



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 12. juni 2020
J. nr. 2020-3860

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 3. april 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Valentina Berthelsen (SF).

Spørgsmål nr. 426:

Vil ministeren redegøre for, om fastholdelse af den nuværende kapacitet i Københavns Lufthavn vil føre til øget flytrafik fra andre lufthavne både nationalt og internationalt, herunder specificere om dette samlet set vil medføre en stigning i udledningen af klimagasser fra flytrafik?

Svar:

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. Det er derfor ikke muligt inden for det nuværende lovgrundlag af fastlåse kapaciteten i lufthavnen.

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. Dette kan potentielt påvirke antallet af rejsende og tilgængelige flyruter fra Københavns Lufthavn. Det vurderes dog, 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, fordi den er tættere placeret på deres hjem; uanset serviceniveau og kapacitet.

En forringelse af serviceniveauet kan dog 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.



Luftfartsselskaberne kan i et vist omfang tænkes ud fra kommercielle hensyn at være tilbøjelige til at flytte flyruter væk fra lufthavne med manglende kapacitet eller lavt serviceniveau til andre nationale og internationale lufthavne med tilstrækkelig kapacitet og bedre service. Det altafgørende parameter for luftfartsselskaberne er dog, om der er efterspørgsel på flyrejser i den pågældende lufthavn. Hvis et luftfartsselskab kan fylde sine fly, er det usandsynligt, at selskabet i større omfang flytter ruter væk fra en lufthavn på grund af serviceniveauet.

En dårlig service i lufthavnen kan herudover tænkes at svække dens attraktivitet som knudepunktslufthavn, hvorved transfertrafik flyttes til andre knudepunktslufthavne. I så fald vil der være en næsten en-til-en sammenhæng i reduktionen i trafik i Københavns Lufthavn og stigningen i andre lufthavne. Om dette rent faktisk vil føre til en egentlig øget udledning af CO₂ er ikke muligt at sige med sikkerhed. Det kan dog konstateres, at tab i ruter i Danmark medfører et tab i Danmarks internationale tilgængelighed, som har stor betydning for samfundsøkonomien.

Det er dog rimeligt at antage, at en attraktiv knudepunktslufthavn med gode omskiftningsmuligheder i sig selv kan tænkes at tiltrække luftfartsselskaber, som kan vælge at flyve passagerer ind fra mindre lufthavne i Europa med henblik på at transferere til en interkontinental afgang fra Københavns Lufthavn. Denne forretningsmetode benytter SAS sig for eksempel af. Her kan udviklingen og moderniseringen af lufthavnens faciliteter tænkes at have en effekt på luftfartsselskabets valg af knudepunktslufthavn, om end det fortsat er gældende, at passagerefterspørgsel på de pågældende ruter er den mest afgørende faktor for et luftfartsselskabs valg af rutenet og lufthavn.

Det er desuden ikke ønskeligt, at flytrafik flyttes fra Københavns Lufthavn til andre lufthavne, som ikke har samme, høje klimaambitioner som Danmark. Den danske luftfartsbranche, herunder Københavns Lufthavn, har sat et ambitiøst mål om, at luftfarten skal være klimaneutral i 2050. Som en del af luftfartens klimapartnerskab med regeringen har branchen fremlagt en køreplan for at opfylde den nationale målsætning om at reducere Danmarks samlede CO₂-udslip med 70 pct. inden 2030. Her er udbygningen af Københavns Lufthavn også vigtig, så lufthavnen kan tage imod nye og mere moderne flytyper, som er mindre CO₂-belastende.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht