

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27f
1220 København K

Den 24. februar 2023

Høringsvar vedr. udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring den 25. januar 2023 vedr. rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn.

Dansk Erhverv er overordnet set positive over for lovforslaget, som udmønter den politiske aftale ”Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn” af 20. december 2021 indgået mellem den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance.

Vi bemærker, at formålet med lovforslaget er at skabe rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn således at lufthavnen både bliver i stand til at håndtere flere passagerer i fremtiden og dermed bevare og udvikle sin hub-funktion, men også at gøre lufthavnen fremtidssikker i forhold til den grønne omstilling ved at blive i stand til at håndtere mere moderne og klimavenlige fly.

Dette er målsætninger for Københavns Lufthavn, som Dansk Erhverv til fulde kan tilslutte sig. Det er nemlig af afgørende betydning for dansk erhvervsliv, at Danmark også i fremtiden har en stor, konkurrencedygtig knudepunktslufthavn, som er med til at sikre høj grad af national og international tilgængelighed. Dette vil være med til at binde Danmark tættere sammen og bringe verden tættere på Danmark.

En konkurrencedygtig knudepunktslufthavn kan oversættes direkte til vækst og arbejdspladser for Danmark og dansk erhvervsliv. Det bliver for eksempel nemmere at tiltrække udenlandsk arbejdskraft til de mange danske virksomheder. Ligeledes vil en udvikling af Københavns Lufthavn som beskrevet i lovforslaget være med til at generere flere passagerer, hvilket i sagens natur ligeledes er til gavn for hele den danske økonomi inklusiv for eksempel turisme -, kultur – og oplevelsesøkonomien.

Samtidig er det vigtigt, at Københavns Lufthavn får mulighed for at håndtere de større og mere klimavenlige fly, så lufthavnen kan realisere sin målsætning om at være 100 procent emissionsfri i 2050. De mere moderne fly støjer mindre, hvilket fremadrettet faktisk kan betyde færre støjgener for lufthavnens naboer. Et faktum som også transportministeren gjorde klart i svar på §20 nr. S 230, hvor transportministeren netop understreger, at der ikke er en 1 til 1 sammenhæng mellem

stigende trafik og stigende støj. Det fremgår for eksempel, at antallet af støjbelastede boliger faktisk er faldet med 88 procent fra 1994-2018 selvom passagertrafikken er steget markant i samme periode. Idet lovforslaget lægger op til at forkorte og forskyde tværbanen samt at ensrette den således, at der kun kan ske ind – og udflyvning fra Øresund, må det samtidig forventes, at hovedstadsområdet vil opleve en reduktion af støjniveauet i tillæg til den allerede realiserede støjreduktion som beskrevet i transportministerens svar på § 20 S 230.

I den sammenhæng vil Dansk Erhverv gerne udtrykke vores opbakning til, at støj – og miljøpåvirkning håndteres adskilt fra selve udviklingsloven, som Transportministeriet netop lægger op til med nærværende udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

For så vidt angår lovforslagets § 4 og bemærkningerne hertil er vi af den opfattelse, at lovforslaget opstiller for restriktive lovgivningsmæssige rammer både i forhold til hvilke anlæg, bygninger, faciliteter mv., som er relateret til lufthavnens aktiviteter samt i forhold til kontorfaciliteter.

Det må være udgangspunktet, at Københavns Lufthavn får de kommercielle frihedsgrader der skal til for at drive en international, konkurrencedygtig knudepunktslufthavn. Dette indebærer blandt andet en meget høj volumen af transferpassagerer som i sagens natur bruger mere tid i lufthavnen end øvrige passagerer, og derfor efterspørger flere aktiviteter. Det bærende princip for hvilke aktiviteter som relaterer sig til lufthavnens aktiviteter, bør derfor være passagerens efterspørgsel. Såfremt en aktivitet efterspørges af passagererne, er den altså per definition relateret til lufthavnen.

Ligeledes er vi af den opfattelse, at Københavns Lufthavn på egen hånd bør kunne råde over, hvilke kontorfaciliteter som ville være passende på lufthavnens område.

Vi vil derfor opfordre Transportministeriet til at løse op for disse lovgivningsmæssige restriktioner og lade udbuddet matche efterspørgslen. Det er blandt andet det – i kombination med et globalt forgrenet rutenetværk - der gør en lufthavn international konkurrencedygtig

Med venlig hilsen

Peter Lübcke
Chefkonsulent