

Formål

Rejserestriktioner er et vigtigt redskab i kampen for at forebygge import af smitte fra udlandet, herunder særligt fra mere smitsomme og sygdomsfremkaldende varianter og såkaldte 'Variants of concern' (VOC) og holde epidemien under kontrol i Danmark. Som led i den gradvise genåbning, er det med *Aftale om en gradvis genåbning af rejseaktiviteter af 13. april 2021* besluttet, at der skal ske en tilpasning af rejserestriktionerne i det omfang, det er sundhedsmæssigt forsvarligt. En forudsætning herfor er et velfungerende test- og indrejse-setup i lufthavnene.

I medfør af aftalen blev der nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse fra lufthavnene. Arbejdsgruppen skulle *udarbejde anbefalinger til, hvordan lufthavnenes fysiske indretning kan tilpasses den stigende rejseaktivitet under hensyntagen til opretholdelsen af en sundhedsmæssig forsvarlig afvikling af passagerflowet i lufthavnene.*

Arbejdsgruppens anbefalinger skal afleveres primo maj. Herefter drøftes anbefalingerne med aftaleparterne. Arbejdsgruppens anbefalinger fokuserer derfor på fase 3 (14. maj 2021) og fase 4 (26. juni 2021).

Baggrund

I lufthavnene kontrollerer politiets indrejsekontrol, at indrejsende kan blive tilladt indrejse efter de gældende indrejserestriktioner: Krav om anerkendelsesværdigt formål og dokumentation for en negativ test, som er foretaget maksimalt 48 timer forud for indrejsetidspunktet. Derudover er der indført krav om, at alle indrejsende som udgangspunkt skal lade sig teste ved ankomst i lufthavnen. Testen skal foretages ved det eller de teststeder, der er udpeget af den pågældende lufthavn. Der henvises til bilag 1 for en beskrivelse af det nuværende test-setup i de enkelte lufthavne.

Det bemærkes, at fsva. test ved ankomst i lufthavnen sker inddelingen ift. gul/orange/rød på baggrund af afrejseland. Politiets håndhævelse af indrejserestriktionerne er imidlertid baseret på det land eller den region, hvor den pågældende udlænding har sin faste bopæl.

Ministerierne, der deltager i arbejdsgruppen, har oplyst, at der med den politiske aftale ikke er lagt op til en fuldstændig ophævelse af testkravet ved ankomst i lufthavne, og at det bør lægges til grund for arbejdsgruppens anbefalinger, at alle ankomne passagerer som udgangspunkt skal testes ved ankomst, medmindre de er undtaget testkravet. F.eks. er færdigvaccinerede indrejsende fra gule og orange EU- og Schengenlande undtaget for testkravet i lufthavnen fra fase 2 (1. maj 2021).

Ministerierne, der deltager i arbejdsgruppen, har endvidere oplyst, at aftaletekstens omtale af mulighederne for stikprøvekontroller ikke omhandler fritagelse for testkravet, men omhandler muligheden for stikprøvevis indrejsekontrol i form af paskontrol og kontrol af anerkendelsesværdigt, og at dette bør lægges til grund for anbefalingerne.

Rejseaktivitet

Den gennemsnitlige rejseaktivitet i april for Aalborg, Billund og Københavns Lufthavn fremgår af tabel 1, som viser, at der i gennemsnit ankommer mellem ca. 14.000-20.000 passagerer om ugen til Københavns Lufthavn. I gennemsnit svarer det til ca. 2.300 ankomne passagerer pr. dag. På enkelte dage kan der dog være op til 5.000 ankomende passagerer.

Tabel 1: Indrejsende flypassagerer til Danmark fra udlandet

Uge	Københavns Lufthavn	Billund Lufthavn	Aalborg Lufthavn
13	15.526 (13.058)	2.068 (1.546)	150 (130)
14	20.270 (17.357)	2.316 (1.709)	195 (188)
15	14.494 (12.747)	1.914 (1.542)	111 (106)
16	14.032 (12.602)	1.909 (1.584)	107 (107)

Anm.: Ankomende flypassagerer til Danmark fra udlandet, undtaget transit- og transferpassagerer. Antal testede fra Falck er angivet i parentes. Forskellen mellem antal passagerer og testede passagerer skyldes børn, tidligere smittede med antistoffer og passagerer fritaget for test af fysiske og psykiske årsager.

Kilde: Transportministeriet og Falck

Den aktuelle trafik i Københavns Lufthavn svarer til ca. 5-10 pct. af passagerniveauet i 2019. Sommerperioden (juni-september) er dog den periode, hvor rejseaktiviteten til og fra udlandet normalt er størst. I sommeren 2020, hvor der ikke var indført indrejserestriktioner, som der er i dag, var antallet af passagerer i luftfarten omkring 20-25 pct. af niveauet i 2019. Lufthavnene forventer, at rejseaktiviteten bliver betydeligt højere i 2021 end i 2020, *jf. bilag 2*.

Lufthavnenes kapacitet

Københavns Lufthavn estimerer, at det nuværende setup kan håndtere omkring 8.000 afgående og ankomende passagerer dagligt. Der vil dog i spidsbelastningsperioder være behov for øget testkapacitet. Lufthavnen vurderer, at der i maj 2021 vil være 9.-18.000 afgående og ankomende passagerer om dagen. I juli 26.000-56.000 passagerer. Lufthavnene forventer dermed en rejseaktivitet i juli 2021, der er omkring 5-10 gange højere end i dag. Det bemærkes, at det er forbundet med usikkerhed at estimere kapacitetsbehovet, da rejseaktiviteten vil være betinget af udviklingen i COVID-19-smitten i særligt Europa.

Det aktuelle test-setup, der er skitseret i bilag 1, risikerer i takt med en stigende rejseaktivitet at skabe logistiske udfordringer i lufthavnene i 1) testområder, 2) indrejsekontrollen, 3) bus- og standpladskapacitet, og 4) opholds- og gangområder. Manglende kapacitet i disse områder kan medføre forsinkelser, kødannelser mv.

En væsentlig mangel på kapacitet kan medføre, at passagerer må tilbageholdes i flyene, så flyafgange kan blive forsinket. Det medfører omkostninger for flyselskaberne, og forsinkelserne kan få betydning for luftfartselskabernes kompensationsforpligtelse i medfør af passagerrettighedsforordningen. Det skal dertil bemærkes, at hvis flyene på grund af test- og indrejseventetider skal holde længere tid i lufthavnen end planlagt, er det muligt, at flyselskaberne fravælger danske lufthavne i planlægningen af nye ruter.

Arbejdsgruppens anbefalinger

Arbejdsgruppen noterer sig, at der med *Aftale om gradvis genåbning af rejseaktiviteter af 13. april 2021* allerede er fastsat lempelser af restriktionerne, som forventes at medføre stigende rejseaktivitet og forbedre test-kapaciteten i de danske lufthavne. Arbejdsgruppen har desuden allerede implementeret enkelte tiltag, som forbedrer kapaciteten, *jf. bilag 3*.

Styrelsen for Patientsikkerhed og Sundhedsstyrelsen vurderer, at det generelt er væsentligt for at forebygge at bringe smitte ind i Danmark fra udlandet, at indrejsende som udgangspunktet testes inden, at de bevæger sig ud i samfundet via f.eks. offentlig transport. Tester den indrejsende positiv i antigentesten, der er foretaget i lufthavnen, er der f.eks. mulighed for, at den indrejsende PCR-testes med henblik på sekventering.

Arbejdsgruppen har på den baggrund overvejet følgende tiltag mhp. at imødekomme kapacitetsudfordringerne i fase 3 og fase 4:

1. Optimering af testprocesser
2. Justering af indrejseprocesser i fase 3
3. Justering af indrejseprocesser i fase 4

1) Optimering af testprocesser

Lufthavnene har peget på, at det nuværende test-setup har en gennemsnitlig procestid på 25-30 min. pr. passager. Passagerer står dertil i kø, inden de testes. Testprocessen består for den enkelte indrejsende i indskrivning (2-3 min), podning (2 min), ventetid (15 min) og udlevering af testsvar (5 min). Den manuelle testproces, hvor passagerer skal registreres til test, og testsvar udleveres ved navneopråb (kun fornavn mht. GDPR), er med til at skabe lange køer til testcentrene. Den private testleverandør afsøger derfor, om det er muligt og hensigtsmæssigt at udarbejde og implementere nye digitale løsninger ved testcentrene, der muliggør, at passagerer, imens de står i kø til test, kan registrere deres person- og kontaktdata via mobil eller modtage testsvaret på f.eks. en SMS.

2) Justering af indrejseprocesser i fase 3

Arbejdsgruppen har overvejet muligheden for at fastholde det nuværende setup for indrejseprocessen, der er beskrevet i bilag 1. Arbejdsgruppen vurderer, at der kan opstå kapacitetsudfordringer fra eller i løbet af fase 3 med det nuværende setup. Hvis ikke der indføres yderligere tiltag, opstår der efter al sandsynlighed flaskehalse og lange ventetider i lufthavnen. Det øger risikoen for smitte. Det er lufthavnenes vurdering, på baggrund af lufthavnenes forventede passagertal *jf. bilag 2*, at kapaciteten i lufthavnene ikke er tilstrækkelig, og der således kan opstå et behov for at begrænse flykapaciteten og aflyse planlagte flyvninger til Danmark over for flyselskaberne.

Arbejdsgruppen har derfor drøftet to modeller, der gennemgås nedenfor. Modellerne vil være forbundet med stigende statslige omkostninger, pga. øget testbehov og evt. genforhandling af de nuværende aftaler i lufthavnene med den private testleverandør. Begge modeller er strammere end det regime, der gjorde sig gældende i sommeren 2020.

Styrelsen for Patientsikkerhed og Sundhedsstyrelsen bemærker, at der ved alle modeller med fordel kan tages højde for grupper af rejsende, hvor nogen er færdigvaccinerede, hvorfor der bør være mulighed for, at færdigvaccinerede nemt kan møde deres familie/rejsefæller ved testfaciliteten. Dette kan minimere risikoen for, at passagerer vil forsøge at undlade at lade sig teste i/ved lufthavnen.

2.1. Model 1: Decentralt test-setup i lufthavnes terminalområder

Arbejdsgruppen har overvejet, om der kan tilvejebringes flere testfaciliteter i lufthavnenes terminaler.

I det nuværende setup i f.eks. Københavns Lufthavn føres passagererne via non-Schengenområdet, hvor alle indrejsende testes, før de går igennem indrejsekontrollen. Hvis man ankommer i Schengenområdet, føres man med bus til non-Schengenområdet. Alle passagerer testes og indrejser således samme sted. Det kan derfor overvejes, om der bør etableres et separat setup for indrejsende, der indrejser fra gule og orange EU- og Schengenlande og regioner.

Arbejdsgruppen har derfor drøftet, om indrejsende fra gule og orange EU- og Schengenlande kan ledes via et nyt, separat setup. F.eks. i lufthavnenes Schengenområde. Det vil kræve, at der etableres testcentre inde i lufthavnen ved f.eks. gates eller for enden af fingre, og at den private testudbyder kan stille med vagter, der forestår kontrollen med, om indrejsende er blevet hurtigtestet eller undtaget herfor.

Rejsende fra røde lande og tredjelande vil fortsat skulle ledes via det fuldt etableret indrejsesystem, der er gældende i dag. Politiet vil kontrollere alle

indrejsendes anerkendelsesværdige formål og negative test, der er foretaget maksimalt 48 timer inden indrejse, samt test foretaget efter indrejse. Politiets kontrol med anerkendelsesværdige formål og negativ test forud for indrejse vil i Schengenområdet være stikprøvevis.

Den private testleverandør og regionerne vurderer, at det er praktisk og logistisk muligt at etablere testfaciliteter i decentraliseret områder. Både Region Hovedstaden og den private testleverandør har dog tilkendegivet, at man i denne vurdering ikke har taget hensyn til passagerflow og lufthavnenes drift.

Det er lufthavnenes vurdering, at modellen medfører udfordringer på følgende parametre:

- a) *Afstandskrav*: Fingrene i lufthavnene er smalle. Skal der afvikles teststationer enten ved gates eller for enden af fingrene, vil der være en ophobning af passagerer, som lukker for, at afgående passagerer kan færdes i fingrene og dermed øget smitterisiko. Lufthavnene vurderer endvidere, at der ikke er buskapacitet til at køre afgående passagerer til flyet.
- b) *Ophobning af passagerer i flyene*: Ved flere samtidige ankomster af fly kan der opstå ventetider enten ved gaten eller ved fingerroden. Da areaerne er begrænsede, vil passagererne komme ud af flyene i mindre hold, hvilket skaber lang ventetid og ophobning af fly på standspladserne.
- c) *Ophobning af fly ved gates og lange turn-around-tider*: Såfremt passagerne skal afvente udgang/indgang til flyene, vil flyene ikke kunne overholde deres normale turn-around-tider på normalt 30-45 minutter og dermed optage standpladsen i længere perioder. Det vil begrænse kapaciteten markant og bryde principperne med at sikre en hurtig turn-around-tid. Der vil desuden skulle allokeres vagter, der ved hver gate og finger så vidt muligt sikrer, at passagerne holder afstand, samt at afgående og ankomne passagerer ikke blandes.

Lufthavnene vurderer på den baggrund, at et decentraliseret set-up, hvor ankommende passagerer testes tæt ved eller i umiddelbar nærhed af passagerer-broen, hvor ankommende passagerer kommer ind i terminalbygningen fra flyene, vil være vanskeligt at håndtere. Små decentrale testcentre vil potentielt medføre timelange forsinkelser af flyene, hvilket i sidste ende vil medføre, at lufthavnene vil skulle afvise flyselskaber, der ønsker at operere i lufthavnene. Billund Lufthavn vurderer, at modellen vil være praktisk umulig i lufthavnen grundet lufthavnens indretning.

Styrelsen for Patientsikkerhed og Sundhedsstyrelsen vurderer, at der ved modellen er øget risiko for sammenstimling og flaskehalse inde i lufthavnen, hvilket kan udgøre en øget risiko for smittespredning, idet mindst 1 meters afstand mellem personer kun vanskeligt kan opretholdes. Lange ventetider ved testfaciliteter kan derudover medføre længere varighed af interaktioner, som også kan medføre øget risiko for smittespredning. Fordelen ved denne model er, at ankomne passagerer i mindre grad blandes med afrejsende passagerer, inden de er testet i lufthavnen. Smitteforebyggelsen understøttes dertil ved brugen af mundbind og den generelle afstandsanbefaling på mindst 1 meter. Der bør ved denne model være stort fokus på køstyring og styring af menneskestrømme, men det vurderes vanskeligt at undgå sammenstimling i travle perioder.

Denne model vil sikre, at de indrejsende testes, før de bevæger sig ud i lufthavnen, men modellen har omvendt store driftsmæssige konsekvenser for lufthavnene. Modellen er skalerbar, men kun til en vis grænse, på grund af de fysiske rammer, og nemmere at implementere end model 2.

Modellen må forventes at medføre omkostninger, da der vil skulle ansættes vagter til flowstyring i fingrene for at holde ankommende og afgangende passagerer adskilt. Luftfartsbranchen anbefaler ikke, at modellen tages i anvendelse, da driftsudfordringerne som nævnt vil være betydelige, og der kan være sandsynlighed for, at luftfartsselskaber, der ønsker at operere i lufthavnene, vil blive afvist.

2.2. Model 2: Testfaciliteter uden for lufthavnens terminaler ("land side")

Arbejdsgruppen har overvejet, hvorvidt der kan etableres testfaciliteter uden for lufthavnens terminaler på "land side".

Testfaciliteten kan f.eks. etableres ved et parkeringsareal på lufthavnens område i kort gåafstand fra lufthavnens terminal, hvorfra testkravet ved ankomst kan håndhæves. Det vil betyde, at den indrejsende reelt forlader lufthavnens terminaler, da den indrejsende vil blive ledt forbi grænse- og toldkontrol på vej til testfaciliteten. Etablering af testfaciliteter uden for terminalerne vil give mulighed for øget testkapacitet, da der er tilstrækkelig plads til opsætning af testspor, venteområder mv. til håndtering af et stort antal indrejsende.

Der kan etableres et afspærret stisystem, som leder passageren direkte ud til testcenteret fra lufthavnens toldområde. Der kan hertil indsættes vagtpersonale for at opretholde kontrol med passagerflowet til testfaciliteten de steder, hvor passagerer skal krydse veje mv. Lufthavnene har ikke økonomi eller personale til at varetage denne opgave alene. Myndighederne forelægges de konkrete planer for styring af et sikkert passagerflow fra ankomst til test, når disse er udarbejdet af lufthavnene mv.

I tilfælde af positive testsvar ved antigen testen kan de nuværende tiltag om, at den indrejsende opfordres og følges hen til PCR-test mhp. sekventering af testsvar og befordring til isolationsfaciliteter, fortsat varetages af den private udbyder.

Modellen vil medføre en blanding af ankommende passagerer fra gule og orange EU- og Schengenlande og afgående passagerer inde i lufthavnen, inden de ankommende passagerer er testet. Det nuværende test-setup, hvor passageren testes inde i lufthavnen inden indrejsekontrollen, kan derfor opretholdes for indrejsende fra røde lande og tredjelande, således at testfaciliteten på "land side" alene anvendes af passagerer, der indrejser fra gule og orange EU- og Schengenlande.

Der kan ankomme passagerer med fast bopæl i røde eller tredjelande via gule eller orange EU- og Schengenlande. Politiets kontrol med anerkendelsesværdige formål og negativ test, der er foretaget maksimalt 48 timer inden indrejse, vil være stikprøvevis.

Styrelsen for Patientsikkerhed og Sundhedsstyrelsen vurderer, at risikoen for sammenstimling og dermed risikoen for smittespredning er mindre i denne model. I denne model blandes afrejsende og ankomne passagerer i højere grad, men det vurderes, at smitterisikoen generelt er lille pga. brug af mundbind, afstand og idet længerevarende kontakt ansigt til ansigt mellem fremmede passagerer vurderes at forekomme sjældent. Når passagerer ledes ud af lufthavnen for at blive testet, kan der være større sandsynlighed for, at nogle passagerer forlader lufthavnens matrikel uden test. Der bør derfor sikres styring af passagerer, som forlader lufthavnen mod testfaciliteterne, bl.a. ved hjælp af information til ankomne passagerer, der ikke er færdigvaccinerede, om testkravet samt effektiv skiltning, afspærring og nudging mod testfaciliteterne. Denne model vurderes umiddelbart at være den mest effektive model til at forebygge smittespredning ved test i/ved lufthavne.

Modellen medfører en betydelig øget testkapacitet til testning af ankommende passagerer, og vurderes at kunne skaleres, så modellen medfører den fornødne kapacitet ved en stor udvikling i rejseaktiviteten. Et testcenter uden for terminalerne kræver dog etablering af nye fysiske rammer (evt. telte mv.) samt øvrig logistik. Der vil derfor være behov for at gå i gang med etableringen snarest, da der kan være en lang implementeringstid. Model 2 vil formentlig være dyrere end model 1 på grund af bl.a. etableringsomkostninger og behov for et større antal vagtpersonale. Luftfartsbranchen foretrækker ud fra de givne præmisser, at denne model anvendes. Det vil samtidig sikre en ensartet model i alle lufthavne med udenrigstrafik.

3) Justering af indrejseprocesser i fase 4

Hvis det i forbindelse med fase 4 besluttes, at personer, der indrejser fra gule EU- og Schengenlande, vil være undtaget fra krav om test, anerkendelsesværdigt formål mv., vurderes det umiddelbart, at der vil være tilstrækkelig med kapacitet fra fase 4 ved fastholdelse af de nuværende setup, såfremt en væsentlig andel af EU- og Schengenlande bliver gule. Der kan dog opstå kapacitetsudfordringer med det nuværende setup allerede i fase 3, hvorfor der kan være behov for at arbejde videre med modellerne beskrevet ovenfor.

Såfremt ankomne fra gule lande skal testes i fase 4, vil der være behov for alternative modeller for mulige tilgange til test i lufthavnene. En løsning vil være at fortsætte med model 2.1. eller 2.2.

Opsummering af arbejdsgruppens anbefalinger

Arbejdsgruppens anbefalinger opsummeres i tabel 2.

Tabel 2: Oversigt over anbefalinger

Nr.	Anbefaling	Forbedre kapacitet (ja/nej)		Sundhedsfaglig vurdering	Øvrige bemærkninger
		Testkapacitet	Kontrol af testdokumentation og indrejsekontrol		
1.	Optimering af testprocesser	Ja	Nej	-	Behov for udviklingsarbejde
2.	Justering af indrejseprocesser				
2.1	Model 1: Decentrale test-setup i lufthavns terminalområde	Ja	Ja	Smittorisiko som følge af risiko for sammenstimling, flaskehalse og manglende afstand.	Vurderes at medføre driftsmæssige udfordringer
2.2	Model 2: Testfaciliteter uden for lufthavnens terminaler ("land side")	Ja	Ja	Lav smittorisiko som følge af afstand, mundbind mv. Potentielt risiko for, at passagerer forlader lufthavnens matrikel uden test*	-
3	Justering af indrejseprocesser i fase 4	Ja	Ja	-	-

Note: *Der foreslås etableret afspærret stisystemer mv. og indsat vagtpersonale, der sikrer at passageren ledes til testfaciliteten.

Der er i dag primært udenrigsflyvninger til og fra Københavns Lufthavn, Billund Lufthavn og Aalborg Lufthavn. I disse tre lufthavne foretages testen, inden den indrejsende går igennem toldslusen ("air side"). Lufthavnene har på baggrund af forskel i de fysiske rammer og indretning, etableret forskellige setup for håndtering af testkrav og indrejsekontrol.

I de mindre lufthavne gælder, at rejsende som udgangspunktet skal få foretaget en test senest 24 timer efter indrejse i Danmark ligesom indrejsende via lande- og søgrænsen.

Københavns Lufthavn

Testfaciliteter er placeret i Finger C og Finger E, da områderne har størst sammenhængende gulvareal og samtidig normalvis anvendes til non-Schengen ankomster. I fingrene er der således etableret pasbokse, som kan anvendes i forbindelse med indrejsekontrollen.

Alle passagerer ledes igennem Finger C eller Finger E. Hvis et fly ankommer ved en af øvrige fingre, befordres passageren med bus til Finger C eller Finger E. For enden af fingeren afsættes passageren, hvorfra passageren ledes til testfaciliteterne og til indrejsekontrollen. Det nuværende testsetup stiller således større krav til kapaciteten i indrejsekontrollen, testcentre og buskapaciteten.

Det vurderes, at den maksimale kapacitet i det nuværende testsetup er 600 passagerer pr. rullende time i Finger E og 320 passagerer pr. rullende time i Finger C frem til indskrivning ved 1 meters afstand. Der er på nuværende tidspunkt 10 teststationer i hver finger. Der er kun begrænset fysisk mulighed for at udvide antallet af testspor i Finger C og E.

Billund Lufthavn

Testfaciliteterne er placeret i lufthavnens bagageområder, der ligger efter grænsekontrolleren men før toldslusen. Bagageområdet er indrettet som et "kontrolleret land side", hvilket indebærer, at der ikke er mulighed for at forlade området uden at passere en kontrol. Selve kontrollen foregår, når passageren passerer gennem tolden (orange område i figur 2), og kontrollen udføres af Falcks personale.

Billund Lufthavn har fået særlig tilladelse til denne løsning på baggrund af logistiske udfordringer, såfremt testfaciliteterne skulle placeres inden grænsekontrollen.

Aalborg Lufthavn

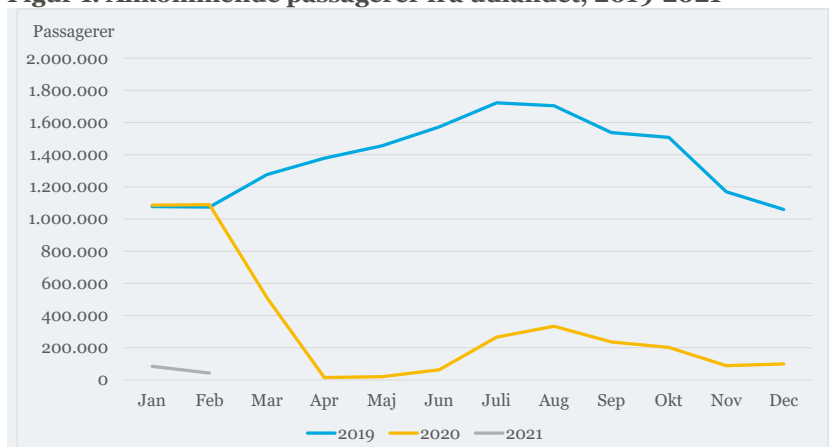
Der er på nuværende tidspunkt kun enkelte udenrigsflyvninger til Aalborg Lufthavn på en gennemsnitlig uge. Der er derfor på nuværende tidspunkt ikke behov for en fastbemandet testfacilitet i lufthavnens air side. Der er en testfacilitet belæggende i lufthavnens terminalområde ("land side").

Ved ankomst af udenrigsflyvninger lukkes testfaciliteten midlertidigt, og testpersonale mv. rykker ud til ankomsten for at teste ankommende passagerer. Den mobile enhed opererer i de lukkede gates, f.eks. Aalborg Lufthavns areal for ankomster fra ”non-Schengen”.

Det nuværende setup fungerer primært på grund af lav aktivitet på udenrigsflyvninger. I tilfælde af flere udenrigsankomster med korte mellemrum vil det medføre store udfordringer i forhold til de fysiske rammer, da gates vil skulle være lukket i længere tid, og det kan være svært at holde passagererne adskilt.

Aktuelt er passagerniveauet på 5-10 pct. af passagerniveauet i 2019. Sommerperioden (juni-september) er dog normalvis den periode, hvor rejseaktiviteten til og fra udlandet er størst, på grund af sommerferien. I 2020, hvor der ikke var indført rejserestriktioner, som der er i dag, var antallet af passagerer i luftfarten omkring 20-25 pct. af niveauet i 2019, *jf. figur 1*.

Figur 1. Ankomende passagerer fra udlandet, 2019-2021



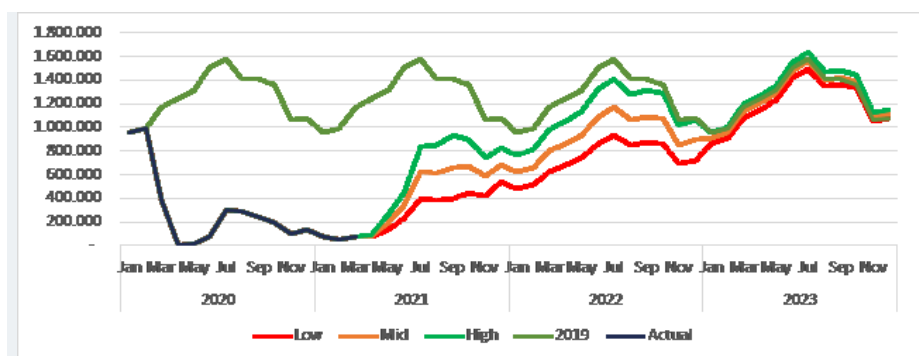
Anm.: Passagertallet indeholder ankomster fra udlandet i danske lufthavne. Perioden er opgjort fra 1. januar 2019 til 28. februar 2021.

Kilde: Transportministeriet

Lufthavnene forventer, at rejseaktiviteten bliver højere i 2021 end i 2020. Dette er blandt andet baseret på luftfartsselskabernes trafikprogram, ekspertvurderinger, passagerundersøgelser og udmeldinger om salgstal på 50-60 pct. af 2019-niveauet fra rejsebureauerne. Københavns Lufthavns udarbejder deres trafikprognose efter tre scenarier: Low, Mid og High. I alle scenarierne forventes en højere passageraktivitet i sommeren 2021 end i 2020, *jf. figur 2*. Københavns Lufthavn understreger, at de ikke anser det ene scenarie som mere realistisk end det andet, men at de planlægger og forbereder kapaciteten efter High-scenariet i tilfælde af, at prognosen opfyldes.

Det er forbundet med stor usikkerhed, at fremskrive passagerudviklingen under covid-19, da aktiviteten vil afhænge af flere faktorer som smitteudvikling i Danmark og andre lande, nye mutationer, introduktionen og effekten af europæisk coronacertifikat, udrulning af vaccinationsplan mv.

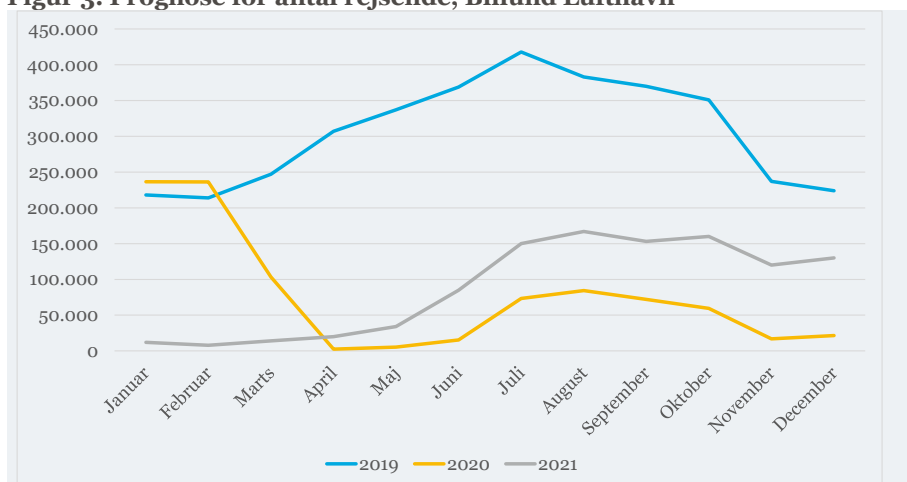
Figur 3. Prognose for antal rejsende, Københavns Lufthavn



Kilde: Københavns Lufthavn

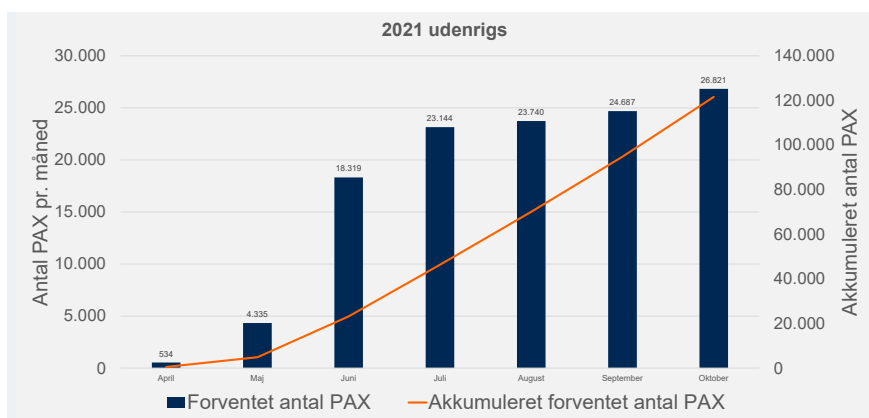
Både Billund Lufthavn og Aalborg Lufthavn forventer en væsentlig stigning i udenrigstrafikken i sommeren 2021, hvor passagerniveauet i begge lufthavne særligt forventes at stige fra juni 2021, *jf. figur 3 og figur 4*. Som eksempel forventer Billund Lufthavn, at passagerniveauet i juli 2021 vil være omkring fordoblet i forhold til juli 2020. Billund Lufthavn og Aalborg Lufthavn har tilkendegivet, at trafikprognoserne er udarbejdet på baggrund af flyselskabernes forventninger til passageraktiviteten, herunder deres slotsansøgninger i lufthavnene, flyvningens type (charter eller rute-flyvning), og indregning af øget rejselyst pga. vaccinationer, coronacertifikat mv.

Figur 3. Prognose for antal rejsende, Billund Lufthavn



Kilde: Transportministeriet pba. passageroplysninger fra Billund Lufthavn.

Figur 4. Prognose for antal rejsende, Aalborg Lufthavn



Anm. Ankomende passagerer på udenrigsflyruter.
 Kilde: Aalborg Lufthavn

Med *Aftale om gradvis genåbning af rejseaktiviteter af 13. april 2021* er der allerede fastsat lempelser af restriktionerne, som forventes at medføre stigende rejseaktivitet og forbedre testkapaciteten i de danske lufthavne. F.eks. undtages færdigvaccinerede danskere og udlændige fra gule og orange EU- og Schengenlande fra krav om test og isolation efter indrejse i Danmark fra fase 2, de anerkendelsesværdige formål for udlændinge, der indrejser fra orange lande EU- og Schengenlande, udfases fra fase 3 og EU-coronapas indføres fra fase 4 *jf. boks 1*.

Boks 1: Tiltag i fase 2-4 der påvirker kapaciteten i lufthavnene

Fase 2 (1. maj 2021)

- Færdigvaccinerede danskere og udlændige, herunder turister, fra gule og orange EU- og Schengenlande kan rejse ind og ud af Danmark uden et anerkendelsesværdigt formål og uden krav om test og isolation.

Fase 3 (14. maj 2021)

- Krav om anerkendelsesværdige formål afskaffes for alle udlændige, der har fast bopæl i orange EU- og Schengenlande og regioner.
- Incidensgrænsen for at åbne/lukke gule og orange lande/regioner hæves fra de hidtidige 20/30 til 50/60 pr. 100.000 ugentligt.

Fase 4 (forventet 26. juni 2021)

- Indførelse af EU-coronapas, der vil gøre det muligt at rejse ind og ud af EU-lande, hvis man enten er vaccineret, tidligere smittet eller kan fremvise en negativ covid-19-test. Den endelige tilgang til anvendelsen af coronapasset afklares på baggrund af den endelige model, der fortsat er under forhandling i EU.
- For personer der rejser uden coronapas vil fortsat gælde rejserestriktioner. Det afklares nærmere frem mod fase 4.

Arbejdsgruppen har desuden allerede, med inddragelse af sundhedsmyndighederne, implementeret en række branchespecifikke justeringer, som vil skabe mere kapacitet. Følgende tiltag er allerede implementeret:

1. Ændring af afstands anbefalinger
2. Belægningsgrad i lufthavnsbusser
3. Brug af glasafskærmning mv.
4. Segmentering af vaccinerede og ikke-vaccinerede.
5. Tilstrækkeligt personale i testfaciliteter

Nedenfor følger en kort beskrivelse af hvert af de implementerede tiltag.

1) Ændring af afstands anbefaling

Jf. Sundhedsstyrelsens justerede anbefalinger vedrørende forebyggelse af smittespredning, er det sundhedsfagligt begrundet at justere afstands anbefalingen i lufthavne fra 2 meter til 1 meters afstand mellem personer. Det

medfører, at der kun skal anvendes 1 m² per passager i stedet for 4 m² per passager, hvilket hjælper på pladsudfordringerne i lufthavnene, da personer kan stå tættere i køer til bl.a. test, check-in og i bagageområdet. Der vil være behov for at reservere særlige områder til test af særligt sårbare personer, som ikke er vaccineret.

Arbejdsgruppen vurderer, at en ændring af afstandsanbefalingen er væsentlig for håndteringen af passagervæksten, men at ændringen ikke alene kan sikre tilstrækkelig kapacitet i hele fase 3, bl.a. fordi at ændringen ikke reducerer proces- eller ventetid i testfaciliteter eller i indrejsekontrollen.

2) Belægningsgrad i lufthavnsbusser

Der gives mulighed for, at antallet af passagerer pr. lufthavnsbus følger niveauet, som til enhver tid er fastsat for busser i den kollektive transport. På nuværende tidspunkt betyder det at antallet af passagerer maksimalt må udgøre 50 pct. af bussens passagerkapacitet. I Københavns Lufthavn anvendes busserne til at befordre passagerer til test- og kontrolfaciliteterne, som ligger i lufthavnens non-schengenområde, *jf. bilag 2*. Justering af belægningsgraden i busser er derfor vigtigt for lufthavnenes samlede buskapacitet. Såfremt buskapaciteten overstiges, vil det resultere i øget ventetid i de ankommende fly, som kan skabe forsinkelser på flyselskabets næste operation. Det vurderes, at der ikke er mulighed for at tilføje flere busser, pga. lang leveringstid på busser og sikkerhedskrav til chauffører, der opererer i lufthavnsområder.

Justering af den tilladte belægningsgrad i lufthavnsbusserne vil i visse situationer reducere antallet af busser, der er nødvendigt til den enkelte ankomst. Arbejdsgruppen vurderer, at en justering af den tilladte belægningsgrad i lufthavnsbusserne vil have en positiv effekt på buskapaciteten, men ikke vil kunne sikre tilstrækkelig buskapacitet til håndtering af befordring af passagerer i det nuværende setup.

3) Mulighed for brug af afskærmning mv.

Der gives mulighed for, at lufthavnene kan opsætte afskærmning af glas, plastik eller andet uigennemtrængeligt materiale i f.eks. paskontrollen og ved manuelle indtjekningskranker, der tillader passagererne at stå tættere end 1 meter, såfremt det for den enkelte lufthavn findes nødvendigt for at øge kapaciteten. I indtjekningsområder vil passagerer i nogle tilfælde være under 1 meter fra hinanden ved aflevering af bagage på bagagebåndene. Det kan på nuværende tidspunkt medføre, at hver anden indtjekningskranke er afspærret for at sikre den nødvendige afstand.

Arbejdsgruppen vurderer, at brug af afskærmning mv. er et supplement til ændring af afstandsanbefalingen, men at ændringen ikke alene kan sikre tilstrækkelig kapacitet fra fase 3.

4) Segmentering af vaccinerede og ikke-vaccinerede

Fra fase 2 kan færdigvaccinerede danskere og udlændinge, herunder turister fra gule og orange EU- og Schengenlande, indrejse uden et krav om test og isolation efter indrejse. Passagerne skal fremvise dokumentation for, at de er vaccinerede for at blive undtaget fra testkravet. Der vil således være behov for et kontrolpunkt og klare dokumentationskrav. Indrejsekontrollen kan forestå kontrollen med vaccinationsbeviser fra indrejsende, så længe der ikke er flyankomster fra røde lande. Når flyankomster fra røde lande forekommer, vil lufthavnene skulle finde lokale løsninger i samarbejde med den private testleverandør i lufthavnene. Fsva. Billund lægges der op til en lokal løsning.

Segmenteringen vil bidrage til at reducere antallet af passagerer, der skal testes i lufthavnens testcentre, og vil derfor nedbringe arealet der skal anvendes til testcentre i lufthavnene. Tiltaget vil derfor få effekt henover sommeren i takt med, at flere og flere forventes vaccineret i Danmark og Europa. Tiltaget vil dog ikke lette dokumentkontrollen. Arbejdsgruppen vurderer, at ændringen ikke alene kan sikre tilstrækkelig kapacitet i hele fase 3.

5) Tilstrækkeligt personale i testfaciliteter

Der kan være behov for øget bemanning i testfaciliteter for at øge kapaciteten og forhindre ophobning af passagerer. Som eksempel har Københavns Lufthavn opgjort, at der med det nuværende setup, potentielt kan være behov for op imod 60 testspor i juli 2021 for at holde ventetiden til test på under 1 timer.

Styrelsen for Forsyningsikkerhed er i dialog med den private udbyder i lufthavnene om opskalering af testkapaciteten. Det er forventningen, at den private leverandør kan stille tilstrækkeligt med personale til rådighed i testfaciliteterne med henblik på i videst mulige omfang at sikre et effektivt passagerflow.