

/ Forord / Profil / CSR-strategi / Finansielt resume / Hoved- og nøgletal / Finansielle resultatindikatorer / Skat /
/ Ruteudvikling / Regulering og takster / Kapacitetsudvidelse / CPHs interessenter / Rejseoplevelsen /
/ Miljø og energi / Medarbejderforhold / Safety og security / Indkøb / Indikatorstabeller /
/ CSR-regnskabspraksis / Ledelsespåtegning / Den uafhængige revisors erklæring / Begrebsforklaring /

Københavns Lufthavne **CPH**

CPH

CPH og Samfundet **2012**

Københavns Lufthavne A/S

Lufthavnsboulevarden 6
DK-2770 Kastrup
Danmark
Telefon: 32 31 32 31
Fax: 32 31 31 32
E-mail: cphweb@cph.dk
Web: www.cph.dk
CVR-nr.: 14 70 72 04
Stiftet: 19. september 1990
Hjemsted: Tårnby Kommune

Benævnelser

Københavns Lufthavne, CPH,
koncernen, selskabet og
Københavns Lufthavne A/S
konsolideret med dets datter-
virksomheder og associerede
virksomheder bruges synonymt.

Københavns Lufthavn

Den af Københavns Lufthavne A/S
ejede lufthavn i Kastrup.

Roskilde Lufthavn

Den af Københavns Lufthavne A/S
ejede lufthavn i Roskilde.



35



20



52



64



30



Indhold

Forord.....	5
Profil.....	7
CSR-strategi.....	9

01 Finansiell information

Finansielt resume	14
Hoved- og nøgletal	16
Finansielle resultatindikatorer	17
Skat.....	18

02 CPHs ansvar som trafikalt knudepunkt

Ruteudvikling.....	23
Regulering og takster.....	26
Kapacitetsudvidelse.....	29
CPHs interessenter	33
Rejseoplevelsen.....	37

03 CPHs ansvar som virksomhed

Miljø og energi	43
Medarbejderforhold.....	53
Safety og security.....	59
Indkøb.....	63

Indikatorstabeller.....	66
CSR-regnskabspraksis	74
Ledelsespåtegning	76
Den uafhængige revisors erklæring	77
Begrebsforklaring.....	78



Forord

Københavns Lufthavn skal være Nordeuropas foretrukne gateway.
Det er en vision, der forpligter.

1.1 I 2012 har vi formuleret en vision om at være *The Gateway of Northern Europe*. Københavns Lufthavn skal være nord-europæernes foretrukne vej ud i verden og verdens foretrukne vej ind i regionen. Som trafikalt knudepunkt for millioner af rejsende og hundreder af virksomheder varetager vi en samfundsmæssig opgave med stor lokal, regional og national betydning.

Københavns Lufthavn forbinder danske virksomheder med resten af verden, skaber mulighed for effektiv luftfragt af gods til og fra Danmark, øger Danmarks tiltrækningskraft for udenlandske virksomheder og turister og giver muligheder for, at danskerne kan tage til udlandet på forretningsrejse eller ferie.

I CPH er vi bevidste om det ansvar, der følger med at drive og udvikle Københavns Lufthavn. Vi vil bevare og styrke positionen som Nordeuropas foretrukne trafikknudepunkt. Derfor sætter vores *World Class Hub* strategi fokus på lufthavnens konkurrencedygtighed, effektivitet og vores evne til at give passagererne en ekstraordinær rejseoplevelse.

CPHs strategi for samfundsansvar (CSR) er blevet formuleret som resultat af et tværorganisatorisk samarbejde, og tiltrådt af bestyrelsen i efteråret 2012. Med CSR-strategien fokuserer vi på de vigtige områder, der både skaber værdi for virksomheden CPH, og som tjener nogle bredere, samfundsmæssige interesser. Ansvarlighed i CPH handler om miljø-, arbejdsmiljø- og sikkerhed i driften af lufthavnen - og om at inddrage de interessenter i og omkring lufthavnen, der kan bidrage positivt hertil. Det er *her* vores samfundsansvar altid skal starte.

CPHs CSR-strategi opstiller derfor ikke kun målsætninger for CPH, men også for vores samarbejde om CSR med de mange andre virksomheder, der opererer i lufthavnen. CPH danner den fysiske ramme om flere end 700 lufthavnsvirksomheder og deres omtrent 21.000 ansatte. Med denne rolle følger en række særlige udfordringer og muligheder.

Ansvarlig vækst i CPH

En stærk vækst i lufthavnen er synonymt med økonomisk vækst, og jobskabelse i Øresundsregionen og i Danmark. Vores ambitiøse vækststrategi *World Class Hub* skal sikre, at Københavns Lufthavn bliver den foretrukne gateway til Nordeuropa. CSR-strategien handler om hvordan vi når disse mål – på en ansvarlig måde. Læs mere om *World Class Hub* strategien og sammenhængen til CSR-strategien på side 9-10.

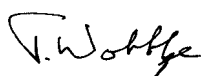
Et udvidet, koordinerende ansvar

Vores passagerer skelner sjældent mellem selve Københavns Lufthavn og de øvrige selskaber i lufthavnen, når de vurderer den overordnede tilfredshed med deres rejseoplevelse - om en sag eller service for eksempel er CPHs, groundhandlerens, flyselskabets, forpagternes eller myndighedernes ansvar. Dette skæbnefællesskab med lufthavnsvirksomhederne i relation til omdømme og økonomi er både en risiko og et potentiale for CPH. Det positive potentiale skal realiseres gennem koordinering og samarbejde.

Det er disse betragtninger, der motiverer CPH til at påtage sig et koordinerende ansvar i sager af samfundsmæssig betydning.

Vi ønsker med vores tredje selvstændige CSR-rapport, *CPH og Samfundet 2012* på de efterfølgende sider at vise, hvordan vi arbejder med hele bredden af vores samfundsansvar. Denne rapport markerer desuden CPHs fortsatte opbakning til FNs Global Compact, som CPH tilsluttede sig i 2011.

4.12



Thomas Woldbye
Adm. direktør i Københavns Lufthavne A/S



Profil

Grundlagt i 1925, er Københavns Lufthavn en af verdens ældste civile lufthavne. I dag er Københavns Lufthavn Nordeuropas travleste knudepunkt, hvor 60 flyselskaber har ruter til 140 destinationer, heraf 24 interkontinentale. Med 23,3 millioner passagerer i 2012 er Københavns Lufthavn den sekstende største lufthavn i Europa.

2.1 Det børsnoterede selskab Københavns Lufthavn A/S, der har hovedkvarter i Københavns Lufthavn, Lufthavnsboulevarden 6, 2770, Kastrup er ansvarlig for udvikling og drift af såvel Københavns Lufthavn som Roskilde Lufthavn. Københavns Lufthavn er beliggende 14 minutter med Metro fra Københavns Centrum. Roskilde Lufthavn er beliggende 35 kilometer sydvest for København og benyttes i stor udstrækning til business- og general aviation, samt skole- og taxaflyvning.

2.3 I koncernen indgår dattervirksomhederne Københavns Lufthavns Hotel- og Ejendomsselskab A/S (KLHE) (Hotel Hilton m.v.) og Copenhagen Airports International A/S (CAI), der udfører internationale rådgivningsopgaver.

3.6 CPH ejer 50 procent af aktierne i Airport Coordination Denmark A/S, der står for slotstildeling i Danmark og Island. Nærværende rapportering omfatter ikke associerede virksomheder eller de førnævnte dattervirksomheder.

En af Danmarks største arbejdspladser

LA 1 Af koncernens 2.073 fuldtidsmedarbejdere (2011: 2.037 medarbejdere) arbejder 2.033 i Københavns Lufthavn (2011: 1.954 medarbejdere), 36 i Roskilde Lufthavn (2011: 35 medarbejdere) og fire i den internationale afdeling, CAI (2011: seks medarbejdere). I 2012 blev CPH parkering integreret i Københavns Lufthavn A/S.

2.8 Et særkende ved en stor, international lufthavn er det store antal aktører, som samarbejder om at drive lufthavnen effektivt og give passagererne en god rejseoplevelse. I Københavns Lufthavn arbejder cirka 23.000 personer fordelt på flere end 700 virksomheder.

2.2 Heraf er CPHs egne 2.000 medarbejdere ansvarlige for:

- Infrastrukturen i lufthavnen inklusive togstation og metrostation
- Check-in-faciliteter (inklusive diverse selvbetjeningsfaciliteter som check-in-kiosker, web-baserede check-in-muligheder og bagage-drop)
- Passagerservice
- Anlæg til bagagetransport og -sortering
- Bustransport til og fra fly

- Safety (flysikkerhed herunder safetyledelse, marshallerservice, brandvæsen, redningsmandskab)
- Security service (passagersikkerhed herunder område-, person- og bagagesikkerhed)
- Vedligehold af anlæg samt rengøring
- Udvikling og vedligehold af Københavns og Roskilde Lufthavns faciliteter og kapacitet
- Ruteudvikling
- Udvikling af produkt- og serviceudbud
- Forvaltning og udvikling af shopping-centret i Københavns Lufthavn og udlejning af butiksarealer samt ledige lejemaal i Københavns og Roskilde Lufthavn
- Parkering på CPHs 10.000 parkeringspladser i 13 parkeringsanlæg

Cirka 21.000 er ansat i blandt andet fly- og handling selskaber, rejsebureauer, butikker og servicevirksomheder i Københavns Lufthavn samt hos rådgivere og entreprenører, der udfører anlægsarbejder i lufthavnen. Disse er blandt andet ansvarlige for følgende:

- Passager- og bagage check-in-proces samt fly-ground handling, der udføres af handling-selskaberne SAS Ground Handling (SGH), Novia, Copenhagen Flight Service (CFS) og ASE Handling
- Flyvekontrolltjeneste, der udføres af den selvstændige offentlige virksomhed Naviair
- Brændstoflevering, der udføres af et interessentskab af olieselskaber
- Catering-services, der udføres af Gate Gourmet og LSG Catering Services
- Afisning af fly, der udføres af groundhandling-selskaber
- Cargo-håndtering, der udføres af cargo-selskaber og groundhandling-selskaber
- Restauranter og butikker, som drives af forpagterne

Aktionæroversigt (pr. 31. december 2012)

Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD)	57,7%
Den Danske Stat	39,2%
Udenlandske, private og institutionelle investorer	1,9%
Danske, private og institutionelle investorer	1,2%

Ejerforhold

2.6 CPH havde pr. 31. december 2012 i alt 2.966 navnenoterede aktionærer. Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD) er kontrolleret i fællesskab (50/50) af Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP) og Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3).

OTPP og MEIF3's ejerskab af CPH er nærmere beskrevet i Koncernårsrapporten for CPH note 20 vedrørende nærtstående parter. Oplysninger om CPHs Corporate Governance fremgår af CPHs Redegørelse For Virksomhedsledelse 2012, der er tilgængelig på cph.dk/investor/publikationer/corporate+governance.

Guide til CPH og Samfundet 2012

3.2 *CPH og Samfundet* blev senest udgivet d. 1. marts 2012 og er den tredje CSR-rapport fra Københavns Lufthavne A/S. **3.1** CPH udgiver en finansiell koncernårsrapport og en CSR-rapport. Som juridisk underdokument til CPHs koncernårsrapport udgives *CPH og Samfundet* årligt og dækker hele kalenderåret. **3.3**

Med denne struktur er det muligt for CPH at tilbyde virksomhedens danske som udenlandske interessenter den finansielle information, der har deres interesse. Samtidig giver en separat CSR-rapport CPH mulighed for at tilbyde de mange øvrige interessenter, herunder myndigheder, naboer, passagerer, flyselskaber og øvrige samarbejdspartnere og kunder, information om de talrige ikke-finansielle forhold, der har særlig interesse for disse målgrupper.

3.5 Rapportens første hovedafsnit omhandler udviklingen indenfor CPHs ansvar som trafikalt knudepunkt. Det indeholder kapitlerne ruteudvikling, regulering og takster, kapacitetsudvikling, interessenter og passageroplevelsen. De er udvalgt af CPHs topledelse ud fra en vurdering af såvel deres betydning for CPHs fortsatte vækst og udvikling som områdernes relevans for CPHs interessenter. De følgende kapitler miljø og energi, medarbejderforhold, safety og security og indkøb omhandler vores aktiviteter indenfor de områder, som vi

kalder CPHs ansvar som virksomhed og udgør hjørnestenen i CPHs samfundsansvar som defineret af FNs Global Compact.

Global Compact og GRI

Nærværende rapport udgør en struktureret tilgang til CPHs CSR-rapportering med den hensigt at fremme en målrettet, resultatorienteret varetagelse af vores samfundsansvar som virksomhed.

Nærværende rapport er skabt efter Global Reporting Initiative (GRI) G3.1 retningslinjerne. *CPH og Samfundet 2012* rapporterer på i alt 40 GRI indikatorer og dækker 22 performanceindikatorer fuldt heraf 3 sektorspecifikke indikatorer fuldt. CPH rapporterer for 2012 på niveau C+. For mere information om rapporteringsstandarder GRI se: www.globalreporting.org. **3.11**

For at vise støtte til menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption har CPH i februar 2011 tilsluttet sig FNs Global Compact. CPH vil integrere UN Global Compacts ti principper inden for disse områder i sin virksomhedsstrategi, daglige drift og kultur. Dette betyder også, at CPH vil arbejde for at udbrede kendskabet til de ti principper blandt vores interessenter, samarbejdspartnere og kunder. Nærværende CSR-rapport repræsenterer CPHs COP-rapport. For mere information om FNs Global Compact se: www.unglobalcompact.org.

Den uafhængige revisors erklæring kan læses på side 77. På side 66-73 er en oversigtstabel med sidehenvielse til rapporteringen af de enkelte indikatorer, der er dækket i rapporten. For yderligere spørgsmål til *CPH og Samfundet* kontaktes afdelingen *External Relations* i CPH. **3.13** **3.4**

CSR Governance

CPHs CSR-strategi og -politik er tiltrådt af CPHs bestyrelse i efteråret 2012. Bestyrelsesudvalget Revisions- og risiko-udvalget behandler kvartalsvist ikke-finansielle indikatorer vedrørende Safety, Security, Environment og Health i CPH (SSEH). Herudover samles ledelsen i CPH to gange årligt for at revidere CSR-strategien, følge op på målsætningerne og prioritere nye indsatspunkter. **4.11**

De relevante afdelinger er ansvarlige for at sikre overholdelsen af CSR-målene, og de understøttes af et CSR-team med repræsentanter fra Miljø-, Energi-, Finans-, og HR-afdelingerne i CPH.

GRI rapportering – henvisninger

Gennem hele rapporten har vi med symbolet **x.xx** markeret, hvor vi beskriver forhold, som rapporteringsstandarder GRI G3.1 anbefaler rapportering på.

CSR-strategi

CPH vedtog i efteråret 2012 en CSR-strategi med skærpede målsætninger. Målene er operationelle, lægger op til løbende udvikling og sætter fokus på hele lufthavnens ansvarlighed.

CSR-strategien adresserer både CPHs samfundsansvar som virksomhed og vores interaktion med interessenter og aktører uden for CPH. Den indeholder nye målsætninger for CPH på områderne 'Miljø og energi', 'Medarbejderforhold', 'Indkøb' og 'Safety og Security'. Vi tager udgangspunkt i CPHs egne aktiviteter ved at opsætte *operationelle mål*, men på en række områder kan der kun nås resultater, hvis CPH koordinerer et effektivt samarbejde i hele lufthavnen på tværs af lufthavnsvirksomhederne samt med eksterne interessenter. Derfor indeholder strategien også *udvidede målsætninger*, der rækker ud over CPHs egne ansvar og aktiviteter. Endelig sikrer *procesmål*, at viden og data tilvejebringes for at muliggøre en senere beslutning af yderligere operationelle CSR-mål på området.

Ansvarlig vækst

World Class Hub er Københavns Lufthavns vækststrategi og udstikker retningen for, hvordan vi skal styrke vores position som det foretrukne nordeuropæiske trafikknudepunkt, samt hvordan vi gennem investeringer, fokus på ekstraordinære oplevelser til de rejsende samt en optimal kombination af pris og kvalitet kan skabe vækst.

CSR-politik for Københavns Lufthavne A/S

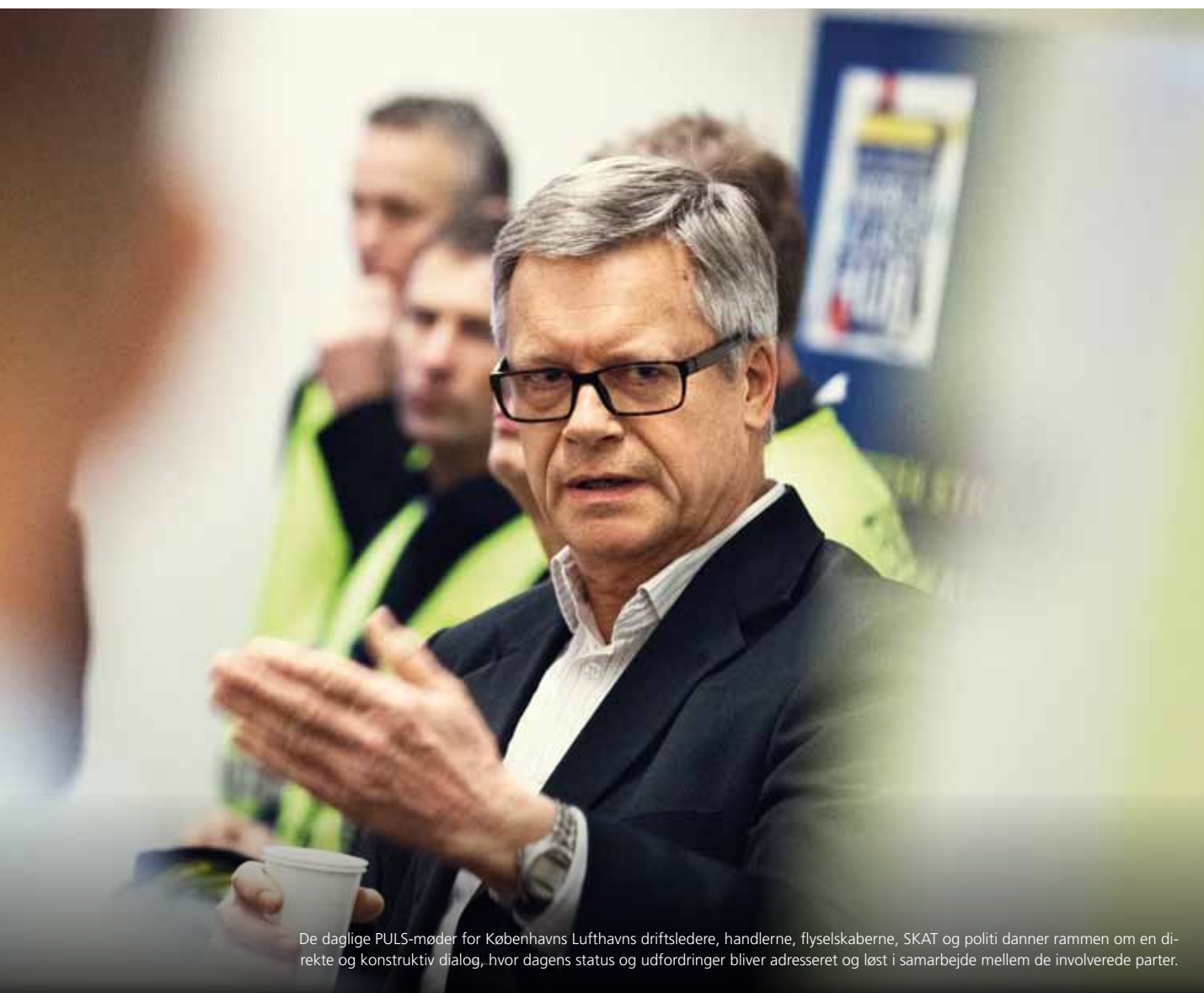
Københavns Lufthavns CSR-politik anfører, at Københavns Lufthavne A/S er forpligtet over for medarbejdere, interessenter, ejere og hele det omgivende samfund til løbende at forbedre virksomhedens samfundsmæssige ansvarlighed ved at integrere CSR i forretningsstrategien og den daglige drift. Politikken er tilgængelig på <http://www.cph.dk/CPH/DK/CSR/CSR/CSR+politik.htm> i sin fulde form.

CPHs CSR-strategi handler om, hvordan vi når vores mål – på en ansvarlig måde. For vækststrategien påvirker og påvirkes af CPHs interessenter og samfundet omkring CPH:

- En stærk, international lufthavn med mange ruter og frekvenser er afgørende for økonomisk vækst og beskæftigelse i regionen og hele Danmark. Når vi arbejder for, at flyselskaberne lægger flere ruter og aktiviteter i Københavns Lufthavn, skaber vi samtidig flere arbejdspladser i og uden for lufthavnen
- Når vi investerer i udbygning og optimering af Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn for at ruste os til 30 millioner passagerer årligt, skal vi samtidigt sikre, at vi reducerer energiforbruget og klimabelastningen, optimerer medarbejderforholdene i lufthavnen, køber ansvarligt ind og driver lufthavnen efter de gældende sikkerhedsstandarder. Dét arbejde involverer alle virksomhederne i lufthavnen
- Vi sætter kunderne i centrum. Ved at tage udgangspunkt i flyselskabernes og passagerernes behov skaber vi ekstraordinære rejseoplevelser, høj passagertilfredshed og gode vilkår for flyselskaber. Vi vil samtidig engagere alle medarbejdere i lufthavnen i arbejdet med ekstraordinære kundeoplevelser – ikke kun de ansatte i CPH
- Vi vil forbedre vores konkurrencedygtighed ved at arbejde på at reducere driftsomkostningerne for vores kunder, og i driften vil vi iværksætte tiltag, der udnytter vores kapacitet og infrastruktur på en endnu mere effektiv måde
- Mere end halvdelen af alle rejsende kommer til og fra Københavns Lufthavn med kollektiv transport. CPHs mulighed for at tiltrække nye ruter afhænger blandt andet af, at passageroplandet øges. Derfor er fortsat infrastrukturudbygning i Danmark og Sydsverige vigtig for fastholdelsen og udbygningen af Københavns Lufthavn som det foretrukne nordeuropæiske knudepunkt

Fokusområde	Operationelle mål	Se også	Proces mål	Se også	Udvidede mål	Se også
Formål	Målsætninger, der relaterer sig til CPH som rapporterende enhed		Målsætninger der sikrer, at der tilvejebringes ny viden og data for at muliggøre vedtagelse af flere operationelle CSR-mål		Målsætninger der relaterer sig til CPHs mulighed for at påvirke hele lufthavnens ansvarlighed	s. 5
Miljø og energi	CPH vil være ansvarlig for maksimalt 1 kg CO ₂ per passager i 2020 (2011: 1,4 kg)	s. 44	Energi standard for nye byggeprojekter – vedtaget Q4 2013	s. 30, 50	CPH vil beregne København Lufthavns end-to-end CO ₂ udledning i 2013 (Scope3)	s. 50
	CPH vil spare 17 GWh/år svarende til 20 procent i 2020, baseret på 2012	s. 44-46	Energi- og miljø integreres i Project Governance skabeloner før Q2 2013	s. 30, 50	CPH vil i 2013 indlede dialog om CO ₂ -effektivitets mål for Scope 3 med primære interessenter med 2012 som baseline	s. 26, 46, 50
			Energi- og miljø integreres i LTCP Master Plan 2035 og løbende i high level Masterplanning (f.eks. vand, partikler osv.)	s. 30, 50	CPH vil hjælpe de erhvervsdrivende i lufthavnen med at nedbringe deres miljøbelastning	s. 46
			CPH vil undersøge mulighederne for at indarbejde yderligere miljøparametre i takstforhandlinger (f.eks. NO _x , støj og partikler)	s. 26	CPH vil undersøge business casen for egen el-produktion i CPH og introduktion af elbiler eller alternative brændstoffer	s. 55
Medarbejder forhold	I 2017 vil CPHs medarbejder engagement være 10 procent bedre end i 2012	s. 54	Køn: CPH vil stræbe efter en andel af kvinder i ledelse der svarer til den samlede arbejdsstyrke (25/32 procent i 2011)	s. 54	I 2017 vil CPH have indført et system, der skal give overblik over den undervisning, og kompetenceudvikling, der tilbydes CPH medarbejdere	s. 56, 61 38-39
	I 2017 vil det gennemsnitlige sygefravær i CPH være 4,5 procent (2011: 4,99 procent)	s. 55-56	Etnicitet: I 2013 vil CPH indsamle data om den kulturelle mangfoldighed i CPH og færdiggøre strategi og mål herfor, der peger imod 2017	s. 56	CPH vil give relevante ansatte hos partnervirksomheder i lufthavnen mulighed for ekstra uddannelse i god kundeservice	s. 38-39
	Fra 2012-17 vil arbejdsskader i CPH udgøre max 12 per en million arbejdstimer (2011: 13,4)	s. 55-56	Alder: I 2013 vil CPH indføre et program, der skal øge CPHs samlede antal elevstillinger i 2017	s. 53, 56	CPH vil vejlede og motivere tredjeparter, der opererer i lufthavnen, i at opretholde en høj standard for arbejdssikkerhed og –sundhed	s. 55-56
			Alder: I 2013 vil CPH lave en plan for senior-venlige arbejdspladser (60+), der omfatter fastsættelse af mål for 2017	s. 53, 56		
Safety og security	I 2013 vil passagertilfredsheden med CPH Security være over 87 (2012: 86)	s. 38, 61	CPH vil integrere retningslinjer omkring overholdelse af Menneskerettigheder i det eksisterende kvalitetstyringssystem i Security	s. 61	CPH vil udvikle 'Security oplevelsen' ved at samarbejde med CPH security-partnere i lufthavnen (Politik, flyselskaber osv.) om at højne den samlede passageroplevelse	s. 34, 61
	Ventetider i Security: 85 procent af alle passagerer skal igennem det centrale Security check på mindre end 5 minutter.	s. 38	I Q2 2013 har CPH gennemført en undersøgelse af de emotionelle drivere bag passagerernes tilfredshed med CPHs servicefunktioner - en viden som blandt andet skal danne baggrund for operationelle mål for passager tilfredsheden med Security i CPH frem imod 2017	s. 38		
	Antal flyskader, der involverer CPH, per 10.000 operationer vil være 0,1 per måned fra 2013 (Q4 2012: 0,2)					
	Antal rapporterede næved-hændelser må maksimalt være 25 per 10.000 operationer					CPH vil arbejde med adfærden (Safety kulturen) i hele lufthavnen, så 60 procent af alle kendte indberetningspligtige hændelser indberettes af de involverede personer (status Q3 2012: 46 procent)
Indkøb	I Q4 2012 vil CPH indføre en leverandør Code of Conduct som et tillæg til alle standardkontrakter	s. 63-64	Senest Q4 2013 vil CPH Procurement have dokumenteret kritiske interaktioner med leverandørerne, så der er beslutningsgrundlag for vedtagelse af nye sociale og miljømæssige kriterier i udbudsprocessen	s. 63-64	I 2017 vil CPH have et system til overvågning af leverandørernes præstation inden for CSR, så der kan træffes beslutning om leverandøraudits hvis nødvendigt	s. 63-64
	I 2016 vil minimum 85 procent af CPHs indkøb være omfattet af CPHs Code of Conduct for leverandører	s. 64				

Tabellen viser målsætningerne i CPHs CSR-strategi. Igennem samarbejde og fokus på vores samarbejdspartneres forretning, vil CPH styrke sin egen og hele regionens vækst. De fire fokusområder for CPHs samfundsansvar er 'Miljø og energi', 'Medarbejderforhold', 'Safety og Security' og 'Indkøb'.



De daglige PULS-møder for Københavns Lufthavns driftsledere, handlerne, flyselskaberne, SKAT og politi danner rammen om en direkte og konstruktiv dialog, hvor dagens status og udfordringer bliver adresseret og løst i samarbejde mellem de involverede parter.

01/ Finansiel information



Finansielt resume

Den finansielle udvikling i CPH er beskrevet i ledelsesberetningen i CPH's finansielle rapport CPH Koncernårsrapport 2012. I det følgende resumeres udviklingen i 2012 i forhold til 2011

EC 1 Læs hoved- og nøgletal for den finansielle udvikling i CPH samt finansielle resultatindikatorer for 2008-2012 på side 16 til 17.

2012 resultat i forhold til 2011

2.8 CPH's koncernomsætning er forøget med DKK 172,0 mio. til DKK 3.515,8 mio., hvilket skyldes en vækst på 2,7 procent i passagertallet og en stigning i forbrug pr. passager i shopping-centret som følge af den fortsatte udvikling af butikks- og produktudbuddet, samt en øget omsætning på parkering.

Andre driftsindtægter steg med DKK 748,1 mio. grundet salget af CPH's ejerandel i NIAL Group Ltd., England, hvilket resulterede i en gevinst på DKK 759,1 mio. NIAL er moderselskabet til Newcastle International Airport.

Driftsomkostninger inklusive afskrivninger er forøget med DKK 74,1 mio. (3,5 procent) til DKK 2.167,8 mio. Korrigeret for særlige forhold steg driftsomkostninger inklusive afskrivninger med DKK 90,8 til DKK 2.157,7 mio.

Stigningen kan primært henføres til en forøgelse af personaleomkostningerne på DKK 71,8 mio. grundet lønindeksering samt stigning på 36 fuldtidsansatte, som følge af passagervækst samt overholdelse af myndighedskrav på passagersikkerhedsområdet (security).

Eksterne omkostninger korrigeret for særlige forhold faldt med DKK 27,8 mio., svarende til 4,6 procent grundet det fortsatte fokus på omkostningseffektivisering delvist modsvaret af et generelt højere aktivitetsniveau. Afskrivninger er forøget med DKK 46,8 mio. som følge af CPH's høje investeringsniveau som beskrevet på side 29.

Driftsresultatet (EBIT) for 2012 udgør DKK 2.109,4 mio., hvilket er en forøgelse på DKK 846,0 mio. i forhold til 2011. Korrigeret for særlige forhold er EBIT steget med DKK 70,2 mio. i forhold til 2011.

Nettofinansieringsomkostningerne er faldet med DKK 12,0 mio. til DKK 194,1 mio. Det skyldes primært lavere ekstraor-

dinær amortisering af låneomkostninger i forbindelse med opsigelse af bankfaciliteter i 2011 samt stigning i aktivering af renter på anlægsaktiver. Dette er delvist modsvaret af lavere renteindtægter fra bankmellemværende og tilgodehavender fra kunder.

Resultat efter skat steg med DKK 859,1 mio. til DKK 1.614,8 mio. Korrigeret for særlige forhold steg resultat efter skat med 11,3 procent til DKK 863,3 mio.

Aeronautisk segment – resultater

De aeronautiske indtægter blev forøget med DKK 95,8 mio. (5,2 procent) til DKK 1.931,7 mio. primært grundet stigningen i passagertallet på 2,7 procent samt prisindeksreguleringer gennemført pr. 1. april 2012. **2.8**

Indtægterne fra startafgifter faldt med 2,1 procent, hvilket primært skyldes færre operationer, hvad der modsvares delvist af en stigning i den gennemsnitlige startvægt på flyene. Indtægterne fra passagerafgifter steg med 7,4 procent. Det skyldes primært passagervæksten samt prisindeksregulering af taksterne pr. 1. april 2012.

Indtægterne fra Security- og handlingsafgifterne steg samlet set med DKK 40,0 mio. svarende til 7,2 procent, hvilket hovedsagligt skyldes omlægning af taksterne for Security og handling, samt den positive passagervækst.

Resultat før renter (EBIT) for det aeronautiske segment steg med DKK 9,2 mio. i forhold til 2011 til DKK 308,6 mio. EBIT er steget mindre end omsætningen, hvilket primært kan henføres til højere personaleomkostninger grundet det høje aktivitetsniveau samt øgede afskrivninger som følge af det fortsat høje investeringsniveau.

Passagerer

Det samlede passagertal i Københavns Lufthavn steg med 2,7 procent til i alt 23,3 mio., hvilket er rekord for Københavns Lufthavn for andet år i træk. Dette var på trods af vores tredje største kundes konkurs, Ciber Sterling.

Antallet af lokaltafgående internationale passagerer steg med 3,4 procent, hvilket primært er drevet af en ny rute til Shanghai samt øget kapacitet på de mellemøstlige ruter til Dubai og Doha.

Antallet af transferpassagerer steg med 7,3 procent, og den interkontinentale trafik steg med 10,2 procent, hvilket understøtter strategien om at styrke CPHs position som nord-europæisk knudepunkt. Se side 24 for yderligere information om ruteudviklingen.

Antallet af lokaltafgående indenrigspassagerer faldt med 17,9 procent grundet Cimber Sterlings konkurs i maj og reduktion i antallet af frekvenser på indenrigsdestinationer.

Det samlede antal lavprispassagerer i Københavns Lufthavn steg i 2012 med 27,5 procent i forhold til året før. Lavprisselskabernes markedsandel lå ved udgangen af 2012 på 20,3 procent, hvilket er en stigning på 24,2 procent i forhold til 2011.

Ikke-aeronautisk segment – resultater

2.8 Den samlede omsætning i det ikke-aeronautiske segment steg med 5,3 procent til DKK 1.563,0 mio., hvilket primært er drevet af stigning i shopping-centret og parkeringens omsætning, der hovedsageligt skyldes stigende passagertal, øget forbrug pr. passager samt fuldsårseffekten af at hele forretningsarealet var udlejet.

Koncessionsindtægten fra shopping-centret steg med 11,0 procent hovedsagelig på grund af stigningen i passagerantallet samt en stigning i forbrug pr. passager som følge af den fortsatte udvikling af butiks- og brand-udbuddet. Omsætningen fra parkering er steget 4,5 procent, hvilket primært er drevet af en stigning i parkeringsbilletternes gennemsnitlige værdi.

Lejeindtægter steg med DKK 8,2 mio. til DKK 189,8 mio. Stigningen skyldes primært effekten af nye lejemål og lejereguleringer på eksisterende kontrakter.

Indtægt fra hotelaktiviteten faldt med 3,0 procent til DKK 182,0 mio. primært som følge af lavere møde- og konferenceaktivitet samt investeringer i ombygninger på flere etager, herunder renovering af møde- og conferencefaciliteter.

Belægningsprocenten for værelserne på Hilton Copenhagen Airport er stadig den højeste blandt hoteller i Københavns centrum.

Det ikke-aeronautisk resultat før renter (EBIT) steg med DKK 74,3 mio. hovedsagligt som følge af stigningen i passagerantallet samt en stigning i forbrug per passager.

Internationalt segment – resultater

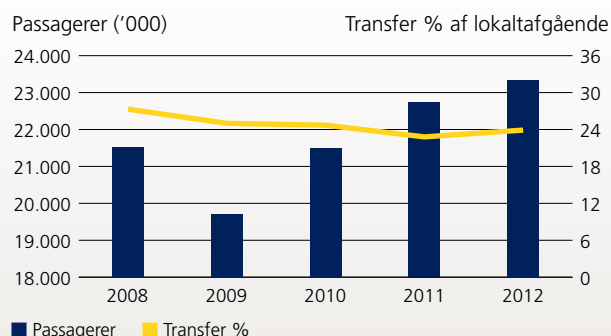
CPH International frasolgte i fjerde kvartal sin ejerandel på 49 procent i NIAL Group Ltd., England. Den regnskabsmæssige gevinst før skat udgjorde DKK 759,1 mio. Salget er en konsekvens af CPHs strategi om at styrke kerneforretningen, som det er beskrevet i *World Class Hub* strategien.

CPH International har i 2012 reduceret omsætningen (salg af rådgivning til associerede selskaber og andre) med DKK 2,5 mio. til DKK 21,1 mio., primært grundet genforhandling af TSA-aftalen (Technical Service Agreement) med Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S.A. de C.V., Mexico (ITA) samt færre konsulentydelse til Oman.

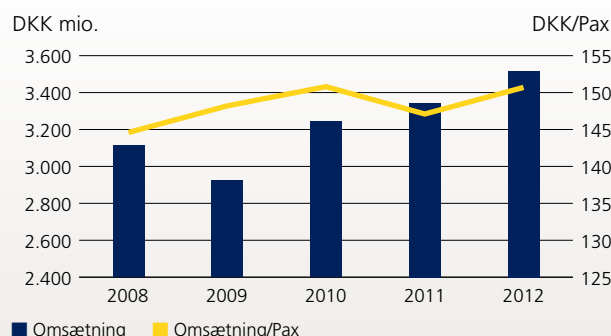
Driftsresultatet steg med DKK 762,5 mio. til DKK 774,7 mio. hovedsagelig grundet salget af NIAL Group Ltd., England.

Hoved- og nøgletal 2008-2012

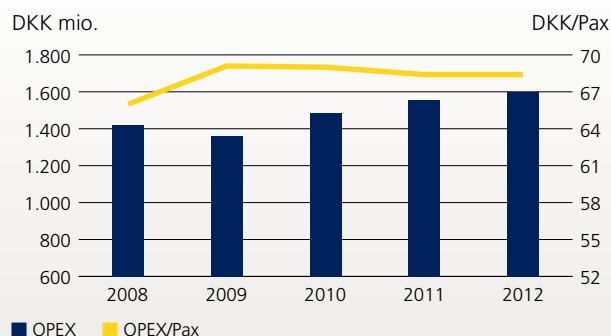
Pax (passagerer)



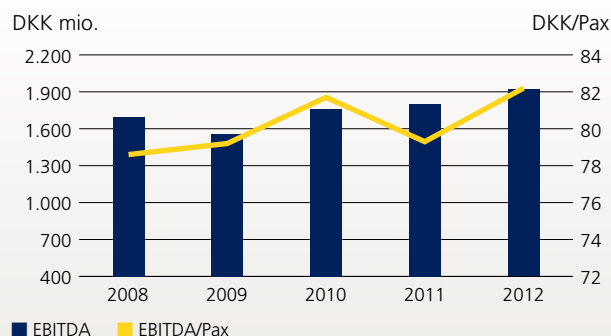
Omsætning (korrigeret for særlige forhold)



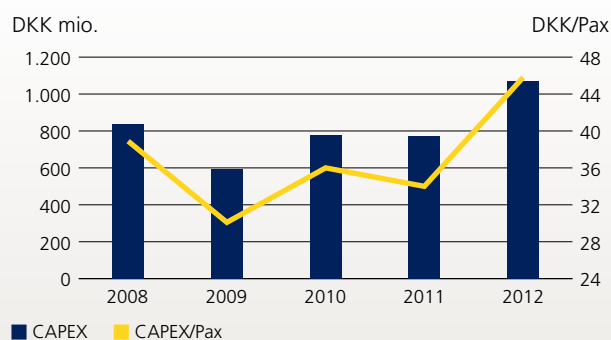
OPEX (driftsomkostninger korrigeret for særlige forhold)



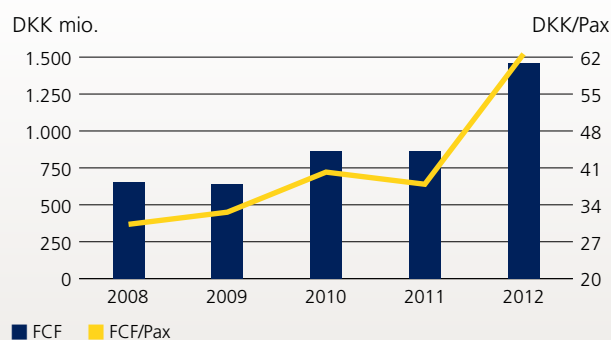
EBITDA (korrigeret for særlige forhold)



CAPEX (køb af anlægsaktiver)



FCF (frit cash flow)



Finansielle resultatindikatorer 2008-2012

DKK mio.	2012	2011	2010	2009	2008
Resultatopgørelse					
Omsætning	3.516	3.344	3.239	2.923	3.114
EBITDA	2.668	1.775	1.964	1.518	1.620
EBIT	2.109	1.263	1.472	1.047	1.228
Resultat af kapitalandele	-	-	27	14	-37
Nettofinansieringsomkostninger	194	206	271	242	164
Resultat før skat	1.915	1.057	1.228	820	1.026
Resultat efter skat	1.615	756	909	614	755
Totalindkomstopgørelse					
Anden totalindkomst	-101	-87	86	-99	42
Totalindkomst	1.514	669	995	515	797
Balance					
Materielle anlægsaktiver	8.420	7.883	7.699	7.471	7.368
Finansielle anlægsaktiver	1	1	1	146	161
Aktiver i alt	10.012	8.946	9.283	8.630	8.069
Egenkapital	3.602	2.916	3.480	3.191	3.196
Rentebærende gæld	3.863	3.909	3.830	3.490	3.116
Investeringer i materielle anlægsaktiver	936	591	621	514	798
Investeringer i immaterielle anlægsaktiver	133	182	154	80	39
Pengestrømsopgørelse					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.672	1.456	1.116	984	1.332
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-349	-769	-257	-552	-824
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-837	-1.243	-407	-25	-497
Likvider ultimo	833	347	903	450	43
Nøgletal					
EBITDA-margin	75,9%	53,1%	60,6%	52,0%	52,0%
EBIT-margin	60,0%	37,8%	45,4%	35,8%	39,4%
Aktivernes omsætningshastighed	0,40	0,39	0,39	0,37	0,41
Afkastningsgrad	23,7%	14,9%	17,9%	13,2%	16,1%
Egenkapitalforrentning	49,5%	23,6%	27,2%	19,2%	21,8%
Soliditetsgrad	36,0%	32,6%	37,5%	37,0%	39,6%
Resultat pr. aktie à DKK 100 (EPS)	205,8	96,3	115,8	78,3	96,2
Cash earnings pr. aktie à DKK 100 (CEPS)	276,9	161,5	178,5	138,3	146,3
Indre værdi i DKK pr. aktie à DKK 100	459,0	371,5	443,5	406,5	407,2
Udbytte i DKK pr. aktie à DKK 100	205,8	96,3	160,6	78,3	87,1
NOPAT margin	49,6%	28,7%	36,1%	29,3%	28,6%
Den investerede kapitalens omsætningshastighed	0,41	0,40	0,39	0,38	0,43
ROCE	20,4%	11,4%	14,1%	11,1%	12,3%

De anvendte nøgletalsdefinitioner er i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings anbefalinger fra 2010 bortset fra dem, der ikke er defineret heri. Definitionen af de anvendte nøgletal er offentliggjort på www.cph.dk.

Ovenstående finansielle resultatindikatorer er et uddrag af årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S. Denne rapport er udarbejdet i en separat publikation, der kan rekvireres ved henvendelse til Københavns Lufthavne A/S, ligesom den er tilgængelig på www.cph.dk.

Skat

Koncernstruktur, ejerskab, skattestrategi og risikostyring

CPH driver med sine dattervirksomheder to lufthavne i Danmark og er således primært skattepligtig i Danmark. Herudover er en associeret virksomhed i Danmark selvstændigt skattepligtig.

57,7 procent af aktierne i CPH ejes af Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD). CAD er indirekte kontrolleret af Kastrup Airports Parent ApS (KAP), det øverste af en gruppe danske holdingselskaber. CPH er sambeskattet med disse holdingselskaber.

KAP er som administrationsselskab i sambeskatningen ansvarlig for indlevering af selvangivelser og for kommunikationen med de danske skattemyndigheder for så vidt angår selskabsskat. CPH rapporterer i denne forbindelse til KAP. CPHs skattestrategi og risikostyring vedrørende selskabsskat gælder udelukkende CPH og dattervirksomheder - ikke holdingselskaberne.

Skat compliance

CPH har den indstilling, at selskabsskat og andre skatter skal indberettes i henhold til lovgivningen og betales til tiden. Dette gælder også opkrævede skatter (i transit).

Skattebidrag

CPH er med flere end 2.000 ansatte en væsentlig bidragsyder af skat. Dette gælder såvel for skatter udgiftsført af CPH, som skatter opkrævet (i transit) af CPH.

I 2012 bidrog CPH med 1.118 mio. kr. i skat (2011: 1.071 mio. kr.), hvoraf 336 mio. kr. blev udgiftsført af CPH (2011: 263 mio. kr.). CPH opkrævede 782 mio. kr. (2011: 808 mio. kr.) i skatter (i transit) såsom moms på omsætning, skat på lønninger og miljø- og energiskatter. Størstedelen af den udgiftsførte skat for CPH er skat på selskabets overskud (selskabsskat). I 2012 udgjorde selskabsskatten 89 procent af den samlede udgiftsførte skat i CPH (2011: 84 procent). De øvrige udgiftsførte skatter er miljø/energi skat, sociale bidrag (skat på løn), moms og ejendomsskatter. Skat på løn betales fortrinsvist af CPHs medarbejdere. Offentlige lufthavne i Danmark er generelt fritaget for ejendomsskat.

Selskabsskat - strategi

Selskabsskattesatsen i Danmark er 25 procent. CPHs effektive skattesats i 2012 udgør 16 procent (2011: 28 procent) grundet det skattefrie salg af NIAL samt virkningen af begrænsningen af fradragsretten for finansielle omkostninger, herunder renteswaps. Korrigeret for salget af NIAL udgør den effektive skattesats 26 procent. CPH maksimerer den skattemæssige afskrivning af anlægsaktiver, hvorved selskabsskatten reduceres, mens udskudt skat tilsvarende forøges. I 2012 udgør betalbar selskabsskat 106% ud af udgiftsført skat (2011: 81 procent af udgiftsført skat). Cirka halvdelen af selskabsskatten betales i årets løb, mens resten betales i det efterfølgende år. CPH betaler et rentetillegg på restskatten.

CPHs skattebidrag												
Skattebidrag	2012				2011				2010			
	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	i %	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	i %	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	i %
Selskabsskat ¹⁾	298	-	298	27%	222	-	222	21%	264	-	264	24%
Miljø/energi skat ²⁾	8	26	34	3%	8	37	45	4%	9	34	42	4%
Skat på løn m.v. ³⁾	17	361	378	34%	16	345	361	33%	15	333	348	32%
Skat på omsætning ⁴⁾	1	394	395	35%	1	425	426	40%	1	423	424	39%
Ejendomsskatter ⁵⁾	12	1	13	1%	16	1	17	2%	15	1	16	1%
I alt	336	782	1.118	100%	263	808	1.071	100%	304	791	1.095	100%
I %	30%	70%	100%		25%	75%	100%		28%	72%	100%	

¹⁾ **Selskabsskat** omfatter årets aktuelle skat, dvs. selskabsskat, der skal betales af årets overskud, hvad enten skatten betales i løbet af året eller i det efterfølgende år.

²⁾ **Miljø/energi skat** omfatter miljø/energiskatter (f.eks. CO₂) betalt af CPH. Opkrævet miljø/energi afgifter vedrører energi, som CPH distribuerer til lejere i Københavns Lufthavn.

³⁾ **Skat på løn** med videre omfatter visse sociale bidrag betalt af CPH. Opkrævet skat på løn består af indeholdt A-skat med videre betalt af de ansatte.

⁴⁾ **Skat på omsætning** for CPH består af ikke fradragsberettiget moms vedrørende telefon og visse andre omkostninger. Opkrævet skat på omsætning består primært af moms på omsætning. Hovedparten af de aeronautiske indtægter er ikke momspligtige mens øvrige indtægter overvejende er momspligtige.

⁵⁾ **Ejendomsskatter** består af ejendomsskatter vedrørende visse ejendomme betalt af CPH. For størstedelen af ejendomme i lufthavnene skal der ikke betales ejendomsskat. Opkrævet ejendomsskat vedrører ejendomsskat på visse udlejede ejendomme.



I juni 2012 slog en af landets mest populære restauranter, MASH, dørene op for de rejsende i Københavns Lufthavn. Steakrestauranten giver de mange forretningsfolk, der rejser igennem Københavns Lufthavn, gode rammer, når der står arbejdsfrokost på menuen.

02/ CPHs ansvar som trafikalt knudepunkt

CPH har ansvar for at styrke lufthavnens og dermed regionens konkurrencemæssige position på det stærkt konkurrenceprægede globale lufthavnsmarked.

En stærk, international lufthavn med mange ruter og frekvenser er afgørende for økonomisk vækst, beskæftigelse og øget turisme i regionen og hele Danmark. Når vi arbejder for, at flyselskaberne lægger flere ruter og aktiviteter i Københavns Lufthavn, skaber vi samtidig flere arbejdspladser i og uden for lufthavnen. Vi tager dette ansvar alvorligt, og vi vurderer, at det er et kollektivt ansvar for både regionen og Danmark som helhed.

I de følgende afsnit beskriver vi, hvordan vi gennem målrettet ruteudvikling, takstregulering, udvikling af kapaciteten, interessentdialog og udvikling af de bedst mulige services til vores passagerer og flyselskaber, arbejder for at leve op til vores ansvar som trafikalt knudepunkt.







I 2012 har vi etableret en række 'efficiency stands', der sikrer en hurtigere boarding og de-boarding af passagererne. Det er med til at sikre hurtigere turnaround tider og bidrager blandt andet til at minimere Norwegian's driftsomkostninger i lufthavnen.

Ruteudvikling

Det er vigtigt for Københavns Lufthavn at være et attraktivt hub for flyselskaberne

Positionen som hub indebærer at flyselskaberne sender passagerer fra Norden, Baltikum, Polen, Nordtyskland og Nordengland til København for at flyve videre ud i verden. Det er denne position, der har givet Danmark en større lufthavn, flere ruter og flere arbejdspladser, end landets størrelse egentlig tilsiger.

Strategisk fokus

Københavns Lufthavn vil gennem målrettet ruteudvikling arbejde for, at flest mulige relevante flyselskaber kan tilbyde det bedst mulige udbud af ruter og destinationer fra København. Vi fokuserer på at skabe vækst, som i endnu højere grad end hidtil kan løfte forretningen ud over det, som vores lokale oplands størrelse beretter til.

Et større opland

Der bor fire millioner mennesker med to timers transport fra Københavns Lufthavn. Hos de konkurrerende lufthavne i eksempelvis Berlin, Hamborg, Zürich og Amsterdam er oplandet mere end dobbelt så stort.

SO 5 At styrke oplandet vil styrke Københavns Lufthavn. Derfor arbejder CPH aktivt for at få realiseret højhastighedsforbindelser til Stockholm, Göteborg, Oslo, Hamborg og Berlin. På kort sigt kan det betyde lidt færre passagerer på de korte ruter, da flere vil vælge toget. På lang sigt vil Københavns Lufthavn blive markant styrket, da vores opland vil vokse med mere end en million mennesker. Det vil gøre flytrafikken i Københavns Lufthavn mere bæredygtig og forbedre muligheden for at få flere ruter.

Fokus på feed

Overordnet kan strategien for ruteudviklingen i Københavns Lufthavn sammenfattes således:

- Fortsat udvikling af vores interkontinentale trafik med fokus på Nordamerika, Asien og BRIK-landene.
- Udbygge og styrke netværket af feeder-ruter, der er afgørende for den interkontinentale trafiks økonomiske bæredygtighed
- Sikre de interkontinentale ruters rentabilitet med udvikling af Nordens stærkeste cargo-hub

- Styrke Europatrafikken og den fortsatte udvikling af CPH Go
- Vi vil sammen med de danske myndigheder fremme antallet af inbound passagerer
- Vi vil udnytte CPHs nuværende position som et attraktivt, kompakt og effektivt alternativ til Europas megahubs
- Samarbejde med flyselskaberne om at sænke deres totale omkostninger i CPH gennem blandt andet automatisering og optimering af processer.

Strategiske samarbejder

CPH har strategiske samarbejdsaftaler med både SAS og Norwegian, hvor fokus ligger på vækst samt på effektivisering af selskabernes operationer i CPH.

Eksempelvis har vi i 2012 etableret en række såkaldte 'eficiency stands' på Finger A, der sikrer en hurtigere boarding og de-boarding af passagererne. Det er med til at sikre hurtigere turnaround tider og bidrager til at minimere Norwegian's driftsomkostninger i lufthavnen.

Tiltrækning af nye ruter

I 2012 deltog CPH på det førende forum for ruteudvikling, World Routes Development Forum (Routes), i Abu Dhabi samt på Regional Routes konferencer i Asien og Europa. På disse konferencer præsenterer CPH flyselskaberne for nye muligheder med henblik på at fastholde og udvikle eksisterende ruter i Københavns Lufthavn eller etablere helt nye ruter. Her har vi et tæt samarbejde med organisationer som Copenhagen Capacity og Wonderful Copenhagen, der deltager i dialogen med flyselskaberne.

Tilgængelighed er en forudsætning for, at Danmark ses som en attraktiv destination for turister, internationale konferencer samt for placeringen af hovedsæder for internationale virksomheder og organisationer.

På den baggrund er en række offentlige og private aktører gået sammen i konsortiet *Global Connected*, der arbejder med destinationmarkedsføring af Danmark, København og Sydsverige. Global Connected støttes af offentlige og private

SO 5

organisationer på begge sider af Øresund, og CPH bidrager også økonomisk til konsortiet. For at tage del i risikoen ved at starte nye ruter til ikke-servicerede destinationer tilbyder Københavns Lufthavn en opstartsrabat til flyselskaberne. Rabattens størrelse og varighed afhænger af en række kriterier, offentliggjort på <http://www.cph.dk/CPH/DK/B2B/Flyelskaber/Takster+og+slot/>.

Global Connected har indtil videre været med til at muliggøre blandt andet Emirates' rute til Dubai, Air Canada til

Toronto, SAS til Shanghai og San Francisco samt easyJet til Basel.

Forbedret sædebelægning

Antallet af starter og landinger faldt 4,2 procent i 2012. Sammenholdt med stigningen i passagertallet betyder det, at flyselskaberne i 2012 har fløjet med bedre belægning samt større fly end i 2011.

Nye feeder- og interkontinentale ruter

Transferknudepunktet er blevet styrket i 2012 med åbningen af en række nye feeder-ruter til lufthavne i blandt andre Sverige, Finland og Polen, hvilket er med til at understrege positionen som Nordeuropas trafikknudepunkt. Europæiske selskaber som Vueling, Air Lingus og easyJet, der alle åbnede nye ruter til København i 2012 er med stærke brands på deres respektive hjemmemarkeder med til at skabe øget interesse for rejser til Danmark, og er hermed med til at øge potentialet for inbound trafik.

SAS' nye rute til Shanghai og de mellemøstlige selskabers udvidelse i Københavns Lufthavn styrker tilgængeligheden til især Mellemøsten og vækstmarkederne i Sydøstasien, Indien og Australien. Alt i alt er de mange nye ruter og frekvenser i 2012 med til at styrke og bevare Danmarks høje tilgængelighed i forhold til omverdenen.

Genetablering af indenrigsruter

I maj 2012 gik Cimber Sterling konkurs, og Københavns Lufthavn mistede sin tredjestørste kunde, der især var stærk på dansk indenrigstrafik. I tæt samarbejde med en lang række flyselskaber, ikke mindst Danish Air Transport (DAT), og gennem strategiske samarbejder med Norwegian og SAS, er mange af ruterne til både Danmark og til udlandet blevet genåbnet. I 2012 var der dog stadig gennemsnitligt 255 færre ugentlige indenrigsfrekvenser end i 2011, svarende til et fald på 33 procent. Størstedelen af indenrigstrafikken er

Værdien af ruter

Vækst i rutenetværket ud af København skaber ikke kun direkte vækst og arbejdspladser i Københavns Lufthavn og hos de godt 700 virksomheder, der driver forretning her. Der er også en række afledte effekter af den vækst, rutenetværket skaber, for såvel turismen som for arbejdsmarkedet:

CPHs direkte og afledte job effekt:

Københavns Lufthavn havde i 2012 23,3 millioner passagerer og var arbejdsplads for ca. 23.000 mennesker.

- En million flypassagerer skaber cirka 1.000 jobs i og 450 uden for lufthavnen.

Effekten af ruter på væksten i Danmark:

- Ti procents forbedring i ruteforbindelse medfører et årligt BNP bidrag på 1,1 milliarder kr.
- En procents stigning i flyforbindelser medfører 1,3 procents stigning i udenlandske investeringer.

Kilder: The Air Traffic for Germany Initiative, Airports Council International & York Aviation: "The Social and Economic impact of the airports in Europe", & Copenhagen Economics

	2008	2009	2010	2011	2012	Ændring 2011- 2012
Ruteudviklingen 2012						
AO 1 Total afgående og ankomende passagerer	21.530.016	19.715.451	21.501.750	22.725.517	23.336.187	2,7%
AO 2 Operationer	264.101	236.173	245.640	253.762	242.993	-4,2%
Sædekapacitet	31.868.770	29.012.398	30.816.357	32.335.260	32.273.412	-0,2%
Gennemsnitlig flystørrelse (rute og charterfly)	125	127	128	131	136	4,4%
Sædebelægning	68%	68%	70%	70%	72%	
Gennemsnitlig antal ugentlige frekvenser til interkontinentale destinationer	106	102	111	121	124	2,5%
Gennemsnitlig antal ugentlige frekvenser til feeder destinationer (ekskl. indenrigs)	890	713	702	730	774	6,0%
Indenrigs ugentlige frekvenser	706	668	759	769	514	-33,2%
Indenrigs sæder	2.804.689	3.037.243	3.495.981	3.520.144	2.805.405	-20,3%

Nøgletal for ruteudviklingen i 2012. Både feeder-ruter og de interkontinentale destinationer har oplevet betydelig vækst i 2012, målt i passagerer og i frekvenser.

bevaret, men der er stadig et stykke vej, førend vi er tilbage på niveauet før Cimber Sterlings konkurs. I 2013 fortsætter CPH derfor sit arbejde med at styrke rutenetværket i, til og fra Danmark. Vi vil i 2013 intensivere samarbejdet med de andre danske lufthavne og med flyselskaberne om at udvikle dansk indenrigsfluffart. Målet er at skabe fundamentet for flere frekvenser på indenrigsruterne.

Roskilde Lufthavn

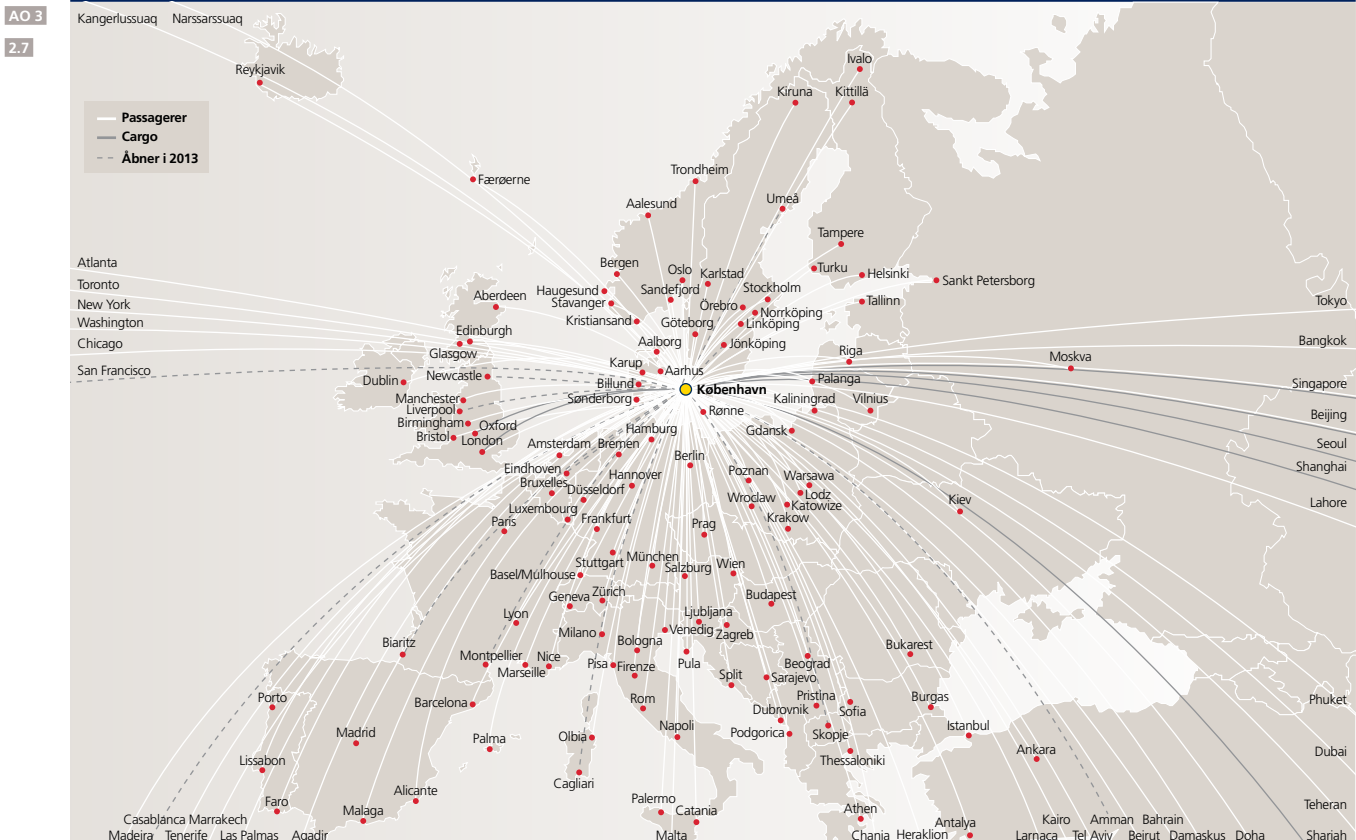
Roskilde Lufthavn er dedikeret til at tage en stor del af regionens operationer inden for business- og general aviation – det vil sige forretningsrejser med mindre fly samt privatflyvning. På trods af de mange troppetransporter til og fra Afghanistan, som Danish Air Transport (DAT) udfører på vegne af Forsvaret, faldt passagertallet for Roskilde Lufthavn i 2012. Der gennemføres meget træningsflyvning i lufthavnen, hvilket afspejler sig i en stigning i det samlede antal operationer. Roskilde Lufthavn oplever desuden en stor interesse for helikopterflyvning.

Udviklingen i 2013

På udenrigsområdet har en række flyselskaber allerede i 2012 annonceret åbning af nye ruter ud af Københavns Lufthavn i 2013:

- SAS åbner ti nye ruter, heraf fire helårsruter til San Francisco, Budapest, Prag og Newcastle. Herudover vil selskabet øge antallet af afgang til New York i sommerprogrammet
- Norwegian åbner seks nye ruter, heraf tre helårsruter til Lissabon, Liverpool og Madrid
- I slutningen af 2013 forventes Norwegian at åbne for interkontinentale flyvninger
- Vueling åbner to nye ruter til Alicante og Firenze
- Alitalia og datterselskabet Air One åbner ruter til Rom og Venedig
- Royal Air Maroc åbner helårsrute til det vestafrikanske trafikknudepunkt i Casablanca i Marokko
- Europas næststørste lavprisselskab, easyJet, åbner yderligere to ruter til henholdsvis Edinburgh og Rom
- Hollandske Transavia, vender tilbage til Københavns Lufthavn med en rute til Eindhoven, og bliver dermed andet selskab i CPH Go
- Til marts øger Singapore Airlines de ugentlige, direkte afgang til Singapore fra tre til fem
- Air Canada indsætter i højsæsonen – fra august til oktober – et større fly på ruten til Toronto

AO 2 Københavns Lufthavns rutenetværk ved udgangen af 2012



Københavns Lufthavn havde ved udgangen af 2012 direkte flyforbindelser til i alt 140 destinationer – herunder 11 cargo-destinationer.

Regulering og takster

Den skærpede konkurrence mellem de europæiske lufthavne fordrer, at de takster, som flyselskaberne betaler for brug af lufthavnens infrastruktur, skal være konkurrencedygtige.

Københavns Lufthavn har opnået en attraktiv placering blandt Europas store lufthavne. Samtidig med at vi ligger i den mest prisattraktive halvdel blandt de større europæiske lufthavne, bliver vi vurderet til at være blandt de bedste, hvad angår kvalitet.

Flyselskaberne og Københavns Lufthavn A/S har under tilsyn af Trafikstyrelsen indgået en 5½-årig frivillig aftale vedrørende takstfastsættelse, der løber frem til 31. marts 2015.

Investeringer er en del af takstaftalen

CPH har med den frivillige takstaftale frem til 2015 forpligtet sig til at investere gennemsnitligt mindst 500 millioner kroner årligt i aeronautiske projekter – det vil sige projekter rettet direkte mod infrastrukturen i Københavns Lufthavn. Investeringer i butiksarealer, hoteller og andre kommercielle områder medtages således ikke i opgørelsen.

Udover de 500 millioner kroner per år, som CPH har forpligtet sig til at investere, er der i 2010-2012 investeret 542 millioner kroner i forbedring og udbygning af kapaciteten i Københavns Lufthavn. Det understreger CPHs og aktionærens forpligtelse til at investere i lufthavnens fremtidige vækst og give alle kunderne en bedre og mere effektiv rejseoplevelse.

Sammen om bedre service

CPH og flyselskaberne indgik i 2011 en serviceaftale, Service Level Agreement, der fastlægger de minimumsniveauer for service, flyselskaberne skal kunne forvente i Københavns Lufthavn. Denne service vedrører blandt andet bagagehåndtering, security, transfer og passagertilfredshed.

Der er knyttet en kompensationsmodel til aftalen, hvilket betyder, at CPH skal betale fly- og handlingselskaber, hvis vi ikke lever op til de aftalte serviceniveauer. Omvendt får fly- og handlingselskaber kun adgang til kompensationspuljen, hvis de hver især lever op til deres del af serviceniveauerne, som omhandler check-in-tider og bagageudlevering.

Oversigt over taksterne i Københavns Lufthavn – DKK

Taksttype	Fra 1. april 2012	Fra 1. april 2013
Passagertakst udenrigsafgange	94,99	99,26
Passagertakst i CPH GO	73,20	76,49
Passagertakst indenrigsafgange	42,61	44,53
Passagertakst udenrigstransfer	57,37	59,95
Passagertakst indenrigstransfer	25,74	26,90
Security-afgift	41,92	43,80
Security-afgift ved transfer	27,99	29,25
Handlings-afgift på udenrigsafgange	13,62	14,23
Handlings-afgift på indenrigsafgange	6,81	7,12

Udledningsbaseret afgift

Som følge af afgiftsreguleringen i 2009 blev det aftalt mellem flyselskaberne og CPH at introducere en udledningsbaseret afgift (NO_x). Med NO_x ønskede CPH at støtte brug af motortyper med den laveste udledning gennem økonomiske incitamenter. I den nuværende afgiftsperiode er det aftalt mellem parterne, at NO_x-afgiften skal være neutral for lufthavnen og flyselskaberne som helhed. Dette har betydet, at NO_x-afgifterne finansieres gennem en reduktion af den nuværende takeoff-afgift.

Formålet med NO_x-afgifterne er at fokusere mere på forureningen i og omkring lufthavnen, og som en del af vores CSR-procesmål vil CPH bestrebe sig på at udvikle disse afgifter i de fremtidige takstforhandlinger.

Økonomisk transparens

Taksterne afspejler et ønske om økonomisk transparens fra såvel flyselskabernes som fra lufthavnens side. Der skal være klar sammenhæng mellem priser og omkostninger og en optimal balance mellem netværks-/transfer-, indenrigs- og lavpristrafik.

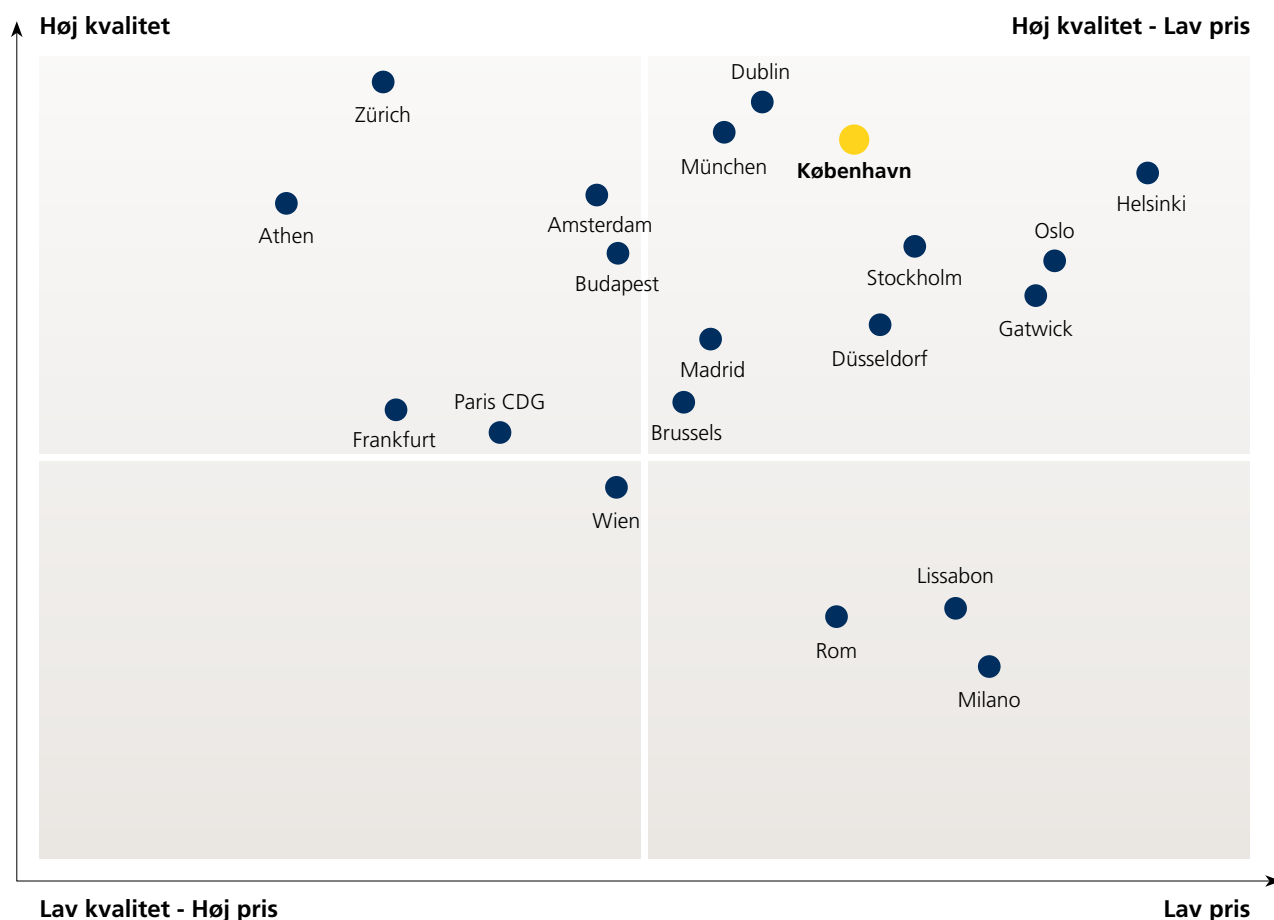
Under hensyntagen til flyselskabernes situation under finanskrisen blev prisniveauet for brug af Københavns Lufthavn aftalemæssigt fastfrosset i perioden 1. oktober 2009 til 31. marts 2011. Ifølge den 5½-årige takstaftale skal takster-

ne til gengæld fra 1. april 2011 årligt reguleres med forbrugerprisindekset plus én procent. Da vi ikke hæver startafgifterne, men holder dem fastfrosset i hele aftaleperioden, skal de passagerrelaterede takster kompensere herfor. I praksis betyder det, at de passagerrelaterede takster for brugen af Københavns Lufthavn i 2013 stiger med 4,5 procent, svarende til, at de samlede takster stiger med 3,5 procent.

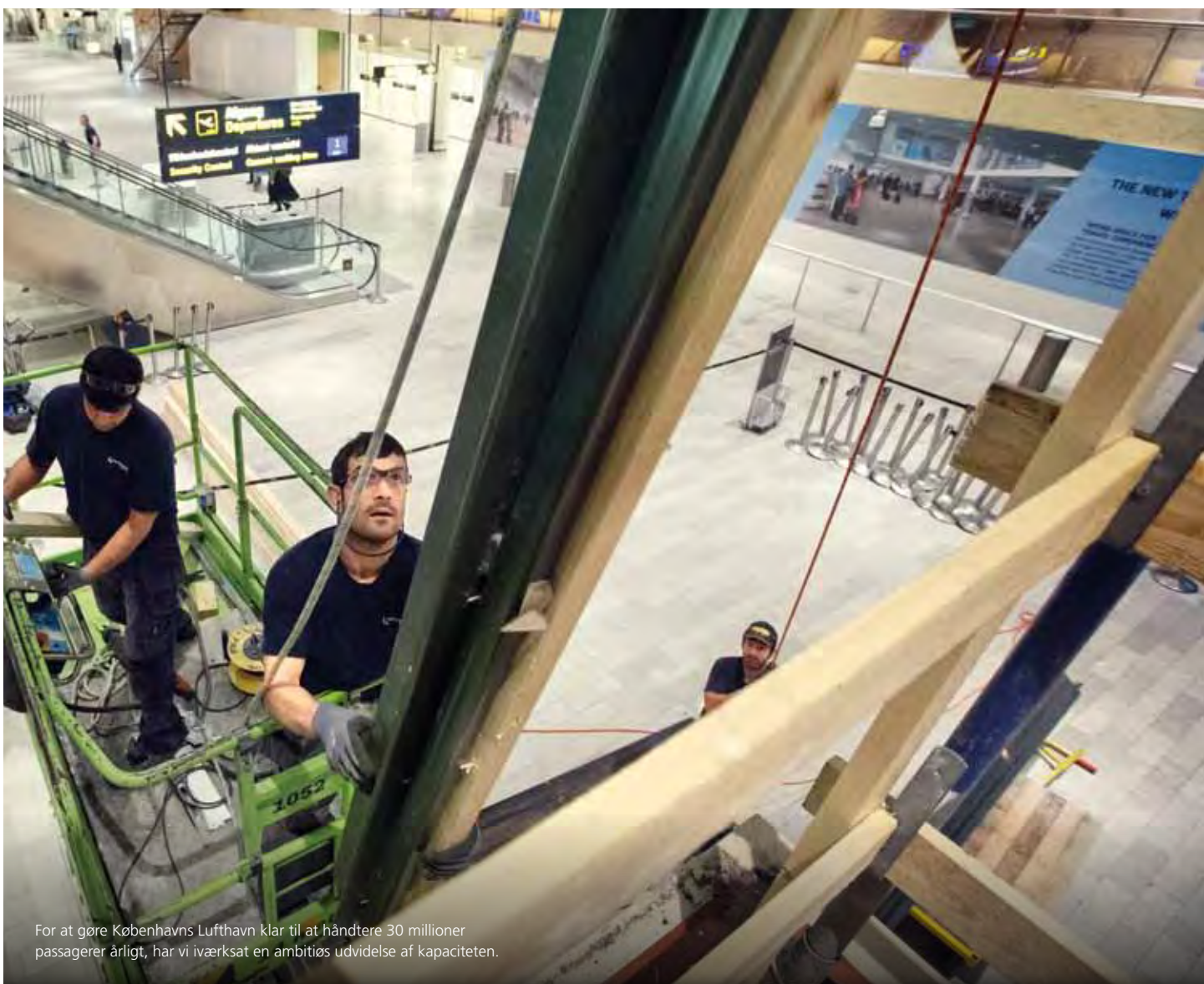
Tiltag i 2013

Takstforhandlingerne mellem flyselskaberne, lufthavnen og Trafikstyrelsen påbegyndes i 2014. Ultimo hvert år afholdes samråd med flyselskaberne, hvor fastsættelsen af taksterne pr. 1. april for det kommende år samt planer og udbygning af lufthavnen gennemgås.

CPHs konkurrencemæssige position på pris og kvalitet



Figuren viser Københavns Lufthavns placering blandt andre store europæiske lufthavne på parametrene pris og kvalitet. Prisen er opgjort som takstniveau i den enkelte lufthavn beregnet af det uvildige konsulenthus LeighFisher. Kvalitetsniveauet er vurderet af flypassagerer i europæiske lufthavne i brancheorganisationen Airport Council International, ACIs Airport Quality Service-undersøgelse i tredje kvartal af 2012.



For at gøre Københavns Lufthavn klar til at håndtere 30 millioner passagerer årligt, har vi iværksat en ambitiøs udvidelse af kapaciteten.

Kapacitetsudvidelse

Københavns Lufthavn har som nordeuropæisk trafikknudepunkt en samfundsmæssig forpligtelse til at sikre, at den rette kapacitet er til stede for at fremme og sikre afviklingen af flytrafik til og fra Danmark.

CPH skal levere den service, som er aftalt med flyselskaber og myndigheder samt tilbyde forskellige produkter og faciliteter, som passagererne efterspørger. Vi vil sikre dette ved kontinuerligt at vurdere vores samlede infrastruktur og udbygge kapaciteten til at møde de behov, som det stigende antal passagerer skaber. Flyselskabernes forventninger er et vigtigt input til denne proces.

CPH fortsætter med at investere i en opgradering af lufthavnens infrastruktur for at forbedre kapaciteten og sikre kundernes rejseoplevelse. Siden begyndelsen af den nuværende takstafale har CPH investeret 2.042 millioner kr., hvilket er 542 millioner mere end det minimumsniveau, som kræves i henhold til aftalen.

Højt investeringsniveau i 2012

CPH havde i 2012 et investeringsniveau, der var betydeligt højere end årene før. CPH har i løbet af året sat gang i et større projekt for at øge check-in-kapaciteten og flowet i Terminal 2 og Arkaden mellem Terminal 2 og 3. Denne om- og udbygning skal stå færdig til sommertrafikken 2013.

Vi har udvidet Finger C, der primært benyttes til non-Schengen og interkontinental trafik, med i alt 5.100 m². Den såkaldte ankomstetage er blevet forlænget med 145 meter, og vi har opført tre nye trappetårne, der øger fleksibiliteten på en række gates og giver mulighed for en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende kapacitet.

Som en del af udvidelsen er der blevet bygget en 1.800 m² stor bygning, der huser en ny pas- og sikkerhedskontrol, hvilket betyder, at kapaciteten i paskontrollen er blevet udvidet med 50 procent, og kapaciteten i sikkerhedskontrollen er øget med 33 procent. Begge dele med mulighed for yderligere udvidelse. Ombygningen af Finger C beløb sig til cirka 250 millioner kroner.

Vi har i 2012 desuden indledt en gennemgribende ud- og ombygning af bagageanlægget. Arbejdet omfatter yderligere 2,5 kilometer bagagebånd og cirka 500 nye motorer

bag anlægget, øget kapacitet til røntgenscanning af den afgående bagage, samt øget transferkapacitet, så vi kan sikre en effektiv sortering og håndtering af den øgede mængde transferbagage.

Tiltag i 2013

CPH planlægger at fastholde et højt investeringsniveau i 2013 baseret på en forudsætning om fortsat trafikvækst. Der vil fortsat blive arbejdet på ombygningen af landside-arealerne i Terminal 2 og Arkaden mellem Terminal 2 og 3 for at skabe mere plads til passagererne og øge check-in-kapaciteten, blandt andet gennem 12 nye check-in-skranker, ligesom vi opgraderer bag-drop faciliteterne i både Terminal 2 og 3.

I forbindelse med ombygningen af Terminal 2 viderefører CPH også installationen af det omfattende grundvandskøle-anlæg, Aquifer Thermal Energy Storage (ATES), der allerede er sat i drift i CPH Go, bagagefabrikken samt Finger C og D, se side 46.

Om- og udbygningen af bagageanlægget vil blive afsluttet i første halvår af 2013, og vi vil indlede arbejdet med at opgradere den ankomende bagage, blandt andet gennem øget kapacitet. Sideløbende med dette har vi i 2012 iværksat en række projekter, der skal forbedre både effektivitet og arbejdsmiljø i bagagefabrikken.

Derudover vil CPH også udvide kapaciteten airside, idet der skal etableres to nye, fleksible standpladser, der kan håndtere enten to mindre fly eller ét stort. Derudover bliver i alt fem eksisterende standpladser på Finger A og B opgraderet til 'efficiency stands', der sikrer en hurtigere og mere effektiv de-boarding og boarding af passagererne, hvilket er med til at sikre flyselskaberne mulighed for en hurtigere turnaround.

'Efficiency stands' hjælper flyselskaberne med at maksimere deres udnyttelse af flyene og minimere driftsomkostningerne i Lufthavnen, hvilket er i tråd med CPHs strategiske fokus.

Vores investeringer i kapacitetsudvidelserne vil blive foretaget på en energimæssig ansvarlig måde, idet CSR-strategien indeholder mål, der indebærer at Københavns Lufthavns vækst skal være energineutral. Med forventninger om et stigende passagerantal stiller det store krav til vores evne til at reducere energiforbrug i de eksisterende bygninger – målsætningen er 20 procent i 2020 i forhold til dagens forbrug.

CPH vil også vedtage en ny energistandard for nye byggeprojekter inden udgangen af 2013, ligesom vi vil øge integrationen af miljø- og energibetragtninger i vores langsigtede planlægning.

Alt i alt indebærer det en større ressourceeffektivitet i vores bygninger og anlæg, hvilket skal understøtte, at Københavns Lufthavn kan reducere sin CO₂-udledning fra 1,4 kg pr. passager i 2011 til 1,0 kg pr. passager i 2020.

Langsigtet planlægning

Til at hjælpe os med at fastlægge den fremtidige udvikling af Københavns Lufthavn har vi iværksat et omfattende analyseprojekt, kaldet Long Term Capacity Planning (LTCP). Her danner fremtidige vækstscenarier basis for en analyse og beskrivelse af de fremtidige kapacitetsbehov.

Der er tale om et omfattende og fagligt tungt projekt, hvor vi inddrager en række eksterne interessenter, ligesom vi gør brug af internationale konsulenter med erfaring i udvikling af lufthavne verden over.

Formålet er at sikre, at Københavns Lufthavn kan udvikle sig i takt med den stigende passagemængde, så lufthavnen til enhver tid stiller den nødvendige kapacitet til rådighed for passagerer, flyselskaber og andre samarbejdspartnere.

Uanset hvilken udbygningsstrategi, analysen ender med at anbefale, er det vores hensigt, at Københavns Lufthavn fortsat skal være en bygningsmæssig kompakt lufthavn med en fleksibel udnyttelse af infrastrukturen, hvilket giver korte gangafstande for de rejsende og lave operationsomkostninger for flyselskaberne. Dette vil styrke Københavns Lufthavns attraktivitet som det vigtigste nordeuropæiske trafikknudepunkt.





Forventningerne om stigende passagerantal stiller også krav til vores evne til at reducere vores energiforbrug. For at vi kan nå målet på højst 1 kg CO₂ pr. passager i 2020 er det afgørende, at vi udfører nye bygninger og ombygninger energibevidst og lykkes med at gennemføre energibesparelser i eksisterende bygninger og anlæg.



I løbet af 2012 har CPH været vært for adskillige politikere og embedsmænd fra både kommunale, nationale og europæiske instanser. I juni lagde EUs transportkommissær Siim Kallas sin vej forbi lufthavnen, og i oktober var CPH vært ved *Sustainable Aviation Day*, hvor klimakommissær Connie Hedegaard deltog i fælles bestræbelser på at nedbringe luftfartens CO₂-udledning.

CPHs interessenter

For at sikre at udviklingen af lufthavnene sker i takt med udviklingen i omverdenen, fører vi en struktureret dialog med vores interessenter.

Københavns Lufthavn er ikke kun københavnernes lufthavn. I CPH har vi ansvar for at drive en lufthavn, der skaber optimale betingelser for vækst over hele landet. Det betyder, at vi skal være gode til at udvikle lufthavnen i takt med samfundets behov for flyforbindelser til både ind- og udland. Det betyder også, at vi skal arbejde for at forstærke de positive effekter, som en stærk lufthavn har på erhvervslivets betingelser som helhed. I begge tilfælde er stærke samarbejdsrelationer og åben dialog med vores omverden en forudsætning.

Derfor er vi kontinuerligt i kontakt med en lang række interessenter fra både vores nære og fjerne opland. Prioriteringen og graden af kontakt med en interessent beror dels på vores vurdering af, om interessenten er i stand til at påvirke CPHs strategiske fokusområder, og om der eksisterer et fælles interesseområde.

De nære interessenter

4.15 Tættest på Københavns Lufthavn har vi en række interessenter, som er afgørende for driften af lufthavnen. Det drejer sig i særdeleshed om SKAT og Politiet, der har ansvar for grænseovergangen i Københavns Lufthavn samt relevante myndigheder som Trafikstyrelsen, Miljøstyrelsen og Tårnby Kommune, der har ansvar for forskellige dele af tilsynet med lufthavnens faciliteter og for lovforhold vedrørende sikkerhed og miljøbestemmelser.

I gruppen af nære interessenter findes nogle af vores vigtigste kunder, flyselskaberne, som vi har brugt 2012 på at lære endnu bedre at kende. Som en del af vores planlægning af de næste 20 års udbygninger i CPH har vi gennemført en analyse af, hvad selskaberne forventer af både nutidens og fremtidens lufthavn. For at sikre at vores løbende investeringer er i overensstemmelse med vores kunders behov, har vi etableret et halvårligt dialogforum, hvor vi drøfter prioriteterne for lufthavnens udvikling i et mellemlangt perspektiv. En dialog, der er helt afgørende for vores arbejde for at sikre lufthavnens konkurrencedygtighed.

Regional, national og europæisk dialog

4.15 Københavns Lufthavns betydning for Danmark og Øresundsregionen gør, at vi også er i løbende dialog med både erhvervsliv og politikere på begge sider af Øresund. Flere af

vores projekter bidrager enten til væksten i flytrafikken, for eksempel ved at tiltrække flere turister, eller er del af vores vision for fremtidens lufthavn, og vil skulle realiseres i tæt dialog med aktører i det omkringliggende samfund.

Derfor har vi i løbet af 2012 været vært for adskillige politikere og embedsmænd fra både kommunale, nationale og europæiske instanser, ligesom vi også selv har været på besøg og deltaget i konferencer med henblik på at styrke vores position som nordeuropæisk knudepunkt.

Derudover har vi fortsat arbejdet med at belyse behovet for, at regler og praksis for udstedelse af visum i blandt andet Kina og Mellemøsten forbedres, så udlændinge får bedre muligheder for at komme til Danmark, uanset om det er i forbindelse med fornyelse eller forretninger.

SO 5

Milepæle i samarbejdet med interessenter

I 2012 fortsatte arbejdet i Luftfartsudvalget. Efter udvalgets afslutning i marts har CPH taget initiativ til at etablere en stakeholderkomite for Københavns Lufthavn, som udvalget anbefaler. Komitéen er etableret primo 2013 og har til opgave at samle centrale aktører med interesse i udviklingen af Københavns Lufthavn som knudepunkt samt at koordinere den eksterne indsats for rutevækst.

I 2012 har vi arbejdet med at systematisere dialogen med vores interessenter. Vi har blandt andet etableret et værktøj, der giver vores organisation en 'temperaturmåling' på de vigtigste relationer. Derudover har vi taget et CRM-system i brug, som vil skabe større kontinuitet i kontakten til vores interessenter. Endelig har vi igangsat en løbende måling af, hvordan den brede befolkning i både Danmark og Sydsverige opfatter os som virksomhed og for at få en bedre forståelse af vores omverdens forventninger.

Repræsentation

Udover den direkte kontakt med vores interessenter, arbejder vi også for at styrke luftfartsbranchens generelle vilkår gennem sæde i BDL, Brancheforeningen Dansk Luftfart, en række udvalg i blandt andet den internationale luftfartsorganisation ACI, Airports Council International, og non-profit foreningen OPEN Copenhagen, der arbejder for at brande København som international metropol. I 2012 har vi også bidraget aktivt

til ruteudviklingsinitiativet Global Connected, der blandt andet har ført til, at Danmark har fået markant bedre forbindelser til flere BRIK-lande og andre vigtige vækstøkonomier.

Tiltag i 2013

Styrkelsen af lufthavnens rolle som vækstmotor i regionen vil fortsætte i 2013. En del af det arbejde vil ske i regi af Global Connected, hvor vi vil udnytte fondens muligheder for at videreudvikle rutenetværket fra CPH, så Danmark kan blive

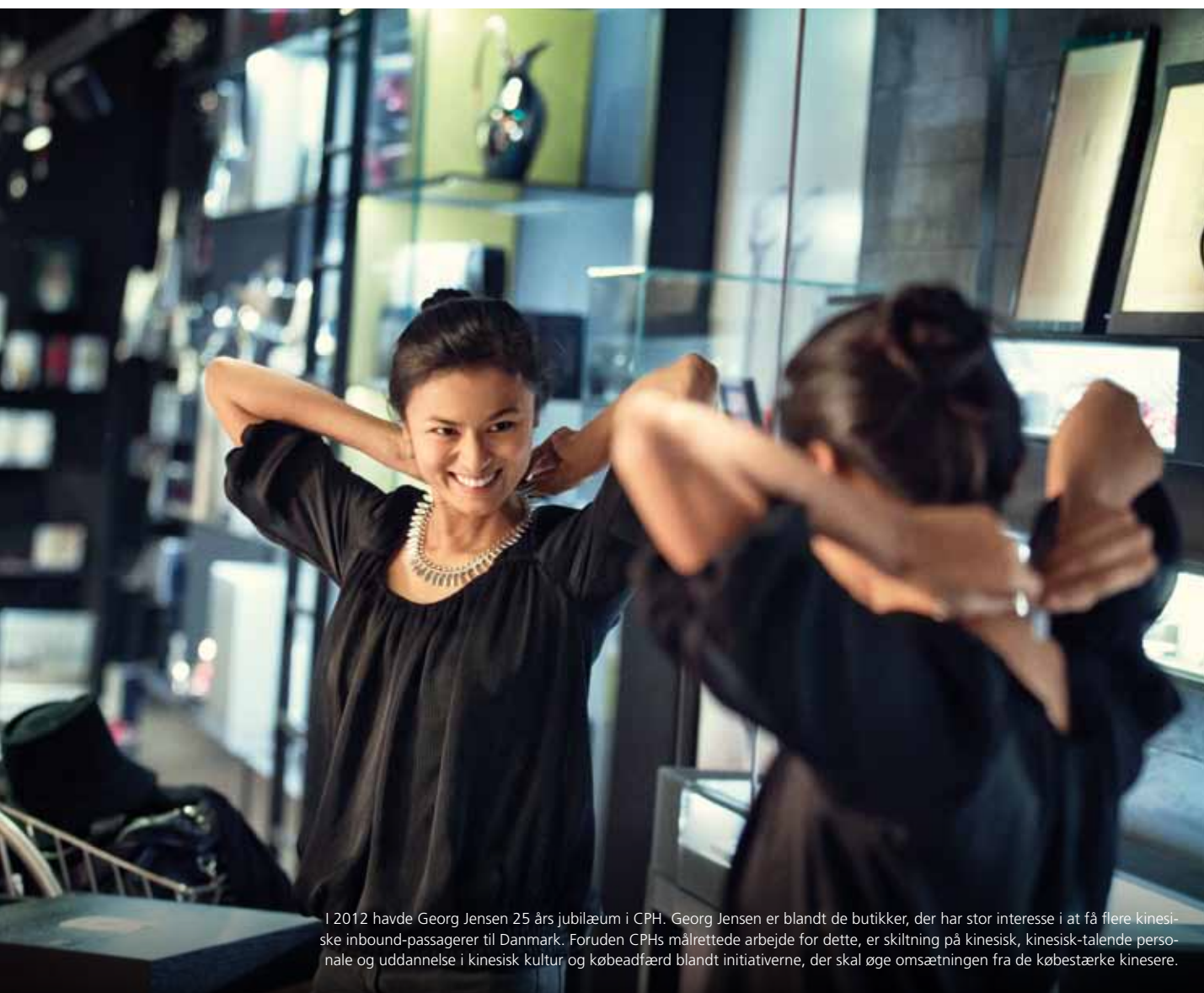
bundet sammen med endnu flere destinationer. Derudover vil arbejdet for at sikre, at det omkringliggende samfund får maksimal nytte af lufthavnen, blive samlet op i vores nye stakeholder-komité. Komitéen vil blandt andet arbejde for at udvikle trafikken mellem Danmark og vigtige vækstmarkeder som Rusland, styrke synergien mellem transportformerne i regionen samt for at udvikle lufthavnens nære opland til en 'Airport City', der giver fordelagtige vilkår for virksomheder, der har brug for let adgang til internationale flyforbindelser.

SO 5

Interessant	Dialog via
4.14 4.16 Kerneinteressenter	
Medarbejdere	<ul style="list-style-type: none"> • To-årlig engagementsundersøgelse • Hovedsamarbejdsudvalg og lokale samarbejdsudvalg • Hovedarbejdsmiljøudvalg og lokale arbejdsmiljøgrupper • Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer (3 personer) • Lokalsamarbejdsudvalg Roskilde • Diverse aktive udvalg f.eks. Røgudvalg, Kantineudvalg, Læringleudvalg m.fl. • CPHs intranet
Passagerer	<ul style="list-style-type: none"> • Flere end 100.000 passagertilfredsheds interviews per år • Sociale medier (Facebook, CPH Airport app) • Kundeservice
Aktionærer	<ul style="list-style-type: none"> • Årlig generalforsamling, årlig finansiell rapport, kvartalsvise fondsberedte meddelelser
Flyselskaber	<ul style="list-style-type: none"> • Key Account-struktur på selskabsniveau • Deltagelse i møder i Airport Operators Committee (AOC) på VP niveau • Halvårlige dialogmøder om CPHs strategi og udviklingsplaner • Halvårlig Airline Satisfaction Survey • Årlig konsultation vedr. CPHs investeringer i den aeronautiske infrastruktur
Myndigheder med daglig gang i CPH (SKAT og Politi)	<ul style="list-style-type: none"> • Key Account-struktur • Daglige morgenmøder på driftsniveau ('PULS-møder') • Kvartalsvise statusmøder med både driftsfolk og ledere
Myndigheder med tilsynsforpligtelse overfor CPH (Miljøstyrelsen og Tårnby Kommune)	<ul style="list-style-type: none"> • Key Account-struktur • Faglige kontaktpersoner på mellemedlerniveau
Myndigheder med tilsynsforpligtelse overfor CPH (Trafikstyrelsen)	<ul style="list-style-type: none"> • Key Account-struktur • Faglige kontaktpersoner på mellemedlerniveau • Bisidder ved fælles dialog med flyselskaber • Kvartalsvise statusmøder på ledelsesniveau
Forpagtere, lejere	<ul style="list-style-type: none"> • Key Account-struktur • Halvårlig forpagtertilfredshedsanalyse • Repræsentation i centerbestyrelsen for Copenhagen Airport Shopping-Center • Kvartalsvise butiksledermøder • Halvårligt forpagterforum • Månedligt nyhedsbrev Connect og ugentligt nyhedsbrev News
Groundhandlingvirksomheder	<ul style="list-style-type: none"> • Daglige driftsmøder ('PULS-møder') • Key Account-struktur
CPHs udvidede interessentgruppe	
Politikere med interesse i Øresundsregionen (regioner, kommuner og ministerier)	<ul style="list-style-type: none"> • Stakeholder-Komité • CPH er vært ved besøg flere gange årligt
4.13 Turismeorganisationer i Danmark	<ul style="list-style-type: none"> • Formandspost i bestyrelsen i Open Copenhagen • Medlem af bestyrelsen i Global Connected • Medlem af DIs turismeudvalg • Medlem af Danish-Chinese Business Forum • Medlem af Turismens Vækstråd under HORESTA
4.13 Brancheorganisationer, danske og europæiske	<ul style="list-style-type: none"> • Sikkerhedschefen i CPH er en af de to europæiske repræsentanter i Airports' Council International's (ACI) stående udvalg for sikkerhed • To medarbejdere i bestyrelsen i Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) • Medlem af DI Transport • Medlem af Transportøkonomisk Forening (TØF)
Naboer	<ul style="list-style-type: none"> • WebTrak støj-interface fra 2013 • Hotline for klager vedrørende støj
Fagforeninger	<ul style="list-style-type: none"> • Medarbejderrepræsentanter • Deltagelse i relevante styregrupper (for eksempel vedrørende ultrafine partikler)
Offentligheden	<ul style="list-style-type: none"> • Kvartalsvise analyser af danskernes opfattelse af CPH som virksomhed

LA 6

CPHs dialogværktøjer i forhold til udvalgte interessentgrupper.



I 2012 havde Georg Jensen 25 års jubilæum i CPH. Georg Jensen er blandt de butikker, der har stor interesse i at få flere kinesiske inbound-passagerer til Danmark. Foruden CPHs målrettede arbejde for dette, er skiltning på kinesisk, kinesisk-talende personale og uddannelse i kinesisk kultur og købedfærd blandt initiativerne, der skal øge omsætningen fra de købestærke kinesere.



De rejsendes indtryk af Danmark starter allerede når de lander, så oplevelsen i lufthavnen er en vigtig del af deres overordnede vurdering af Danmark som destination. Nordisk gastronomi er blevet et af Danmarks stærkeste varemærker. Så i august og september tilbød vi, under navnet *CPH Nordic Dining*, nordisk mad af den bedste slags, tillavet af danske stjernekokke.

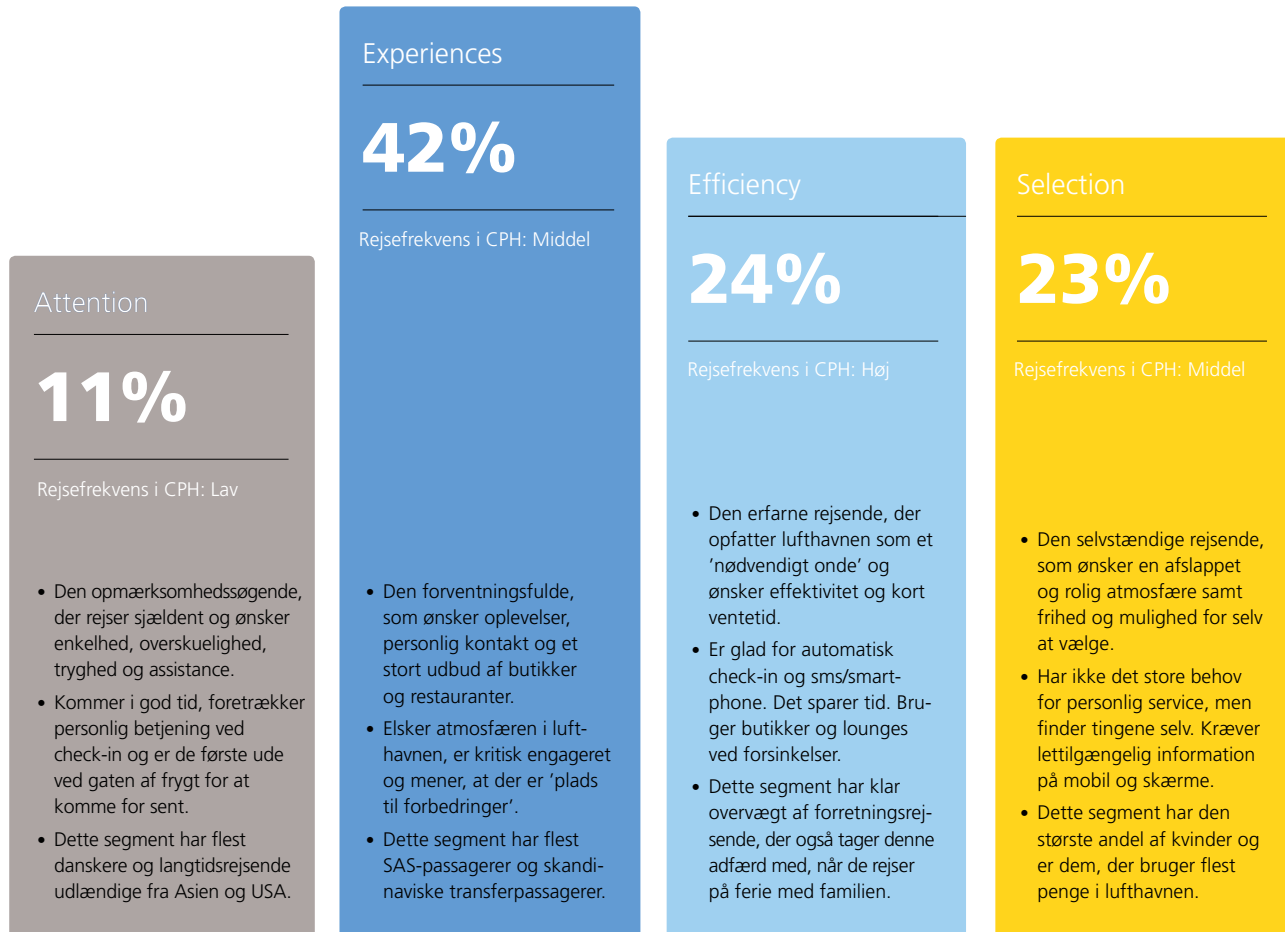
Rejseoplevelsen

De gode rejseoplevelser skal bidrage til at styrke CPHs konkurrencedygtighed og lufthavnens position som Nordeuropas foretrukne trafikknudepunkt.

I 2012 har vi skærpet vores fokus på rejseoplevelsen med en ny vision: *The gateway of Northern Europe – where you come to move on, and we make you wish to stay*. Med visionen udvikler vi lufthavnen, så vores produkter og services til hver en tid matcher de rejsendes ønsker og behov. Målet er at fastholde den høje passagertilfredshed og styrke luft-

havnens position i den internationale konkurrence. Det kræver et indgående kendskab til de rejsende, og vi interviewer årligt flere end 100.000 passagerer om deres rejsemønstre og oplevelser i lufthavnen. Analyserne viser, at de rejsende kan inddeles i fire segmenter karakteriseret ved hver deres særlige ønsker og behov.

CPHs fire passagersegmenter



Flere end 100.000 passagerinterviews om året danner grundlag for værdifuld indsigt i passagerernes ønsker og behov.

Tilfredse rejsende

Den overordnede passagertilfredshed med Københavns Lufthavn har ligget på et højt, stabilt niveau igennem de sidste fem år. På en skala fra 0 til 100 (hvor 100 er meget tilfreds) er passagertilfredsheden steget fra 79 i 2008 til 85 i 2012, dog med et enkelt points reduktion fra 2011 til 12. Tilfredsheden med check-in og security steg hver med et point fra 2011 til 12. Dette billede af et generelt højt tilfredshedsniveau, der tegner sig fra lufthavnens egne tilfredshedsanalyser, bekræftes af flere eksterne undersøgelser: I april 2012 blev Københavns Lufthavn igen kåret som Nordeuropas bedste lufthavn i den årlige Skytrax-undersøgelse, som omfatter 388 lufthavne og afdækker tilfredsheden blandt 12 millioner rejsende fra 108 lande. Desuden blev CPH i 2012 for syvende gang på ni år kåret til Europas mest effektive lufthavn (ATRS).

lering af de operationelle CSR-mål for passagertilfredsheden i Security i Københavns Lufthavn frem til 2017.

Ekstraordinære shopping-oplevelser

Københavns Lufthavns shopping-center blev for femte år i træk vurderet til at være Europas bedste airport shopping-faciliteter i Airport Service Quality-undersøgelsen (ASQ), der gennemføres på årlig basis af den internationale luftfarts brancheorganisation Airports' Council International (ACI). I 2012 tilføjede vi en ny dimension til strategien for vores shopping-center: Ekstraordinære shopping-oplevelser i verdensklasse.

I juni 2012 indgik CPH en ny femårig aftale med den nuværende operatør, tyske Gebr. Heinemann, om driften af de seks taxfree-butikker. Aftalen afsluttede en omfattende udbudsproces med deltagelse af tre af Europas stærkeste tax-free-operatører og træder i kraft den 1. marts 2013. Inden da vil de seks butikker undergå en større ombygning. Parfumeallergikere vil fortsat have en mulighed for at benytte den såkaldte Allergirute uden om taxfree-butikken umiddelbart efter sikkerhedstjekket, hvis de ikke ønsker at passere parfumeområdet. Læs mere om allergiruten på cph.dk.

I oktober åbnede Victorias Secret Beauty & Accessories sine første to butikker i Skandinavien i Københavns Lufthavn. Samtidig slog Peter Beier Chocolate dørene op til sit univers af chokoladeoplevelser i Terminal 2. Desuden åbnede steak-restauranten MASH, en lufthavnstilpasset udgave af Bib Gourmand-restauranten Le Sommelier under navnet Le Sommelier Bar & Bistro, Carlsberg Bar, kvalitetscaferiet Foodmarket og to go-enheden Grab & Fly. Som en del af madfestivalen Copenhagen Cooking skabte CPH i august og september en nordisk pop-op-restaurant, hvor fire gourmetkokke i seks uger bød på ekstraordinære nordiske smagsoplevelser i en specialbygget restaurant midt i lufthavnen.

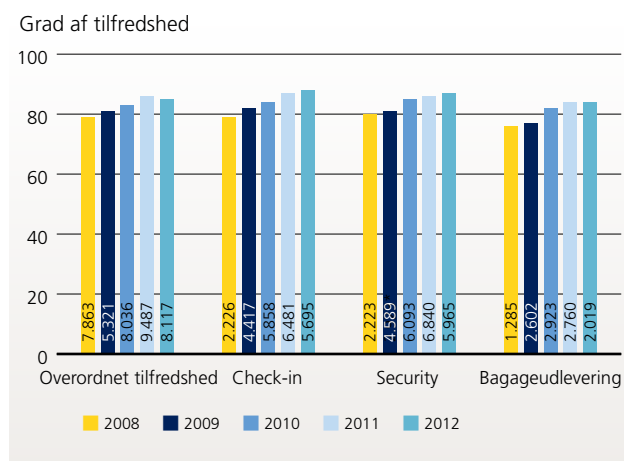
Fælles om god service

Vi har i 2012 udvidet arbejdet med at kvalitetssikre serviceoplevelsen, så den nu ikke blot favner CPHs egne ansatte, men også de ansatte i shopping-centrets butikker og restauranter.

I samarbejde med de forretningsdrivende har CPH udviklet *CPH Retail Academy* – et uddannelsesprogram, der skal sikre, at serviceniveauet i CPH forbliver ensartet og højt. Programmet består af en række servicekurser, som er udviklet specielt til de ansatte i shopping-centret. Løbende

2.10

Passagertilfredshed i 2012



I 2012 steg passagerernes tilfredshed med check-in, security og bagageudleveringen, mens den overordnede tilfredshed faldt med et point. Tallet i søjlerne indikerer antallet af interviews i basen.

PR 5

I CPH vil vi forstå, hvad der skal til for at hæve den i forvejen høje passagertilfredshed yderligere. De såkaldte funktionelle services – som for eksempel security, check-in og bagageudlevering – viser fortsat fremgang i tilfredshed. Men der er også andre faktorer end kvaliteten af serviceydelser, der driver vores passagerers samlede tilfredshed. I 2012 har vi derfor iværksat en analyse af de emotionelle parametre, som påvirker passagertilfredsheden. Resultatet af analysen foreligger i 2013 og vil blandt andet danne baggrund for formu-

opfølgning ved hjælp af 'mystery shopping' skal sikre, at medarbejdernes motivation og læring forbliver høj.

Selvbetjente rejsende er de mest tilfredse

En analyse af passagerernes tilfredshed med check-in-processen viser, at rejsende, som selv klarer processen via selvbetjeningsautomaterne, internettet eller mobiltelefonen, generelt er de mest tilfredse. Flexibilitet og smidighed vejer altså stadig tungere i de rejsendes vurdering af rejseoplevelsen. CPH kigger løbende på, hvordan vi kan forbedre rejseoplevelsen yderligere med nye, innovative lufthavnsteknologier. Blandt andet har CPH ultimo 2012 implementeret en ny selvbetjeningsteknologi i sikkerhedskontrollen til kontrol af boardingkort. I løbet af 2013 vil de rejsende få glæde af et nyt system til automatisk bagage-drop udviklet i samarbejde med SAS og Norgeian.

Gode digitale rejseoplevelser

Vores digitale platforme giver mulighed for skræddersyede budskaber og dialog med passagerer og andre interessenter og højner kvaliteten i rejseoplevelsen.

- Det gratis fordelsprogram CPH Advantage har et år efter sin lancering rundet 240.000 medlemmer
- CPH åbnede sin officielle Facebook-side i maj 2012. Igenem Facebook er CPH i stand til at lytte til og forstå kundernes behov på en måde, som ikke er mulig via andre kommunikationskanaler. Sammenlignet med konkurrerende lufthavne ligger vi generelt højt, hvad angår de rejsendes engagement og involvering på siden. Ved udgangen af 2012 havde Facebook-siden rundet 18.000 fans
- CPHs smartphone-applikation eksisterer nu til iPhone, Android, Nokia og Windows Phone. App'en har flere end 4.000 åbninger om dagen og er downloadet flere end 400.000 gange

Mobil innovation i 2013

Mobil innovation vil være et fokusområde for CPH i 2013. Vi planlægger at udvikle mobile versioner af alle eksisterende CPH-websites (dvs. www.cph.dk, advantage.cph.dk og shop.cph.dk), så rejsende, der tilgår vores websites fra mobile enheder, får en god brugeroplevelse. Udvikling af sms-servicen, m.cph.dk og CPH Airport app til alle store operativsystemer er blot begyndelsen. I 2013 vil wayfinding spille en central rolle, når nye virtuelle oversigtskort bliver en integreret del af app'ens funktionaliteter.

Danmarks bedste business-hotel

2.10

Hilton har fortsat har en stor stjerne hos de forretningsrejsende. Det blev bekræftet ved flere prisuddelinger i 2012: Ved World Travel Awards 2012 blev Hilton Copenhagen Airport for tredje år i træk kåret som 'Denmark's Leading Business Hotel', ligesom hotellet for fjerde år i træk også løb med titlen som 'Best Business Hotel in Denmark' ved den internationale prisuddeling Business Destinations Travel Awards 2012.

I 2013 forventer CPH desuden at lancere en særlig version af den populære app til den voksende gruppe af kinesiske passagerer. App'en vil blandt andet kunne oversætte skilte og andre kommercielle interessepunkter, ligesom virtuelle wayfinding-kort på kinesisk vil være en integreret del af den nye løsning. Vi vil også oprette deltidsjobs til cirka 30 studerende eller andre, der taler kinesisk. Som guider i lufthavnen skal de hjælpe os med at forbedre serviceoplevelsen for vores kinesiske gæster.

I 2013 planlægger CPH at relancere www.cph.dk og bygge et nyt og fremtidsikkert website, der kan håndtere de øgede krav og forventninger, der følger af den vækst, CPH forventer i de kommende år.

Udviklingen af CPH Advantage vil i 2013 være koncentreret om at etablere en tættere relation til de aktive medlemmer af fordelssystemet.

03/ CPHs ansvar som virksomhed

Som en del af den internationale luftfartsindustri har CPH et medansvar for at drive og udvikle Københavns Lufthavn bæredygtigt i respekt for miljø, klima og de mennesker, der rejser gennem eller arbejder i lufthavnen eller på anden vis påvirkes af CPHs virke.

I de følgende afsnit beskriver vi, hvordan vi i den daglige drift og løbende udvikling arbejder målrettet for at leve op til dette ansvar.







CPH er verdensførende i tiltag mod ultrafine partikler. CPH samarbejder med både flyselskaber, handlingselskaber, flyvesikringstjenesten Naviair, en række forskere, Arbejdstilsynet samt de faglige organisationer og vi arbejder samtidig for at påvirke beslutningstagere i både Danmark og EU, samt andre lufthavne for at øge fokus på dette område.

Miljø og energi

CPH arbejder med miljø og energi hver dag – med ansvarlig vækst som pejlemærke.

CPH er som lufthavnsejer underlagt en omfattende regulering på miljøområdet. Alle potentielt forurenende aktiviteter i begge lufthavne er omfattet af miljøgodkendelser, som hver især indeholder vilkår for etablering og drift. Dertil kommer den generelle regulering af eksempelvis jordhåndtering og affald. I luftfartslovgivningen er der endvidere en række miljømæssige bestemmelser for driften af lufthavne. CPH er derfor i kontinuerlig dialog med myndighederne, som vi også rapporterer til både løbende og samlet mindst én gang årligt:

- Tårnby Kommune har kompetencen på miljøområdet for Københavns Lufthavn
- Miljøstyrelsen har kompetencen vedrørende støj og luftforurening fra flytrafik
- Roskilde Kommune har kompetencen på miljøområdet i Roskilde Lufthavn
- Trafikstyrelsen har kompetencen for reguleringen i luftfartslovgivningen og tilser, at de miljømæssige bestemmelser overholdes i begge lufthavne

Derudover arbejder vi efter egne, fastsatte mål. Vi nåede i 2011 vores energimål for 2012 om at reducere elforbruget med ti procent i forhold til 2007. I 2012 fastsatte CPH derfor nye mål for blandt andet CO₂ og energi, som kan læses på side 10. I løbet af de kommende år vil CPH implementere principperne for miljøledelse i CPHs kvalitetsledelsessystem, et arbejde der blev indledt i 2012.

Klimatilpasning og CO₂-neutral vækst

I CPH arbejder vi hver dag med påvirkninger af det omgivende miljø på områder som klima, energi, støj, luftkvalitet, affald, overfladevand, spildevand, grundvand, jordforurening og beskyttede dyrearter. CPH adresserer desuden sin klimapåvirkning på to måder:

1. Hvordan påvirker klimaforandringerne vores forretning, og hvordan kan vi tilpasse os dette?
2. Hvordan bidrager driften af vores forretning til klimaforandringerne i form af udledning af drivhusgasser, og hvordan kan vi mindske disse?

Miljø- og energipolitik

4.11

Overordnet arbejder CPH efter Global Compact's principper for miljø. Principperne danner grundlag for vores tilgang til såvel miljø- som energiområdet:

CPH skal som miljøansvarlig virksomhed drives og udvikles, så der opnås et fortsat forbedret, miljømæssigt resultat. Dette indebærer:

- Inddragelse af miljøhensyn i alle beslutninger
- Forebyggende handlinger og anvendelse af renere teknologi
- Øget miljøbevidsthed blandt medarbejdere og partnere
- En åben dialog om virksomhedens miljøforhold

Vi vil minimere forbruget af ikke vedvarende energi mest muligt under hensyntagen til udviklingen i trafikken. Dette indebærer:

- Effektivisering af energiforbruget
- Løbende overvågning af energiforbruget
- Evaluering af ny teknologi med henblik på eventuel implementering
- Evaluering af effekten af energipolitikken

Klimatilpasning

I 2012 har vi forberedt første version af en klimatilpasningsstrategi for Københavns Lufthavn. Strategien beskriver hvilke klimaforandringer, der kan forventes i løbet af de kommende 50 år, og hvad konsekvenserne kan være for Københavns Lufthavn. De undersøgte klimapåvirkninger er blandt andet forventede ændringer i temperaturer, havvandsniveau, regnhændelser, grundvandsspejl og vindforhold.

For hver ændring har vi foretaget en risikovurdering baseret på de forventede konsekvenser for lufthavnen og den forventede sandsynlighed for, at ændringen vil indtræde. I samme proces har vi identificeret en række handlinger, der kan minimere de risici, der er fundet. På basis af denne risikoanalyse fremsætter klimatilpasningsstrategien en række anbefalinger til blandt andet beredskab, investeringer, stakeholder-management og yderligere analyser. Det skal nu vurderes, hvordan anbefalingerne kan integreres i CPHs generelle planlægning.

Nye mål for reduktion af klimabelastning

CPH har i en årrække arbejdet på at reducere sin CO₂-udledning. Vores nye CSR-mål adresserer blandt andet de emissioner og det energiforbrug, som CPH er direkte ansvarlig for. Det vil sige ressourceforbruget, som virksomheden har direkte eller indirekte kontrol over gennem egenproduktion eller indkøb til eget forbrug (scope 1 og 2, jf. Greenhouse Gas Protocol). Målene er:

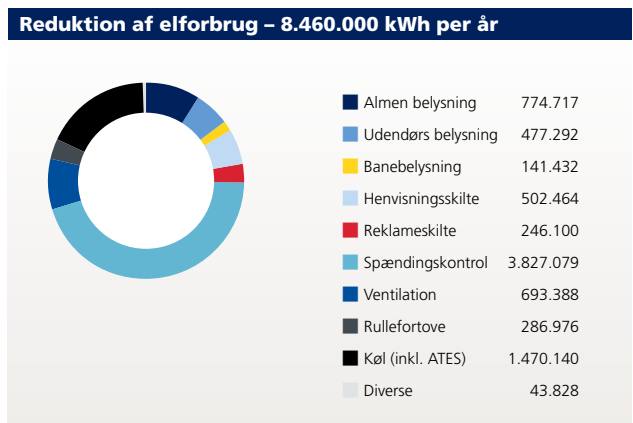
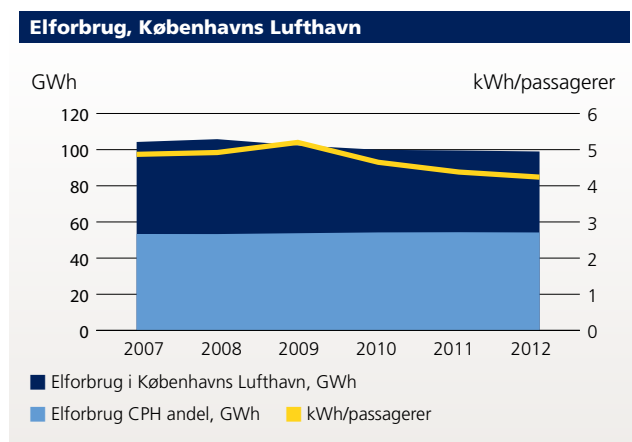
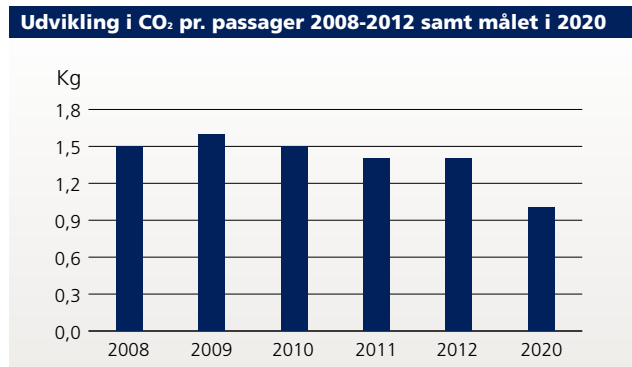
- Maximalt 1 kg CO₂ pr. passager i 2020
- Besparelser på 17 GWh pr. år – svarende til 20 procent af energiforbruget i 2020 – baseret på 2012

I praksis betyder det, at Københavns Lufthavn skal kunne rumme den forventede fremtidige passagervækst inden for sin nuværende energiforbrugsramme. Sagt med andre ord er det CPHs ambition at drive en CO₂-neutral vækst. CPH har opgjort CO₂-udledningen for 2012 til 31.505 tons. Dette er 655 tons mere end i 2011. Det svarer til, at CPH i 2012 har udledt 1,4 kg CO₂ per passager, hvilket er på niveau med 2011.

Stigningen i CO₂-udledning skyldes primært en stigning i fjernvarmeforbruget i forhold til 2011. Stigningen kan tilskrives koldere vintermåneder i 2012 end i 2011. Sammenligner man CO₂-udledningen med udviklingen i antal passagerer, er udviklingen i procent næsten sammenfaldende, hvilket forklarer hvorfor CO₂ pr. passager er på samme niveau i 2011 og 2012. Dette illustrerer, at målsætningen om maksimalt 1 kg CO₂ pr. passager i 2020 er ambitiøs, og at CPH skal have et helt særligt fokus på energieffektivitet og energibesparelser i de kommende år for at nå målet.

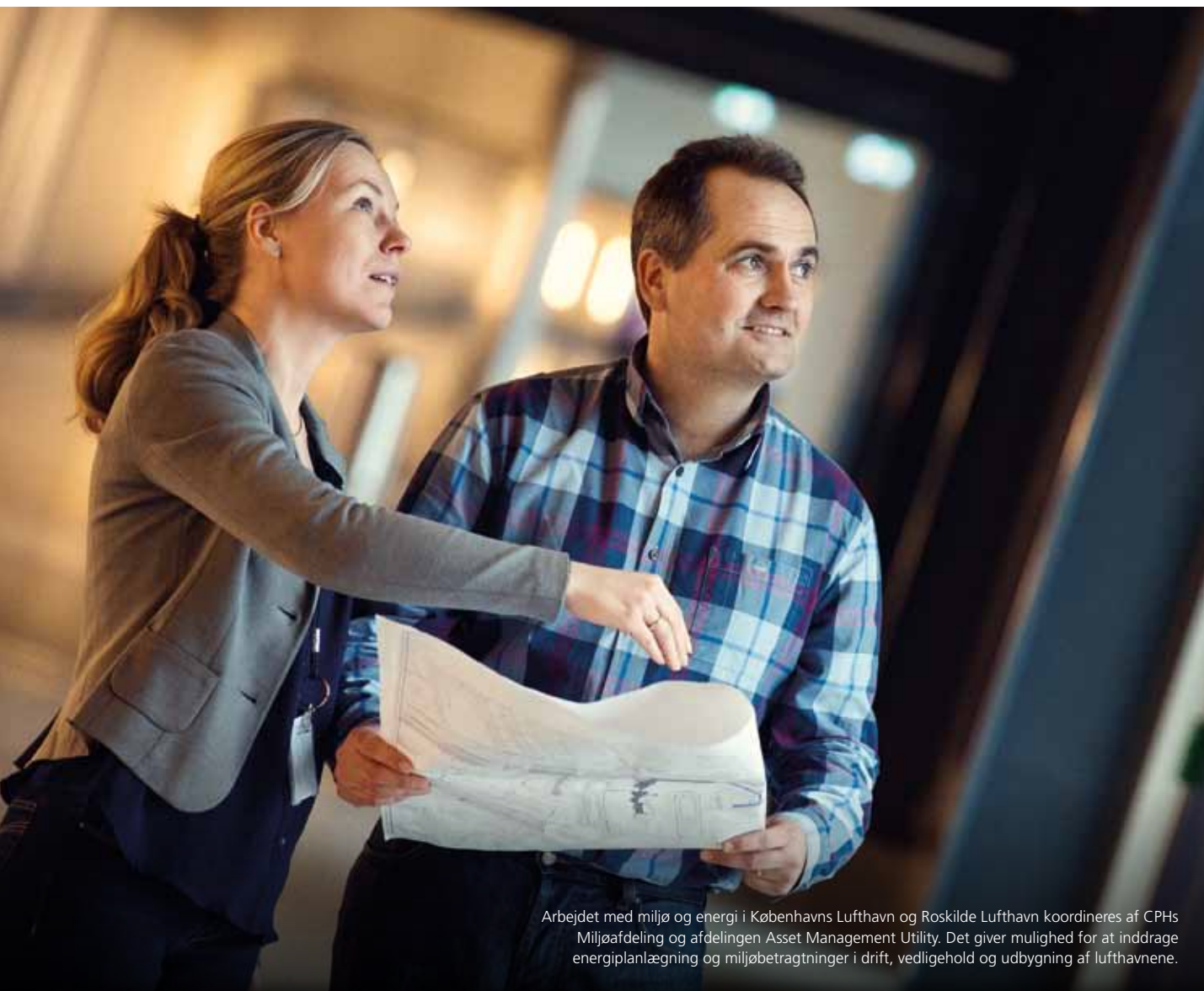
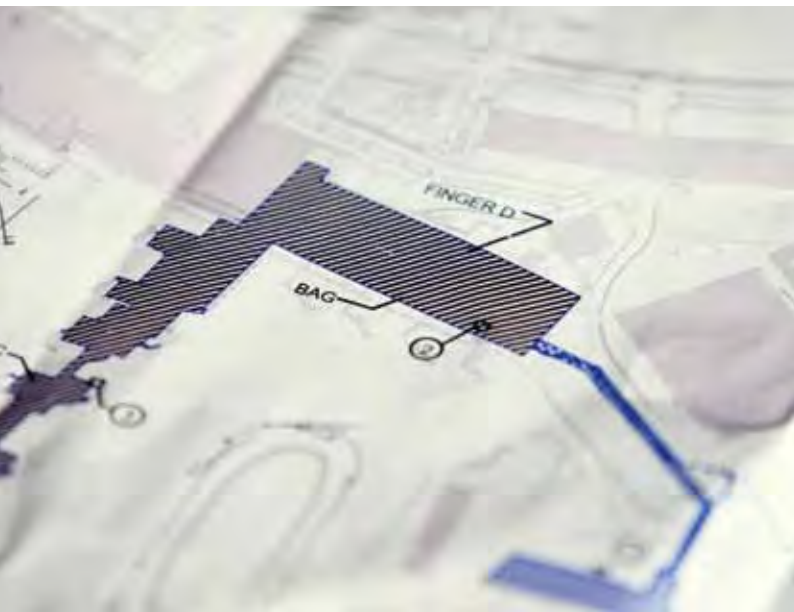
For at vi kan nå målet på højst 1 kg CO₂ pr. passager i 2020 er det derfor altafgørende, at vi får succes med både at udføre nye bygninger og ombygninger energibevidst og gennemføre energibesparelser i eksisterende bygninger og anlæg.

EN 5
EN 16



CPH har i perioden 2009 til 2012 intensiveret vores indsats for reduktion af det indirekte energiforbrug. Dette er sket gennem en række elbesparende tiltag, hvoraf de mest betydende er vist i figuren her.

EN 5



Arbejdet med miljø og energi i Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn koordineres af CPHs Miljøafdeling og afdelingen Asset Management Utility. Det giver mulighed for at inddrage energiplanlægning og miljøbetragtninger i drift, vedligehold og udbygning af lufthavnene.

Energibesparelser

I 2012 indgik CPH en energi-spøreeftale med den lokale forsyningsvirksomhed Tårnby Forsyning.

EN 5 Det samlede el-indkøb (inklusive egenproduktion) er i perioden
EN 4 2007 til 2012 faldet fra 104 millioner kWh til 99 millioner kWh. I samme periode er passagertallet steget, således at lufthavnens elforbrug pr. passager i perioden er faldet fra 4,87 kWh/passager til 4,24 kWh/passager – et fald på 13 procent. CPH har i 2012 selv realiseret el-besparelser svarende til en årlig reduktion på 2,7 GWh, hvilket er 6 procent af CPHs elforbrug.

Besparelserne er medvirkende årsag til, at CPH for fjerde år i træk kan nedbringe det absolutte elforbrug på lufthavnens område samtidig med, at vi har oplevet vækst i passagerer. De mange besparelser i det indirekte energiforbrug er realiseret i perioden 2009-2012.

ATES – Aquifer Thermal Energy Storage

2012 var det første driftsår, hvor lufthavnen for alvor har kunnet se den elbesparende effekt af grundvandskølingen. Grundvandskøleanlægget ATES er i løbet af 2012 blevet udbygget, se kortet side 48.

Fire ud af ti køleboringer er nu i drift. Herudover har vi nedlagt fem decentrale køleenheder, som alle var baseret på det meget dyre og klimabelastende kølemiddel freon. Ved udgangen af 2012 leverer CPH køling i et sammenhængende system til CPH Go, Finger D og bagagefabrikken samt den nyligt om- og udbyggede Finger C.

Anlægget producerer køling med en COP (Coefficient Of Performance) på 60, hvilket betyder, at der for hver forbrugt kWh el leveres 60 kWh køleenheder. Til sammenligning har CPHs øvrige konventionelle køleinstallationer en COP på to til tre. Den nye teknologi er med andre ord 20-30 gange så effektiv som den konventionelle teknologi.

LED Lys 'Airside'

Light Emitting Diodes, LED, er blevet etableret i mange varianter i 2012. Blandt andet er der i den renoverede Finger C anvendt LED, tre P-huse er renoveret med LED og der er installeret LED kantlys og centerlys på startbanen 04L/22R. Vedligeholdelsesomkostninger på LED-lyskilder er markant lavere som følge af den meget lange levetid på minimum 50.000 timer frem for de tidligere cirka 10-15.000 driftsti-

Fakta om grundvandskøling i CPH

CPHs grundvandskøleanlæg (ATES) bliver blandt verdens største af sin slags

Anlæggets primære funktion er komfortkøling og sekundært opvarmning

ATES koster cirka 60 millioner kroner og det anslås, at anlægget vil spare CPH for omkring syv millioner kroner om året i energibesparelser

Installeringen blev indledt i 2010 og forventes afsluttet i 2015

mer, alt efter typen af lyskilde. Specielt renoveringen af bane 04L med LED er skelsættende. CPH har som en af de første lufthavne i Europa besluttet at anvende LED airside, hvilket har halveret elforbrug og vedligeholdelsesomkostninger.

Energiaktiviteter målrettet kunderne

I 2012 forberedte vi en ny energifaktureringsplatform, som tages i brug per 1. januar 2013. Vores nye system gør energidata tilgængelige via internettet, så lejere og forpagtere på lufthavnsområdet i København kan se deres forbrug opgjort på klokkeslæt, døgn og uge. Erfaring viser, at et sådant overblik animerer til effektiviserende aktiviteter i langt højere grad end en traditionel energiregning.

Den centrale tax-free butik i Københavns Lufthavns shopping-center har i 2012 designet sit nye lysanlæg med hjælp fra CPH, og det er i meget høj grad blevet baseret på den elbesparende LED-teknologi. Det nye lysanlæg, og et langt mindre belastet køleanlæg, har mere end halveret butikkens elforbrug. Tax-free butikken har modtaget økonomisk støtte til tiltaget via CPHs energispøreeftale med Tårnby Forsyning.

Spændingsregulering

Lufthavnens program for spændingsregulering blev videreført i 2012. 30 af 50 stationer er nu gennemgået, og spændingen er sænket fra cirka 235 volt til 220 volt. Det indebærer, at ældre lysanlæg baseret på lyskilder som eksempelvis metalhalogen eller lysstofrør med konventionelle forkoblinger vil lyse en anelse mindre, bruge langt mindre energi og holde i længere tid.

Spændingsreguleringen gennemføres centralt via de 50 transformerstationer i lufthavnen, så alle brugerne i lufthavnen får glæde af dette rentable energisparetiltag. CPH har i forskellige energifora delt sine erfaringer med dette og andre indsatsområder med andre virksomheder.

Øvrige indikatorer

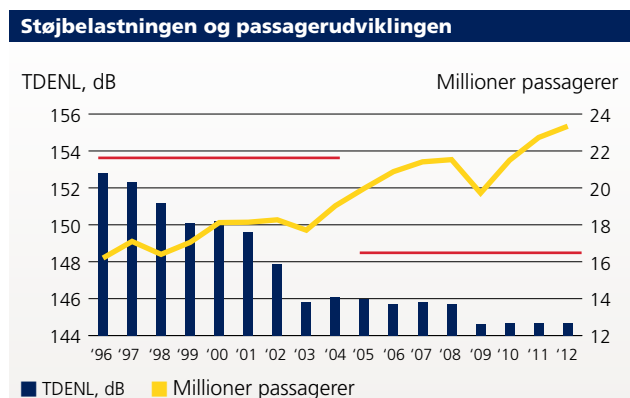
EN 3 Fjernvarme og gasforbrug ligger på et relativt konstant niveau i CPH for perioden 2010-2012. Variationer i varme- og gasforbrug skyldes fortrinsvis variationer i vejrtemperaturer. CPHs forbrug af drikkevand er i 2012 desuden steget med otte procent i forhold til 2011. Årsagen til at forbruget stiger F passagertilvæksten vil blive nærmere undersøgt i 2013.

Støj fra flytrafik

AO 7 I 2012 blev der afviklet 242.992 flyoperationer i Københavns Lufthavn, hvilket er 4,2 procent færre end i 2011. CPH beregner løbende støjbelastningen fra flytrafikken, og for 2012 er den beregnet til 144,7 dB, hvilket er uændret i forhold til 2011.

Beregningen sker efter TDENL metoden (Total Day-Evening-Night Level), som udtrykker den gennemsnitlige støjbelastning baseret på årets tre mest trafikerede måneder. Miljøgodkendelsen af støj fra flytrafik i Københavns Lufthavn fastlægger en grænse for støjbelastning, som svarer til 147,4 dB. CPH skal overholde grænsen med en tolerance på 1 dB.

Hvert tredje år skal CPH kortlægge støjbelastningen. I 2012 kortlagde CPH støjbelastningen i 2011. Resultatet ses på



Figuren viser støjbelastningen og passagerudviklingen gennem en lang årrække. Miljøgodkendelsens grænse for støjbelastningen (rød streg) blev i 2005 ændret fra 152,8 til 147,4 dB (med en tolerance på 1 dB). Københavns Lufthavn overholder grænsen for støjbelastning af omgivelserne med en god margin.

kortet side 47. Støjbelastningen for 2011 (sorte isolinjer) har holdt sig inden for konturerne fastlagt i miljøgodkendelsen (røde isolinjer), bortset fra en kort strækning på lidt over 1 km nord for Kongelunden. I dette område er støjbelastningen for 2011 op til 0,5 dB større end i miljøgodkendelsen. Den største forskel forekommer, hvor kurven 65 dB krydser Kongelundsvej. Da miljøgodkendelsen indeholder en tolerance for støjbelastning på 1 dB, er vilkåret herfor overholdt.

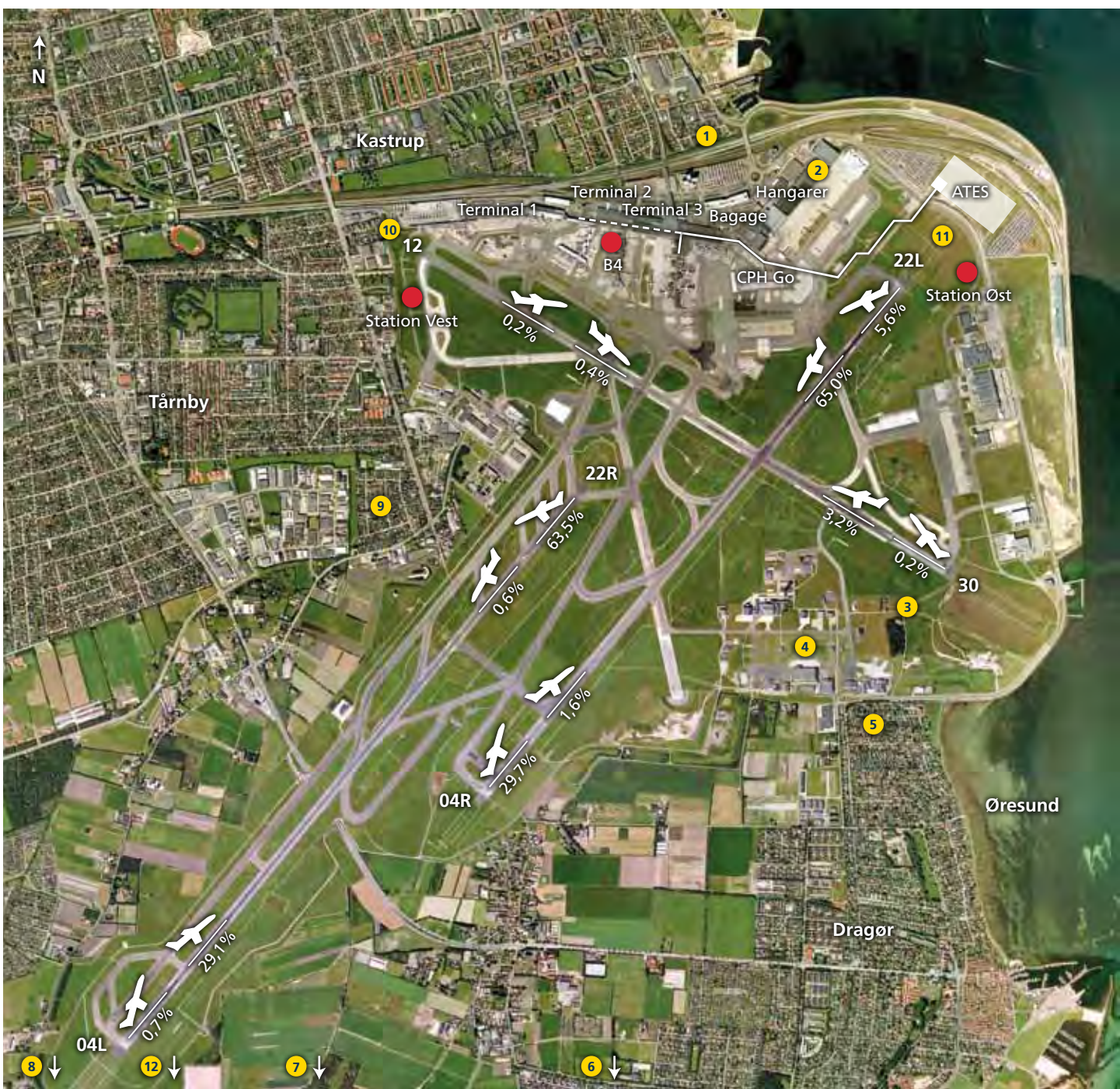
I det øvrige område vest for lufthavnen er støjbelastningen lidt lavere end i miljøgodkendelsen. I området nordøst for lufthavnen er støjbelastningen af størrelsesorden 5 dB mindre end i miljøgodkendelsen og i området sydøst for lufthavnen (St. Magleby og Dragør) er støjbelastningen omkring 6 dB mindre end godkendelsen. Længere sydpå (Søvang) er forskellen 2-3 dB mindre end godkendelsen.

Nyt værktøj til støjovervågning

CPHs nye støjovervågningsanlæg har været i fuld drift i hele 2012. Anlægget blev etableret i løbet af 2011, og omfatter



Kortet viser støjbelastningen fra flytrafik til og fra CPH: Det er et vilkår i miljøgodkendelsen, at støjkurverne (de røde isolinjer) skal overholdes med en tolerance på + 1 dB, og lufthavnen overholder også i 2011 miljøgodkendelsens vilkår.



12 faste støjmålestationer, to mobile støjmålestationer samt ny software.

Systemet danner grundlag for indsamlingen af støjdata og for en løbende monitoring af lufthavnens støjbelastning i områderne omkring lufthavnen herunder kontrol af:

- Ind- og udflyvningen skal ske inden for de korridorer, der er lagt omkring lufthavnen
- Beflyvning om natten mellem klokken 23 og 06, som ikke må give anledning til overskridelse af 80 dB i målestationerne omkring lufthavnen

Støjdata anvendes endvidere til udarbejdelse af lufthavnens egenkontrolrapporter til myndighederne samt i forbindelse med klagesager. Overskridelser af de støjbegrænsende bestemmelser indrapporteres til miljø- og luftfartsmyndighederne, som varetager den videre sagsbehandling. Placeringen af støjmålestationerne fremgår af kortet side 48.

I 2012 har CPH forberedt lanceringen af WebTrak. WebTrak er en webportal, baseret på data fra støjovervågningssystemet. Webtrak giver naboer og andre interesserede mulighed for at følge med i flytrafikken i Københavns Lufthavn. Man vil blandt andet kunne se, hvor fly har fløjet, hvor tæt de var på ens bolig og hvilke støjniveauer, der er registreret i støjmålestationerne. I løbet af 2012 har CPH haft WebTrak i test, og vi glæder os til at lancere det i starten af 2013.

Overvågning af luftkvalitet

AO 5 CPH overvåger luftkvaliteten på to målestationer ved lufthavnens grænse med henblik på at vurdere, hvorvidt flytrafikken påvirker luftkvaliteten i naboområderne.

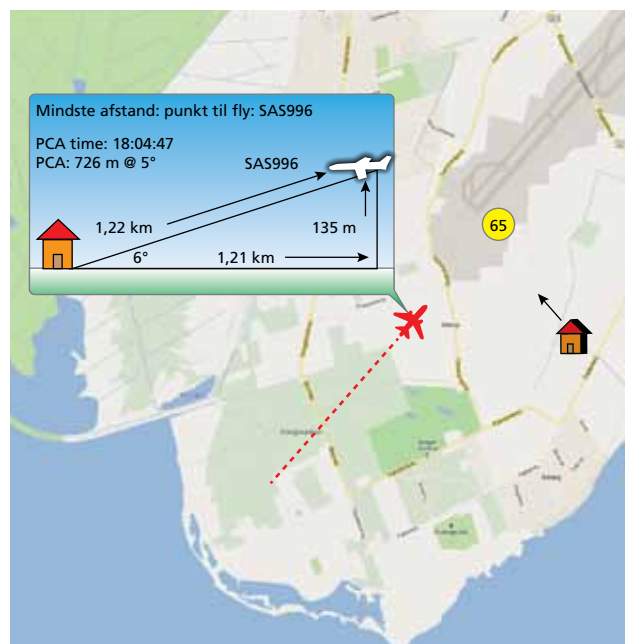
LA 8

EN 20

Placeringen af de to stationer, station øst og station vest fremgår af kortet side 48. På de to stationer måles NO, NO₂ og PM_{2,5}, og målingerne viser, at CPH generelt ligger væsentligt under EUs grænseværdier for luftkvalitet på disse parametre. PM_{2,5} er typisk langtransporteret forurening.

For 2012 er PM_{2,5} faldet med cirka 30 procent, fra 16 µg/m³ i 2011 til 11 µg/m³ i 2012. Faldet antages at være en generel tendens for hovedstadsregionen.

CPH har siden 2010 også målt på antallet af ultrafine partikler. Formålet med disse målinger er at følge luftkvaliteten på forpladsen af hensyn til arbejdsmiljøet i lufthavnen. Læs mere om luftkvalitet og arbejdsmiljøet på forpladsen på side 55.



WebTrak er et webbaseret værktøj, som giver naboer og andre interesserede adgang til at følge med i flytrafikken i Københavns Lufthavn.

Hensyn til grundvandsressourcerne

Lufthavnens arealer indgår i en samlet drikkevandsressource for hovedstadsområdet. CPH overvåger derfor nøje grundvandet under lufthavnsarealet gennem et overvågningsprogram, udarbejdet i samarbejde med myndighederne.

EN 8

Når CPH udfører grave- og anlægsarbejder, sker det altid under hensyntagen til grundvandsressourcen og i samspil med miljømyndighederne. Eksempelvis fik CPH i 2012 miljøgodkendelse til at udvide afisningsplatform Alfa. CPH planlægger blandt andet at udvide arealet og tankkapaciteten til opsamling af brugt afisningsvæske. Miljøgodkendelsen fastlægger en række vilkår for etablering og drift af den udvidede platform, og beskyttelse af jord og grundvand er et tungtvejende hensyn heri.

AO 6

Mere affald til genanvendelse

EN 22 Den samlede mængde affald i 2012 er stort set uændret samtidig med en passagertilvækst på 2,7 procent. Mængden af affald sendt til genanvendelse udgjorde i 2012 18 procent af den samlede affaldsmængde. Set i forhold til 2011 blev 16 procent af den samlede affaldsmængde genanvendt, og fra 2011 til 2012 er den faktiske mængde af affald, som er sendt til genanvendelse, steget med 12 procent.

En væsentlig del af forbedringen skyldes, at en øget mængde jern, metal og pap er sendt til genanvendelse. I 2013 vil CPH fortsat have fokus på øget genanvendelse af blandt andet pap.

Miljø og energi i Roskilde Lufthavn

Roskilde Lufthavn oplever en voksende interesse for helikopterflyvning. Vi har i 2012 udnyttet hele den årskvote på 8.000 helikopteroperationer, der er tilladt i miljøgodkendelsen. I forbindelse med revurderingen af miljøgodkendelsen af Roskilde Lufthavn arbejder vi på at modernisere vilkårene i forhold til både støj og fleksibilitet. Den gældende miljøgodkendelse er oprindeligt givet af Roskilde Amt i 1992 og stadfæstet af Miljøklagenævnet i 1995.

AO 7 I 2012 har Roskilde Lufthavn etableret en ny, overjordisk glasfibertank på 30 m³ til opbevaring af baneafisning. Etablering af tanken er en miljømæssig forbedring i forhold til den tidligere underjordiske tank.

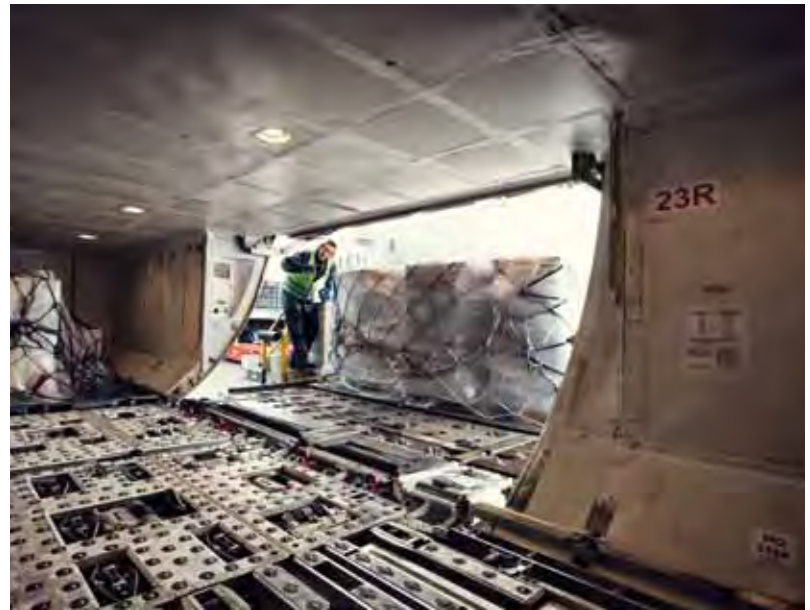
EN 5
EN 3 Fokus på energi i Roskilde Lufthavn har resulteret i energibesparelser svarende til 68 tons CO₂. Roskilde Lufthavn har i oktober 2012 udskiftet to gamle naturgaskedler, og vi forventer, at de nye kedler i løbet af 2013 vil medføre omtrentlige besparelser på gas på 25 procent og cirka 25.000 kWh.

Tiltag planlagt for CPH i 2013 og fremefter

Udbygningen af grundvandskøleanlægget ATES fortsætter i de kommende år, således at CPHs behov for komfortkøling i terminalerne vil være dækket 80 procent ved udgangen af 2015.

Vi vil i 2013 arbejde med procesmålene fra CSR-strategien, herunder at integrere miljødimensioner i CPHs projektdelses- og langsigtede planlægningsystemer samt igen at kigge på mulighederne for at etablere egen energiproduktion i CPH.

Vi vil desuden etablere en systematisk metode til opgørelse af emissioner fra hele rejseværdikæden (scope 3 jf. Greenhouse Gas Protocol). I 2013 vil vi træffe beslutning om igangsættelsen af et omfattende projekt, der vedrører samarbejde om beslutningsprocesser i Københavns Lufthavn (Airport Collaborative Decision Making, A-CDM). A-CDM vil gøre det muligt for flyselskaberne at opnå en større præcision, reducerede ventetider og brændstofforbrug, med væsentlige reduktioner i CO₂ udslippet fra lufthavnen til følge.



Den totale fragtvægt steg med 6 procent fra 2011 til 2012, mens den total fragt transporteret med passagerfly (belly cargo) steg med 12 procent. Belly cargo er vigtig for CPH, fordi den bidrager til rentabiliteten for de interkontinentale ruter ind og ud af København. Samtidig er der miljømæssig logik i at udnytte passagerflyenes fulde fragtkapacitet.

AO 3



CPHs medarbejderne har et generelt højt engagement i virksomheden, og der er – på trods af at *World Class Hub* strategien er forholdsvis ny – en høj grad af forståelse for CPHs strategiske retning. Det var en af konklusionerne fra CPHs *Engagementsmåling*, der blev gennemført i november 2012.

Medarbejderforhold

Kompetente og motiverede medarbejdere, som kan levere, hvad der skal til for at få succes i dag og i fremtiden, er en væsentlig forudsætning for at være Nordeuropas foretrukne gateway.

CPH har direkte indflydelse på arbejdsvilkårene hos de 2.203 ansatte i Københavns Lufthavne A/S. Derudover har vi indirekte indflydelse på cirka 21.000 ansatte hos de 700 virksomheder, der opererer i lufthavnen.

HR 5 Vi arbejder målrettet for at leve op til FN Global Compacts principper inden for arbejdstagerrettigheder og for at udrytte børnearbejde og tvangsarbejde. Herudover benytter vi os af målinger af medarbejdertilfredshed, engagement, arbejdsmiljø, sygefravær, personaleomsætning og antallet af arbejdsulykker, når vi evaluerer forholdene for vores medarbejdere. Læs disse og flere indikatorer for udviklingen i CPHs medarbejderforhold på side 69.

CPHs medarbejdersammensætning

LA 13 67 procent af CPHs 2.203 medarbejdere (individer), er mænd, 33 procent kvinder. Kønsfordelingen blandt selskabets 184 ledere er 75 procent mænd og 25 procent kvinder. Vi stræber efter at øge antallet af kvindelige ledere, for på sigt at nå en fordeling blandt ledere, som afspejler den generelle kønsfordeling i selskabet. Blandt andet derfor har CPH i 2012 afholdt de to første udviklingsforløb for kvinder, med fokus på balancen mellem karriere og familieliv. I 2012 deltog 48 kvinder i CPHs talentudviklingsaktiviteter, Succession & Talent Management (STM).

Seniorer

LA 11 27 procent af selskabets medarbejdere er over 50 år, og CPH arbejder derfor struktureret med efterfølgerplanlægning, så vi har afløser på plads. Vi er desuden i gang med at efterse hele vores seniorpolitik. Politikken opfordrer til, at medarbejder og leder i forbindelse med mål- og udviklingssamtalen taler om, hvorvidt der er specifikke hensyn, der bør tages i forhold til medarbejderens alder og karrieremæssige ambitioner. Selskabets pensionsmægler tilbyder seniorseminarer til medarbejdere over 55 år, som har mulighed for at få rådgivning om en individuelt tilpasset plan for både de sidste år på arbejdsmarkedet og for livet som pensionist. Arbejdet med seniorpolitikken ventes afsluttet i efteråret 2013.

Uddrag af CPHs personalepolitik

Københavns Lufthavns betydning for København, Danmark og Øresundsregionen, stiller høje krav til os som virksomhed og til vores medarbejdere.

Vi ønsker en bredt sammensat medarbejderskare, hvor der er plads til alle.

Vi har medarbejdere i alle stadier af arbejdslivet fra lærlinge til seniorer. Vi søger, under hensyntagen til virksomhedens behov, at skabe de bedste rammer for alle.

Hvis der opstår vanskeligheder undervejs i medarbejdernes liv, ønsker vi at give den nødvendige hjælp og støtte, for hurtigt at få en livsglad og velfungerende medarbejder tilbage på arbejdspladsen.

Lærlinge, elever og job for mennesker med særlige behov

CPH havde ved udgangen af 2012 fem lærlinge, fire kontorelever og tre voksenlærlinge. Der er fremlagt en plan for at øge antallet af lærlinge yderligere i 2013. CPH har desuden et antal studerende ansat på deltid som studentermedhjælpere, eller som samarbejder med CPH om deres studieopgaver. Desuden har vi ved udgangen af 2012 18 medarbejdere ansat i fleksjob eller i andre former for job med løntilskud.

Ansættelsesforhold

CPHs aktiviteter udføres i realiteten kun i Danmark, hvorfor alle medarbejdere er omfattet af dansk arbejdsret. Der er tradition for medarbejdernes ret til at organisere sig og til kollektiv forhandling. Knap 70 procent af CPHs ansatte er reguleret af kollektive overenskomster. De resterende godt 30 procent er ansat på individuelle vilkår.

HR 5

LA 4

I CPH rekrutterer og forfremmer vi udelukkende baseret på faglige og personlige kvalifikationer. Køn, alder, religion, etnisk oprindelse, seksuel orientering eller andre mangfoldighedsvariabler er uvedkommende, når det drejer sig om at besætte ledige stillinger.

HR 4 I 2012 har alle afdelingerne i CPH udarbejdet en klar beskrivelse af funktioner og ansvarsområder. Dette dokumentationsarbejde betyder, at der for alle ansatte på individuelle kontrakter nu er udarbejdet klare jobbeskrivelser. Det bidrager til forståelsen for opgaver, krav og kvalifikationer for både nuværende og fremtidige medarbejdere.

Ligeløn og vilkår

LA 13
LA 14 Vi betaler lige løn for lige arbejde uafhængig af køn eller andre mangfoldighedsvariabler. På baggrund af Lov om lige løn til mænd og kvinder har CPH i 2012 analyseret de løndata, som de er indberettet til Dansk Arbejdsgiverforening. Denne analyse viser, at de udsving, der er i lønniveauerne – til såvel mænds som kvinders fordel – kan forklares enten ved anciennitetsbestemt aflønning, eller ved, at der er forskel i jobbets tyngde til trods for klassificering i samme lønkode.

LA 15
HR 4 I 2012 har 13 kvinder været på barsels- og forældreorlov, 73 mænd har haft to ugers fædreorlov, og 33 mænd har holdt forældreorlov i seks til ti uger. Der har ikke i 2012 været sager vedrørende diskrimination hverken i forbindelse med ansættelser, forfremmelser eller andre sammenhænge.

Medarbejderengagement

CPH foretager hvert andet år en Engagementsmåling. Den seneste blev gennemført i november 2012, hvor der i tillæg til spørgsmål med fokus på engagement og trivsel også er spurgt til medarbejdernes involvering i og forståelse af CPHs strategi *World Class Hub*. Efter målingen stod tre konklusioner frem:

- CPHs medarbejderne har et generelt højt engagement i virksomheden, og der er – på trods af, at *World Class Hub* strategien er forholdsvis nylanceret – en høj grad af accept af og forståelse for CPHs strategiske retning
- Der er stadig behov for fokus på udvikling af vores ledere, specielt med henblik på at sikre, at de ledere, der er tættest på medarbejderne, formår at skabe en relevant og forståelig kobling mellem selskabets strategi og medarbejdernes daglige opgaver

- Samarbejdet på tværs af afdelingerne kan og bør stadig forbedres, så der bliver skabt en endnu større helhedsforståelse. Dette vil der i 2013 blandt andet blive sat fokus på i forbindelse med opstart af et større Process Excellence arbejde

De enkelte afdelinger går nu i gang med at definere handlingsplaner, der skal sikre en øget ledelsesmæssig fokusering på de områder, medarbejderne har efterspurgt. Det er en målsætning, at medarbejdernes engagement skal være ti procent højere i 2017.

Det kræver blandt andet, at alle medarbejdere skal forstå deres individuelle rolle i forhold til CPHs vækststrategi. Dertil kommer initiativer omkring sygefravær, sundhed, ledelse, samarbejde og medarbejderudvikling, der skal bidrage til et endnu højere engagement i CPH.

Personaleomsætningen har i 2012 været 8,6 procent, hvilket er en nedgang fra 2011, hvor omsætningen var 10,5 procent. Denne personaleomsætning betragtes som acceptabel. **LA 2**

Sundhed

CPH har i 2012 fortsat indsatsen for at forstå og minimere årsagerne til medarbejderfravær. Flere afdelinger har identificeret opgaver for kolleger med nedsat funktionsevne, for at forbedre vilkårene for en hurtigere tilbagevenden til arbejdspladsen. Vi har øget den forebyggende indsats med CPHs nyindrettede Sundhedscenter. Her udføres helbredsundersøgelser, blandt andet af ansatte med natarbejde. Der arrangeres også træning, sundhedsvejledning og andre forebyggende aktiviteter som coaching om de såkaldte KRAMS faktorer (Kost, Rygning, Alkohol, Motion og Stress). Sundhedscenteret ønsker med træningsforløb og forebyggende massage at mindske risikoen for gener og fravær som følger **LA 8**

Fakta om CPHs sundhedscenter

Antallet af sundhedstjek og sundhedssamtaler på sundhedscentret i 2012 er 450 fordelt på 344 personer.

Til massage og rådgivning om bevægeapparatproblemer har Sundhedscentret haft besøg af 380 personer, som i alt har modtaget 850 behandlinger.

Færre ultrafine partikler i CPH

LA 8

Vi har i 2012 fortsat vores arbejde med at forbedre luftkvaliteten i Københavns Lufthavn. Det undersøges løbende, hvilken påvirkning lufthavnsdriften og flyhandling har på luftkvaliteten og dermed medarbejdernes arbejdsmiljø.

CPH overholder alle grænseværdier for partikeludledning, men for de såkaldt ultrafine partikler viser undersøgelser en højere koncentration på fly-forpladserne end på andre trafikerede områder i Danmark. Der findes i dag ikke grænseværdier i Danmark eller EU for ultrafine partikler, men det frygtes, at de har en sundhedsmæssig negativ påvirkning.

Tværgående samarbejde

CPH har iværksat et omfattende samarbejde med både flyselskaber, handlingselskaber, flyvesikringstjenesten Naviair, en række forskere, Arbejdstilsynet samt de faglige organisationer. Målet er at nedbringe mængden af ultrafine partikler. Konkret har samarbejdet udmøntet sig i 25 projekter, der både nedbringer forureningen og flytter den fra områder, hvor der er mange medarbejdere.

CPH anbefaler eksempelvis, at når et fly er landet, så kører det til sin gate med så få motorer tændt som muligt,

populært kaldet 'Single Engine Taxi'. Dette kan nedbringe antallet af partikler med op til 22 procent.

I tillæg til 'single engine taxi', gennemføres der forsøg med at flytte de mest terminalnære opstarter af fly til områder, hvor der er mere åbent og færre mennesker – hvor forureningen påvirker færrest muligt mennesker.

I samarbejde med andre selskaber i Københavns Lufthavn har vi desuden fokus på fortsat at øge andelen af 'grønt grej', der forurener mindre end dieseldrevne maskiner. Andelen af grønt grej steg fra 69,6 procent i 2011 til 74,9 procent i 2012.

International udbredelse af viden

CPH er verdensførende i tiltag mod ultrafine partikler. CPH har regler for motorbrug, adfærdskampagner og miljørigtig udstyr. Derfor arbejder vi for at påvirke beslutningstagere i både Danmark og EU, samt andre lufthavne til at øge fokus på dette område. Det foregår i konstruktivt samarbejde med blandt andre fagforbundet 3F, som har fået EU-midler til 'Social dialog', hvor netop den viden, der bringes til veje i CPH, udbredes til andre europæiske lufthavne.

af skader i bevægelsesapparatet. Centeret har ligeledes sat fokus på skærmtterminalarbejde (blandt andet ergonomi, lys og opmåling af skærmbiller) og indkøbt flere maskiner til CPHs træningslokaler.

Røgfri plan

LA 8

I 2012 har CPH gennemført anden og sidste fase af sin Røgfri 2012 plan, som betyder, at det ikke længere er tilladt for medarbejderne at ryge i arbejdstiden. I et år forud for indførelsen af dette forbud har rygende medarbejdere haft adgang til hjælp med at håndtere en arbejdsdag uden rygning. CPHs Rengøringsafdeling har i 2012 sammen med Kræftens Bekæmpelse afholdt projektet 'Gode pauser', som blandt andet skulle skabe kreative og sjove pauser. Medarbejdere, der før holdt pauser hver for sig fordi nogle var rygere og andre ikke-rygere, holder nu pauser sammen og styrker derigennem sammenholdet i afdelingen.

Arbejdsmiljø

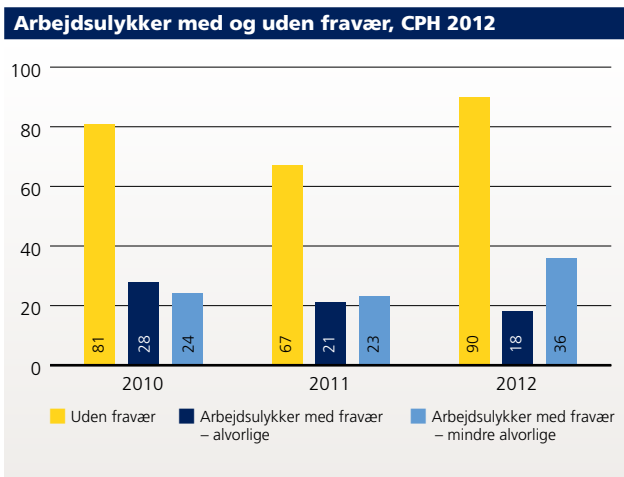
Antallet af arbejdsulykker med fravær steg i 2012 til 54. Ulykkesfrekvensen målt på 1 million arbejdstimer steg til 15,9 i 2012 sammenlignet med 13,4 i 2011.

LA 7

Antallet af anmeldte ulykker uden fravær steg i 2012 til 90, hvilket er udtryk for at arbejdsmiljøorganisationen samt medarbejderne er blevet opmærksomme på også at anmelde mindre arbejdsulykker. Dette har været direkte medvirkende til at løfte forebyggelsesniveauet i det daglige arbejdsmiljøarbejde.

Antallet af de alvorlige arbejdsulykker er faldende i 2012 i forhold til 2011. De fleste alvorlige arbejdsulykker skyldes sæsonbetingede faldskader på grund af is og sne, trafikulykker samt voldssituationer, der involverer passagerer. Endelig er uheldsmæssige løft og vrid årsag til både flere ulykker og arbejdsbetingede lidelser.

AO 5



Antallet af alvorlige arbejdsulykker er faldet over de seneste år. Antallet af registrerede fraværsdage som følge af arbejdsulykker udgør 0,17 procent af det samlede fravær i 2012.

Ud af de 54 registrerede arbejdsulykker har vi kategoriseret 18 som særligt alvorlige. Der har desuden været et tiltagende antal af disse alvorlige arbejdsulykker og næved-hændelser blandt eksterne håndværkere i lufthavnen i 2012. Forebyggelsen af den slags skader vil have vores opmærksomhed i 2013 med en særlig indsats for instruktion af håndværkere i de forhold, der gør sig gældende i lufthavnen og i de aktuelle projekter.

Åbent debatklima og medarbejderudvikling

LA 6 CPH ønsker en åben dialog - både i de formelle medarbejderfora, i de enkelte afdelinger og i den årlige mål- og udviklingssamtale (MUS) mellem medarbejderen og lederen.

LA 12 Her diskuterer vi blandt andet hvilken type af træning, der er relevant for de enkelte afdelinger i CPH givet virksomhedens krav og forventninger.

I november 2012 annoncerede CPH desuden introduktionen af en såkaldt whistleblower-ordning per 1. januar 2013. Medarbejderne får mulighed for anonymt via et eksternt registreringsystem at anmelde mistanke om overtrædelser af CPHs etiske retningslinjer eller de gældende regler og love.

CPHs ledelse har i 2012 gennemført en række åbne medarbejderinformationsmøder, hvor lufthavnens vision og strategi er blevet lagt frem, og der har været mulighed for at stille spørgsmål til den øverste ledelse.

Udvidet dialog

Dialogen om arbejdsmiljøforholdene rækker længere end til lufthavnens egne 2.203 medarbejdere. Vi arbejder tæt sammen med for eksempel arbejdsmiljøorganisationer i handlingselskaber om træning i arbejdsmiljøforhold, og CPH har en høj grad af medarbejderinddragelse ved for eksempel standpladsændringer og indretning af lokaler med henblik på at udvikle sikkerhedskulturen og fremme positiv adfærd hos alle de 23.000 ansatte i lufthavnen.

Projekt 'Løft og Luft'

Et af de store samarbejdsområder er håndtering af bagage og arbejdet i et forurennet miljø omkring fly og køretøjer. I projekt 'Løft og luft' samarbejder CPH med groundhandlingselskaberne samt forskerhold fra Bispebjerg Hospital, Københavns Universitet og Statens Institut for Folkesundhed.

Projektet kortlægger om medarbejdere, der arbejder eller har arbejdet i lufthavnen, er mere syge og har flere problemer med bevægeapparatet end andre ufaglærte medarbejdere i Danmark. Projektet vedrørende løft skal desuden udvikle et it-baseret simuleringværktøj, der kan beregne medarbejdernes fysiske belastninger i forskellige arbejdssituationer. Værktøjet vil for eksempel kunne anvendes ved risikovurderinger i forbindelse med udvikling af nye tekniske hjælpemidler til håndtering af bagage i bagagehallen og ved lastning og losning af fly.

Tekniske hjælpemidler afhjælper mange u hensigtsmæssige løft for bagagemontørerne. Men håndtering af bagage til og fra lukkede containere, som i stigende grad anvendes ved større fly, giver u hensigtsmæssige belastninger. Da der endnu ikke er udviklet teknologi, der kan aflaste dette arbejde, samarbejder CPH med handlingselskaber og eksperter om at finde nye løsninger.

Fokus på mangfoldighed i 2013

CPH tror på, at mangfoldighed i arbejdsstyrken vil være en væsentlig fordel i forhold til at udvikle produkter og servicere vores kunder og passagerer, som for to tredjedele vedkommende ikke er danske. Vi vil fokusere på at skabe bedre forudsætninger for at få flere kvinder i lederstillinger samt at udnytte potentialet bedre blandt medarbejdere med anden etnisk baggrund end dansk.

I 2012 blev der fokuseret på at skaffe data om vores etniske mangfoldighed fra Danmarks Statistik for med denne viden at have et faktisk udgangspunkt for at udarbejde en mangfoldighedsplan i 2013. En opdateret seniorpolitik ventes færdig i efteråret 2013, ligesom vores plan for flere læringer vil blive implementeret.

LA 11



CPH har i 2012 afholdt de to første udviklingsforløb for kvinder, med fokus på balancen mellem karriere og familieliv. I 2012 deltog i alt 48 kvinder i CPHs talentudviklingsaktiviteter, Succession & Talent Management (STM).



I oktober 2012 gennemførte EU en fuldskala inspektion af CPHs securityprocesser. I den forbindelse fik CPH Security ros for vores robuste og effektive måde at løse securityopgaverne på. Vores seks måneders teoretiske og praktiske securityuddannelse samt løbende efteruddannelse er med til at sikre, at CPH også i fremtiden, til enhver tid, kan bestå en EU inspektion.

Safety og security

Med respekt for menneskerettigheder, forskelligheder og et gennemgående højt serviceniveau arbejder CPH på at opretholde sikkerhed og tryghed for de rejsende.

4.11 Sikkerhed går forud for alt andet på en arbejdsplads som CPH, hvor uheld eller overtrædelser af reglerne kan have meget alvorlige konsekvenser. Alle medarbejdere i CPH har et ansvar for, at sikkerheden er i højsædet. Dette gælder også de cirka 2.000 medarbejdere fra mange forskellige virksomheder, der dagligt færdes på lufthavnens forplads- og manøvreområde.

Vi arbejder konstant på at forbedre og opretholde det høje sikkerhedsniveau i Københavns og Roskilde Lufthavn, hvilket forudsætter fokus på konstant information og uddannelse.

Safety kultur

Igen i 2012 har CPH gennemført en kampagn, der sætter fokus på vigtigheden af safety i CPH på tværs af lufthavnsvirksomhederne. Det er vores ansvar at udbrede en fælles kultur omkring flyvesikkerhed i Roskilde og Københavns Lufthavn, hvor alle medarbejdere – såvel CPHs egne som samarbejdspartnere - ser det som deres ansvar at overholde reglerne og bidrage til konstant udvikling på området. Kampagnens hovedbudskaber er ærlighed og læring. Det indebærer, at medarbejdere i lufthavnen friholdes fra sanktioner, hvis de inden for 24 timer personligt indberetter en hændelse, som de har været involveret i, og hændelsen ikke er sket på grund af, at medarbejderen har handlet groft uagtsomt.

Indberetningssystemet blev introduceret i 2012. I 2012 blev 45 procent af alle indberetningspligtige hændelser rapporteret gennem indberetningsordningen. Det er et mål for CPH at arbejde kontinuerligt med bevidstheden og adfærden omkring safety, således at mindst 60 procent af alle kendte indberetningspligtige hændelser indberettes af de involverede personer.

Brand- og redningstjenesten

HR 8 Københavns Lufthavns afdeling *Brand og Redning* spiller en nøglerolle i arbejdet med sikkerheden for mennesker og ejendomme i Københavns Lufthavn. Fra to separate brandstationer på lufthavnens område er vores 71 brandmænd i stand til at nå til hvilket som helst sted på lufthavns manøvre-

reområde inden for maksimum tre minutter, døgnet og året rundt.

Alle vores brandmænd har et højt uddannelsesniveau, også på internationalt niveau. Ud over *Funktionsuddannelse Brand*, som er den almindelige by-brandmandsuddannelse, har alle uddannelsen *Brandmand Fly* og er uddannede *First Respondere* (førstehjælp). Hertil kommer, at en stor del har ekstrauddannelser inden for holdledning, indsatsledning og søredning. På samtlige af brandmændenes vagt hold er der uddannede instruktører, der underviser i blandt andet førstehjælp, røgdykning, elementær brandslukning, overtæningscontainer, pionertjeneste og indsatsledning.

Birdstrikes

Københavns Lufthavns manøvreområde patruljeres døgnet rundt af såkaldte 'mågejægere', der sørger for, at flyene i videst muligt omfang ikke rammer fugle ved start eller landing. Holdet har været med til at udvikle nye, skånsomme metoder til dette arbejde, hvor man eksempelvis har taget hunde i brug. Udover hjælpen fra hunde benytter jægerne fugles angstskrig udsendt fra højtalere på patruljebilernes tag, skræmmeskud og i sidste ende skarpe skud til at holde fugle væk fra området.

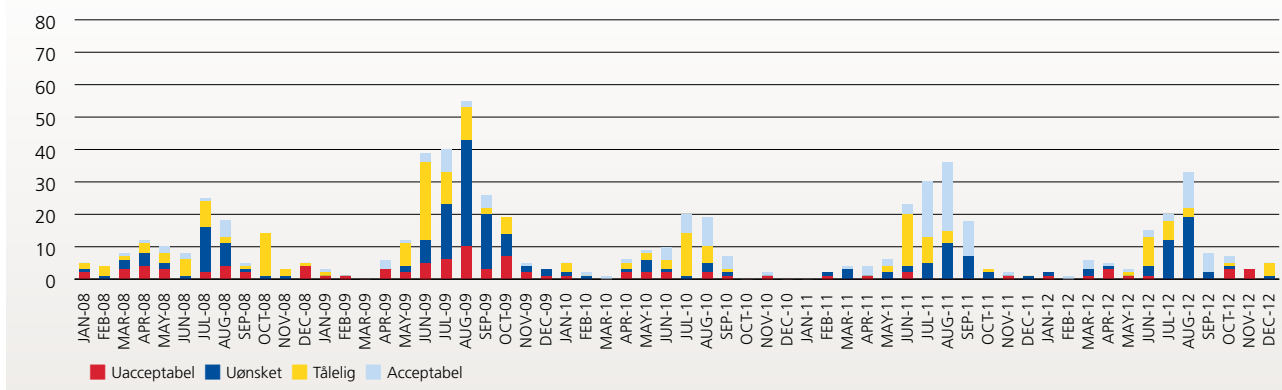
Opgørelse af birdstrikes

CPH anvender en internationalt anerkendt metode til risikovurdering af birdstrikes, der giver en meget nuanceret beskrivelse af fugleudfordringerne med hensyn til hyppighed og alvorlighed. Hyppigheden måler vi som det gennemsnitlige antal birdstrikes per år (målt over de sidste fem år) for de enkelte fuglearter.

Alvorligheden angives som den procentdel af kollisionerne med den enkelte art, der medfører skade på fly. Så hvis ti ud af 100 kollisioner med en given fugleart medfører en skade på fly, så er alvorligheden ti procent. Eftersom fuglens vægt er afgørende for, om et fly bliver skadet eller ej, vil tungere fugle naturligvis indebære en større risiko.

Risikovurdering af birdstrikes i CPH Januar 2008 - oktober 2012.

Artsbestemte fugle fundet på lufthavnen.



Figuren viser, hvordan udviklingen i birdstrikes har været måned for måned fem år tilbage i tiden

De fuglearter, der udgør både høj risiko og høj hyppighed, er vi særlig opmærksomme på. Der iværksættes så vidt muligt korrigerende tiltag, der kan modvirke antallet af kollisioner med disse arter, som er markeret i røde og orange farver i figuren. Vi gør også en indsats imod arter med moderat størrelse og hyppighed – ikke mindst for at undgå, at de med tiden kommer til at udgøre en større risiko. Disse arter er markeret med de gule og grønne farver.

Hver måned evaluerer vi antallet af artsbestemte fugle, der er blevet ramt af fly. På den måde kan vi hele tiden holde os ajour med udvikling i fuglekollisionerne og sætte ind med ekstra tiltag, hvis situationen tegner sig negativ.

Antallet af kollisioner med 'røde' fuglearter er reduceret i de sidste tre år. For eksempel fremgår det af diagrammet, at antallet af kollisioner med 'røde' og 'orange' arter var lavt i 2010. Her spillede den forudgående hårde vinter en afgørende rolle, idet bestanden af mus på lufthavnens græsarealer blev slået ned af det kolde vejr. Dermed var der færre mus til musvåger og tårnfalke, hvilket afspejlede sig i markant færre birdstrikes med disse arter.

Anvendelse af græs med endofytsvampe

CPH har i 2012 undersøgt mulighederne for at anvende endofytsvampede græssorter på flyvepladsen, som kan medvirke til at mindske risikoen for birdstrikes. Græsset, der indeholder endofytsvampe, er udviklet i naturen som et forsvar mod overgræsning. Når græsset vokser op med svampen

inde i sig, har græsset lavere værdi som næring for insekter og mus. Derved reduceres fødemængden for fugle, hvilket påvirker forekomsten af dem på lufthavnens område. I 2012 meddelte Miljøstyrelsen CPH at de frø, som CPH overvejede at udså, ikke er omfattet af EUs biocid regulering, og frit kan plantes i lufthavnen. CPH har derfor i 2012 lavet forsøg med udplantning af to hektar endofytsvampede græsfrø, og indsamler erfaringer og data til økonomiske og miljømæssige beregninger, før den egentlige græsomlægning finder sted i 2013 til 2018. CPH vil i forbindelse med udsåningen sørge for, at græsfrøene spredes mindst muligt til naboarealer. I 2013 gennemfører vi desuden en test af, hvordan vi kan så græsfrø indeholdende endofytsvampe uden brug af herbicider, hvad der ellers er normal praksis ved såning af større græsarealer.

Ansaret for security

Københavns Lufthavn er underlagt en række forpligtelser, som understøtter luftfartens sikkerhed. Forpligtelserne følger både af internationale-, europæiske- og nationale regler. Ifølge Luftfartsloven med tilhørende bekendtgørelse er Københavns Lufthavn ene om retten og pligten til at varetage security i Københavns og Roskilde Lufthavn. Trafikstyrelsen og EU fører tilsyn med, at Københavns Lufthavn efterlever myndighedskravene.

CPHs security uddannelse

De flere end 900 medarbejdere i Security arbejder målrettet med at løfte vores ansvar for passagerernes rejseoplevelse, ved at skabe tryghed og sikkerhed uden på noget tidspunkt

EN 1

at gå på kompromis med vores service og den respektfulde tilgang, vi har til passagererne.

For at kvalificere sig til at arbejde som securitymedarbejder i Københavns Lufthavn skal man bestå seks måneders teoretisk og praktisk uddannelse. Forløbet er tilrettelagt af CPH og godkendt af Trafikstyrelsen, så uddannelsen følger de gældende regler på området.

HR 8 Gennem løbende efteruddannelse sikres det, at samtlige securitymedarbejdere altid er opdaterede på udvikling i regler og retningslinjer og er bekendt med CPHs politikker for overholdelse af menneskerettigheder i relation til Securitys ansvarsområder.

Da vores securitymedarbejdere får indblik i securitymæssige forhold, der skal behandles fortroligt, foretager Politiets Efterretningstjeneste og Trafikstyrelsen en grundig gennemgang af disses baggrund. Dette er med til at sikre, at CPHs securityopgaver varetages af professionelle, ansvarlige medarbejdere, der kan leve op til det store ansvar, lufthavnen har for sikkerheden.

Håndtering af personfølsomme oplysninger

HR 6 En afdeling under Security, ID-kort Kontoret, står for udstedelse af ID kort til alle, der arbejder fast på lufthavnens område. For at få udstedt et ID-kort skal man være 15 år samt politigodkendes. Dette står Københavns Politi for, hvorfor ingen medarbejdere hos CPH får indsigt i forhold omkring straffeattest eller andet, der kan diskvalificere en ID-kort ansøgning.

Dog får ID-kort kontoret indsigt i ansøgeres fulde navn, cpr. nummer, adresse og arbejdsplads. Disse oplysninger behandles og opbevares i et separat system i henhold til persondataloven, hvormed der sikres fuld fortrolighed.

Håndteringen af de data, der opsamles i forbindelse med overvågningen af Københavns Lufthavns område er reguleret dels af tv-overvågningsloven, dels af persondataloven. Der er fastsat klare procedurer for CPHs behandling af de optagne billeder, hvilket indebærer, at kun et begrænset antal medarbejdere har adgang til overvågningsbillederne, og adgangen til brugen af billederne, samt hvor længe de opbevares, er underlagte restriktioner.

CPHs Security ansvar

Vores ansvar som lufthavn dækker varetagelse af alle opgaver omkring adgangs-, område-, person- og bagagesikkerhed i lufthavnen. Dette arbejde udføres i sikkerhedskontrollen, ved patruljering i lufthavnen, sikkerhedseftersyn af indskrevet bagage samt gennem overvågning af hele lufthavnens område. Lufthavnen dækker et areal på 12,4 km², der er indhegnet af cirka 28 km hegn. Udover kameraovervågning med 825 kameraer ude og inde samt 220 kameraer i P-huse og ved P-anlæg sikres lufthavnen af kørende og gående patruljer ude og inde døgnet rundt.

CPH har ikke modtaget klager relateret til anvendelse eller håndtering af personfølsomme oplysninger og data i 2012.

PR 8

Respekt og professionalisme

Vores securitymedarbejdere screener de rejsende med stor opmærksomhed for at undgå enhver form for diskriminering eller en oplevelse af krænkende adfærd. Dette gælder ikke mindst personer med handicap eller personer, der på grund af religiøs eller kulturel baggrund har særlige forhold eller behov, der skal tages hensyn til.

HR 4

SO 3

I 2011 indførte vi, at 85 procent af sikkerhedsscreeningerne i lufthavnens centrale sikkerhedskontrol kan gennemføres af securitymedarbejdere af samme køn som den rejsende. Desuden informerer skilte ved samtlige sikkerhedscheck om den rejsendes ret til at bede om en securitymedarbejder af eget køn.

Aktiviteter 2013

CPH vil eksplicit integrere retningslinjerne omkring overholdelse af de internationale menneskerettigheder i det nye kvalitetsstyringssystem i Security. I 2013 vil vi derfor gennemgå alle vores securityprocedurer og retningslinjer for at sikre sammenhæng med de internationale menneskerettigheder.

SO 3

HR 8



Størstedelen af CPHs leverandører er danske virksomheder eller danske agenter. Men med indkøb for mere end én milliard årligt, er det af stor vigtighed for CPH, at vi arbejder systematisk med de indkøbsrelevante aspekter af CSR.

Indkøb

CPH køber ind for mere end 1 milliard kroner årligt. Vi er vores ansvar bevidst med hensyn til Global Compacts principper om modarbejdelse af alle former for korrupsion, beskyttelse af miljø og klima samt støtte af internationalt proklamerede menneskerettigheder og arbejdstagerrettigheder igennem CPHs leverandørkæde.

CPHs indkøb er styret af en indkøbsstrategi, -politikker, -systemer og compliance. I 2012 blev der formuleret en række nye CSR-målsætninger for CPHs indkøbsafdeling, se side 10. På kort sigt relaterer disse sig til etableringen af en systematisk tilgang til ansvarlig leverandørstyring. På mellem- og langt sigt er der tale om mål for en øget formalisering og integration af andre indkøbsrelevante aspekter af CSR. Disse omfatter for eksempel ansvarlighed som parameter i prækvalifikationsprocesser, hvor de mest egnede leverandører identificeres, og i Category Management processer, der omfatter en strategisk tilgang til blandt andet produkternes fulde livscyklus.

Øgede krav til leverandører

Siden 2011 har CPHs standardkontrakter forpligtet leverandører til at erklære deres hensigt om at efterleve principperne i Global Compact – herunder at de respekterer generelt anerkendte etiske regler, arbejder for et godt arbejdsmiljø, for bekæmpelse af korrupsion og for beskyttelse af miljøet.

ansvarlighedskrav. CPH betragter denne dialog som en mulighed for at styrke sin viden om risikoprofilen i leverandørkæden med henblik på kontinuerlig forbedring af denne.

CPHs Code of Conduct, og hermed udbredelsen af Global Compacts principper, vil desuden indgå som addendum til alle nye CPH standardkontrakter. Her er en proces påbegyndt i 2011, som efterstræber at alle større indkøb samt indkøb, der underlægger CPH forpligtelser i henhold til EU-udbudsregler, udføres med standardkontrakter.

Pilot for implementering

I december 2012 blev de første 20 eksisterende leverandører udvalgt og kontaktet med henblik på underskrivelse af CPHs Code of Conduct og dialog om udbedring af eventuelt problematiske forhold. Udvælgelsen fandt sted på baggrund af en overordnet risikovurdering af indkøbskategorien sammenholdt med en vurdering af den enkelte leverandørs kontraktuelle status og grundlag. Det er CPHs hensigt at bruge erfaringerne fra de første 20 leverandører til at tilpasse det efterfølgende implementeringsforløb.

HR 2

Styrket indsats for anti-korrupsion

CPHs antikorrupsions regler for så vidt angår gaver vedrører i væsentlig grad indkøb, men gælder også i alle andre relationer mellem CPHs medarbejdere, kunder og samarbejdspartnere.

Pr 1. januar 2013 har CPH introduceret en medarbejderrettet Code of Conduct 'Retningslinjer for etisk adfærd for medarbejdere'. Dokumentet samler alle forventningerne til medarbejdernes adfærd herunder etisk adfærd, korrupsion, afpresning og bestikkelse. CPHs ledere og medarbejdere må ikke modtage gaver eller andre former for fordele, som på nogen måde kan påvirke deres ageren overfor den pågældende leverandør, kunde eller samarbejdspartner. Tilsvarende må CPHs ledere og medarbejdere ej heller yde gaver eller

HR 4

SO3

HR 2 I 2012 konkretiserede CPH disse leverandørrettede krav i en såkaldt Code of Conduct. Kravene blev udviklet i samarbejde
HR 4 mellem Corporate Affairs and Legal, HR, External Relations
HR 5 og Procurement. Denne proces har blandt andet haft den
HR 6 tilsigtede effekt, at CPH kun afkræver en standard for sam-
HR 7 fundsansvar blandt sine leverandører, som CPH selv efterlever i det daglige. CPHs leverandørrettede Code of Conduct vil i 2013 blive offentlig tilgængelig på cph.dk.

Mulighed for undtagelser

CPHs Code of Conduct er et juridisk dokument, der forpligter leverandøren på en række aspekter af Global Compacts principper, og som konkretiserer CPHs sanktionsmuligheder overfor leverandører, der ikke lever op til disse. Processen for udrulning blandt den eksisterende portefølje af leverandører giver modtagervirksomheden mulighed for at italesætte områder, hvor virksomheden ikke opfylder CPHs

andre former for fordele, som på nogen måde kan påvirke den pågældende leverandør, kunde eller samarbejdspartners ageren overfor CPH. Der ses i den forbindelse bort fra beskedne lejlighedsvisse gaver, såsom ved jubilæer.

SO 3 Ligeledes har CPH etableret og lanceret en whistleblower ordning pr. 1. januar 2013. Ordningen er tilgængelig for medarbejdere og samarbejdspartnere via en ekstern hjemmeside. Det kan for eksempel vedrøre kunder, leverandører og eksterne konsulenter. Alvorlige forhold, der kan indberettes via whistleblower-ordningen, er oplysninger om:

- økonomisk kriminalitet som underslæb, bestikkelse, bedrageri og dokumentfalsk
- afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger til offentlige myndigheder
- væsentlige brud på arbejdssikkerheden
- væsentlige brud på miljøregler/forurening af miljøet
- fysisk vold og seksuelle krænkelser
- korruption
- nepotisme
- uregelmæssigheder vedrørende regnskabsføring og revision

Indberetning om Direktion, Økonomidirektør eller Bestyrelsessekretæren behandles af formanden for Bestyrelsen og formanden for revisions- og risikoudvalget. Sager om øvrige

personer behandles af bestyrelsessekretæren i CPHs afdeling Corporate Affairs and Legal.

Yderligere Integring i 2013

En indkøbsspecifik CSR-politik for CPH skulle have været formuleret og implementeret i 2012, for herved at sikre en klar retning for ansvarlig indkøbsudvikling. Ved udgangen af 2012 foreligger den i udkast, og udarbejdelse af en endelig version har derfor høj prioritet i 2013.

Det igangværende arbejde med at integrere CPHs Code of Conduct og Global Compacts principper i hele CPHs leverandørkæde drives efter et mål om at dække 85 procent af CPHs samlede indkøbsværdi i 2017. Udover indgåelse af nye kontrakter og implementering af ansvarlighedskravene i eksisterende kontrakter vil igangværende initiativer i indkøbsafdelingen vedrørende simplificering og genforhandling af kontrakter bidrage til at indfri dette mål. I 2013 vil yderligere minimum 20 leverandører kontaktes for et skriftligt tilsagn om at efterleve principperne i Global Compact, som de er defineret og konkretiseret i CPHs Code of Conduct. Denne fase vil resultere i, at mere end 60 procent af vores samlede indkøbsvolumen er dækket.

HR 2



Vi har i 2012 udvidet arbejdet med at kvalitetssikre serviceoplevelsen, så det nu ikke blot favner CPHs egne ansatte, men også de ansatte i shopping-centrets butikker og restauranter. I samarbejde med de forretningsdrivende har CPH lanceret *CPH Retail Academy* – et uddannelsesprogram, der skal sikre, at serviceniveauet i CPH forbliver ensartet og højt.

Profilindikatorer			
Indikator		Rapporteringsgrad:	Sidehenvisning
1			
1.1	Udtalelse fra CEO	●	5
2			
2.1	Organisationens navn	●	7
2.2	Primære services	●	7
2.3	Organisationens struktur	●	7
2.4	Hovedkontors placering	●	7
2.5	Operationslande	●	7
2.6	Ejerskabsforhold	●	8
2.7	Markeder serviceret	●	25
2.8	Organisationens størrelse	●	7, 14-15
2.9	Ændringer i rapporteringsperiode	●	7, 8
2.10	Priser modtaget i rapporteringsperioden	●	38-39
3			
3.1	Rapporteringsperiode	●	8
3.2	Dato for seneste rapport	●	8
3.3	Rapporteringscyklus	●	8
3.4	Kontaktinformation	●	2, 8
3.5	Definering af rapportens indhold	●	8
3.6	Rapportens rammer	●	7
3.7	Rapportens afgrænsning	●	7, 74-75
3.8	Joint ventures mv.	●	note 1
3.9	Regnskabspraksis	●	74-75
3.10	Restatements	●	74-75
3.11	Ændringer i forhold til tidligere rapporter	●	8
3.12	Tabel over GRI-indikatorer	●	66-73
3.13	Uafhængig revisors erklæring	●	8, 77
4			
4.1	Ledelsesstruktur	●	Corporate Governance 2012 (www.cph.dk/Investor/publikationer/corporate + governance), s. 6-8
4.2	Højeste ledelsesorgan	●	Corporate Governance 2012 (www.cph.dk/Investor/publikationer/ corporate + governance), s. 8-19
4.3	Enstrengt ledelsesstruktur	●	Ikke relevant for CPH
4.4	Anbefalinger fra aktionærer/ansatte	●	Corporate Governance 2012 (www.cph.dk/Investor/publikationer/ corporate + governance), s. 2-4, 12
4.11	Precaution indarbejdet	●	8, 43, 59
4.12	Tilsluttede initiativer	○	5
4.13	Medlemskaber	●	34
4.14	Liste over stakeholdergrupper	●	34
4.15	Identifikation og udvælgelse	●	33
4.16	Tilgang til interessenter	●	33-34

Note 1: CPH deltager ikke i nogen joint ventures; rapporterer på koncernantal; beskæftiger sig ikke med nogen form for leasing; har minimalt af outsourced operations. Der er således ingen af disse områder, som væsentligt kan påvirke sammenligneligheden fra periode til periode eller i forhold til andre organisationer.

Finansielle indikatorer							
Indikator	Enhed	2010	2011	2012	Sidehenvi- ning	Rapporte- ringsgrad:	
EC 1	Genereret økonomisk værdi				14-15	●	
	<i>Værditilvækst</i>						
	Omsætning	mio. kr.	3.239	3.344	3.516		
	Andre driftsindtægter	mio. kr.	287	13	761		
	- Eksterne omkostninger	mio. kr.	612	607	574		
	- Afskrivninger	mio. kr.	492	512	559		
	Total	mio. kr.	2.422	2.238	3.145		
	<i>Værditilvækst fordelt</i>						
	Personale	mio. kr.	949	975	1.035		
	Finansieringskilder	mio. kr.	245	206	194		
	Staten (selskabsskat)	mio. kr.	319	301	301		
	Andre aktionærer	mio. kr.	909	756	1.615		
	Total	mio. kr.	2.422	2.238	3.145		
	Donationer	<i>CPH har ikke ydet donationer af større værdi</i>					
EC 4	Statsstøtte modtaget					●	
	Statsstøtte i form af tilskud, bidrag	mio. kr.	0	0	0		
	Statens ejerskab	procent	39	39	39		
AO 1	Trafikudvikling, passagerer				24, 75	●	
	<i>Ankommende</i>						
	Udenrigspassagerer	antal	9.523.851	10.164.331	10.704.790		
	Indenrigspassagerer	antal	1.223.107	1.204.979	975.347		
	Passagerer, total	antal	10.756.958	11.369.310	11.680.137		
	Heraf Transfer/transit	antal	2.659.302	2.555.393	2.760.137		
	<i>Afgående</i>						
	Udenrigspassagerer	antal	9.527.319	10.159.921	10.696.264		
	Indenrigspassagerer	antal	1.217.473	1.196.286	959.786		
	Passagerer, total	antal	10.744.792	11.356.207	11.656.050		
	Heraf Transfer/transit	antal	2.653.652	2.594.549	2.784.278		
	<i>Total</i>						
	Udenrigspassagerer	antal	19.051.170	20.324.252	21.401.054		
	Indenrigspassagerer	antal	2.440.580	2.401.265	1.935.133		
	Passagerer, total	antal	21.501.750	22.725.517	23.336.187		
	Heraf Transfer/transit	antal	5.312.954	5.149.942	5.544.415		
	<i>Trafikudvikling, Roskilde Lufthavn</i>						
	Passagerer	antal	25.053	33.120	29.804		
AO 2	Trafikudvikling, operationer og cargo				24-25, 75	●	
	Årlige operationer, total	antal	245.640	253.758	242.997		
	Årlige operationer, national	antal	42.071	42.622	29.065		
	Årlige operationer, international	antal	203.569	211.136	213.932		
	<i>Ankommende</i>						
	Kommercielle passagerflyvninger						
	Operationer, dag (06-23)	Antal	113.224	117.813	112.677		
	Operationer, nat (23-06)	Antal	5.044	4.275	4.526		
	<i>Kommerciel fragtflyvning</i>						
	Operationer, dag (06-23)	Antal	1.382	1.367	1.181		
	Operationer, nat (23-06)	Antal	566	788	705		
	<i>Statslige flyvninger</i>						
	Operationer, dag (06-23)	Antal	118	131	134		
	Operationer, nat (23-06)	Antal	7	7	12		
	<i>General Aviation flyvninger</i>						
	Operationer, dag (06-23)	Antal	1.765	1.833	1.719		
	Operationer, nat (23-06)	Antal	719	666	549		

Finansielle indikatorer (fortsat)

Indikator	Enhed	2010	2011	2012	Side- henvisning	Rapporte- ringsgrad:
<i>Afgående</i>						
<i>Kommercielle passagerflyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	115.587	119.428	114.347		
Operationer, nat (23-06)	antal	2.804	2.805	2.994		
<i>Kommerciel fragtflyvning</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	1.313	1.279	953		
Operationer, nat (23-06)	antal	634	874	939		
<i>Statslige flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	125	125	142		
Operationer, nat (23-06)	antal	4	8	5		
<i>General Aviation flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	1.751	1.855	1.730		
Operationer, nat (23-06)	antal	597	504	384		
<i>Total</i>						
<i>Kommercielle passagerflyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	228.811	237.241	227.024		
Operationer, nat (23-06)	antal	7.848	7.080	7.520		
<i>Kommerciel fragtflyvning</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	2.695	2.646	2.134		
Operationer, nat (23-06)	antal	1.200	1.662	1.644		
<i>Statslige flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	243	256	276		
Operationer, nat (23-06)	antal	11	15	17		
<i>General Aviation flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	3.516	3.688	3.449		
Operationer, nat (23-06)	antal	1.316	1.170	933		
<i>Trafikudvikling, Roskilde Lufthavn</i>						
Operationer	antal	78.071	66.751	73.867		
A03	Total fragtvægt				25, 75	●
<i>Ankomne med fly (import), total</i>						
Import, fragtfly (ren cargo)	ton	41.602	41.809	45.258		
Import, passagerfly (belly cargo)	ton	12.490	12.419	12.462		
Import, passagerfly (belly cargo)	ton	13.128	12.930	14.829		
Import, luftfragt ankommet med lastbil	ton	15.984	16.460	17.967		
<i>Ankomne med fly (transfer), total</i>						
Afgående med fly (transfer) total	ton	105.739	115.499	121.247		
<i>Transfer, total</i>						
Transfer, fragtfly (ren cargo)	ton	108.312	119.084	128.002		
Transfer, fragtfly (ren cargo)	ton	214.052	234.582	249.249		
Transfer, passagerfly (belly cargo)	ton	47.025	48.343	45.602		
Transfer, passagerfly (belly cargo)	ton	62.580	60.823	66.395		
Transfer, luftfragt på lastbil	ton	104.447	125.416	137.252		
<i>Afgående med fly (eksport), total</i>						
Eksport, fragtfly (ren cargo)	ton	53.580	56.485	59.763		
Eksport, fragtfly (ren cargo)	ton	18.291	17.380	17.215		
Eksport, passagerfly (belly cargo)	ton	15.598	18.661	22.296		
Eksport, passagerfly (belly cargo)	ton	19.691	20.444	20.252		
Eksport, luftfragt afgået på lastbil	ton	19.691	20.444	20.252		
<i>Total</i>						
	ton	309.235	332.877	354.269		

Medarbejderindikatorer						
Indikator	Enhed	2010	2011	2012	Side-henvisning	Rapporteringsgrad
LA 1 Arbejdsstyrke					7, 74	●
Total (FTE)	antal	1.959	2.037	2.073		
Total (individer)	antal	2.111	2.155	2.203		
Københavns Lufthavn (individer)	antal	1.888	1.965	2.157		
Roskilde Lufthavn (FTE)	antal	34	35	36		
CPH Parkering (FTE)	antal	40	42	ophørt		
International afdeling (FTE)	antal	9	6	4		
Fuldtidsansatte	antal	1.852	1.907	1.928		
Deltidsansatte	antal	259	248	275		
Tidsbegrænset ansatte	antal	52	49	42		
Fastansatte	antal	1.918	1.999	2.161		
Funktionærer	antal	633	611	623		
Timelønnede	antal	1.478	1.544	1.515		
Tjenestemænd	antal	45	41	38		
Mellemledere 4-6	antal	159	158	154		
Ledere niv. 1-3	antal	32	28	30		
LA 2 Personaleomsætning					54, 75	○
Personaleomsætning	procent	10,8	10,5	8,6		
Fratrådte, KLH	antal	222	224	183		
Fratrådte, RKE	antal	1	0	5		
Fratrådte, CAI	antal	1	1	2		
Fratrådte, mænd	antal	124	138	125		
Fratrådte, kvinder	antal	100	86	65		
Fratrådte, 0-17 år	antal	0	0	0		
Fratrådte, 18-25 år	antal	17	36	21		
Fratrådte, 26-35 år	antal	58	58	49		
Fratrådte, 36-49 år	antal	100	93	84		
Fratrådte, 50-99 år	antal	47	34	36		
LA 4 Overenskomster					53, 75	●
Ansættelser reguleret af overenskomster	procent	70	72	68		
Ansættelser reguleret af overenskomster	antal	1.450	1.514	1.515		
LA 6 Medarbejder-repræsentation i formelle udvalg					34, 56, 75	○
Medarbejdere i Hovedsamarbejdsudvalg		27	27	27		
Medarbejdere i arbejdsmiljø-organisationen		47	48	48		
LA 7 Arbejdsulykker og sygefravær						
Arbejdsulykker med fravær	antal	52	44	54	55-56, 74	○
Ulykkesfrekvens ²⁾	antal pr. 1 mio. arbejdstimer	16,4	13,4	15,9		
Sygefravær	procent	5,59	4,99	5,3		
LA 8 Tiltag for forebyggelse af alvorlig sygdom					54-55, 74	○
Hjælp til rygestop	antal	-	217	afsluttet		
Hjælp til rygestop procent af rygende medarbejdere	procent	-	40	afsluttet		
Helbredsundersøgelser	antal		193	344	74	
Luftkvalitet		Nøgletal udarbejdes ikke for indsats			49, 55	
Fysioterapeutiske behandlinger/massage	antal	-	-	380		

Note 2: 2010 er delvist baseret på estimat

Medarbejderindikatorer (fortsat)

Indikator	Enhed	2010	2011	2012	Side-henvisning	Rapporteringsgrad:
LA 11 Seniorpolitik					53, 56	1
Sikring af kompetent arbejdsstyrke		<i>Nøgletal udarbejdes ikke for indsats</i>				
LA 12 Karriereudvikling					53, 56, 75	1
Talentudvikling, mænd	antal	0	52	39		
Talentudvikling, kvinder	antal	0	17	48		
Heraf balance boost, kursus for kvinder	antal	-	-	27		
LA 13 Medarbejderdiversitet					53, 54, 75	2
Kvinder	procent	33	32	33		
Mænd	procent	67	68	67		
Ledere, total	antal	191	186	184		
Ledere, kvinder	procent	27	25	25		
Ledere, mænd	procent	73	75	75		
Ledere, 0-17 år	antal	0	0	0		
Ledere, 18-25 år	antal	0	0	0		
Ledere, 26-35 år	antal	23	17	15		
Ledere, 36-49 år	antal	119	119	114		
Ledere, 50-99 år	antal	49	50	48		
Aldersgennemsnit	antal år	42,6	43,1	43,7		
+ 50 år	procent	24	25	27		
Anciennitet i snit	antal år	7,9	8,2	8,1		
LA 14 Ligeløn					54	1
Sikring af ligeløn for mænd og kvinder		<i>Nøgletal udarbejdes ikke for indsats</i>				
LA 15 Barsel- og forældreorlov					54, 74	1
Antal kvinder på barsel	antal	29	19	13		
Antal mænd på færdreorlov, 2 uger	antal	49	64	73		
Antal mænd på forældreorlov, 2-10 uger	antal	26	23	33		

Sociale og etiske indikatorer

Indikator	Enhed	2010	2011	2012	Side-henvisning	Rapporteringsgrad:
HR 2 Aftaler og kontrakter					63-64	①
Code of Conduct inkluderet i kontrakter		<i>Nøgletal udarbejdes ikke for indsats</i>				
HR 4 Diskrimination					54, 61, 63	●
Antal diskriminationssager		-	-	0		
HR 5 Organiseringsfrihed og retten til kollektiv forhandling					53, 63	●
Procedurer for sikring af retten blandt medarbejdere		<i>Nøgletal udarbejdes ikke for indsats</i>				
HR 6 Børnearbejde					53, 61, 63	●
Indsats for udryddelse af børnearbejde		<i>Der skønnes ikke at være risiko for børnearbejde i koncernen.</i>				
HR 7 Tvangsarbejde					53, 63	●
Indsats for udryddelse af tvangsarbejde		<i>Der skønnes ikke at være risiko for tvangsarbejde i koncernen.</i>				
HR 8 Uddannelse af security ansatte					59, 61	●
Uddannelse og træning i politikker og procedurer vedr. relevante aspekter indenfor menneskerettigheder		100	100	100		
SO 3 Anti-korrupsions politikker og procedurer					61, 63-64	①
Procentdel af medarbejderne trænet/undervist i anti-korruption		<i>Nøgletal udarbejdes ikke for indsats</i>				
SO 5 Offentlig politik					23-24, 33-34	①
Indsats for turisme og erhvervsliv		<i>Nøgletal udarbejdes ikke for indsats</i>				
PR 5 Kundetilfredshed					38	●
Passagerinterviews, Københavns Lufthavn		114.700	131.400	104.100		
Passagerinterviews, Roskilde Lufthavn		<i>Der foretages ikke interviews med passagererne i Roskilde Lufthavn</i>				
PR 8 Kundeklager vedrørende privatliv og følsomme data					61	①
		-	-	0		

Miljøindikatorer

Københavns Lufthavn

Indikator	Enhed	2010	2011	2012	Side-henvisning	Rapporteringsgrad
AO 5	Luftkvalitet				49, 55, 75	●
	NO	µg/m ³	4	4	4	
	NO ₂	µg/m ³	17	18	16	
	PM _{2,5}	µg/m ³	16	16	11	
AO 6	Afising af fly, baner og rulleveje				49, 75	○
	Formiat	ton	2.622	809	1.294	
	Glycolforbrug	m ³	1.739	386	534	
	Opsamlet glycol	m ³	1.087	228	294	
AO 7	Støj fra fly				46, 49, 75	○
	Motorafprøvninger	antal	923	955	974	
	Heraf tomgang	antal	471	506	472	
	Afvigelse fra vilkår	antal	2	0	0	
	TDENL	dB	144,7	144,7	144,7	
	Maksimalt støjniveauer i natperioden >80 dB	antal	29	19	22	
EN 1	Materialer				60, 75	●
	Ukrudtsmidler	liter	172	178	196	
EN 3	Direkte energiforbrug				47,75	○
	Benzin	m ³	29	16	13	
	Diesel	m ³	1.093	689	752	
	Fyringsolie	m ³	28	0	0	
	Naturgas ³⁾	m ³	1.279.231	1.448.016	1.199.477	
	Totalt direkte energiforbrug	MWh	25.487	22.904	20.765	
EN 4	Indirekte energiforbrug				46, 75	○
	Elkøb	MWh	99.268	98.337	98.659	
	Elforbrug ⁴⁾	MWh	53.505	54.324	54.181	
	Fjernvarmekøb	GJ	273.060	220.558	229.049	
	Fjernvarmeforbrug	GJ	108.554	82.548	103.681	
	Totalt indirekte energiforbrug	MWh	83.659	77.254	82.981	
EN 5	Samlede energibesparelser					●
	Energi	MWh	3.413	2.716	3.082	44-46
	CO ₂	ton	1.431	1.379	1.332	44, 74
EN 6	Energieffektive produkter og services				46	●
	Initiativer der reducerer energiforbruget af produkter/services		<i>Nøgletal udarbejdes ikke for indsats</i>			
EN 8	Vandforbrug				49, 75	●
	Drikkevand, køb	m ³	318.003	309.860	327.207	
	Drikkevand, forbrug	m ³	184.543	186.012	200.561	
	Sekundavand	m ³	19.992	25.839	36.076	
EN16	CO₂				44, 74	●
	Samlet emission ⁵⁾	ton	32.262	30.850	31.505	
	CO ₂ per passager	kg	1,5	1,4	1,4	
	Scope 1	ton	5.918	5.114	4.716	
	Scope 2	ton	26.344	25.736	26.789	
EN20	Emissioner fra fly				49, 74	●
	CO	ton	722	743	710	
	NOx	ton	908	961	975	
	SOx	ton	96	101	100	
	THC	ton	123	122	121	
	CO ₂	ton	221.996	231.971	230.413	

Note 3: Naturgas anvendes til lokal produktion af centralvarme samt el til CPHs el-net. Produktion af el ved hjælp af naturgas der er ophørt medio 2012

Note 4: CPHs forbrug af el (købt fjernvarme), som defineret i Green House Gas Protocol

Note 5: I 2012 er historiske data for 2010 og 2011 ændret

Miljøindikatorer						
Indikator	Enhed	2010	2011	2012	Side-henvisning	Rapporteringsgrad
EN21 Vandudledning					75	●
Overfladevand til Øresund	m ³	2.340.107	2.612.528	2.005.597		
Spildevand til rensningsanlæg	m ³	337.995	335.699	363.283		
Bly	kg	0,8	0,2	0,1		
Cadmium	kg	0,1	0,1	0,1		
COD	kg	147.286	100.175	123.016		
Detergenter	kg	655	788	725		
Kobber	kg	8,7	5,6	4,5		
Krom	kg	3,1	0,3	0,3		
Olie og fedt	kg	2.066	2.886	4.364		
Total-N	kg	24.523	22.462	23.197		
Total-P	kg	1.885	1.474	1.760		
Nikkel	kg	0,6	0,7	0,9		
Zink	kg	39,6	23,6	23,8		
EN22 Affaldsmængde					50, 74	○
Genanvendelse	ton	392	696	779		
Forbrænding	ton	2.989	3.199	3.107		
Specialbehandling	ton	40	48	55		
Deponering	ton	293	314	339		
Total	ton	3.714	4.257	4.280		
EN23 Væsentlige spild					75	●
Registrerede spild	antal	115	154	116		
Mængde	liter	7.988	2.671	1.839		
Heraf væsentlige	antal	0	0	0		
Roskilde Lufthavn						
AO 7 Støj fra fly					50, 75	○
Motorafprøvninger	antal	356	424	444		
Tomgang	antal	190	235	217		
Afvigelser fra vilkår	antal	0	1	0		
EN 3 Direkte energiforbrug					50, 75	○
Naturgas	m ³	89.599	71.116	73.881		
Benzin	m ³	-	0	0		
Diesel	m ³	-	34	31		
Totalt direkte energiforbrug	MWh	-	1.125	1.125		
EN 4 Indirekte energiforbrug					75	○
Elforbrug	MWh	946	849	840		
EN 5 Samlede energibesparelser					50, 75	●
Energi	MWh	173	0	301		
CO ₂	ton	46	0	68		
EN 8 Vandforbrug					75	●
Drikkevand	m ³	13.820	6.319	4.903		
EN16 CO₂					74	●
Samlet emission ⁵⁾	ton	-	692	657		
Scope 1	ton	-	251	249		
Scope 2	ton	-	441	407		
EN23 Væsentlige spild					75	●
Antal	antal	0	0	0		

CSR regnskabspraksis

3.7
3.9
3.10

Væsentlighed, afgrænsning og signifikans

Valg af data og GRI G3.1-indikatorer, der indgår i denne rapportering, er foretaget med udgangspunkt i ledelsens årlige evaluering af, hvad der skønnes væsentligt at rapportere til CPHs interessenter. Ledelsens vurdering baseres på evaluering af det forrige års rapport, samt input og kommentarer fra såvel ejerkreds, myndigheder og øvrige interne og eksterne interessenter.

Jævnfør GRI G3.1's krav rapporteres for hele koncernen hvad CSR-data og oplysninger angår. Nyetablerede selskaber medtages fra driftsstart, og opkøbte selskaber fra det tidspunkt, hvor CPH overtager den operationelle kontrol. Selskaber tages ud af rapporteringen fra den dato, hvor selskabet ikke længere er under CPHs operationelle kontrol.

Der anvendes de samme måle- og opgørelsesmetoder i alle CPHs rapporterende anlægsområder og selskaber. Data og informationer registreres løbende på basis af rapportering fra de enkelte områder og funktioner i lufthavnen og baserer sig i al væsentlighed på eksternt dokumenterede registreringer, interne registreringer, beregninger og i mindre omfang estimering. Den nærmere opgørelsesmetode er for hver indikator anført i denne regnskabspraksis.

For enkelte indikatorer, hvor informationen ikke understøttes af dataindikatorer, henvises i GRI G3.1 tabellen til det sted i CSR rapporten, hvor der forefindes uddybende information.

CPH har fastsat signifikansniveauer for en række indikatorer og informationer, således at data og informationer for et konkret anlægsområde eller datterselskab i koncernen kun indgår, dersom enhedens påvirkninger af samfundet er over de fastsatte bagatelgrænser og derfor væsentlige for CPHs interessenter at få kendskab til. Det er i forbindelse med den enkelte indikator anført, om bagatelgrænser har fundet anvendelse.

For historiske data foretages alene ændringer udgørende mere end 2% af koncerntallet, og i så fald med angivelse af årsag i en note.

Ændringer i forhold til 2011

Der er i 2012 foretaget en enkelt ændring til den eksisterende regnskabspraksis. I relation til beregning af arbejdsskadesfrekvens under GRI G3.1 indikator LA7, har CPH valgt at anvende registreringer af præsterede timer frem for som tidligere at beregne antallet af arbejdede timer ud fra normtimer. De historiske data er tilsvarende opdateret.

I lyset af at en række GRI G3.1 indikatorer indeholder krav om dataregistrering, indsamling og konsolidering i form af indikatorer har CPH for 2012 valgt at udvikle og indføre / udvide regnskabspraksis for følgende indikatorer: LA1, LA2, LA4, LA6, LA7, LA8, LA12, LA13, LA15, HR4, HR8, PR5.

Affald

Mængden af affald opgøres på baggrund af årsopgørelser fra de benyttede modtagere. Affaldsmængden i Roskilde Lufthavn er vurderet til at være under 50 tons og er derfor ikke rapporteret særskilt.

EN 22

Arbejdsulykker, sygefravær og helbredsundersøgelser

Antallet af arbejdsulykker er opgjøret som antallet af skader hændt i det pågældende år, der har medført en eller flere dages fravær. Arbejdsskadesfrekvensen er opgjøret som antal arbejdsskader pr. 1 million præsterede arbejdstimer.

LA 7

I 2012 er der foretaget en ændring i opgørelsesmetoden for arbejdstimer idet CPH, fremfor som hidtil at anvende normåret som udgangspunkt for beregning af arbejdstimer, nu anvender registrering af præsteret tid. Præsteret tid opgøres som planlagte arbejdstimer fratrukket ferie men tilføjet overarbejde. For funktionærer tager CPH fortsat udgangspunkt i en normårsberegning. Der er foretaget korrektion af data for 2010 og 2011, dog har det for 2010 været nødvendigt at estimere antallet af overarbejdstimer.

Helbredsforebyggelse opgøres som antal personer, der har indgået i forebyggende helbredsaktiviteter.

LA 8

Sygefravær opgøres på basis af registrering i CPHs personalsystem.

Barsel

Antal kvinder på barsel opgøres som kvinder, der har påbegyndt deres barsel i det pågældende år. Fædre- og forældreorlov opgøres som antal personer, der har været på fædre- eller forældreorlov i det pågældende år.

LA 15

CO₂

Mængden af udledt CO₂ opgøres på grundlag af forbruget af el, naturgas, fjernvarme, fyringsolie, forbrug af brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer samt emissionsfaktorer for de enkelte CO₂-kilder. Emissionsfaktorer er oplyst af VEKS (Vestegens Kraftvarme Selskab) for så vidt angår fjernvarme og af Energinet.dk for så vidt angår el. Emissionsfaktorer for øvrige CO₂-kilder er oplyst af Energistyrelsen. For el, naturgas og fjernvarme anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

EN 5

Emissioner fra Fly

Data fra CPHs trafikstatistiksystem er lagt ind i et værktøj til opgørelse af emissioner (EDMS), der er udviklet af de amerikanske luftfartmyndigheder. EDMS indeholder performance- og emissionsdata for en lang række fly- og motortyper. Der beregnes emissioner for flyenes aktiviteter under 3.000 fod (cirka 1 kilometer). Der er ikke rapporteret om emissioner fra fly for Roskilde Lufthavn ud fra en væsentlighedsbetragtning.

EN 3 **Energiforbrug**

EN 4 CPH står for indkøb af energi til hele lufthavnen og videredistribuerer dette til andre virksomheder inden for lufthavnen. CPHs energiforbrug opgøres som den indkøbte mængde fratrukket den videredistribuerede mængde energi. De enkelte typer af forbrug, herunder el, naturgas og fjernvarme, er opgjort på baggrund af egne registreringer kontrolleret i forhold til modtagne fakturaer.

EN 20 **Luftkvalitet**

AO 5 Luftkvaliteten i Københavns Lufthavn overvåges og registreres af CPHs luftkvalitetsmoniteringsanlæg i henhold til CPHs miljøgodkendelse af luftkvalitet fra flytrafik i Københavns Lufthavn. Dette års tal er baseret på en foreløbig opgørelse, da endelig rapportering foreligger senere end denne rapport. De angivne koncentrationer er udtryk for gennemsnittet af de målte årsmidler på Station øst og Station vest og har som formål at vise luftkvaliteten ved lufthavnens hegn. Der er ikke rapporteret om luftkvalitet for Roskilde Lufthavn ud fra en væsentlighedsbetragtning. Myndighederne har ikke fastsat vilkår om monitoring af luftkvaliteten i Roskilde Lufthavn.

EN 23 **Olie- og brændstoftspild**

Antallet af olie- og brændstoftspild er opgjort som antallet af indrapporteringer fra CPHs organisation eller tankningsselskaberne. Opgørelsen af spildenes størrelse er forbundet med en vis usikkerhed, da det sjældent er muligt at måle spildets nøjagtige størrelse. Væsentligt spild er spild, som har medført en miljømæssig påvirkning.

LA 4 **Overenskomstansættelser og medarbejderrepræsentation**

Antallet af overenskomstansatte opgøres på basis af CPHs egne registreringer som antallet af timelønnede, hvis ansættelsesforhold er overenskomstregulerede.

LA 6 Medarbejderrepræsentationen i formelle udvalg opgøres som antallet af medarbejdere, der får anerkendt timer til deltagelse i formelle udvalg såsom Hovedsamarbejdsudvalg, lokale samarbejdsudvalg, Hovedarbejds miljøudvalg samt lokale arbejdsmiljøgrupper m.v. Medarbejdervalgte repræsentanter til CPHs bestyrelse indgår ikke i opgørelsen.

Personaledata

Oplysninger om medarbejdere såsom alder, køn, mv. er generelt baseret på registreringer i CPHs personalesystem, hvor en ansats oplysninger indgår fra den dato ansættelseskontrakten er underskrevet, og hvor oplysningerne ikke længere indgår i koncerntallene fra det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til en medarbejder ophører.

Personaleomsætningen er opgjort som årets antal fratrådte i forhold til det gennemsnitlige antal ansatte. Antal ansatte opgøres som det gennemsnitlige antal ansatte over perioden. Antallet af personer i et karriereudviklingsforløb opgøres på basis af registreringer i CPHs HR funktion over personer, der i perioden har deltaget i navngivne aktiviteter med henblik på at udvikle personlighed, netværk, forretnings- og organisationsforståelse til gavn for CPH og den ansatte selv.

LA 2

LA 12

LA 13

Ressourcer

Mængden af glykol til afisning af fly opgøres af de selskaber, der foretager afisningen. Den årligt opsamlede mængde glykol opgøres som den registrerede mængde for hvert bortkørt vognlæs og korrigeres for tankindholdet primo og ultimo året. Forbruget af baneafisningsmidler opgøres som indkøbte mængder,

AO 6

da CPH har konsignationslager. Forbruget af ukrudtsmidler og brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer opgøres ud fra indkøbte mængder korrigeret for lagerforskydning. På baggrund af en væsentlighedsbetragtning er glykol til afisning af fly, baneafisningsmidler samt ukrudtsmidler forbrugt i Roskilde Lufthavn ikke rapporteret særskilt.

EN 1

Støj

AO 7 Den samlede støjpåvirkning fra starter og landinger i lufthavnen er beregnet på baggrund af TDENL-metoden og foretaget på de enkelte flyoperationer, hvor flytype og tidspunkt på døgnet indgår i beregningerne. Som grundlag for beregningerne anvendes årets tre mest trafikerede måneder. TDENL står for Total Day Evening Night Level og er en beregningsmetode, som bruges til løbende overvågning af støjpåvirkning i og omkring lufthavne og flyvepladser. Metoden, som udtrykker støjpåvirkningen i et enkelt tal, TDENL-værdien, er anbefalet af Miljøstyrelsen og baseret på DENL, som man bruger til støjkortlægning omkring lufthavne. DENL er det konstante, ækvivalente A-vægtede lydtryk gennem en gennemsnitlig 24 timers periode, tillagt 5 dB for støjhændelser om aftenen (19:00-22:00) og 10 dB for støjhændelser om natten (klokken 22:00-7:00). Miljøstyrelsen har i lufthavnens miljøgodkendelse af støj fra flytrafik i Københavns Lufthavn fastsat en grænseværdi svarende til 147,4 dB i TDENL med en tolerance på 1 dB, for støjpåvirkningen. TDENL-værdien er justeret bagud på baggrund af nye data fra Miljøstyrelsen. Antallet af støjhændelser som følge af natflyvninger til og fra Københavns Lufthavn overvåges og registreres af CPHs støjo-vervågningsanlæg. Antallet af motorafprøvninger, herunder antallet af tomgangskørsler og afvigelser fra bestemmelserne vedrørende motorafprøvninger, er optaget i miljørapporten på baggrund af indberetninger fra flyselskaberne.

Trafikudvikling (passagerer, operationer og cargo)

AO 1
AO 2
AO 3
Trafikudviklingen opgøres på baggrund af data i CPHs trafikstatistiksystem, hvor alle flyoperationer (starter og landinger) indgår med flytype, startvægt, baneanvendelse og tidspunkt. Den lovpligtige registrering af antallet af passagerer er opgjort af handlingsselskaberne på vegne af flyselskaberne og omfatter passagerer, ankomne i transit eller afrejst fra CPH. Tidsangivelserne er opgjort i normaltid. Import fragt er fragt med destination København. Eksport fragt er med afgang fra Københavns Lufthavn. Det er normal praksis, at fragt transporteres med lastbil til og fra hub lufthavne. Denne fragt er at betragte som luftfragt.

Vandudledning

EN 21
Mængden af spildevand opgøres på basis af og lig med den tilførte mængde drikkevand samt nyttiggjorte, målte vandmængder fra afværgboringer. Mængden af udledt spildevand til rensningsanlæg registreres via onlinemålere tilsluttet CPHs centrale overvågningsanlæg (CTS). Mængden af udledt stof beregnes på baggrund af analyse af periodiske prøver af spildevandet fra Målebrønd A, som udleder cirka halvdelen af lufthavnens spildevand. Analyser af vandprøver foretages af eksternt laboratorium. Mængden af overfladevand udledt til Øresund er målt på det største udløb og beregnet på baggrund af opland og nedbørsdata for de øvrige udløb. Der er ikke rapporteret om vandudledning for Roskilde Lufthavn ud fra en væsentlighedsbetragtning.

Vandforbrug

EN 8
Vandforbruget er opgjort på baggrund af de indkøbte/registrerede mængder fratrukket forbrug, der videredistribueres til andre virksomheder i lufthavnen. Vand indkøbes hos offentlige vandforsyningselskaber. Opgørelsen indeholder ligeledes CPHs forbrug af sekundavand, som stammer fra en afværgeboring.

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt CSR-rapporten for Københavns Lufthavne A/S for 2012, *CPH og Samfundet 2012*.

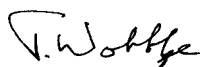
Bestyrelse og direktion har det overordnede samfundsansvar for Københavns Lufthavne A/S - herunder de respektive dattervirksomheder og de samlede aktiviteter indenfor CSR-området. Personalialia vedrørende medlemmerne af bestyrelse og direktion findes i årsrapporten for Københavns Lufthavne A/S for 2012, *CPH Koncernårsrapport 2012*.

Selskabet udarbejder CSR-rapporten i overensstemmelse med FN Global Compacts principper og baseret på retningslinjer for bæredygtighedsrapportering fra Global Reporting Initiative (GRI 3.1) inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne*, på applikationsniveau C+.

CSR-rapporten giver efter vores opfattelse et retvisende billede af status for CSR-indsatsen på de områder, der er beskrevet i rapporten.

København, den 26. februar 2013

Direktion



Thomas Woldbye
Adm. Direktør

Bestyrelse



Henrik Gürtler
Formand



David Stanton
Næstformand



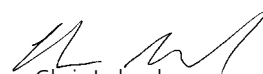
Simon Geere
Næstformand



Martyn Booth



Janis Kong



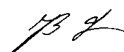
Chris Ireland



Stig Gellert



Ulla Thygesen



Jesper Bak Larsen

Den uafhængige revisors erklæring

3.13 Vi har vurderet Københavns Lufthavne A/S' CSR rapport, *CPH og Samfundet 2012*, med henblik på at afgive en erklæring om pålideligheden af data side 66-73, og om hvorvidt rapporteringen er aflagt i overensstemmelse med Global Reporting Initiative (GRI G3.1 inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne*) på et applikationsniveau C.

Kriterier for udarbejdelse af den supplerende beretning

CPH og Samfundet 2012 er en supplerende beretning til årsrapporten og omfatter CSR-forhold og -påvirkninger fra selskabets lufthavne i København og Roskilde. Kriterierne for udarbejdelse af CSR-rapporten fremgår af den beskrevne regnskabspraksis på side 74-75. Her er oplyst om grundlaget for valg af CSR-forhold til rapportering, begrundelse for de valgte aktiviteter og med hvilke indregnings- og målemetoder, ikke-finansielle data er præsenteret i rapporten.

Endvidere angiver Københavns Lufthavne A/S' selvevalueringssindeks på side 66-73 ledelsens valg af rapporteringsindikatorer baseret på retningslinjer fra GRI G3.1 inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne* for bæredygtighedsrapportering.

Ansvarsforhold

Selskabets ledelse har ansvaret for udarbejdelse af CSR-rapporten, herunder for etablering af registrerings- og interne kontrolsystemer til sikring af et pålideligt rapporteringsgrundlag, for fastsættelsen af acceptable rapporteringskriterier samt valg af data til indsamling. Endvidere har selskabets ledelse ansvaret for udarbejdelsen af rapportering i henhold til retningslinjerne GRI G3.1 inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne*. Vores ansvar er på grundlag af vores vurdering at udtrykke en konklusion om pålideligheden i CSR-rapportens data og informationer.

Det udførte arbejde

Vi har tilrettelagt og udført vores arbejde i overensstemmelse med den internationale erklæringsstandard ISAE 3000 med det formål at opnå begrænset sikkerhed for:

- At de i *CPH og Samfundet 2012* oplyste data på side 66-73 er dokumenteret og opgjort i overensstemmelse med de under anvendt regnskabspraksis anførte metoder for indregning og måling.

- At rapporteringen for 2012 er aflagt i overensstemmelse med GRI G3.1 retningslinjerne inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne*, herunder om rapporteringen indeholder den påkrævede information om virksomhedens profil og som et minimum ti resultatindikatorer fordelt med mindst en indikator i hvert af områderne økonomi, miljø og sociale forhold.

Den opnåede sikkerhed er begrænset, idet vores arbejde har været begrænset sammenlignet med en revisionsopgave. Vores arbejde har således først og fremmest omfattet forespørgsler, regnskabstekniske analyser af regnskabstal samt andre informationer. Vi har endvidere stikprøvevis udført test af data og underliggende dokumentationsmateriale samt kontrol af, om regnskabspraksis er fulgt, og dokumentationen er fyldestgørende i forhold til kravene i GRI G3.1 retningslinjerne inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne* for rapportering på applikationsniveau C.

Konklusion

Vi er ikke blevet bekendt med forhold, der afkræfter, at de på side 66-73 anførte ikke-finansielle data er opgjort i overensstemmelse med de anførte kriterier.

Vi er ikke blevet bekendt med forhold, der afkræfter oplysninger givet i Københavns Lufthavne A/S' selvevalueringssindeks på side 66-73. Vi kan således erklære, at vi ikke er bekendt med forhold, der afkræfter, at rapporteringen er forsvarlig og balanceret i overensstemmelse med GRI G3.1 inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne* på applikationsniveau C+.

København, den 26. februar 2013

PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab



Brian Christiansen
Statsautoriseret revisor



Jens Pultz Pedersen
Civilingeniør

Begrebsforklaring

Afisning/de-icing Fjernelse af is og sne fra befæstede arealer i lufthavnen eller is fra vingerne på et fly.

Airside Området på den anden side af Security, hvor kun rejsende og personale har adgang.

Arbejdsskadefrekvens Antal arbejdsulykker pr. million arbejdstimer

ATES Aquifer Thermal Energy Storage. Bruges om CPHs grundvandskøleanlæg.

CO Carbon monooxid.

CO₂ Carbon dioxide.

COD Chemical Oxygen Demand. Analysemetode til bestemmelse af vands indhold af organisk stof.

COP Coefficient Of Performance. Forholdet mellem leveret køleenergi og elforbrug.

dB Decibel, logaritmisk måleenhed for lyd. Ofte anvendes det A-vægtede lydtryk niveau; dB(A), der er et udtryk for det menneskelige øres evne til at opfatte lydenergien.

Detergenter Tilsættes vaske- og rensedmidler til nedsættelse af vandets overfladespænding.

Direkte energikilder Energiformer som anvendes inden for organisationens driftsområde. Omfatter i denne rapport benzin, diesel og naturgas.

Feeder-rute Den flytrafik, der kommer fra eksempelvis Norge, Sverige, Baltikum, Polen og det nordlige Tyskland og bliver 'fødet' ind til knudepunktet CPH. Herfra går en stor del af trafikken videre til andre destinationer i Europa eller til oversøiske destinationer.

Formiat Middel til afisning af baner.

Glykol Middel til afisning af fly. I Københavns Lufthavn anvendes propylenglykol.

Handling Håndtering/ekspedition af passagerer, bagage, fragt m.m.

Inbound Tilrejsende passagerer til CPH der har startet deres rejse i en anden lufthavn med København som endelig destination.

Motorafprøvning Afprøvning af flymotorer i forbindelse med eftersyn og reparation. Afprøvnings kan udføres enten som motorkøring (opstart af og køring med motor med højere ydelse end tomgang) eller tomgangskøring (opstart og køring af motor med tomgangseffekt).

NO Nitrogenoxid, kvælstofoxid.

NO₂ Nitrogendioxid, kvælstofdioxid.

NO_x Nitrogenoxider eller kvælstofoxider.

Operation Anvendes blandt andet i lufttrafikstatistik som betegnelse for en start eller landing.

Partikler Små faste eller flydende partikler af sod, støv, røg, udstødningsgasser og aerosoler.

PM_{2,5} Partikler med en størrelse på maksimalt 2,5 µm i diameter.

Rulleveje Veje mellem start/landingsbaner og flyenes standpladser.

SO_x Svovloxider.

Standpladser Flyenes 'parkeringspladser' under ophold i lufthavnen. Kan være brobetjente eller uden bro frem til flyet.

TDENL-metoden Total-Day-Evening-Night-Level; Beregningsmetode til løbende kontrol af støjbelastningen omkring lufthavne og flyvepladser. Metoden, som udtrykker støjpåvirkningen i ét enkelt tal, TDENL-værdien, er anbefalet af Miljøstyrelsen og baseret på DENL, 'Day Evening Night Level', som man bruger til støjkortlægning omkring lufthavne. DENL er det energimidlede, A-vægtede lydtrykniveau over et gennemsnitsdøgn med 5 dB tillæg for støjbegivenheder mellem 19:00-22:00 og 10 dB tillæg for støjbegivenheder mellem 22:00-07:00.

THC Totalkulbrinter.

Total-N Det samlede indhold af kvælstof.

Total-P Det samlede indhold af fosfor.

Ultrafine partikler Partikler med en størrelse på under 0,1 µm i diameter.

Københavns Lufthavne 

Udgivet af Københavns Lufthavne A/S

Ide, design og grafisk produktion:
Meyer & Bukdahl as

Fotos:
Ernst Tobisch

ISSN trykt udgave: 1904-8130
ISSN online udgave: 1904-8122

