns Lufthavn holdes adskilt fra andre passagerer.

Samtidig bad jeg om en handlingsplan fra Københavns Lufthavn for ophævelsen af artikel 15 proceduren.

Trafikudvalget har fået tilsendt både CPH's redegørelse til Finansministeren og CPH's handlingsplan.

Flere aktører

Når der på visse dage i sommer har været lange ventetider skyldes det både problemer ved check-in, bagageanlægget og security-check.

Lufthavnens ledelse har erkendt, at der har været uacceptabelt lange ventetider, og i lufthavnens redegørelse af 7. juli til finansministeren tilkendegav



lufthavnen, at den har hovedansvaret for at sikre det samspil mellem aktørerne, der er nødvendigt for, at Københavns Lufthavn fungerer effektivt til gavn for passagererne.

Check-in

Som nævnt har der i sommer været dage med lang ventetid ved check-in.

Københavns Lufthavn har dog oplyst, at den ved stikprøvekontroller i juni og juli har kunnet konstatere, at det kun er ca. hver 6. rejsende, der har måttet vente mere end et kvarter.

Lufthavnen varetager ikke opgaven med indcheckning af passagerer og deres bagage, men stiller den nødvendige infrastruktur i form af indchecknings-skranker gratis til rådighed for luftfarts-selskaberne og de handlingsselskaber, som assisterer luftfartsselskaberne ved blandt andet check-in og bagage-håndtering.



Det er således det enkelte luftfartsselskab i samarbejde med handlingsselskabet, der afgør, hvor mange ressourcer, de vil anvende til denne opgave.

Lufthavnen har ansvaret for at stille et tilstrækkeligt antal skranke til rådighed. Lufthavnen har oplyst, at selv på de travleste rejsedage har op mod hver fjerde skranke ikke været bemandet.

Fordelingen af skranke mellem luftfartsselskaberne har tidligere (bl.a. dette forår) været genstand for diskussion mellem lufthavnen og luftfartsselskaberne. I den forbindelse kritiserede luftfartsselskaberne Københavns Lufthavn for at skære ned på servicen, mens lufthavnen gav udtryk for, at luftfartsselskaberne selv har ansvaret ved utilstrækkelig bemanding af check-in skrankerne.



Det er vigtigt med et godt samarbejde mellem parterne. Der er derfor etableret et samarbejdsforum – det såkaldte ”Airline Operators Committee” -, hvor lufthavnen i samarbejde med luftfarts-selskaberne søger at nedbringe ventetiderne ved check-in.

Københavns Lufthavn har endvidere oplyst, at man løbende foretager investeringer, der øger check-in kapaciteten. Det gælder eksempelvis investering i selvbetjenings-skranker(Smartcheck) og papirløs check-in.

***Bagage-
håndtering***

Københavns Lufthavn har ansvaret for det centrale bagagesorteringsanlæg, mens selve bagagehåndteringen varetages af handling-selskaber på vegne af de forskellige flyselskaber.

I løbet af sommeren har man haft flere nedbrud på det centrale bagage-sorteringsanlæg. Dette anlæg er vitalt i



alle lufthavne, og nedbrud giver straks anledning til forsinkelser for passagerer ved check-in, hvorved terminalen hurtigt når sin kapacitetsgrænse.

Det er utroligt vigtigt, at bagageanlægget fungerer godt, og ifølge Københavns Lufthavn er det også tilfældet. Lufthavnen har oplyst, at bagageanlægget har en opetid på 99,7 % på årsbasis.

Det gør imidlertid ikke problemerne mindre, når anlægget sætter ud. Det er derfor vigtigt, at der er stor fokus på anlægget fremover.

Lufthavnen har tilkendegivet, at den har repareret anlægget så hurtigt som muligt, og vil investere 35 mio. kr. i det i indeværende år. Desuden oplyser lufthavnen, at den har indsat ekstra mandskab i bagageområdet – de såkaldte ”sommerfugle” – der hjælper til, hvor der er behov for det.



Security-check

Forholdene omkring security-check har også givet anledning til problemer i løbet af sommeren.

Det må være lufthavnens opgave at tilbyde en service, der sikrer en hurtig og effektiv kontrol.

Det har været fremme i pressen, at forsinkelserne ved security-check skyldtes, at SLV var ude og stille nye krav. Det er der ikke tale om. SLV har derimod været ude at indskærpe over for Københavns Lufthavn, at gældende regler skal overholdes. Man kan ikke gå på kompromis med sikkerheden!

Det er lufthavnens mål, at 95 % af passagererne maksimalt kommer til at vente 5 minutter ved security-check. Dette mål er ikke overholdt i juni og juli måned. Lufthavnen har oplyst, at der har været længere ventetider for 28 % af de rejsende i juni og 56 % i juli. På visse dage har en del rejsende måttet vente i



mere end 20 minutter. I snit har de rejsende i juni måttet vente godt 3 minutter og i juli har ventetiden i snit være godt 6 minutter.

For at sikre, at lignende situationer undgås fremover, er lufthavnen ved at ansætte et yderligere antal security-medarbejdere. Og lufthavnen planlægger i 2007 at tage en ny central sikkerhedskontrol med mere kapacitet i brug.

Hvad gør TEM ?

Sommerens begivenheder kan i stort omfang forklares med sammenfald af en række uheldige omstændigheder.

Det er dog nødvendigt, at lufthavnen fremadrettet fortsætter dialogen og samarbejdet med luftfartsselskaberne så tilsvarende problemer kan undgås fremover, herunder blandt andet i den førømtalte "Airline Operators Committee".



Københavns Lufthavne A/S blev omdannet til et statsligt aktieselskab i 1990 og i 2000 solgte staten sin aktiemajoritet. I dag er der dermed tale om et privat selskab med egen bestyrelsen og direktion.

Som transport- og energiminister er mine opgaver først og fremmest knyttet til sikkerhed [safety] og security. Som det fremgår af luftfartsloven kan jeg også fastsætte regler for betaling for benyttelse af lufthavnen.

I luftfartspolitisk henseende spiller Københavns Lufthavn en central rolle. Som jeg nævnte i besvarelsen af nogle af de mange § 20 spørgsmål, jeg har fået i denne sag, fremgår det af regeringens luftfartspolitiske strategi ”Dansk luftfart 2015”, at det er meget vigtigt for Danmark, at Københavns Lufthavn er en stor international lufthavn i vækst og udvikling.



Det forudsætter blandt andet, at der er den fornødne kapacitet. Regeringen vil derfor nøje følge udviklingen i Københavns Lufthavn. SLV vil blandt andet skærpe sit tilsyn med udviklingen i kapaciteten.

Jeg har iværksat en analyse af, hvordan de lufthavnsafgifter, som Københavns Lufthavn opkræver fra flyselskaberne, skal reguleres fra 2009 og frem. I den analyse kommer udviklingen i Københavns Lufthavn til at spille en central rolle. Jeg afventer denne analyse med stor interesse og planen er, at en delanalyse i løbet af 2007 skal drøftes med lufthavnen og luftfartsselskaberne.