

Fortroligt materiale

Københavns Lufthavn

→ 08.02.2017

Copenhagen Airports

CPH

→ Vi bygger for at skabe plads til flere fly

Standpladser til passagerfly



78

124

2015

Behov ved 40 mio. passagerer

Areal til standpladsområder
(m²)



850.000

1.900.000

2015

Behov ved 40 mio.
passagerer



- Tværbanen forskydes og afkortes fra 2.400 til 1.600 m. Anvendelsen begrænses til starter og landinger mod øst
- Andelen af påvirkede operationer reduceres med knap 50% i forhold til en lukning tværbanen
- Reduktionen er endnu større for SAS, da har en overvægt af vindfølsomme fly
- For CRJ900 reduceres antal påvirkede operationer med 60%. SAS står for 93% af alle CRJ900 operationer
- Muligheden for at benytte tværbanen under normale vindforhold bevares.
- Løsningen er tidsbegrænset, da hele tværbanen skal lukkes for at lufthavnen kan vokse udover 40 mio. passager om året.
- En forskydning kræver en investering på ca. 300 MDKK



| | Lukning af tværbanen | Afkortning af tværbanen |
|------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Passagerpotentiale | 60 mio. passagerer om året | 40 mio. passagerer om året |
| Påvirkede operationer | 0,4 pct. | 0,2 pct. (- 45 pct.) |
| Påvirkede SAS-operationer | 0,5 pct. | 0,3 pct. (- 47 pct.) |
| Påvirkede CRJ900-operationer | 0,6 pct. | 0,2 pct. (- 61 pct.) |



Taksterne finansierer kun delvist investeringerne

Taksterne bruges langt overvejende til de ansatte i lufthavnen, security, bagageanlæg osv. Når der er afregnet til alle, inkl. skat og gældsfinansiering, skal CPH bruge det resterende beløb til at vedligeholde og udbygge lufthavnen. Som figuren nedenfor viser har det medført et stort likviditetsunderskud på det aeronautiske område hvor CPH har støttet taksterne med DKK 1,9 mia. fra 2005 til 2015.



— Aeronautiske investeringer
— Pengestrømme fra takster efter skat og renter

| | RANK | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| LAVESTE TAKSTNIVEAU | 1 | LGW | LGW | LGW | LGW | HEL | HEL | HEL | OSL |
| | 2 | FCO | HEL | FCO | HEL | LGW | OSL | OSL | HEL |
| | 3 | MAD | FCO | HEL | MXP | OSL | LGW | LGW | ARN |
| | 4 | HEL | MAD | MAD | ARN | MXP | WAW | ARN | WAW |
| | 5 | MXP | MXP | MXP | MAD | LIS | ARN | WAW | LGW |
| | 6 | DUB | MOW | ARN | OSL | ARN | LIS | PRG | CPH |
| | 7 | OSL | ARN | OSL | LIS | DUS | DUS | CPH | DUS |
| | 8 | ARN | OSL | LIS | FCO | WAW | CPH | LIS | LIS |
| | 9 | LIS | DUB | WAW | DUS | CPH | PRG | DUS | DUB |
| | 10 | BUD | LIS | CPH | CPH | FCO | DUB | DUB | PRG |
| | 11 | MOW | DUS | DUS | WAW | PRG | TXL | TXL | TXL |
| 12 | CPH | CPH | PRG | PRG | DUB | BRU | MXP | MXP | |
| 13 | DUS | BUD | DUB | BUD | TXL | MXP | BRU | BRU | |
| 14 | AMS | PRG | BRU | TXL | MAD | VIE | VIE | AMS | |
| 15 | WAW | TXL | BUD | BRU | BRU | AMS | AMS | VIE | |
| 16 | BRU | WAW | TXL | DUB | BUD | FCO | MAD | MAD | |
| 17 | FRA | BRU | AMS | VIE | VIE | MAD | MOW | FCO | |
| 18 | PRG | VIE | VIE | AMS | AMS | MOW | FCO | CDG | |
| 19 | TXL | LHR | CDG | MOW | CDG | CDG | CDG | BUD | |
| 20 | ZHR | ZHR | MOW | CDG | MOW | BUD | BUD | ATH | |
| 21 | VIE | AMS | LHR | LHR | FRA | ZHR | ZHR | FRA | |
| 22 | CDG | CDG | ZHR | FRA | ZHR | FRA | FRA | ZHR | |
| 23 | LHR | FRA | FRA | ZHR | ATH | ATH | ATH | MOW | |
| HØJESTE TAKSTNIVEAU | 24 | ATH | ATH | ATH | ATH | LHR | LHR | LHR | LHR |

Faktiske/forventede takstindtægter

2017



2024



Ændring af udbygningsloven



VVM redegørelse



Øvrig plan- og miljømæssig regulering



Evt. klagesagsbehandling



Planlægning af anlægsarbejde



Design



Operationel planlægning af lukning



Fysisk lukning af tværbanen



Forberedende arbejde



Bygge og anlægsarbejde



Ibrugtagning af nye standpladser og rulleveje

