

SÅDAN STYRKER VI KNUDEPUNKTET

10 INITIATIVER DER STYRKER UDVIKLINGEN I OG
OMKRING KNUDEPUNKTET KØBENHAVNS LUFTHAVN



INDHOLD

UDVIKLING AF CPH	4
TILSTØDENDE INFRASTRUKTUR	12
NYE FLYRUTER OG INDENRIGSTRAFIK	24

10 INITIATIVER DER STYRKER UDVIKLINGEN I OG OMKRING KNUDEPUNKTET KØBENHAVNS LUFTHAVN

- #01 Fælles vision for udvikling af Københavns Lufthavn
- #02 Udvikling af fragtområdet
- #03 Knudepunkt for motorvejsforbindelser
- #04 Knudepunkt for nye hurtigere togforbindelser
- #05 Ny togstation ved Københavns Lufthavn
- #06 Øresundsmetro
- #07 En lille investering med et stort potentiale
- #08 Strategisk samarbejde om nye ruter
- #09 Strategisk samarbejde om flyrejsende turister
- #10 Indenrigsflytrafikken skaber sammenhæng



FORORD

JENS KRAMER MIKKELSEN
FORMAND FOR VÆKSTKOMITÉEN



Når man som jeg har været med i udviklingen af det moderne København, er der ingen tvivl om, at Københavns Lufthavn har været en medvirkende faktor for den opblomstring, Danmarks Hovedstad har oplevet de sidste 25 år.

Fra en by der på mange måder manglede selvtillid. Hvor folk flyttede fra – og ikke til. Og en by der var lukket om sig selv. Til en by der i dag tror på sig selv, og hvor folk flytter til. Og hvor det internationale udsyn er større end nogensinde før.

Københavns Lufthavn har været med på hele denne rejse. Og i takt med at byen er blevet stadig mere selv-sikker med nye arbejdspladser og vækst, har lufthavnen støbt en stor del af fundamentet. Nye ruter er blevet taget imod med taknemmelighed fra erhvervslivet og privatrejsende. Ambitiøse og store internationale konferencer kan afholdes, fordi lufthavnen sørger for den internationale tilgængelighed. Og samtidig besøges byen af stadig flere flyrejsende turister, der gerne vil opleve et København i udvikling – samtidig med at det markante rutenet ud af lufthavnen giver københavnere mulighed for at besøge store dele af verden.

Det partnerskab mellem by og lufthavn er vigtigere end nogensinde før. Men København og lufthavnen kan ikke gøre det alene.

På de følgende sider har vi fra Vækstkomitéen i Københavns Lufthavn angivet ti konkrete initiativer, der skal styrke og fremtidssikre knudepunktet.

“De nye landvindinger for Danmark via den internationale tilgængelighed skal ske i et samarbejde mellem mange parter. Til gavn for Danmark. Til gavn for København og til gavn for Greater Copenhagen.”

Samarbejdet er afgørende for at opnå en fortsat positiv udvikling. Hvad enten det handler om den ambitiøse udvikling af lufthavnen, de væsentlige initiativer omkring den tilstødende infrastruktur eller nye veje for udvikling af rutenettet, er et tillidsfuldt samarbejde den vigtigste forudsætning.

Som formand for Vækstkomitéen håber jeg, at publikationen vil blive læst i den ånd.

JENS KRAMER MIKKELSEN

TEMA

UDVIKLING AF CPH

TEMA

EN LUFTHAVNSUDVIKLING DER STYRKER METROPOLEN

TORBEN MÖGER PEDERSEN
ADMINISTRERENDE DIREKTØR
PensionDanmark



Europa er et kontinent i en rivende udvikling. Selvom nationalstaterne stadigvæk har stor betydning, ser vi, hvordan udviklingen og konkurrencen i dag er et spørgsmål om konkurrerende metropolområder. Altså de store oplandsområder, der eksempelvis findes omkring Hamborg, London og også København.

Her foregår der lige nu et skarpt udskilningsløb. Siden finanskrisen har tidligere markante økonomiske områder i Europa tabt pusten, mens andre har formået at skabe fremgang og velstand. Årsagerne skal ikke mindst findes i øget global konkurrence og digitalisering, der stiller nye krav til myndigheder, politikere, virksomheder og medarbejdere.

Den øgede polarisering mellem byregionerne efterlader groft sagt de, der klarer sig mindre godt – mens de, der gør det godt, klarer sig rigtigt godt. Såfremt vi ønsker, at hele Danmark ikke skal havne i den forkerte ende, er det væsentligt, at vi ikke sidder på hænderne.

Heldigvis er det heller ikke tilfældet. I de seneste år er der blevet lagt en række vigtige spor ud for, hvordan vi

styrker knudepunktet omkring Københavns Lufthavn. Både arbejdet 'Task Force 2018' i regi af Københavns Kommune og Københavns Lufthavns egen klimabevidste strategi medvirker for eksempel til at fremtidssikre knudepunktet.

Det er positivt. For på mange måder er Københavns Lufthavn et spejl på, hvordan det går i Danmark. Lykkes vi med den rette balance, der sikrer en stor international tilgængelighed, solide eksportmuligheder for virksomhederne og at tiltrække mere veluddannet arbejdskraft, så gavner det hele Danmark.

Derfor er det til stadighed en fælles opgave at sikre, at vi har de bedst mulige (og de rigtige) vilkår for investeringer og virksomheder. På den baggrund er det positivt med en udviklingsplan for Danmarks internationale lufthavn, der kombinerer ambitionen om at have tilstrækkelig kapacitet til at kunne servicere et stigende antal passagerer i et samspil med det omkringliggende samfund.

Det spiller ind i den dagsorden, der handler om, at vi gennem en moderne tilgang til erhvervslivets rammevilkår sikrer arbejdspladser, vækst og høj produktivitet. De tre faktorer er afgørende for, at vi også i fremtiden er i stand til at fastholde det høje velfærdsniveau, vi har i Danmark og samtidig er i stand til at udvikle vores velfærdssamfund.

FÆLLES VISION FOR UDVIKLING AF KØBENHAVNS LUFTHAVN

– Det kræver et tillidsfuldt samarbejde mellem alle parter

Luftfartens betydning for Danmark er svær at overvurdere. Som transportmiddel har luftfarten en afgørende rolle for på en og samme tid at binde Danmark bedre sammen – og Danmark bedre sammen med resten af verden.

Centralt i begge bestræbelser er Københavns Lufthavn. Og når ambitionerne for fremtidens lufthavn skal indfries, er det nødvendigt, at alle parter i og omkring lufthavnen samarbejder.

Der er lige så store muligheder for luftfarten i Danmark, som der er udfordringer, der banker på udefra. For på den ene side er antallet af flyrejsende vokset markant gennem de seneste årtier. Og væksten vil fortsætte de næste mange år. Alene frem mod 2035 forventer den internationale luftfartsorganisation, IATA, at antallet af flyrejsende i Europa vil stige med 570 mio. passagerer.

Samtidig skal luftfarten også levere løsninger, der adresserer de klimapåvirkninger, som branchen bidrager til. Der er behov for handling nu, hvis luftfarten skal leve op til branchens egne udmeldinger om en CO2-neutral luftfart senest i 2050 med mærkbare reduktioner allerede i 2030.

VÆKSTMÅL OG KLIMAAMBITIONER GIVER RETNING - OG FORPLIGTIGER

Der er ingen tvivl om, at gode flyforbindelser er til stor gavn for Danmark. Den internationale tilgængelighed understøtter hundredetusindevis af arbejdspladser i hele landet og bidrager med op mod 100 mia. kroner til Danmarks BNP. Regeringen har udmeldt, at luftfarten har en enormt stor betydning for Danmarks samfundsøkonomi, fordi den tilgængelighed, som luftfarten sikrer og skaber, understøtter en stor værdi gennem øget mobilitet, vidensdeling, nye handelsrelationer og turisme.

I forhold til luftfartens klimaaftryk har branchen gennem det seneste år forberedt en række konkrete og markante tiltag med henblik på at igangsætte den nødvendige omstilling af luftfarten. I februar 2019 lancerede Brancheforeningen Dansk Luftfart sin ambitiøse klimaplan, som satte mål om 30 pct. CO2-reduktion i 2030 og en helt emissionsfri luftfart i 2050. Efter sommerferien tog branchen initiativ til en klimafond, der med en finansiering på op til 300 mio. kr. årligt skal bidrage til udviklingen af konkrete løsninger herunder midler til grøn forskning og udvikling af en egentlig produktion og anvendelse af bæredygtigt flybrændstof.

Københavns Lufthavn skal understøtte samfundets udvikling, så luftfarten fortsat løfter en vækst dagsorden såvel som klimadagsordenen. Dertil kommer, at luftfarten har en stor social værdi for samfundet ved at gøre det muligt for alle grupper af danskere at komme ud at rejse.

Disse elementer er afgørende pejlemærker for, hvordan der kan sikres en tidssvarende og bæredygtig udvikling af Nordens største internationale lufthavn i København.

FREMIDENS KØBENHAVNS LUFTHAVN ER VI FÆLLES OM

Udgangspunktet for Københavns Lufthavn er positivt. I dag er lufthavnen et af Nordeuropas foretrukne trafikknudepunkter. Men konkurrencen blandt øvrige lufthavne i Europa er hård. Og den bliver ikke mindre i de kommende år.

For at imødegå den konkurrence skal kræfterne omkring Danmarks største internationale lufthavn samarbejde om løsninger og målsætninger, der ikke blot fastholder, men også udvikler lufthavnens position for på den måde at være med til at styrke hele det regionale knudepunkt.

”I løbet af den seneste tid har SAS investeret et tocifret millionbeløb i CPH. Det har vi gjort, fordi vi mener, at tiden er den rette - og det løfter vores tilbud i Københavns Lufthavn til et nyt niveau. Investeringen i blandt andet et nyt SAS Service Point, opdatering af vores Fast Track tilbud og opgradering af lounge hænger sammen med et stigende antal besøgende, som vi forventer også vil være tilfældet i fremtiden. Udbygningsplanerne for lufthavnen er ambitiøse. Det skal de også være, da det er afgørende for, at vi kan investere i nye attraktive ruter og flere frekvenser fra lufthavnen. Og for at føre dem ud i livet kræver det, at alle parter med interesse i flere passagerer i Københavns Lufthavn samarbejder.”

Simon Pauck Hansen
Executive Vice President & COO, SAS



Der investeres meget i at udvikle Københavns Lufthavn for at opfylde visionen om at kunne betjene flere passagerer, herunder især flere udenlandske rejsende, der ønsker at bo, arbejde eller være turist i Danmark, og en bæredygtig udvikling af luftfarten. Det handler særligt om at etablere nye standpladser, så lufthavnen kan modtage nye, større og mere moderne fly, der støjer mindre og udleder mindre CO2. Dertil kommer investeringer, der skaber grundlaget for en CO2-neutral lufthavn, der også kan tilbyde luftfartsselskaberne klimavenlige løsninger herunder ikke mindst bæredygtigt flybrændstof.

For at skabe plads til nye flytyper og passagerer i Københavns Lufthavn er der udviklet en opdateret masterplan. Masterplanen, der skal godkendes af myndighederne efter en bred høring hos lufthavnens mange interessenter, skal skabe rammerne for en forskydning af tværbanen og skabe nye standpladser. Ændringerne kan ske inden for lufthavnens eksisterende areal og inden for de gældende støjgrænser. Da udnyttelsen af lufthavnens areal er politisk reguleret, kræver det politisk opbakning til en lovændring, før de nødvendige ændringer kan gennemføres.

Det er de synlige ændringer af lufthavnen udefra. Men ligeså vigtigt er det, at operationerne bag scenen tilsvarende udvikles og sikres til at kunne betjene de mange nye passagerer.

På samme måde er det afgørende, at ændringerne sker i en dialog med luftfartsselskaberne, så faciliteterne tilpasses deres behov, og flyoperationerne berøres så lidt som muligt.

Den tillidsfulde dialog mellem alle parter, der har interesse i, at Københavns Lufthavn udvikler sig fra det positive udgangspunkt, er den enkeltstående væsentligste faktor.



”Københavns Lufthavn følger målsætningerne om at binde Danmark bedst muligt sammen med resten af verden med flere flyruter og mere tilgængelighed og samtidig udvikle en bæredygtig lufthavn og luftfart. For at vi kan fastholde Københavns Lufthavns position som Nordeuropas trafikknudepunkt kræver det, at lufthavnen følger med efterspørgslen. Sammen med flyselskaberne har vi derfor udarbejdet en ambitiøs plan for udvikling af lufthavnen, og vi forventer at fortsætte frem mod en effektiv lufthavn, der både har den nødvendige kapacitet og kvalitet til at servicere de rejsende og luftfarten. Udviklingen af fremtidens lufthavn skal stå på et bæredygtigt fundament, så vi også løser vores del af klimaudfordringerne. Vi vil derfor i endnu højere grad drive en lufthavn præget af ansvarlighed, transparens og stærke partnerskaber. Og vi er optagede af, hvordan vi bedst kan række ud og invitere alle med på rejsen.”

Thomas Woldbye
Adm. direktør, CPH Lufthavn

BÆREDYGTIG UDVIKLING AF KØBENHAVNS LUFTHAVN

Danmarks velstand er afhængig af at være bundet sammen med resten af verden, så vi kan handle og udveksle viden. Samtidig skal fremtidens udvikling af Københavns Lufthavn og Danmarks internationale tilgængelighed gå hånd i hånd med en ambitiøs klimastrategi.

Luftfart bringer mennesker og virksomheder tættere på hinanden. Hvad enten det er turist- eller erhvervsrejsende, er luftfart ensbetydende med nye oplevelser og muligheder. Når nye flyruter åbner til og fra Københavns Lufthavn, skaber det vækst og arbejdspladser i hele landet. For at sikre en stærk platform for det danske velfærdssamfund er det derfor afgørende, at Danmarks internationale tilgængelighed til resten af verden ikke bliver mindre, men større.

Men flyrejser belaster også klimaet. Derfor skal luftfarten tage sin del af ansvaret for den grønne omstilling. Danmark er blandt de førende nationer indenfor bæredygtig energi og udvikling af ny klimavenlig teknologi. Københavns Lufthavn skal i fremtiden være en global foregangs-lufthavn, når det gælder fremtidssikrede løsninger på luftfartens belastning af klimaet. Det kræver stærke partnerskaber mellem alle virksomheder og myndigheder i og omkring lufthavnen.

FÆLLES LØSNINGER ER VEJEN TIL BÆREDYGTIG LUFTFART

Den danske luftfartsbranche (Brancheforeningen for Dansk Luftfart, BDL) har lanceret en samlet plan, der anviser en række konkrete initiativer på kort og lidt længere sigt. Den overordnede vision er at reducere dansk luftfarts CO₂-udledning i 2030 med 30 pct. i forhold til 2017 og sikre, at det danske luftfartserhverv er CO₂-neutralt i 2050.

Københavns Lufthavn (CPH) har også fremlagt en klimastrategi. CPHs langsigtede mål er, at Københavns Lufthavn skal blive en "zero emission airport" – det vil sige en lufthavn helt uden CO₂-udledning; hverken fra selve lufthavnen, flytrafikken, virksomhederne i lufthavnen eller landtrafikken til og fra lufthavnen.

Første store mål i den nye klimastrategi er, at CPH senest i 2030 får elimineret CO₂-udledningen – både fra selve driften af lufthavnen og fra landtrafikken til og fra lufthavnen. Indtil det mål er nået, vil CPH allerede i 2019 kompensere for den del af udledningen i lufthavnen, som virksomheden selv har kontrol over.

Ambitionerne skal følges op med konkret handling – og finansiering heraf. BDL offentliggjorde derfor i oktober i år et forslag om at etablere en uafhængig klimafond, der skal være spydspids i at facilitere luftfartens grønne omstilling. Fonden opbygges blandt andet gennem opkrævning af et mindre klimabidrag for rejser, der har oprindelse i de danske lufthavne og ved bidrag fra de forsknings- og udviklingsmidler, som Regeringen allokerer til den grønne omstilling. Klimabidraget skal bedst muligt afspejle klimabelastningen, men også holdes i en størrelsesorden, der ikke skader luftfartserhvervets konkurrenceevne. Modellen skal kunne generere indtægter på 250 – 300 mio. kr. årligt, der bl.a. kan gå til forskning og udvikling af nye bæredygtige brændstoffer.

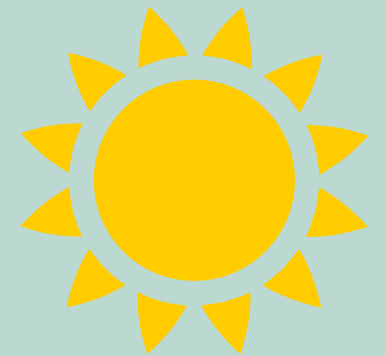
Branchens initiativ er siden blevet fulgt op af regeringens udmelding om at etablere et klimapartnerskab for luftfarten, som skal anviser konkrete veje til at nå målsætningerne om bæredygtig luftfart.

Der er sat ambitiøse mål for nedbringelsen af luftfartens klimapåvirkninger, men branchen har på kort tid vist, at der er vilje til at skabe konkret handling og finansiering, så arbejdet med den grønne omstilling for alvor kan komme i gang.

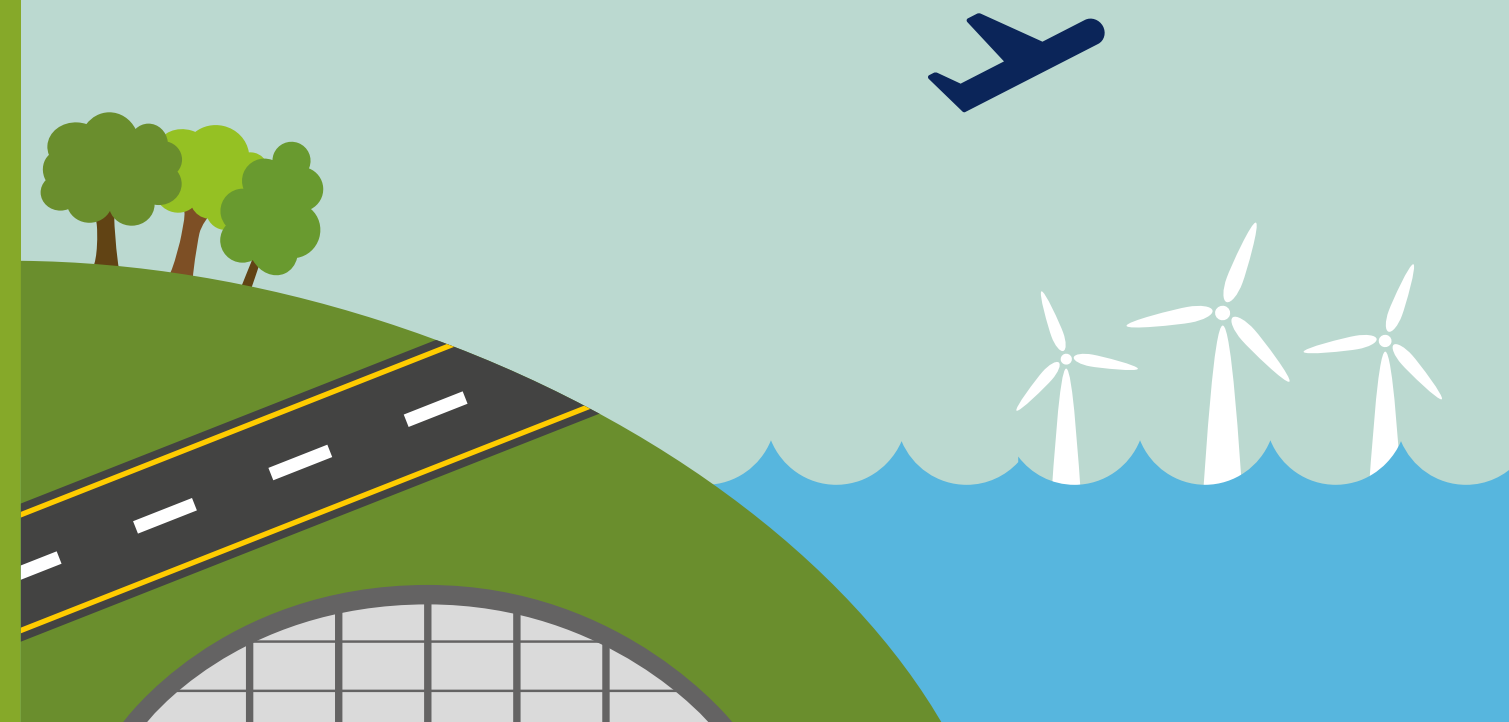
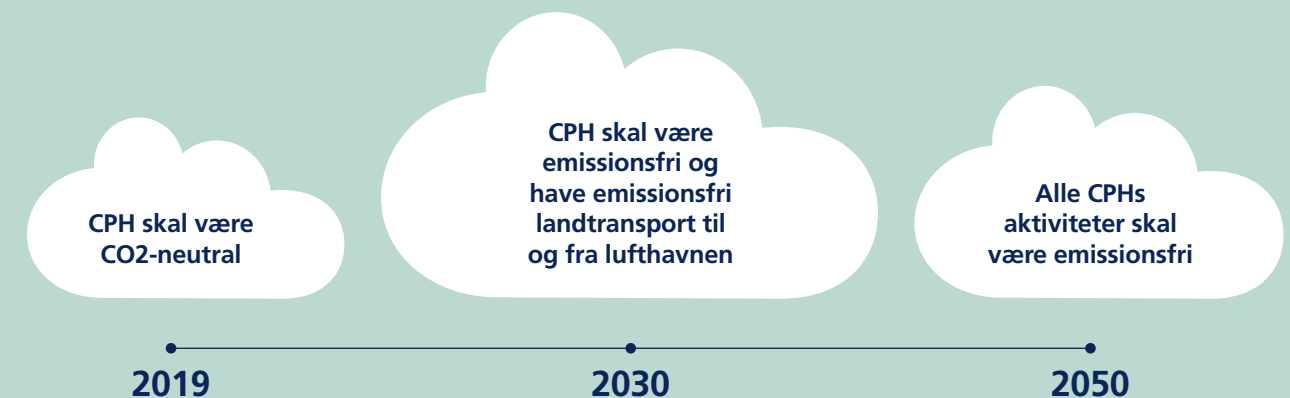
BRANCHEFORENINGEN DANSK LUFTFART

KLIMAPLAN 2019

- Aktørerne indenfor dansk indenrigsflyvning vil CO₂ kompensere indenrigsflyvningen 100 pct. i 2020.
- Driften af lufthavne i Danmark skal være CO₂ neutral i 2020.
- I 2030 reduceres dansk luftfarts CO₂-udledning med 30 pct. i forhold til 2017.
- Luftfartsbranchen vil arbejde aktivt for at opfylde Paris-aftalens målsætninger, der jf. FN's Klimapanel betyder, at luftfarten skal være CO₂ neutral i 2050.
- Luftfartsbranchen vil arbejde for at øge efterspørgslen på bæredygtigt brændstof og andre langsigtede teknologiske løsninger.



CPHS KLIMAMÅLSÆTNINGER



UDVIKLING AF FRAGTOMRÅDET

Persontransport til og fra en lufthavn er naturligvis afgørende. Men det er mulighederne for luftfragt også. Københavns Lufthavn er Nordeuropas største knudepunkt for luftfragt i dag – og den placering skal styrkes fremover.

02

Luftfragt er allerede i dag en helt central del af Danmarks handel med verden omkring os. Selvom godsmængden med fly ikke syner af meget af den samlede godstransport i ton (1 pct.), udgør den 32 pct. af værdien af Danmarks samlede eksport.

Værdimæssigt er luftfragten vital for mange danske produktions- og servicevirksomheder, hvorfor gode og hyppige forbindelser til udlandet har meget stor betydning.

AFGØRENDE FOR EKSPORT AF SPECIALISEREDE PRODUKTER

Produkter fra danske virksomheder er internationalt anerkendt som værende af høj standard. Og det er de varer, der sendes til udenlandske markeder fra Københavns Lufthavn også. Hvad enten der er tale om temperaturfølsomme medicinalprodukter, fødevarer af høj kvalitet, minkpels eller reservedele til maskiner, er fællesnævneren ofte, at luftfragten er en vigtig del af eksportsuccessen. Og da Københavns Lufthavn står for 90 pct. af den samlede luftfragt i Danmark, er det lufthavnen, der fungerer som det afgørende bindeled ud i verden.

NYE MULIGHEDER VIA LOKALT SAMARBEJDE

Igennem et samarbejde med Tårnby kommune og Københavns Lufthavn er projektet 'Airport Business Park' blevet sat i gang. Det er et ambitiøst projekt, der

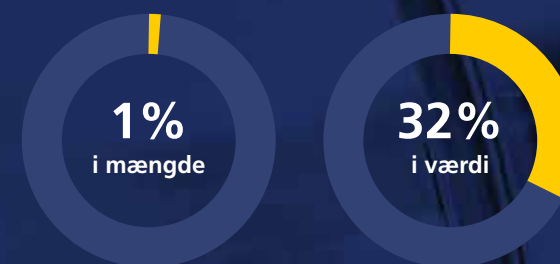
skal udvikle et område på 150.000 m² i Københavns Lufthavn til at styrke mulighederne for at eksportere højværdivarer som fragtes med fly – og samtidig give internationale virksomheder muligheden for at etablere sig lige ved lufthavnen.

Målet er, når 'Airport Business Park' er fuldt udbygget at kunne fordoble den nuværende fragtkapacitet fra 500.000 til 1.000.000 tons luftfragt årligt ved bl.a. at kunne servicere nye og større fly. Det vil samtidig give nye muligheder for det lokale erhvervsliv tæt på lufthavnen.

LUFTFRAGT BIDRAGER (OGSÅ) TIL STØRRE TILGÆNGELIGHED

Luftfragtens betydning for dansk erhvervsliv og værdien af dansk eksport er stor. Men det er samspillet mellem netværkstrafikken og luftfragt også. Særligt på langdistanceruterne kan luftfragten udgøre en betydelig del af indtjeningen. Helt op mod en femtedel af indtjeningen på en langdistancerute kan komme fra værdien af luftfragten.

Dermed bliver satsningen på øget luftfragt også en del af svaret på at fastholde og øge den internationale tilgængelighed til og fra Danmark.



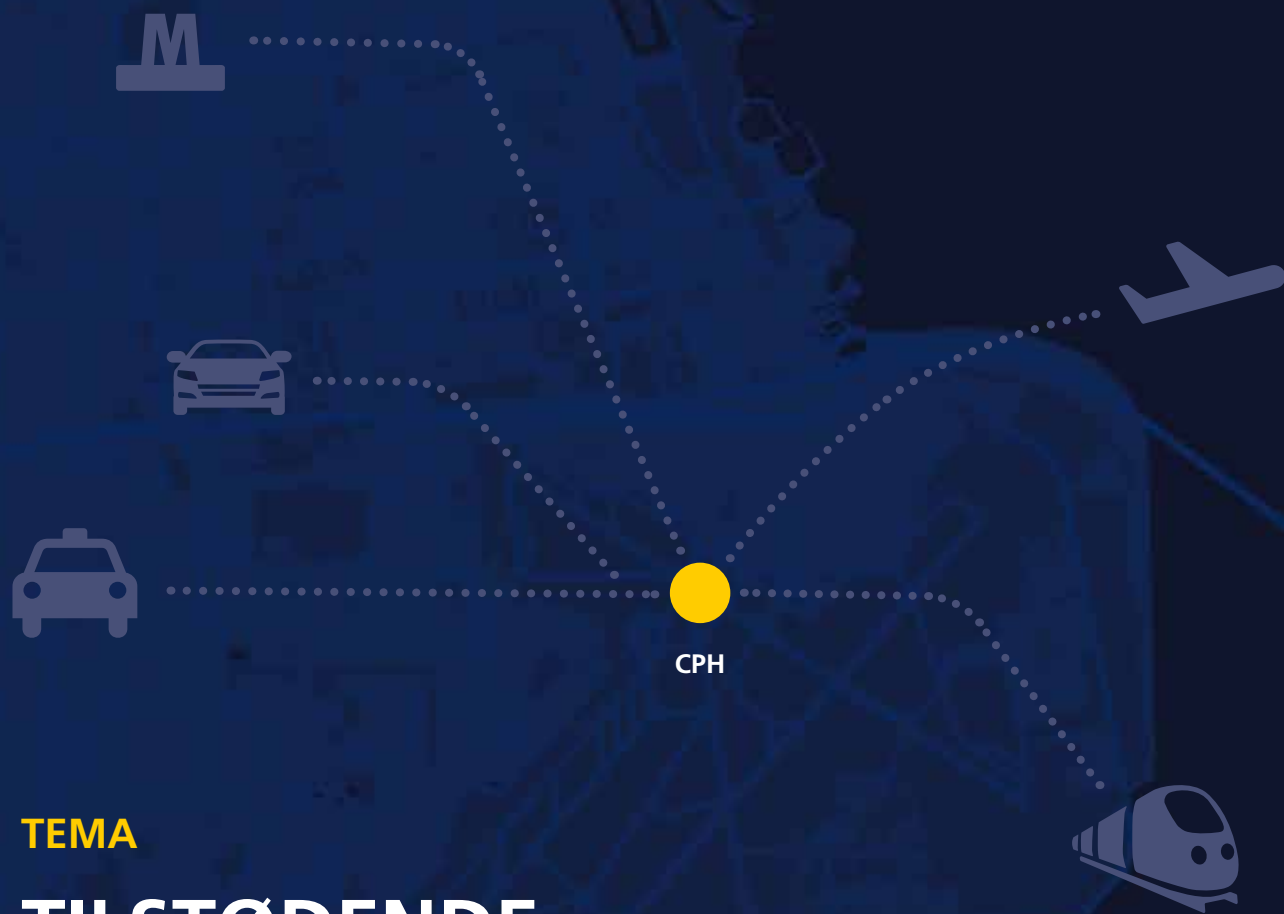
DANMARKS EKSPORT MED LUFTFRAGT



OP MOD 20% AF INDTJENINGEN PÅ LANGE RUTER KOMMER FRA FRAGT

TEMA

TILSTØDENDE INFRASTRUKTUR



TEMA

JERNBANEN ER AF AFGØRENDE BETYDNING FOR KNUDEPUNKTET



Lige siden den første danske jernbanestrækning blev taget i brug imellem København og Roskilde i midten af 1800-tallet, har toget været en afgørende del af den danske kollektive trafik. Det er fortsat tilfældet – og vil også være det i fremtiden.

I løbet af de kommende 10 år vil vi se, at der vil ske en markant forøgelse af trafikken. Det gælder ikke mindst i og omkring vores større byer i Danmark og til og fra de store trafikale knudepunkter.

Derfor vil behovet for store kollektive transportformer, der kan flytte hundredetusinder af mennesker effektivt og komfortabelt samtidig med ikke at forøge trængslen fortsat være stort. Det er den markante samfundsmæssige styrkeposition for jernbanen i Danmark i fremtiden.

Det gælder ikke mindst, når vi ser på knudepunktet omkring Københavns Lufthavn. Omkring to tredjedele af alle passagerer ankommer i dag til lufthavnen med kollektiv trafik – og hele 36 pct. af alle ankomende passagerer kommer til lufthavnen med toget.

Det er millioner af mennesker, der hvert år bliver transporteret via kollektive transportløsninger til og fra Københavns Lufthavn. Og med den opdaterede masterplan, der skal sikre, at lufthavnen i fremtiden

har en tilstrækkelig kapacitet, vil antallet af danske og udenlandske turister og forretningsrejsende kun stige.

Togtrafikken er samtidig med til at binde Vestdanmark tættere sammen med Nordeuropas største trafikknudepunkt i Københavns Lufthavn. Det er til gavn for familier og turister på resten af Sjælland, Fyn og i Jylland til at gøre brug af rutenettet ud af Københavns Lufthavn. Men det styrker også erhvervskunders ønske om at skabe en sammenhængende rejse og ikke mindst gøre rejsetiden til arbejdstid, hvis det er behovet.

Der er mange spændende muligheder for, hvordan den skinnebårne persontransport kan gøres yderligere attraktiv igennem et samarbejde mellem flere parter. Men det kræver alt sammen et dedikeret partnerskab og samarbejde – ikke mindst fordi investeringer i jernbanen kræver store ressourcer, og fordelene først senere bliver realiseret.

I disse år investerer DSB markant i at gøre togtrafikken grønnere. Alene indenfor de næste få år vil moderne el-lokomotiver afløse aldrende ME-lokomotiver, der har udtjent deres værnepligt i regionaltrafikken på Sjælland. Og i årene efter vil der blive investeret i yderligere grønne afløsere, der sikrer at nedbringe klimabelastningen.

Det er et markant bidrag til den grønne omstilling i Danmark. Og det vil betyde, at vi indenfor få år vil være i stand til at transportere endnu flere danskere til Københavns Lufthavn og ud i verden (og tilbage igen) – og samtidig påvirke klimaet mindre. Det er en af de store fordele ved jernbanen, der kun bliver større i årene, der kommer.

KNUDEPUNKT FOR MOTORVEJSFORBINDELSER

Øresundsmotorvejen er til trods for sine blot 9 km en af de vigtigste trafikforbindelser i Danmark i almindelighed og lokalt i særdeleshed.

03

Allerede i dag er der et stort pres på anlæggene omkring Øresundsforbindelsen. Når Femern Bælt-forbindelsen åbner, vil det særligt betyde øget trafik i jernbanetrafikken – men samtidig vil knudepunktet omkring Københavns Lufthavn blive centralt for trafikkorridoren fra Nordtyskland til Skandinavien.

Det skaber nye muligheder både for passagertransport – men også for satsningen på at udvikle Københavns Lufthavn som Skandinaviens fragthub. Københavns Lufthavn vil med Femern Bælt-forbindelsen blive interessant for mange nordtyske virksomheder, hvor afstanden bliver kortere end til andre fragtlufthavne som Bruxelles eller München.

SAMSPILLET MED DET LOKALE VEJNET ER AFGØRENDE

Motorvejsnettet omkring Københavns Lufthavn er løbende blevet tilpasset trafikudviklingen. Det vil der efter al sandsynlighed også blive brug for i fremtiden. Både for at sikre en ordentlig tilgængelighed til lufthavnen og for at afbøde presset på det lokale vejnet omkring lufthavnen.

Det er et meget konkret område, hvor der er brug for, at Københavns Lufthavn i samarbejde med Tårnby og Dragør Kommune sikrer, at de lokale gener for det omkringliggende samfund er så små, som det er muligt.

Et godt eksempel på det samarbejde – sammen med A/S Øresund – er udbygningen af den belastede

rundkørsel, der betjener Amager Strandvej, Kystvejen og trafikkanterne fra Øresundsbroen. Dagligt betjener rundkørslen 32.000 biler, hvilket særligt i myldretiden kan skabe trafikale udfordringer. Med udvidelsen af flere baner i rundkørslen forbedres trafiksikkerheden, og der bliver øget kapacitet til både de, der har et ærinde i lufthavnen og lokale borgere fra Tårnby og Dragør. Københavns Lufthavn har investeret 12 mio. kroner i udvidelsen, der samtidig også giver bedre adgang til lufthavnens fragtområde.

Det er afgørende, at lufthavnen er i en positiv dialog med lokalsamfundet, der omgiver den. Det er en væsentlig forudsætning for, at der kan fastholdes et fokus på vækst og udvikling af hele knudepunktet. Her er infrastrukturen omkring lufthavnen vigtig.

Det er det lokale vejnet, der 'bøder', når de store hovedårer sander til. Det er eksempelvis tilfældet omkring Amager Strandvej. Her er det nødvendigt at aflaste trafikken via en østlig ringvej. For at opretholde den positive dialog med de lokale borgere i Tårnby og Dragør er det derfor vigtigt at have fokus på borgerinddragelse og være opmærksomme på, hvilke afledte og u hensigtsmæssige konsekvenser eksempelvis udviklingen af Københavns Lufthavn kan have for de lokale vejnet.

“Der er ingen tvivl om, at Københavns Lufthavn er af afgørende betydning for Danmark. Både for den internationale tilgængelighed – men også som vækstskaber i regionen. Når lufthavnen – og jernbaner og veje omkring lufthavnen – skal udvikles, er det vigtigt, at det sker i et tæt samarbejde med lokalsamfundet. Lufthavnen skaber mange lokale arbejdspladser, som udvikles i et samspil mellem lufthavn, borgere og erhvervsliv, og på samme måde skal lufthavnen og det lokale samfund sammen finde løsninger på de udfordringer, der følger af at drive en international lufthavn fx forhold til afvikling af lokaltrafik og støj.

Vi er i Tårnby meget optagede af, at det lokale erhvervsliv og borgerne fortsat bliver inddraget, så vi både forfølger de muligheder, der ligger i at have en vækstdriver som Københavns Lufthavn i nærområdet, samtidigt med at vi tager de fornødne hensyn til det lokale erhvervsliv og beboerne. Visionen for udviklingen af lufthavnen i Kastrup skal gå hånd i hånd med visionen om at samarbejde med og inddrage lokalsamfundet. Vi vil i kommunen derfor selvfølgelig også gerne fremover arbejde tæt sammen med lufthavnen om både vækstskabelse og med at afhjælpe gener, hvor det er muligt”.

Allan S. Andersen
Borgmester
Tårnby Kommune



INITIATIV #04

KNUDEPUNKT FOR NYE HURTIGERE TOGFORBINDELSER

En vigtig faktor for udviklingen af lufthavnen er, at det bliver muligt for flere passagerer at komme hurtigere til og fra lufthavnen. Nye, hurtigere togforbindelser til Københavns Lufthavn vil medvirke til at styrke knudepunktet.

Københavns Lufthavns 'catchment area' er det geografiske område, som lufthavnen har mulighed for at servicere. I dag omfatter oplandsområdet til Københavns Lufthavn 4 mio. mennesker, der er i stand til at komme til lufthavnen indenfor max 2 timers transport.

I de kommende år vil det område potentielt blive forøget markant på grund af indsættelsen af hurtigere tog i Sverige, den faste Femern Bælt-forbindelse og på grund af arbejdet med timeplanen for den skinnelbårne trafik i Danmark.

Bedre togforbindelser til og fra Vestdanmark vil betyde, at mere end 1 mio. danskere kan få løftet den internationale tilgængelighed markant. Planen omfatter timemodellen samt Ring Syd-projektet, der skaber hurtigere adgang til lufthavnen fra Glostrup.

Med timemodellen vil passagerer fra Esbjerg kunne komme til Københavns Lufthavn på omkring 2 timer. Det samme vil rejsende, der tager toget fra Århus – mens passagerer, der står på i Odense, vil have en rejsetid på omkring 1 time.

Med den faste Femern Bælt-forbindelse vil mere end 1 mio. indbyggere i Schleswig-Holstein få muligheden for at kunne køre direkte til Københavns Lufthavn. Og med planerne for at udbygge jernbanen i Sydsverige vil oplandet til Nordens største lufthavn vokse betydeligt i østlig retning.

Dermed vil det blive attraktivt for endnu flere danskere at benytte Københavns Lufthavn og den store internationale tilgængelighed. Både for erhvervslivet og ferierejsende. Tilsvarende vil mennesker og virksomheder fra resten af verden få bedre adgang til Vestdanmark, Femern Bælt-området og Sydsverige.



"Københavns Lufthavn er et fælles trafikalt knudepunkt for Danmark og Sverige. Derfor er der også brug for en fælles dansk-svensk satsning på styrkelse af knudepunktet gennem udbygning af den tilstødende jernbaneinfrastruktur til lufthavnen."

Pia Kinhult
Head of Host States Relations,
European Spallation Source

INITIATIV #05

NY TOGSTATION VED KØBENHAVNS LUFTHAVN

Siden H.K.H Kronprins Frederik indviede togstationen under terminal 3 i september 1998, har stationen været af afgørende betydning for rejsende til og fra Københavns Lufthavn. Mere end en tredjedel af alle passagerer i lufthavnen ankommer med toget, og kapaciteten for togstationen strækker sig til det yderste.

Presset på togstationen under Terminal 3 vokser år for år. Og flaskehalsen ved Københavns Lufthavn Station er den mest alvorlige for hele Øresundsbanen, hvilket giver store udfordringer for den kollektive trafik i store dele af Greater Copenhagen området. I en situation, hvor passagerantallet stiger i lufthavnen, og godstogenes antal vil vokse ved åbningen af Femern Bælt-forbindelsen, er der behov for nye løsninger.

I analyser af udviklingsplanen for Københavns Lufthavn skal lufthavnen kunne modtage flere rejsende, der ankommer med toget. Det medfører et behov for, at lufthavnens tilbringer system kan følge med behovet for en simpel og hurtig transport med den bedst mulige regelmæssighed.

STRØM TIL KNUDEPUNKTET

For at imødekomme de fremtidige behov er det nødvendigt at etablere en ny togstation ved Københavns Lufthavn. Den mest optimale og fremtidssikre løsning vil være retningsdrift. I denne løsning etableres der en ny station ved de nuværende godsspor, der herefter anvendes af tog i vestlig retning.

Disse nye perroner forbindes til de nuværende, der vil betjene alle østgående tog (mod Sverige). Samtidig etableres der fremtidssikrede adgangsveje til Terminal 3. På den måde vil antallet af tog i hver retning stige

fra 13 til 18 i timen, hvilket vil give den nødvendige kapacitet.

Denne løsning vil være den mest passagervenlige, vil have en sammenlignelig standard med den nuværende og være en løsning til en fremtid, hvor Københavns Lufthavn kan betjene stigende passagerantal. Det er den tekniske løsning. Men bag den ligger visi-



Eksempel på muligt stationsrum

onen om at sikre, at passagerer til og fra Københavns Lufthavn får optimale muligheder for at vælge klimavenlige og komfortable transportløsninger, når de skal rejse til eller fra lufthavnen. Med en ny Københavns Lufthavn Station vil den vision blive styrket markant.



"Transport skal være nemt og enkelt. Det gælder for de rejsende til og fra Københavns Lufthavn, som i hele Greater Copenhagen. Når den faste Femern Bælt-forbindelse åbner, vil vi se nye trafikmønstre på tværs af Øresund. Det skal vi som samfund være klar til, og det vil en ny station ved Københavns Lufthavn bidrage til."

Mikkel Hemmingsen
Adm. direktør, Sund & Bælt

ØRESUNDSMETRO

Da Øresundsbroen stod færdig i år 2000 var den ikke blot en imponerende ingeniør – og arkitektonisk bedrift. Den står som et eksempel på et vellykket regionalt samarbejde over grænser i Europa. Med en højfrekvent og hurtig Øresundsmetro mellem Malmö og København vil den positive udvikling i regionen blive styrket.

06

Greater Copenhagen (regionerne Sjælland og Hovedstaden i Danmark og region Skåne og region Halland i Sverige) er en enestående vision om at udvikle en metropolregion, der omfatter 85 kommuner og 4,3 mio. indbyggere.

I dag sker 85 pct. af al persontransport på tværs af Øresund via Øresundsbroen. Det er et eksempel på, hvordan ambitiøse investeringer i infrastruktur er med til at skabe mobilitet og vækst. Men samtidig er der en markant risiko for, at Øresundsbroen bliver en flaskehals for udvikling og vækst på grund af den voksende banetrafik.

PRES PÅ TILBRINGERSYSTEMET TIL KØBENHAVNS LUFTHAVN

Ikke mindst når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2028, vil antallet af togpassagerer mellem Central-europa og Skandinavien stige markant. Det samme vil godstrafikken. Det vil lægge et fornyet pres på den eneste faste forbindelse over Øresund.

Samtidig arbejder man i Sverige på at indføre højhastighedstog efter 2035, der kan køre op til 320 km/t. Højhastighedstog skal forbinde Stockholm med henholdsvis Göteborg og Malmö med videre forbindelse til Københavns Lufthavn og potentielt via Femern Bælt-forbindelsen til Hamborg. Det udvider lufthavnens dækningsområde markant – og understøtter dermed visionen om udvikling af lufthavnen til at kunne håndtere antallet af passagerer i fremtiden.

Men samtidig vil det presse et i forvejen udfordret kollektivtrafikalt tilbringesystem til Københavns Lufthavn.

ØRESUNDSMETROEN SOM LØSNING

En Øresundsmetro mellem København og Malmö vil styrke den positive udvikling i Greater Copenhagen og binde Sydsverige og Malmö bedre sammen med knudepunktet omkring Københavns Lufthavn. En ny fast metroforbindelse over Øresund vil skabe et mere robust og højfrekvent transportsystem, der samtidig kan give bedre plads til højhastighedstog og godstog over Øresund. En Øresundsmetro vil aflaste jernbaneinfrastrukturen – ikke mindst omkring flaskehalsene – og samtidig styrke den grønne passagertransport på tværs af Øresund.

I dag kan omkring 1,3 mio. mennesker nå på tværs af Øresund indenfor en time fra enten Københavns Hovedbanegård eller Malmö C. Med Øresundsmetroen mellem København og Malmö vil det antal stige til omkring 2,3 mio. mennesker. Tilsvarende øges tilgængeligheden til arbejdspladser fra 800.000 i dag til 1,3 mio. Dermed øges arbejdskraftoplandet for regionen markant, hvilket vil give bedre muligheder for jobmatch mellem den enkelte virksomhed og arbejdstager, samt for at tiltrække nye arbejdspladser, investeringer og talenter.



CPH



”Med Øresundsbroen er København og Malmö kommet tættere på hinanden. Men der er brug for, at vi styrker tilgængeligheden over Øresund yderligere for at styrke hele regionen. Øresundsmetroen er af strategisk betydning for at udvikle en af de mest interessante områder i Europa.”

Katrin Stjernfeldt Jammeh
Borgmester Malmö Stad



EN LILLE INVESTERING MED ET STORT POTENTIALE

Hurtigere og direkte togforbindelser mellem Vest- og Østdanmark vil styrke sammenhængskraften i Danmark. Samtidig er der brug for at lette presset på Københavns Hovedbanegård, koble Hovedstadens Letbane i Ring 3 med Københavns Lufthavn og styrke tilbringersystemet generelt. En ny Ring-Syd-forbindelse vil kunne opfylde alle tre behov.

Danmark er i udgangspunktet et lille land med mindre afstande end mange andre steder. Alligevel er det afgørende at fortsætte med at udbygge den kollektive skinnebårne trafik. Et væsentligt initiativ i den forbindelse er Ring-Syd-projektet, der både mindsker rejsetiderne imellem landsdele, styrker mobiliteten i Hovedstadsområdet og er et klimavenligt alternativ til bilen.

Ring-Syd-projektet skal øge og forbedre togbetjeningen og skabe nye rejserelationer mellem Vestdanmark og Københavns Lufthavn. Projektet vil aflaste den i forvejen udfordrede kapacitet på Københavns Hovedbanegård. Ring-Syd-projektet vil gøre det muligt at køre tog fra Roskilde via Glostrup og Ny Ellebjerg stationer til Københavns Lufthavn Kastrup samt at omlægge tog fra Københavns Hovedbanegård via Ny Ellebjerg Station. Ved Ny Ellebjerg vil der være mulighed for at skifte til metrosystemet.

Det vil give betydelige rejsetidsbesparelser fra den vestlige trafik mod Amager og Københavns Lufthavn – og samtidig aflaste Københavns Hovedbanegård.

FRA ODENSE OVER ROSKILDE OG GLOSTRUP

Med en udbygget Ring-Syd vil det blive yderligere attraktivt for privat- og erhvervsrejsende at tage toget fra Odense til Københavns Lufthavn. Dermed vil Ring-Syd øge oplandsområdet til lufthavnen og forbedre den kollektive trafikbetjening af lufthavnen markant.

Fra Roskilde vil turen til Københavns Lufthavn blive 20 minutter kortere, og fra Glostrup vil rejsetiden blive mere end halveret til 16 minutter. Både for passagerer fra Roskilde og Glostrup vil det samtidig betyde, at det er muligt at rejse til lufthavnen uden at skulle skifte tog.

Realisering af Ring-Syd vil samtidig koble sig til Hovedstadens Letbane i Ring 3 og en række buslinjer til den øvrige københavnske omegn fra stationen i Glostrup. Det vil skabe en større sammenhæng i den kollektive trafik, mindske trængslen og binde regionen yderligere sammen.

I beslutningsgrundlaget for Ring-Syd (Banedanmark, 2017) anføres tre mulige løsninger. To af disse (Ring-Syd – Glostrup og Ring-Syd-Fremtidssikret Glostrup) er begge samfundsøkonomisk meget gode investeringer.

Både Ring-Syd - Glostrup og Ring-Syd-Fremtidssikret Glostrup har en såkaldt intern rente på mellem 10 og 14 pct. Dermed er der et stort samfundsmæssigt afkast af en Ring-Syd løsning til trods for, at det kun kræver en lille investering.



“CPH er ikke kun en fordel for København eller hovedstadsområdet. Tværtimod har lufthavnen stor betydning for erhvervslivet og borgerne i Region Sjælland. Analyser viser, at udviklingsplanerne for CPH eksempelvis vil betyde, at 3000 af de nye permanente job vil blive pendlere fra kommunerne i Region Sjælland. Derfor styrker det os alle sammen – når Københavns Lufthavn udvider kapaciteten.”

Heino Knudsen
Regionsrådsformand Region Sjælland



“Fynske virksomheder og borgere ser ud i verden. Og et Ring Syd projekt vil binde Danmark bedre sammen – ikke mindst så den internationale tilgængelighed Københavns Lufthavns giver kommer endnu større dele af Danmark til gode.”

Peter Rahbæk Juel
Borgmester Odense Kommune



“At sikre en ordentlig og fremtidssikret udbygning af lufthavnen er i vores alles interesse. Arbejdsmarkedet i Greater Copenhagen er høj grad specialiseret – og det er afgørende for fremtiden, at vi kan tiltrække nye medarbejdere og opkvalificere, dem som allerede arbejder her. Vi er derfor afhængige af, at Københavns Lufthavn er Nordeuropas foretrukne knudepunkt, som giver os af adgang til verden – og verden adgang til os.”



Sophie Hæstorp Andersen
Regionsrådsformand,
Region Hovedstaden

Den tilstødende infrastruktur er afgørende for fortsat at styrke knudepunktet omkring CPH.

Hvad enten det handler om den lokale trafik – og samspillet med lokalsamfund omkring lufthavnen – eller de større infrastrukturinvesteringer, er det forudsætninger for, at knudepunktet styrkes.

CPH Vækstkomité anbefaler:

- At der løbende udarbejdes konkrete analyser omhandlende den tilstødende infrastruktur (togforbindelser, motorvejsknudepunktet mv.)
- At der løbende er en tæt dialog med kommuner, erhvervsliv og borgere omkring lufthavnen for at sikre fortsat opbakning til styrkelse af knudepunktet.

TEMA

NYE FLYRUTER OG INDENRIGSTRAFIK

TEMA

HELE DANMARK HAR GAVN AF TILGÆNGELIGHEDEN FRA KØBENHAVNS LUFTHAVN



Da jeg tilbage i 1980'erne var tillidsmand på en produktionsvirksomhed på Fyn, fik jeg for alvor øjnene op for, hvad mobilitet og international tilgængelighed betyder for danske arbejdspladser og dansk erhvervsliv.

For mens vi i Danmark med rette bør være stolte af vores idérigdom og produktivitet, er vi samtidig et lille land i den ene ende af Europa. Hvis ikke resten af verden er tilgængelig for vores produkter og serviceydelser, vil det være overordentligt vanskeligt at fastholde og skabe arbejdspladser herhjemme.

Hjørnesteinen i en stærk (dansk) vækstøkonomi er derfor ikke blot en velfungerende infrastruktur – men også at vi relativt let fra hele landet har resten af verden indenfor vores rækkevidde. Det er ikke mindst tilfældet, når vi ser ud i fremtiden.

Vi ser på en fremtid, hvor varer, medarbejdere, tanker og ideer ikke lader sig begrænse af landegrænser, og hvor graden af mobilitet er afgørende. Her vil knudepunkter stå stærkt for at tiltrække ny viden, udvikling og beskæftigelse.

I Danmark har vi store fordele allerede. Men den videre udvikling kommer ikke af sig selv. Den kræver, at vi

i fællesskab samarbejder om at udvikle de naturlige styrkepositioner, vi har i Danmark. Fremfor at bruge energi på at bekæmpe hinanden bør vi tværtimod finde sammen om at styrke de knudepunkter, der skaber vækst og arbejdspladser for hele Danmark.

Københavns Lufthavn er på alle parametre Danmarks største og mest internationale adgang til resten af verden. Med omkring 30,3 mio. passagerer i 2018 og en ambitiøs udviklingsplan, der skal sikre en kapacitet til den fremtidige vækst i antallet af passagererne, taler tallene sit eget sprog. Men mere væsentligt end de rene tal er, hvad det er udtryk for. For sammen med de mange nye passagerer kommer også nye ordrer til virksomhederne. Der kommer nye medarbejdere med nye ideer. Og danske virksomheder får større mulighed for at indtage markeder i resten af verden.

At Danmark er et lille land, kommer os imidlertid til gode i den forbindelse. For det er ikke kun virksomheder i og omkring København, der får gavn af den øgede tilgængelighed fra Københavns Lufthavn.

Det er hele Danmark – inklusive produktionsvirksomhederne i Jylland, på Fyn og Sjælland. De tilgængelige analyser, der foreligger i dag, viser, at det er omkring halvdelen af de nye arbejdspladser, der vil blive skabt udenfor hovedstadsområdet som følge af udviklingsplanen for Københavns Lufthavn.

Derfor er det at arbejde for at udvikle Københavns Lufthavn ikke kun til fordel for hovedstadsområdet. Det skaber en klar konkurrencefordel for hele Danmark.

STRATEGISK SAMARBEJDE OM NYE RUTER

Gennem de senere år har Københavns Lufthavn satset på at tiltrække flere langdistanceruter til Danmark. På fem år er antallet steget fra 26 til 41. Når nye 'long haul' ruter skal til Danmark, kræver det endnu større samarbejde.

08

En ny interkontinental rute fra Københavns Lufthavn skaber grundlag for en potentiel BNP-effekt på op mod 375 mio. kroner. Det er et tydeligt eksempel på, at det betaler sig at arbejde strategisk og vedholdende i indsatsen for at udvikle nye langdistanceruter til Danmark.

I gennem de seneste 5 år har fokus i særlig grad været på Nordamerika og Asien. Den indsats er lykkedes.

I 2013 var der 6 direkte ruter til USA. Det er i 2018 steget til 12. På samme måde er antallet af langdistanceruter steget til 41 med nye rejsemål som Hong Kong, Chengdu og Delhi.

TÆTTERE STRATEGISK SAMARBEJDE

I takt med at Københavns Lufthavn omstiller sig til at kunne håndtere flere passagerer, der i stigende grad ønsker bo, arbejde eller være turister i Danmark, vil nye interkontinentale ruter blive åbnet. Den grundlæggende forudsætning for at åbne nye ruter er, at flyselskaberne oplever, at der er en efterspørgsel, så det kan betale sig.

Der er tre væsentlige elementer, der tilsammen gør en rute profitabel. Det handler i høj grad om turisme, mængden af luftfragt (Belly Cargo) og forretningsrejsende. Det er derfor afgørende, at alle relevante parter arbejder sammen for målrettet at udvikle nye ruter. Det gælder Københavns Lufthavn, flyselskaberne, Wonderful Copenhagen herunder ruteudviklingsprogrammet Greater Copenhagen Connected, Greater Copenhagen og relevante myndigheder. Samtidig er der behov for en dialog med erhvervslivet i hele landet om, hvilke markeder og regioner de forestiller sig, at der kunne være grundlag for at etablere nye ruter til.

POLITISK OPBAKNING TIL RUTEUDVIKLINGEN

Der har løbende været en politisk opbakning til udviklingen af nye ruter til Danmark tydeliggjort. Politisk opbakning er en vigtig forudsætning for at øge den internationale tilgængelighed. Det handler blandt andet om det fælles arbejde mellem relevante ministerier og myndigheder, Wonderful Copenhagen og Københavns Lufthavn om udarbejdelsen af en fælles prioriteret liste over nye flyruter.

Dertil kommer, at den politiske opbakning sikrer, at Udenrigsministeriet løbende sørger for, at ruteudvikling indgår i dagsordenen for ministerbesøg i de lande, der vurderes som interessante. Et andet eksempel er behovet for, at danske myndigheder er i dialog med Rusland om overflyvningsrettigheder og sikrer rettigheder til tilstrækkeligt med ruter til og fra Kina.

Det er ressourcekrævende og kan tage flere år at udvikle nye interkontinentale ruter. Belært af de seneste års succesfulde erfaring giver det derfor mening at arbejde fokuseret med lister over prioriterede ruter. Der er fortsat stort potentiale i både Nordamerika og Asien. Det gælder eksempelvis forbindelser til Seoul (Sydkorea), Vancouver (Canada), Seattle (USA) men også eksempelvis en direkte rute til Sydafrika.

Der har de seneste år været fremgang i antallet af internationale kongresser, topmøder, sports- og kulturbegivenheder, heriblandt verdens- og europamesterskaber, i København. Her er den internationale tilgængelighed til Danmark afgørende. Derfor er den fortsatte tiltrækning af store internationale begivenheder direkte med til at understøtte udvidelse og forbedring af flyruter – og vice versa.

"Som en virksomhed der har hele verden som arbejdsplads, er international tilgængelighed afgørende for os. Både for at vores medarbejdere kan rejse ud i verden – og for at samarbejdspartnere kan komme til os. Derfor glæder vi os over arbejdet med at styrke ruteudviklingen ud af Københavns Lufthavn."



Charlotte Mark
Managing Director,
Microsoft Development Centre Denmark

CPHS VÆKSTKOMITÉ VIL ARBEJDE FOR:

- At understøtte tiltrækning af 10 prioriterede langdistanceruter, som vil skabe størst mulig samfundsværdi og styrke den internationale tilgængelighed fra Københavns Lufthavn.
- At der i regi af Greater Copenhagen Connected etableres et 'Seoul connected' program, der skal samle luftfart- og turismebranchen, dansk erhvervsliv samt politikere og myndigheder om at tiltrække en direkte rute mellem København og Seoul.
- Refinansieringen af Greater Copenhagen Connected, så programmet er konkurrencedygtigt på niveau med og gerne bedre end tilsvarende i andre internationale metropoler og dermed skaber rammerne for ruteudvikling.



"Københavns Lufthavn er central i Nordeuropa og vigtig for hele Skandinaviens flytrafik. Vi skal sikre, at lufthavnen også i fremtiden har en nøgleposition. Det gør vi ved at udvide med nye forbindelser, især der hvor der i dag er "sorte pletter" på kortet - som eksempelvis en direkte rute til Sydkorea."

Frank Jensen
Overborgmester Københavns Kommune



STRATEGISK SAMARBEJDE OM FLYREJSENDE TURISTER

I Danmark såvel som internationalt er turisme et vækstområde. For de udenlandske turister i København ankommer næsten 70 pct. med fly. Der er stort potentiale i at tiltrække yderligere nye flyrejsende til København og Danmark.

Etableringen af det særskilte ruteudviklingsprogram Greater Copenhagen Connected i 2010 har været medvirkende til at tiltrække 34 nye ruter eller ruteudvidelser.

Det har tilført 1,2 mio. ankomne passagerer til Greater Copenhagen i Danmark og Sverige. I perioden 2010-2018 har det betydet en turismeøkonomisk omsætning på 8,8 mia. kroner og 12.500 nye jobs i det danske turismeerhverv. Det er markante resultater. Og der er gode muligheder for at fortsætte den succes.

Eksempelvis kom 1 mio. amerikanere til Danmark via Københavns Lufthavn i 2018. Dermed er amerikanske rejsende i Københavns Lufthavn den tredjestørste gruppe udenlandske rejsende – kun overgået af svenskerne og briterne. Det er resultatet af et intenst arbejde med at påvirke amerikanske medier, livsstilsmedier og lokale amerikanske turoperatører.

DIREKTE FORBINDELSER ER AFGØRENDE

Let adgang til Danmark er vigtigt for både ferie- og erhvervsturister, når de beslutter sig for at vælge destination. Flyforbindelserne bliver i særlig grad væsentlig for at tiltrække turister fra fjernere liggende destinationer som f.eks. Kina, USA og Afrika.

Flyforbindelserne er samtidig blandt de vigtigste konkurrenceparametre for erhvervsturismen. Den gode flytilgængelighed er en styrkeposition for Danmark. Det skal fortsat prioriteres i bestræbelserne for at tiltrække en større del af den kommende globale turismevækst – herunder storbyturismen.

BÆREDYGTIG TURISME

I 2018 lancerede Wonderful Copenhagen en strategi for bæredygtig turisme, 'Tourism for Good'. I strategien ligger, at turisme både lokalt og globalt er i vækst og vil være det fremover. Samtidig skal turismen

medvirke til at skabe en bæredygtig udvikling både miljømæssigt, socialt og økonomisk.

Det spiller ind i, at Danmark – og København – allerede på mange måder er en bæredygtig destination, hvilket er eftertragtet af mange turister. Wonderful Copenhagen markedsfører og brander løbende hovedstaden og bidrager til at øge interessen og rejseysten til København. Et væsentligt fokusområde for Wonderful Copenhagen i samarbejde med bl.a. Københavns Lufthavn og turismeaktører er i større grad at udvikle koncepter, der skal være med til at skabe oplevelser for flyrejsende turister også uden for hovedstadsområdet. Dette har i særlig grad et potentiale for turister, der genbesøger Danmark og København. Det handler både om at kunne 'sprede' besøgende turister over større dele af Danmark – og spredning i forhold til perioder, der ligger uden for højsæsoner.

CPHS VÆKSTKOMITÉ VIL ARBEJDE FOR:

- At undersøge muligheden for fremtidig ruteudvikling understøttes af bæredygtige krav til airlines, herunder dialog om strategiske tiltag for fremme af bæredygtig turisme
- At der udvikles digitale løsninger, der understøtter bæredygtig turisme
- At der i regi af CPHs Vækstkomité udarbejdes en fælles analyse, der kortlægger udfordringer ift. bæredygtig turisme og belyser relevante potentialer for udviklingen af bæredygtig turisme med fokus på flyrejsende turister.

"Tilgængelighed er helt afgørende for turismen, ligesom turismen er afgørende for udviklingen af nye ruter, som gavner erhvervslivet meget bredt. Med Københavns Lufthavns position som nordeuropæisk knudepunkt er både Hovedstaden, Greater Copenhagen og hele Danmark direkte tilgængelig fra en lang række vigtige markeder. Det er en forudsætning og et afgørende konkurrenceparameter for innovation og vækst – også i turismen, herunder tiltrækning af det store antal kongresser og sportevents. Vi lykkes kun gennem en stærk fælles og strategisk indsats for tiltrækning af nye, prioriterede ruter, som samtidig og i større grad end hidtil indtænker bæredygtighed."

Mikkel Aarø-Hansen
Adm. direktør, Wonderful Copenhagen



INDENRIGSFlyTRAFIKKEN SKABER SAMMENHÆNG

Sammenhængskraften i Danmark styrkes ved en velfungerende og udbygget indenrigsflytrafik. Og for flere dele af Danmark er luftfarten et hurtigt og fleksibelt alternativ til andre transportformer.

10

Indenrigsflytrafikken skaber muligheder for private og virksomheder over hele landet. Hvad enten der er tale om private rejsende eller erhvervsvirksomheder, er indenrigsflytrafikken en vigtig transportform.

Det er den transportform, der på halvanden time kan forbinde en rejsende fra centrum af Aalborg med at stå midt i København. Eller på 45 minutter kan sikre, at den forretningsrejsende fra Sønderborg når sit fly til udlandet i Københavns Lufthavn. Fælles for både de privat- og erhvervsrejsende på indenrigsruterne er, at de skal opleve en let og tilgængelig transportform. Af den årsag er der eksempelvis et dedikeret security-spor for indenrigsrejsende i Københavns Lufthavn – ligesom den rejsende blot skal være i gaten 20 minutter før afgang.

AFGØRENDE TILGÆNGELIGHED FOR ERHVERVSLIVET

Danske virksomheder har brug for international tilgængelighed, hvor end de er placeret i Danmark. Og indenrigsflytrafikken forbinder de regionale lufthavne med omverdenen via knudepunktet i Københavns Lufthavn. Når danske virksomheder i endnu højere grad skal gøre sig gældende på fjerntliggende markeder, er det afgørende, at indenrigsflytrafikken fungerer optimalt. De faste indenrigsruter er med til at sikre gode rammebetingelser for erhvervslivet i Jylland og på Bornholm – og sikrer samtidig en fleksibel og effektiv transport.

DANMARKS LUFTHAVNE I FÆLLES INDSATS

I mange år har der været en udbredt misforståelse af mulighederne i indenrigsflytrafikken. Op mod en tredjedel af danskerne har eksempelvis været af den opfattelse, at der ikke er mere end tre lufthavne i Danmark. Der ligger derfor et stort potentiale alene i at øge kendskabsgraden til indenrigsflytrafikken. Initiativer som kampagnen 'Danmarks Lufthavne', der er blevet til i et samarbejde mellem alle landets lufthavne, har været med til at øge kendskabet til mulighederne i indenrigsflytrafikken.

Og med optagelsen af indenrigsflytrafikken på Rejseplanen.dk som følge af et af initiativerne i luftfartsstrategien kan endnu flere danskere let og overskueligt se fordelene ved at flyve indenrigs. Indenrigsflytrafikken har en afgørende rolle i at binde Danmark tættere sammen og sikre, at de regionale lufthavne er forbundet til omverdenen via knudepunktet i Københavns Lufthavn.

Luftfart er et hurtigt alternativ til bil, bus eller tog og for mange forbindelser, eksempelvis til og fra Bornholm eller mellem København og Aalborg eller Sønderborg, er luftfart det mest effektive transportmiddel. Indenrigsflytrafikken bringer samtidig passagerer til og fra de internationale ruter i Københavns Lufthavn og understøtter dermed lufthavnens knudepunkt ved at øge passagergrundlaget for ruterne ud af landet.

"Der er en direkte sammenhæng mellem tilgængelighed og vækst i Danmark. Den tilgængelighed udvikles i de danske lufthavne – særligt i Københavns Lufthavn. Samarbejdet mellem flyselskaber og lufthavne gør også, at indenrigsflytrafikken styrkes. Det er afgørende for at have et fleksibelt arbejdsmarked, hvor man eksempelvis kan arbejde i Hovedstaden, men bo i Nordjylland."

Michael Svane
Direktør, DI Transport



EFTERSKRIFT



CLAUS LASSEN
LEKTOR, AALBORG UNIVERSITET

Luftfartsbranchen er i sit udgangspunkt international. Lufthavne over hele Europa er i stor konkurrence med hinanden om at tiltrække passagerer, fragt og nye ruter. Derfor er det en afgørende forudsætning for at styrke knudepunktet omkring Københavns Lufthavn, at lufthavnen selv, lokalsamfundet, virksomheder og samarbejdspartnere samt myndighederne finder sammen i et fælles strategisk arbejde.

En af de store samfundsøkonomiske fordele ved Københavns Lufthavn er den hubstatus, som lufthavnen har. Det giver passagerer og erhvervslivet flere muligheder for at nå mange markeder. Og det giver transferrejsende i lufthavnen. Hubfunktionen betyder således en langt større tilgængelighed for rejsende end lufthavne med et tilsvarende opland.

Men det er væsentligt at være opmærksom på, at hubstatusen ikke er en naturgiven situation. Alene mellem 1997 og 2013 mistede 42 lufthavne deres hubstatus. Og flere er blevet skåret ned.

Det betyder en afgørende nedgang i trafik og tilgængelighed. Men måske mere udfordrende endnu er det, at det hører til sjældenhederne, at en lufthavn genvinder statussen som netværkslufthavn.

På den baggrund er det væsentligt, at der i Danmark er kommet et øget fokus på både luftfartens samfundsøkonomiske betydning og ikke mindst den samfundsmæssige værdi af den store internationale tilgængelighed. Ikke kun blandt aktørerne i luftfartsbranchen

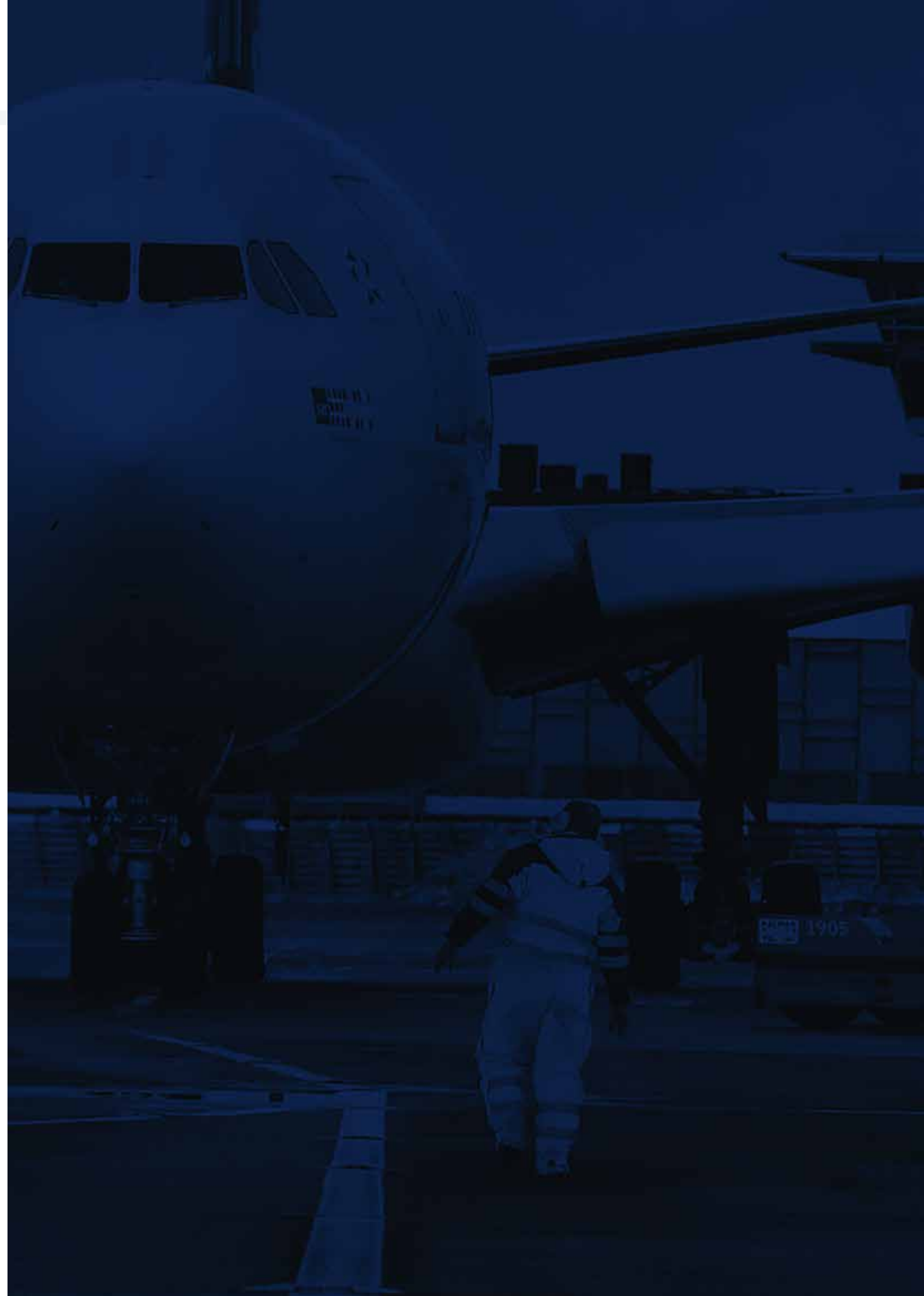
men også på det politiske niveau, i turismesektoren og blandt de danske virksomheder, er en veludbygget og velfungerende luftfart af vital betydning!

Det er veldokumenteret, at flere passagerer og større aktivitet i Københavns Lufthavn kommer hele Danmark til gode. Men samtidig er det vigtigt, at Danmark ser hele luftfartsbranchen under et – inklusiv den væsentlige rolle, som de regionale lufthavne allerede indtager i dag. Der er ikke tale om et nulsumsspil for Danmark. Tværtimod er der store gevinster ved at samarbejde også tættere om de muligheder, der er for øget mobilitet, vækst og arbejdspladser ved at styrke luftfartsbranchen for i stigende grad at gøre Danmark til et luftfartsland.

En nyligt gennemført ErhvervsPhD imellem Aalborg Universitet og Københavns Lufthavn støttet af Innovationsfonden viser netop, at politisk fokus på luftfartsudvikling og et stærkt samarbejde mellem relevante aktører ofte er helt afgørende komponenter for succesrig hubudvikling på europæisk plan (Bloch, 2018). I det hollandske eksempel, hvor der for alvor har været succes med at styrke luftfarten, taler man om en 'golden triangle'. Denne 'gyldne trekant' består af de mest betydende flyselskaber, det politiske niveau og hovedlufthavnen.

De ti initiativer, der er præsenteret i denne publikation, skal gerne være begyndelsen på en gylden trekant på dansk, hvor der er en sammenhæng mellem erhvervslivets ønsker (og aktive deltagelse) i udviklingen af nye ruter i et samarbejde med turismeorganisationer, ruteudviklingsprogrammer, flyselskaberne, regering og Folketing samt øvrige kommuner og regioner sammen med Københavns Lufthavn.

Det er en solid start at have strategien på plads. Herfra skal initiativerne og ambitionerne omsættes i virkeligheden. Men det er dog helt vitalt for strategiens succes, at fokus på dansk luftfart fra alle sider fastholdes og udbygges i fremtiden!



**CPH Vækstkomité blev etableret efter anbefalingerne fra
Transportministerens Luftfartsudvalg i 2012 – og samler
væsentlige eksterne interessenter om knudepunktet i CPH.**

Jens Kramer Mikkelsen, Formand
Thomas Woldbye, Adm. direktør, Københavns Lufthavne
Simon Pauck Hansen, Executive Vice President & COO, SAS
Frank Jensen, Overborgmester, Københavns Kommune
Allan S. Andersen, Borgmester, Tårnby Kommune
Peter Rahbæk Juel, Borgmester, Odense Kommune
Katrín Stjernfeldt Jammeh, Borgmester, Malmö Kommun
Pia Kinhult, Head of Host States Relations, European Spallation Source ERIC
Sophie Hæstorp Andersen, Regionsrådsformand, Region Hovedstaden
Heino Knudsen, Regionsrådsformand, Region Sjælland
Claus Jensen, Forbundsformand, Dansk Metal
Mikkel Aarø-Hansen, Adm. direktør, Wonderful Copenhagen
Mikkel Hemmingsen, Adm. direktør, Sund & Bælt
Michael Svane, Direktør, DI Transport
Stephan Mücklich, Formand og CEO, Sydsvenske handelskammer
Flemming Jensen, Adm. Direktør, DSB
Torben Möger Pedersen, Adm. direktør, PensionDanmark
Charlotte Mark, Managing Director, Microsoft Development Center Copenhagen
Bjarne Foldager, Senior Vice President, MAN Energy Solutions
Mette Refshauge, Kommunikationsdirektør, A.P. Møller-Mærsk
Kenth Kærhøg, Kommunikationsdirektør, Danfoss
Claus Lassen, Lektor, Aalborg Universitet
Carsten Falk Hansen, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (observatør)
Udvalget for Regional Udvikling, Region Skåne