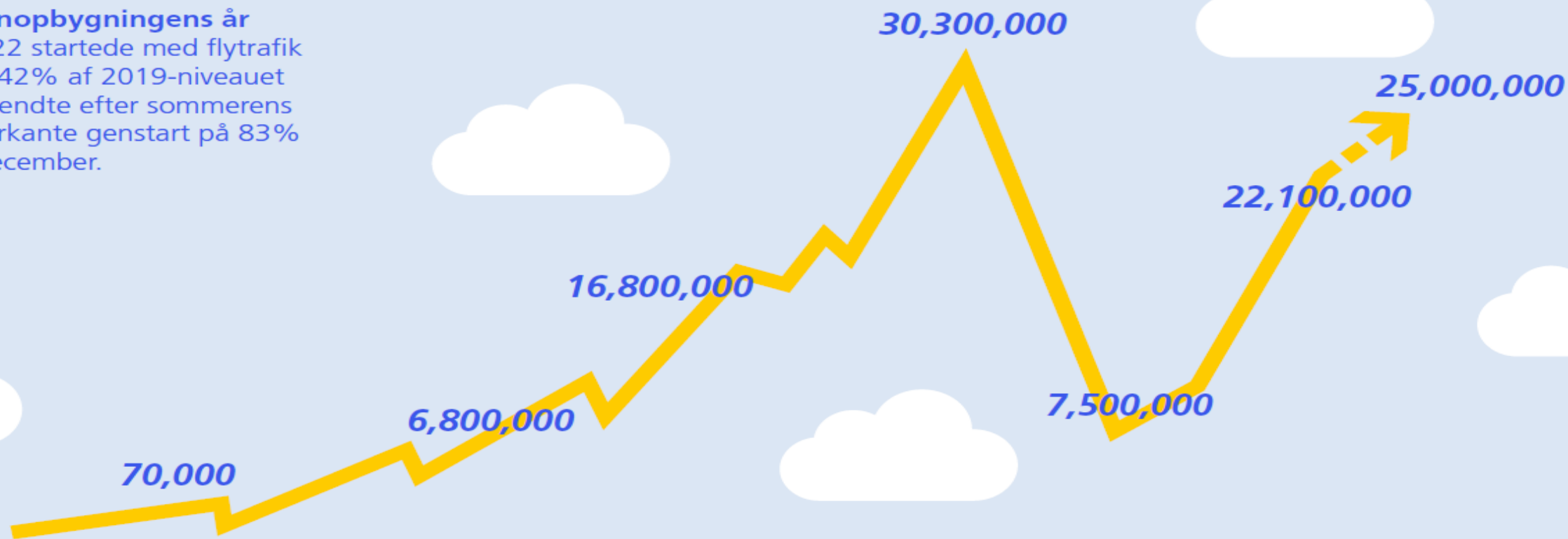




→ **Foretræde for TRU
Københavns Lufthavn**

Genopbygningens år
2022 startede med flytrafik på 42% af 2019-niveauet og endte efter sommerens markante genstart på 83% i december.



1925

Det begynder på Amager med et træslot, græsbaner og i alt 2.100 rejsende.

1939-46

70.000 rejser i 1939. Efter krigen er CPH stort set intakt. 233.000 rejser i 1946.

1960

Jet-alderen lander. Kong Frederik åbner Terminal 2. Det år rejser 1,8 mio. passagerer.

1970er

Charter betyder, at flyrejser bliver for alle. I 1970 rejser 6,8 millioner.

1998

16,8 millioner passagerer. Terminal 3 åbnes, og lavpris-selskaberne lander.

2000er

9/11-terror og finanskrisen bremser ikke rejse-lysten. 20 mio. passagerer.

2019

Året før Corona-pandemien er der 30,3 mio. rejsende på 188 direkte ruter fra CPH.

2020

I første Corona-år falder passagerantallet til 1970-niveauet med 7,5 mio. Året efter rejser 9,2 mio.

2022

Genstart. Flytrafik på 2000-niveau. 22,1 mio. rejsende og 161 destinationer.

2023

Væksten i passagertal forventes at fortsætte: over 25 mio. rejsende.

CPH skaber stor værdi for Danmark

- Den tilgængelighed, som CPH tilbyder både danskere og svenskere skaber stor værdi i form af **eksportmuligheder, adgang til kunder samt indkomne turister.**
- Luftfarten bidrog med **109 mia. kr. til BNP** og mere end **50.000 arbejdspladser** i 2019.
- Ca. **1/3 af værdien af al dansk eksport** går igennem CPH

Den lufthavn i Norden med flest direkte internationale ruter

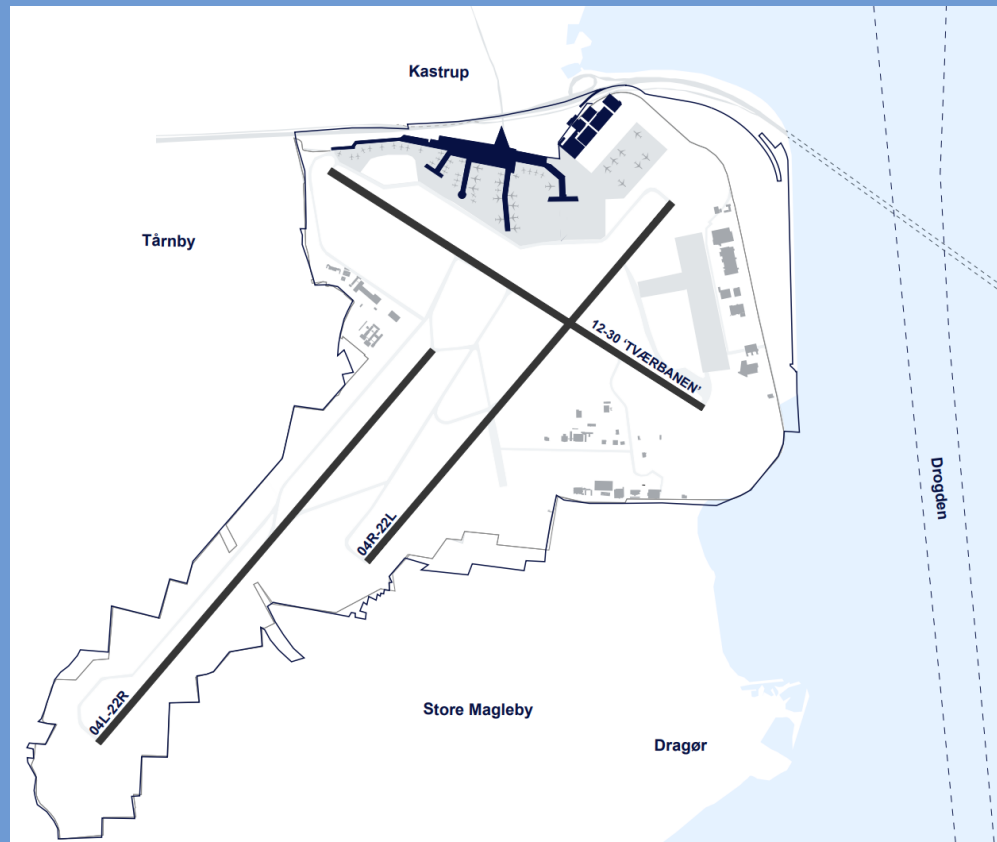
Antal direkte destinationer	CPH	OSL	ARN	HAM	HEL
Totalt destinationer	161	135	144	118	127
Indenrigs	5	27	18	8	16
Internationale destinationer	156	108	126	110	111
Skandinavien	10	7	8	4	10
Europa (ekskl. Skandinavien og indenrigs)	118	92	104	100	78
Interkontinentalt	28	9	14	6	23
Total passagerer i mio. (2022)	22,1	22,5	18,4	11,1	12,9
Heraf indenrigs (2022)	1,3	9,9	3,2	N/A	1,7

Udvikling af lufthavnen

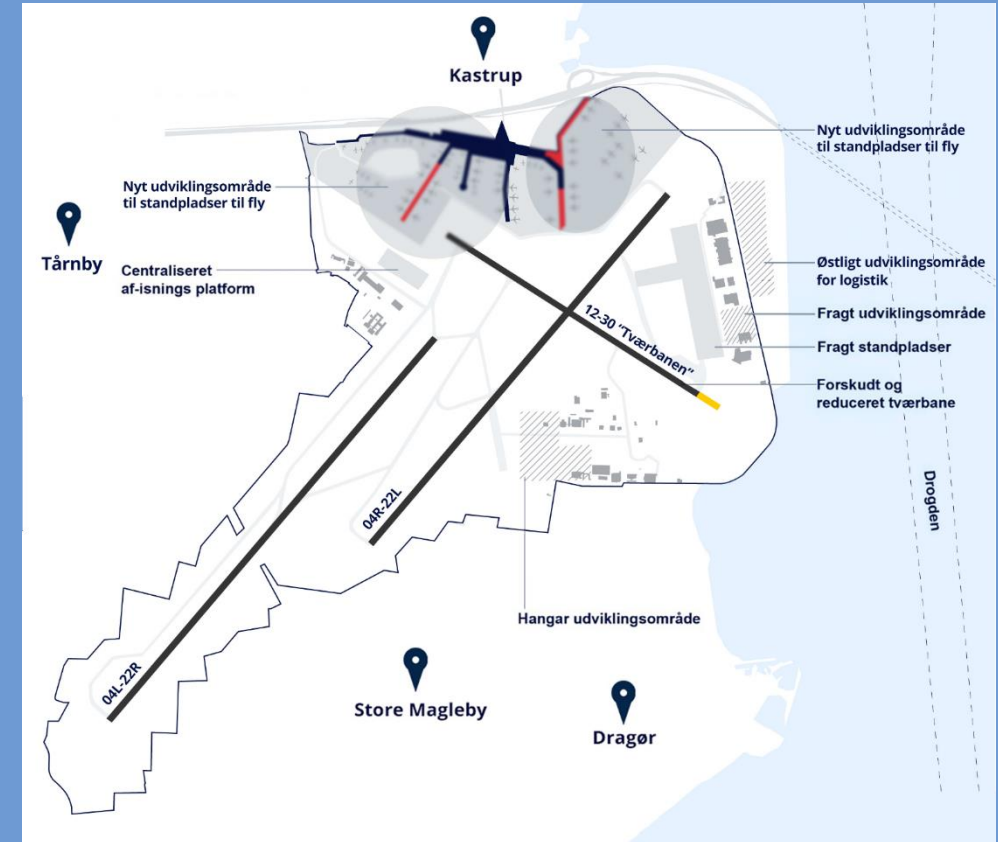


Samme areal - ny indretning

➔ Nuværende indretning

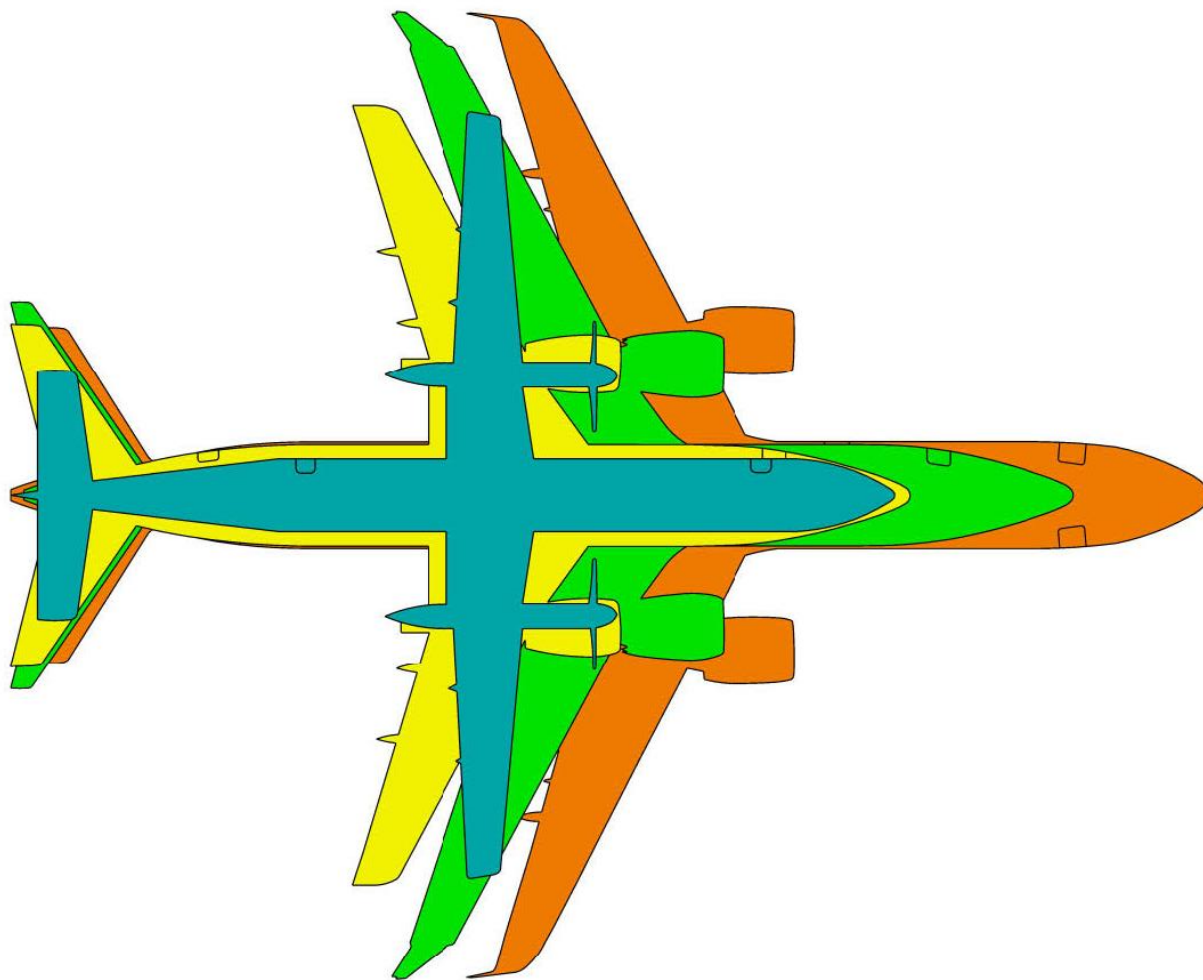


➔ Skitse af fremtidig indretning



Fremtidens behov fra flyselskaber og passagerer

- De nye mere energieffektive og bæredygtige fly, som flyselskaberne investerer i, kræver mere plads på standpladser og rullebaner
- Planen sikrer en effektiv lufthavn med terminalnære standpladser og terminalområde under ét tag med direkte adgang til kollektiv transport



Ambitioner i den langsigtede plan

Konsolideret og effektiv håndtering af moderne fly

Fokus på lokalmiljø i omkringliggende områder gennem bygninger og infrastruktur

Omstilling til bæredygtige energikilder herunder i flybrændstoffer og bygningsmasse



Direkte adgang til og fra lufthavnen med energieffektive offentlige og private transportformer.

Imødekommende terminal med alt inden for rækkevidde og under ét tag

Konsolideret cargo og logistikområde hvor tung trafik ledes væk fra passager og boligområder

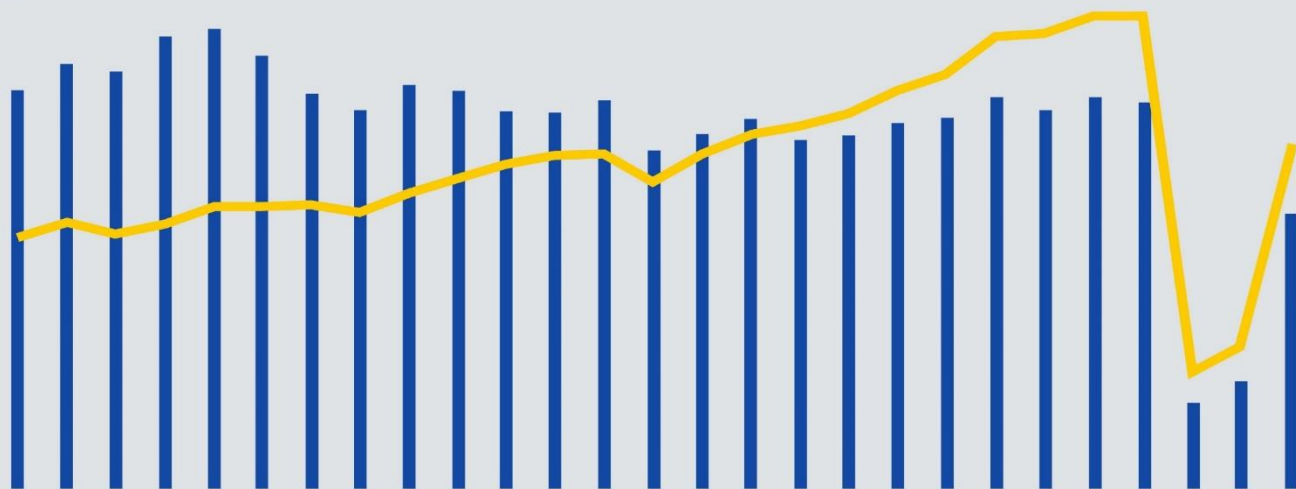
Udvikling: Passagerer og flyoperationer

1996
270.000 flyoperationer
16.200.000 passagerer

2019
263.400 flyoperationer
30.300.000 passagerer

⋮

⋮

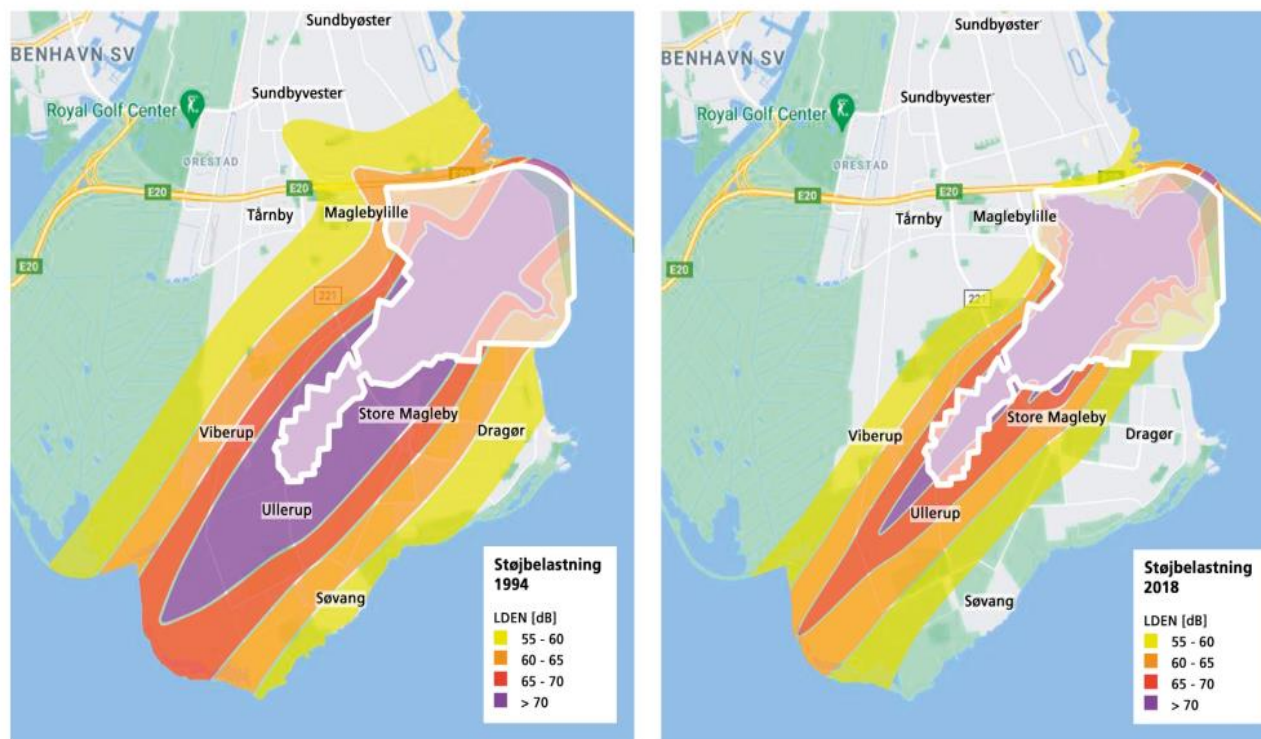


■ Flyoperationer ■ Passagerer

- Passagervæksten er sket uden vækst i antal operationer
- Det skyldes, at selskaberne får større fly og sikrer, at de er fyldt
- Vi skal sikre, at fremtidens infrastruktur er på plads, så vi kan tilbyde plads til nye flytyper, der støjer mindre og udleder færre partikler.

Støjpåvirkningen er faldet markant...

Udvikling i støjbelastede områder 1994-2018



Antal boliger over 55 Db: 18.213

Antal boliger over 55 Db: 2.126.

- CPH har et stort og vedvarende fokus på at begrænse støj f.eks. ved ændrede flyoperationer og støjbarrierer
- Antallet af støjbelastede boliger omkring CPH er **faldet over 80 pct.** fra 1994 til 2018, så der nu er 2.200 støjbelastede boliger
- Sammenligning med andre lufthavne: Omkring London Heathrow er der 275.000 støjbelastede boliger. Ved Frankfurt er 189.000 personer støjbelastet

...og forventes at falde yderligere

- EU (Det Europæiske Miljøagentur) har i 2022 lavet en fremskrivning af, hvor mange mennesker, der i fremtiden vil være generet af støj fra forskellige transportformer
- Luftfartens påvirkning er allerede lav og kommer til at mindske sin støjpåvirkning markant ift. andre transportformer
- CPH har som målsætning, at antallet af støjpåvirkede boliger skal være halveret i 2050



Inside urban areas

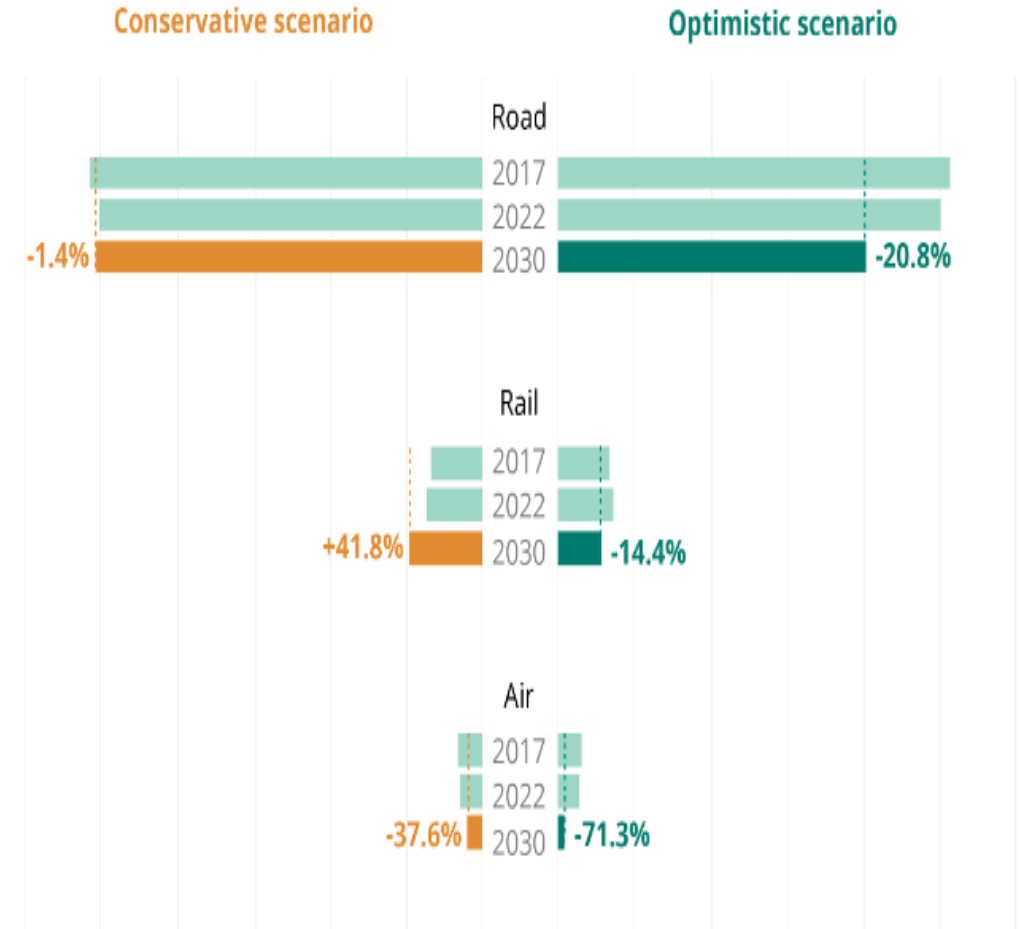
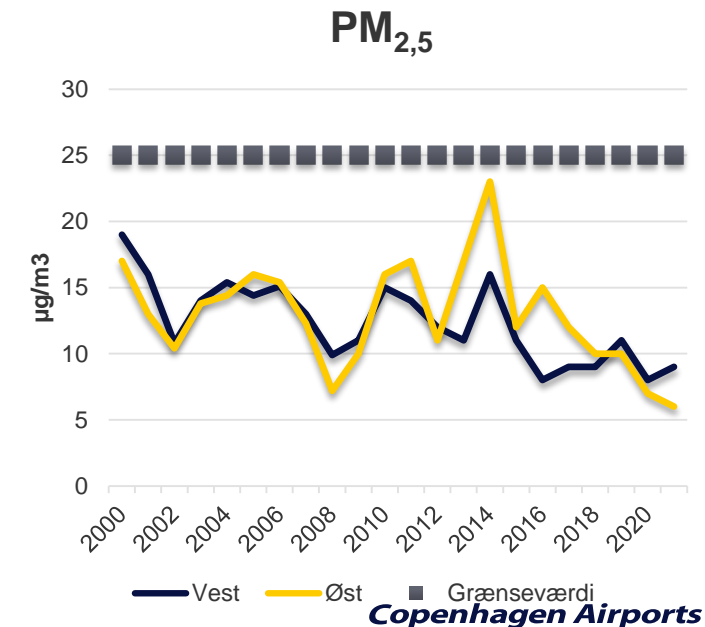
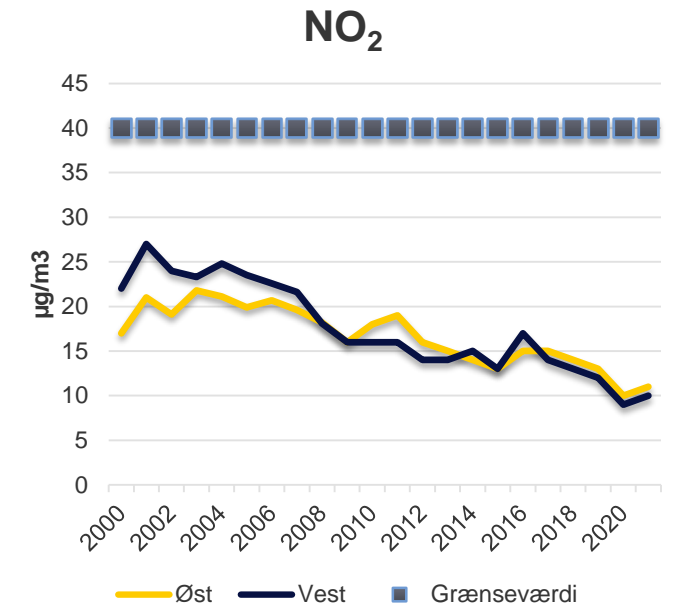


Figure 4. estimated number of people in the EU-27 highly annoyed by noise from road, rail and air for the period 2017-2030 under conservative and optimistic scenarios.

Indsatsen for at forbedre luftkvaliteten fortsætter

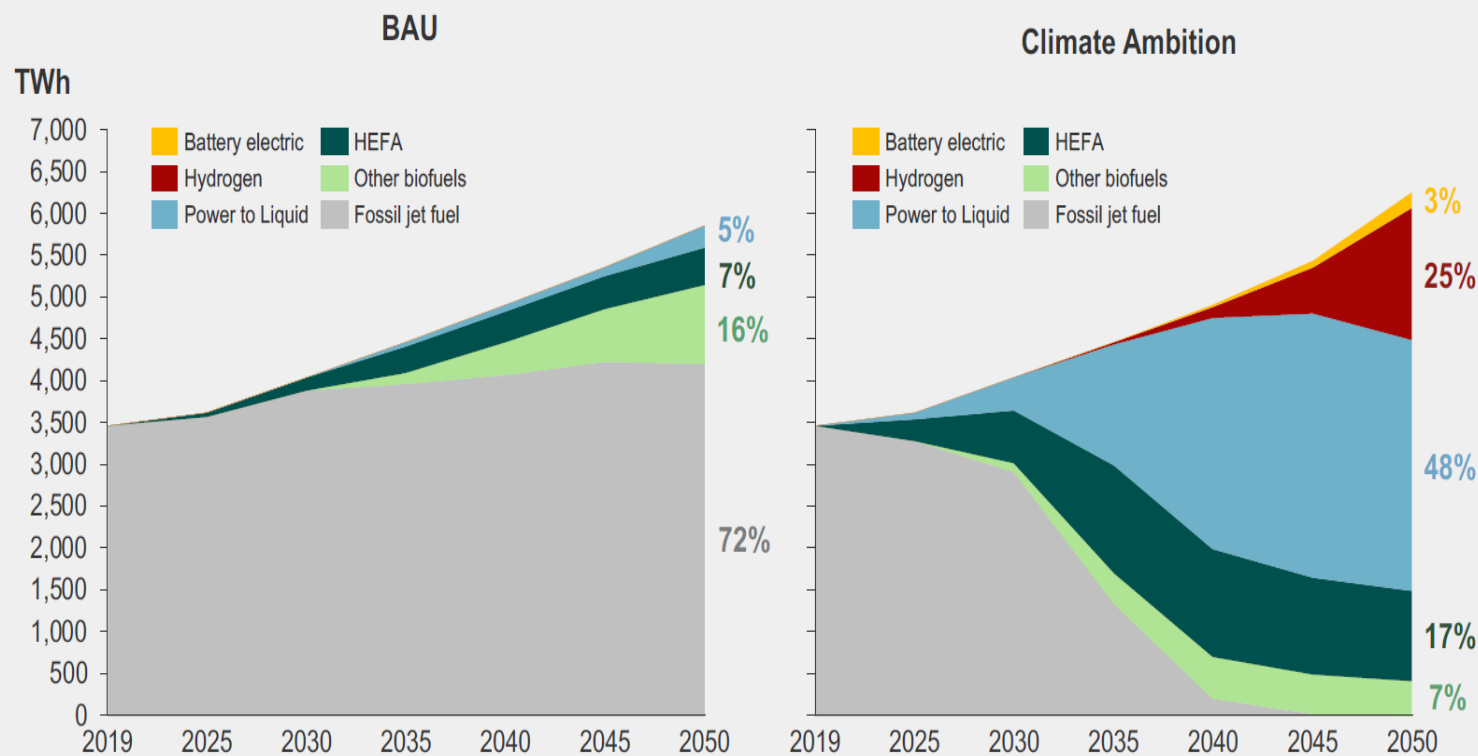
- Vi har målt luftkvaliteten siden år 2000 (bl.a. kvælstofoxider og fine partikler), og **resultaterne har altid ligget et stykke under de gældende grænseværdier**
- Vi har siden 2010 målt antallet af ultrafine partikler, selvom det ikke er et myndighedskrav. **Vi måler også black carbon**, og resultater viser, at forekomsten på forpladsen svarer til niveauet i det normale bybillede.
- CPH arbejder tæt sammen med partnere på tværs af lufthavnen sammen om et luftkvalitetsprogram, som har til formål at **forbedre luftkvalitet for medarbejdere og omgivelser.**





Grøn omstilling af luftfarten

Behov for politisk handling, hvis luftfarten skal nå klimaneutralitet i 2050



Source: Mission possible partnership/Clean Skies for Tomorrow 2021: 10 critical insights on the path to a net-zero aviation sector. Oct. 2021
Assumption of continued aviation investment to maintain yearly energy efficiency gains of 2 pct.

- ➔ Regulering af luftfarten skal skubbe sektoren tættere på klimaneutralitet
 - Ved at drive et skifte i energikilder
 - Og beskytte luftfartssektorens evne til at investere i omstillingen
- ➔ Flyafgifter, hvis primære mål er færre passagerer, er ikke effektivt nok

En passagerafgift kan bidrage til en grøn omstilling *...hvis den bruges klogt*

Regeringens forslag om en passagerafgift på i 20[25] - ?

Tiltagende EU-regulering (Fit for 55) mindsker løbende behovet for national regulering

Hvad mener branchen?

<p>13 kr. Grøn indenrigs-luftfart</p>	<p>[37 kr.] Tiltag for lufthavnene og områderne omkring + ...?</p>	<p>[50 kr.] Ældrecheck</p>
<p>Kan bidrage til udvikling af PtX og sikre effektiv grøn mobilitet i DK</p>	<p>Klimaeffekten af afgiften er afhængig af, hvor mange penge, der dedikeres til grøn luftfart. En passagerafgift kan ikke i sig selv reducere CO₂-udledningen pr. passager.</p>	<p>Penge ud af branchen hæmmer den grønne omstilling og svækker både vores internationale tilgængelighed og nationale sammenhængskraft</p>
<p>CO₂-effekt ved køb af SAF = 90.000 tons/år</p>	<p>CO₂-effekt ved køb af SAF = ca. 250.000 tons/år svarende til ca. 34.000 danskeres årlige CO₂-udledning</p>	