

**Fremtidssikring af
de danske lufthavne er
en afgørende brik i fremtidens
grønne mobilitet**



Fremtidssikring af de danske lufthavne er en afgørende brik i fremtidens grønne mobilitet

Fremtidens mobilitet skal være effektiv og klimarigtig. Med en ny grøn mobilitetsplan for Danmark er det en bunden opgave at sikre, at transportformernes forskellige klimapotentiale bliver udnyttet bedst muligt. Infrastrukturen ved vejnettet skal klargøres til elbiler, jernbanen skal elektrificeres, og de danske lufthavne skal være emissionsfri samtidig med, at luftfartens samlede klimaftryk skal reduceres markant frem mod 2030. Omstilling af lufthavnene til fremtidens krav til klima, sundhed og sikkerhed er afgørende for at sikre, at de danske lufthavne kan forblive knudepunkter for national mobilitet, når pendlerne rejser med fly på tværs af landsdelene samt international mobilitet, når danske virksomheder skal sende medarbejdere ud i verden for at sælge eller servicere danske produkter. En investering i de danske lufthavne er derfor en investering i kritisk infrastruktur med et stort mobilitets- og klimapotentiale.

Lufthavnene har et stort potentiale til at blive grøn infrastruktur. Klimapartnerskabet for luftfart har i marts 2020 anvist en klar køreplan for at reducere luftfartens samlede klimaftryk med 30 pct. i 2030. Realiseres dette mål vil det langt overstige luftfartens andel af bidraget til det samlede danske 70 pct. CO₂-reduktionsmål, da også udenrigstrafikken er medregnet. Planen bygger på fremstilling af bæredygtigt brændstof og etablering af en

selvstændig klimafond for luftfarten, som via et passagerbidrag fra afgående passagerer fra danske lufthavne giver en brugerfinansieret model til at drive omstillingen.

Men selvom hovedparten af luftfartens emissioner kommer fra flyene, skal selve lufthavnsinfrastrukturen også omstilles til emissionsfri drift. Det arbejder de danske lufthavne målrettet med, men lufthavnenes forudsætninger er vidt forskellige. Fælles er, at lufthavnene står overfor en kæmpe opgave i at fremtidssikre lufthavnsinfrastrukturen, og arbejdsbetingelserne er det seneste år blevet vanskeliggjort af, at corona-krisen har sat sit markante aftryk på lufthavnenes økonomi. Samtidig stiller pandemien lufthavnene overfor helt nye krav til indretning af infrastrukturen, så lufthavnene fortsat kan levere deres vigtige bidrag til mobiliteten i Danmark og ud i verden på en sundhedsmæssigt forsvarlig måde.

Med fokus på klimaomstilling, fremtidssikring og tilbringerinfrastruktur præsenterer Aalborg, Aarhus, Billund, Midtjyllands, Københavns og Sønderborg Lufthavn derfor nedenfor deres bud på en samlet infrastrukturplan, der vil placere de danske lufthavne centralt i fremtidens mobilitet frem til 2030.



1.

Pulje til klimaomstilling af de danske lufthavne 2021-2030 (250 mio. kr.)

De danske lufthavne arbejder på at blive emissionsfri frem mod 2030, og har i den forbindelse fokus på en lang række tiltag, der kan bidrage til at nå dette mål. Det er helt afgørende for de danske lufthavne at sikre den grønne omstilling en central placering i lufthavnens fremtidige investeringer. Men de investeringsmidler, der før coronakrisen var afsat til projekterne, er nu i stedet afløst af gældsoptagelse, hvilket medfører markant færre midler til at gennemføre den grønne omstilling som ønsket.

Et centralt område for disse investeringer er ønsket om at gennemføre en elektrificering af lufthavnens drift. Det gælder indkøb af elkøretøjer og udstyr, så de lokale emissioner fjernes. Etablering af fx el-lade infrastruktur i lufthavnene vil dermed også bidrage til en bredere klimaomstilling af samfundet, herunder i forhold til udbredelsen af el-biler og omstilling af taxiflåden.

Øvrige projekter til klimaomstilling af de danske lufthavne kan være energitiltag med udgangs-

punkt i belysning i form af overgang til LED samt generelle forbedringer af bygningsmassen samt andre klima- og miljøtiltag.

På den baggrund foreslår lufthavnene, at der til formålet etableres en pulje til klimaomstilling i de danske lufthavne på 250 mio. kr. Lufthavnene har i deres forslag til puljestørrelse forudsat, at det statslige puljebidrag udgør 50 pct. af den totale projektsum, mens lufthavnene tilsvarende egenfinansierer 50 pct., så der er tale om samlede investeringer i de danske lufthavnens klimaomstilling for 500 mio. kr. i perioden.

Det bemærkes, at lufthavnene har fået foretaget en indledende screening af projekter, der kan indgå i puljer til klimaomstilling og fremtidssikring i de danske lufthavne i henhold til gældende statsstøttere regler. Som udgangspunkt vurderes det muligt at oprette sådanne puljer, hvis der er saglige grunde hertil, og der ikke diskrimineres mellem lufthavnene.



2.

Pulje til fremtidens lufthavne 2021-2030 (100 mio. kr.)

Lufthavnene skal løbende tilpasses en verden, hvor pandemisering bliver en integreret del af lufthavnenes drift. Som følge af COVID-19 pandemien skal de danske lufthavne nu fx sikre større afstandskrav mellem passager i terminalbygninger, paskontrol, bagageudlevering, indretning af butiksområder mv. samt overholde særlige forholdsregler for personale og procedurer i forhold til værnemidler og sundhed. Mange skridt er allerede taget af lufthavnene på meget kort tid for at leve op til de gældende retningslinjer fra sundhedsmyndighederne. Sundhedsmæssig forsvarlig og effektiv drift i en post-corona verden er blevet afgørende konkurrenceparameter, og det er vigtigt, at lufthavnene indretter sig på en ny virkelighed, hvor smitterisikoen permanent via fælles kontaktpunkter begrænses mest muligt. Desuden skal lufthavnene fortsat udvikle deres infrastruktur til håndtering af grænsekontrol og terrorsikring. Det er opgaver, som lufthavnene løfter med udgangspunkt i myndighedstiltag, men som kræver ombygninger og tilpasninger både i og udenfor lufthavnen. Der vil typisk være tale om projekter, der skaber forbedret paskontrol eller større fysisk

sikkerhed mod terrorangreb. Hertil kommer understøttelse af cybersikkerhed, som ofte kræver store ressourcer for den enkelte lufthavn at løfte.

Derfor foreslår de danske lufthavne på den baggrund, at der afsættes midler til tiltag, der kan understøtte omstillingen af den samfundskritiske lufthavnsinfrastruktur til fremtidig pandemisker drift til gavn for den fortsatte internationale tilgængelighed og mobilitet i Danmark. Hertil kommer øvrige digitaliseringsprojekter, der kan forbedre luftfartens konkurrenceevne eller øge samarbejdet lufthavnene imellem.

På den baggrund foreslår lufthavnene, at der til formålet etableres en pulje til fremtidssikring af de danske lufthavne på 100 mio. kr. Lufthavnene har i deres forslag til puljestørrelse forudsat, at det statslige puljebidrag udgør 50 pct. af den totale projektsum, mens lufthavnene tilsvarende egenfinansierer 50 pct., så der er tale om samlede investeringer for 200 mio. kr. i fremtidssikring af de danske lufthavne i perioden.



3.

De danske lufthavnes ønsker til tilbringerinfrastruktur 2021-2030

De danske lufthavne udfylder en vigtig rolle i at sikre sammenhængskraften og mobiliteten i Danmark. Indenrigsflytrafikken udgør et vigtigt alternativ til toget og bilen ikke mindst for de mange pendlere, der dagligt flyver mellem f.eks. Aalborg, Sønderborg, Rønne og København. Samtidig sikrer luftfarten Danmarks tilgængelighed til verden, hvilket skønnes at bidrage med omkring 100 mia. kr. i samfundsøkonomisk gevinst om året og 52.000 jobs på landsplan.

En effektiv luftfartssektor med god adgang for alle danskere til en lufthavn uanset hvor i landet man har bopæl, er afgørende for mobiliteten på arbejdsmarkedet og fortsat vækst og velstand i Danmark.

De danske lufthavne fremlagde i 2019 et fælles katalog over infrastrukturprojekter, der kan styrke tilgængeligheden mellem landsdelene i Danmark. Kataloget og de anførte infrastrukturprojekter blev udviklet på baggrund af dialog med de vigtigste lokale samarbejdspartnere i lufthavnenes respektive lokalområder.

Siden kataloget blev fremlagt i 2019, er nogle af projekterne blevet gennemført, og nogle lufthavne har ændret deres infrastrukturelle prioriteter. Men behovet for en stærk infrastruktur til lufthavnene er stadig uændret. Nedenfor præsenteres et opdateret katalog over de enkelte lufthavnes største behov for tilbringerinfrastruktur i en fremtidig infrastruktureftale.

AALBORG

AALBORG
LUFTHAVN | AIRPORT
 TIPS

Aalborg Lufthavn

TREDJE LIMFJORDSFORBINDELSE

I forbindelse med tilbringerinfrastrukturprojekter er det af afgørende betydning for Aalborg Lufthavn, at der etableres en tredje Limfjordsforbindelse. Forbindelsen vil have stor betydning, idet rejsende syd for Limfjorden vil få hurtigere, nemmere og ikke mindst mere pålidelig adgang til lufthavnen. Hvis Nordjylland skal have mulighed for at bindes bedre sammen med resten af Danmark, er der behov for, at rejsetiden til lufthavnen forbedres.

DET NORDLIGE HÆNGSEL E45 OG E39

Det nordlige hængsel E45 og E39 vil sikre trafikflow og øget mobilitet på tværs af Nordjylland og dermed sikre bedre tilgængelighed til Aalborg Lufthavn.

Aarhus Airport

MOTORVEJ LØGTEN-FELDBALLE

Projektet vil øge tilgængeligheden for hele Østjylland til Aarhus Airport. Den eksisterende motorvej fra E-45 til Løgten, forlænges således at motorvejen fortætter frem til Feldballekrydset. Dette gøres ved at opgradere den nuværende 2+1 vej. Dette vil også have stor effekt for Grenå Havn, samt sammenhængskraften mellem land og by.



LETBANE

Projektet vil øge tilgængeligheden til Aarhus Airport og sikre hurtig og frekvent adgang til lufthavnen. Letbanen til lufthavnen kan etableres som en afgrening af Letbane L1 ved Løgten. Denne bane føres gennem Rodskov, Ugelbølle og Rønde og dermed give betjening af disse byer undervejs. Et alternativ til denne løsning kan være, at der etableres en afgrening af L1 ved Kolind.

BUS RAPID TRANSIT (BRT)

Projektet vil øge tilgængeligheden til Aarhus Airport og sikre, at passagerer fra de større byer i umiddelbar nærhed til lufthavnen kan komme hurtigt til og fra Aarhus Airport. BRT kan sikre kvalitet på højde med metro- og togtransport og med den samme fleksibilitet som bustransport. Det vil derfor være en oplagt mulighed for Aarhus Airport.

For at BRT-systemet skal køre optimalt, vil det kræve, at busserne kører en betydelig strækning af deres rute i fuldt dedikerede busbaner, så trængselsproblemer kan undgås samt at busserne prioriteres frem for anden trafik på strækningerne.

AARHUS

AARHUS

BILLUND

Billund Lufthavn

NY MIDTJYSK MOTORVEJ:

GIVE-BILLUND

VVM-undersøgelsen af Ny Midtjysk Motorvej Give-Haderslev understreger på næsten samtlige af linjeføringerne, at den strækning, hvorpå der kører flest biler i 2030, er mellem Give og Billund. Og tages det i betragtning, at omkring 60 procent af alle Billund Lufthavns passagerer kommer fra nord, vil det ikke have i nærheden af en lignende effekt på lufthavnens udvikling og øget international tilgængelighed, hvis etableringen starter i Haderslev.

VESTVEJEN OPGRADERES FRA MOTORTRAFIKVEJ TIL MOTORVEJ

Billund Lufthavn har fået Rambøll til at lave beregninger af den trafikmæssige effekt ved udvidelse af Vestvejen fra motortrafikvej til motorvej på strækningen mellem motorvejskryds Horsens S til sammenfletningen med rute 18, Midtjyske Motorvej, ved Ølholm. Flere aspekter taler for en motorvej mellem Billund og Give og udvidelsen af Vestvejen. Alene rejsetiden vil samlet falde med 11 minutter

fra Horsens Syd til Billund. Det vil skabe øget rejseintensitet, der skaber øget samfundsværdi, men det vil også give hele det østjyske vækstbånd bedre fremkommelighed til en international lufthavn.

OPKOBLING AF BILLUND LUFTHAVN PÅ DET NATIONALE JERNBANENET

Billund Lufthavn havde i 2019 over en million udenlandske rejsende igennem terminalen, hver dag pendler over 9.000 medarbejdere ind til Billund, og det er kun fem procent af de rejsende i Billund Lufthavn, der benytter offentlige transportmidler. Billund Lufthavn skal kobles op på det nationale jernbanenet, som det er politisk besluttet ved Jelling eller Gadbjerg. Herfra vil et tillægsstykke videre til Horsens skabe en direkte togforbindelse mellem Billund-Aarhus på under en time. NIRAS vurderer, at det er grundlag for op til 2,5 mio. togrejsende til Billund Lufthavn om året i 2040, hvilket er mere end flere steder på hovedstrækningen mellem Aalborg-København.





Midtjyllands Lufthavn

TILKOBLING TIL KOLLEKTIV TRAFIK-INFRASTRUKTUR I MIDT- OG VESTJYLLAND

Midtjyllands Lufthavn oplever et behov for at blive koblet til eksisterende busruter i nærområdet. Det kan bedst ske ved at der etableres et stop i Midtjyllands Lufthavn på ruten for bus nummer 53 mellem Viborg og Herning, men der kan også kigges på andre mulige tilkoblinger af ruter fra de øvrige større byer i området fx ved en geografisk udvidelse af fælleskørsels flextrafik 'on demand' til lufthavnen i tillæg til de allerede eksisterende i Viborg og Holstebro.

FORBEDRET VEJADGANG TIL MIDTJYLLANDS LUFTHAVN MED HÆRVEJSMOTORVEJEN

Midtjyllands Lufthavn bakker op om etableringen af en ny hærvæjsmotorvej parallelt med E45 og nærhed til Midtjyllands Lufthavn. Som erhvervslivets lufthavn i det mest eksporterende område i Danmark, og hvor der i denne målgruppe oftest benyttes bil til lufthavnen, vil motorvejen have en positiv indvirkning på hele Midtjylland og i særdeleshed for tilgængeligheden til Midtjyllands Lufthavn og på tværs af Danmark til hovedstaden, hvis der etableres en afkørsel ved Karup og dens flyvestation med 3.500 arbejdspladser.

Rejsetiden til og fra lufthavnen er et væsentligt element for den fulde rejse fra hjem til destination. Derfor er der behov for flere vigepladser på hovedvejene og indfaldsvejene eller opgradering af 1+2 hovedvej, så landbrugstransporter ikke medfører køer til og fra lufthavnen.



MIDTJYLLAND

Københavns Lufthavn



RING SYD

På banedelen er det væsentligste ønske for Københavns Lufthavn at få en bedre forbindelse uden om Københavns Hovedbanegård mod Fyn og Jylland, nemlig Ring Syd-projektet. Projektet indebærer, at der kan køres tog fra Roskilde via Ny Ellebjerg Station direkte til Københavns Lufthavn uden om Københavns Hovedbanegård. Det vil give store rejsetidsbesparelser for passagerer, der rejser til lufthavnen fra Jylland, Fyn og Vestsjælland, samtidig med at risikoen for togforsinkelser mindskes. Dertil kommer, at projektet aflaster Københavns Hovedbanegård og kobler lufthavnen sammen med metrosystemet og den kommende letbane langs Ring 3. Ring Syd-projektet styrker således også mobiliteten og den kollektive transport internt i hovedstadsområdet. Rejsetidsbesparelser og koblingen til det øvrige kollektive transportnet vil samlet set øge både Københavns Lufthavns passageropland, arbejdskraftoplandet og tilgængeligheden til andre arbejdspladser i hovedstadsområdet.

UDBYGNING AF ADGANGSFORHOLD FRA TERMINAL 3 TIL NY TOGSTATION

Sund & Bælt har lavet udkast til et projekt, der indebærer, at der kan anlægges en ny station parallelt med den eksisterende med to nye perroner, og at der kan etableres den såkaldte "retningsdrift", sådan at alle tog i østgående retning føres igennem den eksisterende station, mens alle tog (også godstog) i vestgående retning, føres igennem den nye station. I Sund & Bælts projektforslag er der afsat midler til en sammenkobling mellem stationen og Københavns Lufthavns arealer, som lufthavnen naturligvis bakker op om. Men luft-

havnen ser samtidig gerne, at sammenkoblingen i projektforslaget udvides og fremtidssikres yderligere, så adgangen allerede nu bliver tilpasset et større passagerflow til og fra den nye togstation, og så andelen, der kører med offentlig transport til og fra lufthavnen dermed kan øges uden behov for yderligere udbygninger på sigt. Omkostningerne ved en udvidelse af sammenkoblingen vurderes i omegnen af 100 mio. kr.

UDVIDELSE AF MOTORVEJENE I NÆRHEDEN AF KØBENHAVNS LUFTHAVN

Motorring 3, Køge Bugt Motorvejen og Amagermotorvejen har som de eneste vejstrækninger i Danmark en hverdagsdøgntrafik på over 100.000 køretøjer. Motorring 3 er i myldretiden en af de vejstrækninger i Hovedstadsområdet, hvor trafikkanterne oplever de største forsinkelser. Der er ligeledes trængselsudfordringer på Øresundsmotorvejen, og disse må forventes at blive øget, set i lyset af de omfattende udbygningsplaner for Københavns Lufthavn. Derfor vil en udvidelse af motorvejsnettet med flere spor være med til at modvirke trængsel samt øge mobiliteten og tilgængeligheden, i særdeleshed til lufthavnen.

Tilsvarende vil en fremtidig Østlig Ringvej styrke mobiliteten til Københavns Lufthavn og Sverige fra Nordsjælland på afgørende vis og dermed aflaste andre trængselsramte hovedveje omkring København. En tilkobling af Østlig Ringvej til Øresundsmotorvejen bør ske, så den imødekommer udviklingen af Københavns Lufthavn og den generelle trafikvækst, der forventes på vejnettet til motorvejen omkring Tårnby, Dragør og Københavns Lufthavn.



KØBENHAVN

SØNDERBORG

Sønderborg Lufthavn

FIRESPORET MOTORTRAFIKVEJ RUNDT OM SØNDERBORG

Den nuværende tosporede motortrafikvej åbnede i forbindelse med Allsundbroen i 1981. En udvidelse til firesporet motortrafikvej rundt om Sønderborg vil sikre en langt højere tilgængelighed og mobilitet i hele regionen. Motortrafikvejen vil understøtte erhvervslivet i området og sikre, at borgere og virksomheder kan komme rundt i landet uden at være til gene for Sønderborg C-Ø. Den vil samtidig sikre en bedre trafikafvikling i området.

En ny motortrafikvej vil skabe en større tilgængelighed til Sønderborg Lufthavn, hvorved flere borgere og virksomheder i større dele af Sønderjylland – og sågar det nordlige Tyskland – vil kunne anvende lufthavnen til at komme rundt i Danmark eller til Københavns Lufthavn for at tilgå internationale forbindelser.

ALS-FYN FORBINDELSEN

Als-Fyn forbindelsen er et ønske om en fast broforbindelse mellem Als og Fyn, hvilket vil skabe en

genvej fra Odense til Sønderborg. Den vil forbinde to regioner og potentielt skabe nogle synergieffekter, som kommer begge regioner til gavn. Forbindelsen vil gøre det markant nemmere at komme fra Sydfyn til Sønderjylland og vice versa til glæde for pendlere, turister og erhvervsliv.

Forbindelsen vil samtidig give store tidsbesparelser for trafikanter. Sønderborg Lufthavn kan med forbindelsen skabe et større passageropland, og borgerne på Fyn vil få en genvej til omverdenen via flyruterne fra Sønderborg Lufthavn. Vejdirektoratet har i marts 2019 vurderet, at der vil være en samfundsmæssig forrentning på 5,5 pct. af projektet.

SHUTTLEBUS OG FLEXTRAFIK

Tilgængeligheden til Sønderborg Lufthavn kan med fordel øges ved i højere grad at skabe offentlig transport, som sikrer, at passagererne bedst muligt kan komme til og fra lufthavnen. En oplagt løsning er at skabe en shuttlebus eller i større grad at tilknytte flextrafik til lufthavnen. Det kunne for eksempel være fra Als, Aabenraa og Flensborg.



