

- vil ødelægge den nuværende hovedplan for uisporeringen af lufthavnen, og herunder skabe problemer for flyvesikkerheden og kapaciteten på landingsbanerne, ligesom princippet om gode kollektive trafikforbindelser (tog, metro) til lufthavnens passagerterminaler vil blive brudt
- vil kræve betydelige følgeinvesteringer (meronkostninger), som ville belaste alle brugere af lufthavnen, hvad enten disse benytter den nye terminal eller ej
- ikke vil kunne levere de forbedringer for passagererne, som ideoplægget stiller i udsigt.

CPH skal udvikle lufthavnen til gavn for alle danskere

CPH skal levere faciliteter til både lavprisselskaber, til charterbranchen og til cargo, understøtte en fortsat vækst i den interkontinentale trafik, og sikre, at lufthavnens største kunde, SAS, finder det attraktivt at udvikle sin forretning i CPH. Det er en meget vigtig opgave for CPH at balancere disse forskelligartede behov og at sikre, at der sker en stadig forbedring af forholdene for de forskellige segmenter. Investorgruppens forslag afvises, fordi det kun vil være til fordel for én gruppe, og til ulempe for alle andre.

CPH er gennem de seneste 7-8 år blevet en stadig mere populær lufthavn for lavprisselskaberne. Lavpristrafikken som i 2001 udgjorde under 5 % er i de forløbne år 3-doblet og udgjorde 15 % i 2007. Udover at regionen leverer et godt kundegrundlag for lavpristrafik, er denne stigning sket fordi CPH leverer en høj kvalitet til en pris i den billigste halvdel af de sammenlignelige lufthavne i Europa. Det er CPH's vurdering, at en yderligere markant stigning i lavpristrafikken på lufthavnen vil være mulig gennem etablering af faciliteter, der muliggør endnu billigere priser og yderligere effektivisering af flyenes turaround i lufthavnen. Det vil være afgørende for det samlede prisniveau, at etableringen af målrettede lavprissfaciliteter kan ske uden væsentlige følgeinvesteringer andetsteds i lufthavnen.

CPH's cargostrategi, som baserer sig på at det sydøstlige område med standpladser, fragtterminaler og logistikvirksomheder er udviklet specielt til dette formål, har ligeledes haft et godt gennemslag de seneste år, med en stigning i trafikken på godt 4 % i 2007. For cargovirksomhedernes logistik er det afgørende at være placeret direkte i adskillelsen mellem landside (uden for hegnet) og airside (inden for hegnet). Det påtænkte areal til Terminal A ville lægge beslag på det sidste område med denne eftertragtede placering, og der ville dermed blive lukket for udbygning med nye cargoterminaler. Det øvrige østområde ud mod DSB's klargøringscenter rummer mulighed for udvikling af cargo-relateret virksomhed, men ikke egentlige cargo-terminaler, som skal placeres i landside/airside grænsen. En ændring af dette vil kræve så store omlægninger af veje, arealer og sikkerhedszoner, at det må karakteriseres som økonomisk urealistisk (se vedlagte bilag 1 og 2).

Det er imidlertid ikke kun de fortsatte udviklingsmuligheder for cargo, der vil blive ødelagt ved en placering af en passagerterminal midt i området. Den daglige cargooperation vil blive besværliggjort i ubærlig grad, fordi den vil blive underlagt det samme securitykrav (CSRA, Critical part of Security Restricted Area), som gælder passageroperationer. Det vil sige, at alle personer, køretøjer, varer og forpackninger til cargo-fly ville skulle securitycheckes på samme

måde som til passagerfly. Cargovirksomhederne i lufthavnen ønsker under ingen omstændigheder at blive tvunget ind i CSRA, og skulle dette ske, må det forventes at flere virksomheder vil nedlægge deres aktiviteter i CPH. Investorgruppen beskrev på mødet med CPH den 28. august 2008 en ide om at CSRA-området over dagen kunne skaleres dynamisk op og ned, alt efter hvilke operationer der ville være i gang. Da der over døgnet i flere perioder ville være pres på udnyttelsen af standpladserne og dermed nødvendigvis en blandet placering af cargo- og passagerfly, må denne ide karakteriseres som stærkt urealistisk. En CSRA-ø ved cargoområdet ville yderligere være en logistisk forhindring for den ene af lufthavnens 2 cateringvirksomheder, der er placeret således at kørsel fra køkken til fly ville skulle passere 2 securitycheck på vejen.

Betydningen af et separat cargoområde vurderes også som essentiel af den internationalt anerkendte cargoekspert, Robert Arendal, der var med til at grundlægge The International Air Cargo Association (TIACA). Bl.a. udtaler Robert Arendal:

"En konkurrencedygtig, veludviklet og velfungerende fragtinfrastruktur og -faciliteter er meget vigtige faktorer i bestræbelserne på at fastholde København som en hub for Danmark og Skandinavien – såvel som for fortsat at udvikle CPH's nuværende flyfrekvenser og rutenetværk og tiltrække nye flyselskaber fremover. Det faktum, at cargo og passagerfaciliteter er separerede i CPH, er meget vigtigt for at kunne sikre nem og hurtig transfer af cargo mellem fly og lastbiler. Denne faktor må ikke undervurderes."

Yderligere udtaler én af cargoområdets vigtige logistik virksomheder i CPH, Station Manager Thomas Petersen fra WFS:

"Vi vil være meget kedede af at få en lavpristerminal i øst. Vækstmulighederne vil blive reduceret kraftigt, hvis vi får en lavpristerminal som vores nabo. Samtidig vil en forlængelse af CSRA området gøre vores dagligdag meget besværlig, da vi skulle til at investere i mere sikkerhedskontrol plus vores færden på området vil blive besværliggjort".

Et brud med lufthavnens hovedplan har mange omkostninger

Investorgruppens idéoplæg kræver betydelige investeringer - som ikke blot den nye terminal, men alle brugere af lufthavnen kommer til at betale. Det drejer sig bl.a. om:

- Rulleveje og hele logistikken omkring flyafviklingen skal ændres for at opretholde flyvesikkerheden og for at tage højde for en betydelig trafikvækst i et område af lufthavnen, der normalt har sin tyngde om natten
- Bygning af standpladser samt sikkerhed omkring disse
- Der skal etableres passager-securityzone (CSRA) i cargoområdet, hvilket kræver en række investeringer for at sikre SLV-godkendelse
- Vejanlæggene fra motorvej og tog/metro til det sydøstlige cargoområde er ikke dimensioneret til at håndtere den højfrekvente trafik til en ny passagerterminal. De skal derfor udbygges.

Ikke bedre passagerservice i Terminal A

Det er et bærende element i investorgruppens ide, at den nye lavpristerminal skal sikre at passagererne kommer hurtigere og lettere fra transportmiddel, gennem terminalen til flyet. Ifølge idéoplægget skulle dette som hovedregel tage 20 minutter, og det ville dermed opleves som hurtigere end i de eksisterende terminaler i CPH. Dette blev drøftet på mødet mellem CPH og investorgruppen den 28. august 2008.

Det fremgik på mødet, at disse 20 minutter snarere var et udtryk for hvad de fysiske anlæg ville kunne muliggøre, end for hvad passagererne reelt ville opleve. Den faktiske proces- og ventetid i en lufthavn bestemmes i nogen grad af de fysiske anlæg og afstande samt securitycheck, men

i lige så høj grad af arbejdsprocesser og bemanning hos flyselskabernes handlere ved check-in. Serviceniveauet og dermed ventetiden er afhængig af det aftalte serviceniveau i kontrakterne mellem flyselskaber og handlere. Investorgruppen forestiller sig at flyselskaberne i Terminal A ville skulle benytte sig af de samme 3 handlingselskaber, som i dag fungerer i CPH.

CPH's fysiske rammer muliggør i dag check-in/bagdrop på under 3 minutter, gangtid til security på 3-4 minutter, securitycheck på 2-3 minutter (i juli 2008 kom mere end 91 % af alle passagerer gennem security på under 5 minutter) og gangtid til gate på 5-10 minutter. I alt 13-20 effektive minutter, som dog i travle perioder kan være længere, først og fremmest grundet ventetid ved check-in. Som det fremgår, vil de fysiske rammer i en Terminal A i sig selv hverken kunne levere bedre eller dårligere tider end de eksisterende CPH-terminaler. De faktiske tider vil i lige så høj grad være afhængig af peak-strukturen, og af handlernes serviceniveau, som bestemmes af kontrakterne med flyselskaberne.

En passagerterminal i cargoområdet vil transportmæssigt betyde en dårligere passagerservice end de eksisterende terminaler. I dag ankommer over 50 % af lufthavnens passagerer med tog og metro, og tallet er stigende. Mere end halvdelen af den nye terminals passagerer skulle altså i givet fald transferere videre til cargoområdet med shuttle-bus. Ud over bøvlet med bagage mv. må dette antages at lægge 15-25 minutter til den reelle transporttid til lufthavnen, under forudsætning af en højfrekvent busforbindelse. Dette er længere, end det i dag tager at rejse med metroen fra Kgs. Nytorv til Terminal 3. Og det er et markant tilbageskridt i forhold til de trafikpolitiske målsætninger om sammenhængende kollektive trafiksystemer, der hidtil har været realiseret gennem den direkte integration mellem tog, metro og lufthavnsterminal.

Redegørelse for forløbet

Den 24. juni 2008 fremlægger en investorgruppe en ide om en ny passagerterminal i Københavns Lufthavns sydøstlige cargoområde, lige nord for Dragør. Investorgruppen repræsenteres af tidligere underdirektør i CPH Mogens Kornbo og tidligere økonomidirektør i CPH Torben Thyregod. På et kort møde orienterer investorgruppen CPH's administrerende direktør Brian Petersen om at ideen umiddelbart efter mødet vil blive presselanceret. På mødet fremlægges ingen ønsker fra investorgruppen om jordlejekontrakt. Af lanceringen fremgår det endvidere, at det er investorgruppens opfattelse, at EU-direktiv nr. 96/67/EF vedrørende liberalisering af handlingsopgaver i medlemsstaternes lufthavne skulle kunne give en konkurrerende virksomhed ret til at opføre en passagerterminal på CPH's område.

I forbindelse med reaktionerne på presselanceringen forholder CPH sig afventende, da ideen har karakter af en meget løs skitse, som vil skulle gennemgå en omfattende konkretisering, før en mere teknisk stillingtagen vil være mulig. CPH's hovedbudskab er, at de seneste års betydelige vækst i lavpristrafikken på CPH gør det relevant at tilbyde målrettede faciliteter til dette segment, og at CPH af samme årsag arbejder med konkrete planer for dette.

Det står desuden klart, at investorgruppens henvisning til EU's handlingsdirektiv må bero på en misforståelse. Direktivet beskriver klart, hvad det omfatter, nemlig handlingsopgaver såsom passagerbetjening, bagagehåndtering, håndtering af fragt og post, rengøring og servicering af fly mv. Men derimod intet om opførelse af alternative terminaler inde på medlemslandenes lufthavnsområder.

Den 1. juli 2008 fremsender investorgruppen et ønske om at få tilsendt et udkast til jordlejekontrakt for det pågældende areal på 60.000 m² i lufthavnens cargoområde.

Den 9. juli 2008 svarer CPH, at ideoplægget repræsenterer en lang række uafklarede problemer, som en eventuel realisering vil påføre lufthavnen og lufthavnens øvrige brugere

(flyselskaber, logistikvirksomheder, passagerer). Problemerne skal afklares, før der evt. kan blive en meningsfuld dialog vedrørende arealet, og CPH beder investorgruppen redegøre for sine overvejelser herom. Problemerne vedrører primært

- **Flyvesikkerhed** (en passagerterminal i cargoområdet vil mangedoble antallet af krydsninger af aktiv landingsbane)
- **Standpladskapacitet** (trafikmønsteret for en lavpristerminal vil morgen og aften falde sammen med spidsbelastningen fra cargofly, og der vil således ikke være plads til gode forhold for begge segmenter)
- **Security** (en placering af en passagerterminal i området vil kræve etablering af en særlig sikkerhedszone (CSRA), ligesom ved de eksisterende passagerterminaler. Denne sikkerhedszone vil være ødelæggende for cargo-logistikken, da alle personer, køretøjer, forpackninger og varer løbende vil skulle checkes til samme sikkerhedsniveau, som gælder passageroperationer)
- **Passagersikkerhed** (ifølge ideoplægget skal passagererne gå fra den nye terminal over en meget befærdet transportvej til flyene på cargoforpladsen. Flyene tænkes placeret skråt til start ved egen jetmotor uden push-back, hvilket vil indebære betydelige risici for jetblast mod passagererne)
- **Trafiksituationen** (vejanlæggene fra motorvej og tog/metro til det sydøstlige cargoområde er ikke dimensioneret til at håndtere den højfrekvente trafik til en ny passagerterminal, ligesom det åbenlyst er i strid med trafikpolitiske målsætninger om sammenhængende kollektive transportsystemer).

Investorgruppen svarer CPH den 16. juli 2008. Svaret rummer ingen substantielle inputs til de rejste problemstillinger. Det anføres, at CPH må se "på en løsning for at undgå, at flytrafik skal krydse en aktiv bane", investorgruppen kan ikke forudse trafikomfanget og kan først senere "diskutere omfanget af nødvendige kapacitetsudvidelser i området", og der gives ingen konkrete bud på løsning af security problemstillingen. Det eneste konkrete input forekommer lidet seriøst, idet investorgruppen foreslår en del af passagersikkerhedsproblemet løst ved etablering af et reguleret lyskryds, som passagererne skal passere på vejen fra terminalen og ud til de parkerede fly, vel at mærke midt i en igangværende cargo-, passager-, catering- og handlingoperation. Det er ikke en type løsning, CPH vil overveje at fremlægge til godkendelse hos Statens Luftfartsvæsen.

Den 17. juli 2008 svarer CPH derfor, at der i brevet af 16. juli 2008 ikke er modtaget seriøse indholdsmæssige overvejelser omkring de rejste problemstillinger. CPH noterer sig desuden, at det er investorgruppens forventning, at meromkostningerne ved den gennemgribende ændring af lufthavnens hovedplan, som en realisering af Terminal A vil nødvendiggøre (supplerende rulleveje, standpladsudbygninger mv.), forudsættes betalt via lufthavnens startafgifter. Det betyder, at alle flyselskaber i lufthavnen vil skulle betale til disse meromkostninger, lige meget om de ville benytte den nye terminal eller ej. CPH beder igen investorgruppen om at gennemarbejde problemstillingerne, og i forventning herom foreslås et møde i august.

Den 18. juli 2008 svarer investorgruppen, at den finder at CPH's svar er udtryk for "bureaukrati og formalisme". Desuden henviser investorgruppen til den store opbakning ved lanceringen af ideen, som efter gruppens opfattelse viser at det er vigtigere at udvikle passagerområdet end cargoforholdene.

Den 14. august 2008 aftaler CPH og investorgruppen et møde ultimo august. CPH meddeler igen skriftligt, at det er en forudsætning for et meningsfuldt møde, at investorgruppen kommer med indholdsmæssigt input vedrørende løsning af de rejste, uomgængelige problemstillinger.

Den 15. august 2008 svarer investorgruppen, at den er uforstående over for at der mangler svar, men at det samtidig ikke vil være muligt at give svar på "udfordringer, vi ikke kender omfanget af".

CPH beslutter sig til alligevel at gennemføre mødet for at give investorgruppen mulighed for at forklare ideen og de mulige problemløsninger.

Den 28. august 2008 afholdes mødet. Investorgruppen fremlægger ideoplægget. Det fremgår, at der trods flere måneders arbejde ikke foreligger et trafikalt scenarie, som kan belyse det daglige trafikomfang og -mønster (og dermed graden af konflikt med cargotrafikken). Ligeledes foreligger der ingen realistiske bud på security-problemstillingen (særlig sikkerhedszone), idet investorgruppen forestiller sig at denne zone over driftsdøgnet skal skaleres dynamisk op og ned på forpladsen for at give plads til den blandede passager- og cargooperation. Der gives en række bud på løsning af problematikken vedrørende det kraftigt øgede antal krydsninger af aktiv landingsbane. Disse har det til fælles, at det drejer sig om meget omfattende og dermed omkostningstunge indgreb i lufthavnens grundlæggende layout, og flere af forslagene indebærer desuden risiko for en reduktion af det mulige antal operationer pr. time, som CPH er forpligtede på over for Statens Luftfartsvæsen.

Afslutningsvis gennemgår CPH den standardiserede samarbejdsmodel for virksomheder, der ønsker at etablere sig med faciliteter i lufthavnen. Heraf fremgår blandt andet, at CPH ikke blot lejer arealer ud til virksomheder, men at der i hvert tilfælde er et tæt samarbejde for at sikre at aktiviteterne harmonerer med den samlede hovedplan, og at CPH står for etablering og efterfølgende udleje af de eventuelle faciliteter (som det f.eks. har været tilfældet ved den i foråret 2008 indgåede aftale med cargoaktiviteten FedEx). Investorgruppen erklærer sig indforstået hermed, og CPH afslutter mødet med at give tilsagn om en hurtig tilbagemelding til investorgruppen.

Umiddelbart efter mødet drøfter CPH's ledelse sagen. Ledelsen konkluderer, at mødet ikke har bidraget med ny viden eller løsninger på de identificerede problemstillinger. Derfor skriver CPH senere samme dag til investorgruppen, at der jf. mødets forløb ikke er leveret et oplæg, der rummer løsning på de væsentlige problemområder for den nuværende og fremtidige cargoaktivitet og for de nævnte operationelle, sikkerheds- og kapacitetsmæssige problemstillinger. Med henvisning hertil meddeler CPH, at der ikke er grundlag for videre drøftelser med investorgruppen.



