

Københavns Lufthavne **CPH**

CPH

CPH og Samfundet **2011**

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

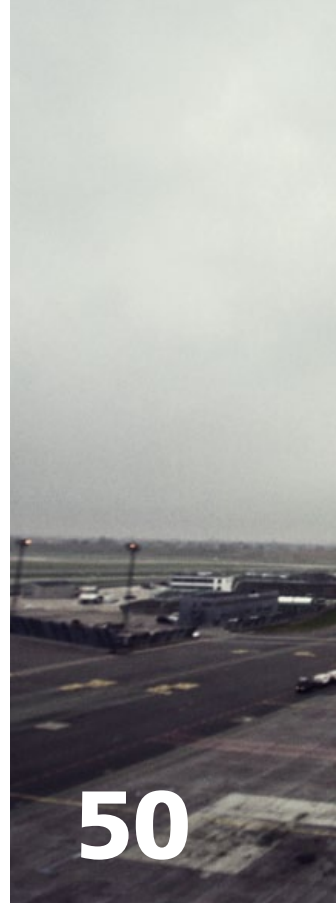
Den af Københavns Lufthavne A/S
ejede lufthavn i Kastrup.

Roskilde Lufthavn

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



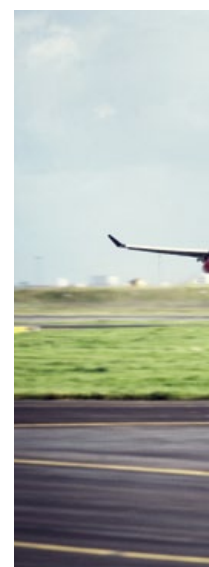
06



50



34



43



10



Indhold

Forord.....	5
Profil.....	7

01 Finansiell information

Finansielt resume	12
Hoved- og nøgletal	14
Finansielle resultatindikatorer	15
Skat	16

02 CPH's ansvar som trafikalt knudepunkt

Ruteudvikling.....	21
Regulering og takster.....	24
Kapacitetsudvidelse.....	27
CPH's interessenter	31
Rejseoplevelsen.....	35

03 CPH's ansvar som virksomhed

Miljø og energi	41
Medarbejderforhold.....	51
Safety og security.....	55
Indkøb.....	59

Indikatorstabeller.....	62
CSR-regnskabspraksis	70
Ledelsespåtegning	72
Den uafhængige revisors erklæring	73
Begrebsforklaring.....	74



Forord

Københavns Lufthavn varetager en samfundsmæssig opgave som arbejdsplads for 22.000 medarbejdere og som trafikalt knudepunkt for flere end 22 millioner mennesker, der hvert år rejser igennem lufthavnen.

Lufthavnen forbinder danske virksomheder med resten af verden, øger Danmarks tiltrækningsevne for udenlandske virksomheder og turister og giver muligheder for at danskerne kan tage til udlandet på forretningsrejse, for uddannelse eller ferieoplevelser.

Vi er bevidste om det ansvar, der følger med at drive og udvikle Københavns Lufthavn, så vi kan bevare og styrke positionen som Nordeuropas trafikknudepunkt.

Vores strategi er at styrke CPH's position i den internationale konkurrence mellem lufthavne og regioner gennem målrettet ruteudvikling, konkurrencedygtige takster, udvikling af kapaciteten, stakeholder management og udvikling af services, der møder passagerernes og flyselskabernes behov.

Vores nye strategi, som vi kalder *World Class Hub*, sætter netop rammerne for, hvordan vi i de kommende år vil skabe

de bedst mulige forudsætninger for, at vi fortsat kan udvikle lufthavnen og forbinde Danmark med verden.

Som alle virksomheder har CPH også et generelt samfundsansvar med hensyn til bæredygtighed. Det omfatter et ansvar for miljø og klima samt et socialt og etisk ansvar for passagerer, medarbejdere, samarbejdspartnere og naboer. Vi er opmærksomme på den effekt, luftfart har på klima og miljø, og tager vores ansvar i den sammenhæng alvorligt.

Kernen i arbejdet med vores samfundsansvar er at balancere det overfor de andre hensyn, vi som lufthavn og som virksomhed har pligt til at iagttage.

Bæredygtighed er relevant for vor organisation og vores måde at drive og udvikle lufthavnen på. Vi er opmærksomme på bæredygtighed i de daglige processer og i vores valg mellem alternativer indenfor miljø, arbejdsforhold, indkøb med videre.

Vi arbejder på at definere en egentlig CSR-strategi med specifikke mål for bæredygtighed. Vi har defineret en række CSR-politikker, der indgår som integrerende elementer i CPH's strategi og forretningsførelse, hvilket er nærmere beskrevet under CSR på www.cph.dk.

Vi ønsker med denne vores anden CSR-rapport, *CPH og Samfundet 2011*, at vise, hvordan vi arbejder med hele bredden af vores samfundsansvar.



Thomas Woldbye

Adm. direktør i Københavns Lufthavne A/S

Vores nye strategi

En stærk vækst i lufthavnen er synonymt med økonomisk vækst og jobskabelse i regionen.

Vores ambitiøse vækststrategi for de næste fem år skal sikre, at Københavns Lufthavn bliver den vigtigste indgang til Nordeuropa. Kernen i strategien er:

- Vi sætter kunderne – flyselskaber og passagerer – i centrum og tager udgangspunkt i deres behov, idet gode vilkår for flyselskaber sammen med en høj passagertilfredshed skal sikre fortsat vækst.
- I tæt samarbejde med flyselskaberne vil vi arbejde for at blive et trafikknudepunkt, et hub, i verdensklasse, hvor faciliteter, logistik og omkostninger gør det nemt at operere effektivt, og hvor det er attraktivt at samle sine aktiviteter.
- I de kommende år vil vi investere i at udbygge lufthavnens faciliteter og begynde planlægningen af en mulig Terminal 4, der skal stå klar, når de nuværende faciliteters kapacitet er opbrugt, hvilket er sandsynligt mod slutningen af det kommende årti.



CPH er ansvarlig for drift, udbygning og vedligeholdelse af lufthavnens infrastruktur, mens det er flyselskaberne og deres handlingselskaber, der er ansvarlige for check-in af passager og bagage samt flyhåndling.

Profil

Grundlagt i 1925 er Københavns Lufthavn en af verdens ældste civile lufthavne. I dag er Københavns Lufthavn Nordeuropas vigtigste trafikknudepunkt, hvor 60 flyselskaber har ruter til 140 destinationer, heraf 23 interkontinentale.

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. Roskilde Lufthavn er beliggende 30 minutter uden for København og benyttes i stor udstrækning til general aviation samt skole- og taxaflyvning.

2.4

2.5

2.3

3.6

I koncernen indgår endvidere dattervirksomhederne Copenhagen Airports International A/S (CAI), Københavns Lufthavns Hotel- og Ejendomsselskab (KLHE) og CPH Parkering A/S. CPH har desuden investeringer i to associerede selskaber: Moderselskabet til Newcastle Airport, NIAL Group Ltd. (49 procent ejet) og Airport Coordination Denmark A/S (50 procent ejet), der står for slottildeling i Danmark. Denne rapport omfatter ikke disse associerede selskaber.

2.2

En af danmarks største arbejdspladser

2.8

LA1

Af koncernens 2.155 medarbejdere (2010: 2.111 medarbejdere) arbejder 1.965 i Københavns Lufthavn (2010: 1.888 medarbejdere), 35 i Roskilde Lufthavn (2010: 34 medarbejdere), 42 i CPH Parkering (2010: 40) og seks i den internationale afdeling, CAI (2010: ni medarbejdere).

Et særkende ved en stor, international lufthavn er det store antal aktører, som samarbejder om at drive lufthavnen og give passagererne en god rejseoplevelse. I Københavns Lufthavn arbejder cirka 22.000 personer fordelt på flere end 500 virksomheder.

CPH's egne 2.000 ansatte er 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-drops)
- Passagererservice
- Anlæg til bagagetransport og -sortering
- Bustransport til og fra fly
- Safety (herunder safety-ledelse, marshal service, brandvæsen, redningsmandskab)
- Security-service

- Vedligeholdelse 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 shoppingcenteret i Københavns Lufthavn og udlejning af butiksarealer samt ledige lejemål i Københavns og Roskilde Lufthavn.

Cirka 20.000 er ansat i blandt andet fly- og handlingselskaber, rejsebureauer, butikker og servicevirksomheder i Københavns Lufthavn. Disse er blandt andet ansvarlige for følgende:

- Processer for passager- og bagage check-in samt flyhåndling, der udføres af handlingselskaberne SAS, Novia, Copenhagen Flight Service (CFS) og ASE
- 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
- De-icing af fly, der udføres af handlingselskaberne
- Cargo-håndtering, der udføres af cargoselskaber
- Restauranter, butikker med videre i terminalerne, som drives af restauratører, butikskæder med videre.

Ejerforhold

CPH havde pr. 31. december 2011 i alt 3.096 navnenoterede aktionærer.

2.6

Aktionæroversigt (pr. 31. december 2011)

Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD)	57,7%
Den Danske Stat	39,2%
Udenlandske, private og institutionelle investorer	1,8%
Danske, private og institutionelle investorer	1,3%

Copenhagen Airports Denmark Aps (CAD) er kontrolleret i fællesskab af Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP) og Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3).

CAD er indirekte kontrolleret af Kastrup Airports Parent ApS (KAP), som er ejet af OTPP og MEIF3. KAP er således det ultimative holdingselskab for CPH. CAD ejer 57,7 procent af både aktier og stemmerettigheder i CPH.

OTPP og MEIF3's ejerskab af CPH er nærmere beskrevet i CPH's Koncernårsrapport 2011 i note 21 vedrørende Nærtstående parter.

Guide til CPH og samfundet 2011

3.2 CPH og Samfundet 2011 er Københavns Lufthavns anden CSR-rapport. Som resultat af nye rapporteringsregler samt et ønske om at udvide vores rapportering til at dække flere også ikke-finansielle aspekter ved virksomheden blev årsrapporteringen fra 2010 opdelt i en finansiell koncernårsrapport og en separat CSR-rapport, CPH og Samfundet, der blev udgivet første gang den 21. februar 2011. Som juridisk underdokument til CPH's koncernårsrapport udgives *CPH og Samfundet* årligt og dækker hele kalenderåret.

Med den nye struktur er det muligt for os at tilbyde virksomhedens danske som udenlandske interessenter den finansielle information, der har deres interesse, i en rapport dedikeret til dette formål. Samtidig giver den separate CSR-rapport os mulighed for at tilbyde vores mange øvrige interessenter – herunder myndigheder, naboer, passagerer, flyselskaber og øvrige samarbejdspartnere og kunder - information om de talrige ikke-finansielle forhold, der har interesse for disse målgrupper.

3.5 For at give læseren mulighed for at få et hurtigt overblik over virksomhedens finansielle udvikling giver *CPH og Samfundet 2011* i det følgende et finansielt resume, før fokus vendes til rapportens to hovedafsnit.

Det første hovedafsnit omhandler udviklingen indenfor områderne ruteudvikling, regulering og takster, kapacitetsudvikling, interessenter og rejseoplevelsen. Områderne er udvalgt af CPH's topledelse ud fra en vurdering af såvel deres betydning for CPH's fortsatte vækst og udvikling som områdernes relevans for CPH's interessenter.

Det andet hovedafsnit beskriver de områder, der dækker CPH's *generelle* samfundsansvar. Dette er områderne miljø og energi, medarbejderforhold, safety og security samt indkøb. Disse udgør også grundpillerne i det samfundsansvar, som FN har identificeret med sit initiativ Global Compact.

Global Compact og GRI

Det er vores overbevisning, at en struktureret, seriøs tilgang til CSR-rapporteringen fremmer en målrettet, resultatorienteret indsats for varetagelsen af virksomheders samfundsansvar.

3.11

Med sidste års rapportering påbegyndte vi integreringen af Global Reporting Initiative (GRI) G3.0-retningslinjerne. Med den struktur, som GRI hermed guider virksomheder til at lægge i deres CSR-rapportering, vil rapporteringen blive mere genkendelig og sammenlignelig fra år til år og på tværs af brancher og lande verden over.

CPH og Samfundet 2011 dækker 24 performanceindikatorer heraf to sektorspecifikke indikatorer fuldt, og har således udvidet brugen af GRI's rapporteringsguidelines i dette års rapport. CPH rapporterer for 2011 på niveau C+. (Se næste side for overblik over rapporteringsniveauer).

For at støtte op om Global Compact og det værdifulde arbejde, der herigennem gøres for udbredelsen af CSR verden over, tilmeldte vi os i februar 2011 initiativet. CPH's CSR-rapport for 2010 opfylder kravene til COP-rapport. Nærværende rapport er den første CSR-rapport, der formelt udgør en COP-rapport og indsendes til Global Compact.

På side 62-69 er en oversigtstabel over rapporteringen af de enkelte GRI-indikatorer, med sidehenvvisning til de afsnit, hvor indikatorer er beskrevet i rapportens tekst. Ligeledes henvises i rapportens margen til GRI-indikatorer, der behandles i de enkelte tekststykker. Ledelsespåtegning og den uafhængige revisors erklæring kan læses på side 72-73.

GRI rapportering – henvisninger

Gennem hele rapporten har vi med symbolet **x.xx** markeret, hvor vi beskriver forhold, som rapporteringsstandarden GRI 3.0 anbefaler rapportering på.

GRI rapporteringsniveau						
Rapporteringsniveau	C	C+	B	B+	A	A+
Profilindikatorer	Rapporter på: 1.1 2.1 - 2.10 3.1 - 3.8, 3.10 - 3.12 4.1 - 4.4, 4.14 - 4.15	Rapport revideret af ekstern revisor	Rapporter på alle kriterier anført for niveau C+: 1.2 3.9, 3.13 4.5 - 4.13, 4.16 - 4.17	Rapport revideret af ekstern revisor	Samme krav som for niveau B	Rapport revideret af ekstern revisor
Beskrivelse af ledelsestilgang	Ikke påkrævet		Beskrivelse af ledelsestilgang for hver indikatorkategori		Beskrivelse af ledelsestilgang for hver indikatorkategori	
Performance-indikatorer og sektorspecifikke indikatorer	Rapporter fuldt på minimum 10 performance-indikatorer - mindst én fra hver af kategorierne: social, økonomisk og miljø. **		Rapporter fuldt på minimum 20 performance-indikatorer - mindst én fra hver af kategorierne: Økonomi, miljø, menneskerettigheder, HR, samfund, produktansvarlighed. ***		Responder på alle kerne- og sektorsupplement* indikatorer, idet væsentligheds princippet tages i betragtning, enten ved: a) at rapportere på indikatoren, eller b) ved at forklare grunden til udeladelse.	

* Sektorsupplement i endelig version

** Performance indikatorer kan vælges fra et hvilket som helst sektorsupplement, men 7 af de 10 skal komme fra de oprindelige GRI Guidelines

*** Performance indikatorer kan vælges fra et hvilket som helst sektorsupplement, men 14 af de 20 skal komme fra de oprindelige GRI Guidelines

CPH rapporterer for 2011 på GRI 3.0 rapporteringsniveau C+. Figuren viser de krav, der skal være opfyldt på dette rapporteringsniveau samt øvrige GRI-niveauer. For yderligere information om rapporteringsstandarden GRI se: www.globalreporting.org

01/ Finansiel information

COPENHAGEN



Finansielt resume

Den finansielle udvikling i CPH er beskrevet i ledelsesberetningen i den finansielle rapport *CPH Koncernårsrapport 2011*. I det følgende resumeres udviklingen i 2011 i forhold til 2010.

EC1

Hoved- og nøgletal for den finansielle udvikling i CPH samt finansielle resultatindikatorer for 2007-2011 findes på side 14 til 15.

2011 resultat i forhold til 2010

2.8

CPH's rapporterede omsætning er forøget med DKK 105,1 mio. til DKK 3.343,8 mio., hvilket skyldes en stigning på 5,7 procent i passagertallet og en stigning i omsætningen pr. passager i shoppingcentret som følge af fokuseringen på butik- og produktudbuddet.

Andre driftsindtægter er faldet med DKK 273,5 mio. grundet salget af CPH's ejerandel i ITA, Mexico i 2010.

Driftsomkostninger inklusive afskrivninger er forøget med DKK 40,0 mio. (1,9 procent) til DKK 2.093,7 mio.

Stigningen kan primært henføres til en forøgelse af personaleomkostninger på DKK 25,8 mio. grundet lønindeksering samt stigning på 76 fuldtidsansatte, som følge af passager-vækst samt overholdelse af myndighedskrav til sikkerheds-området (security). Korrigeret for særlige forhold steg personaleomkostninger med DKK 50,9 mio.

Eksterne omkostninger korrigeret for særlige forhold er forøget med DKK 19,8 mio., svarende til 3,4 procent grundet det øgede aktivitetsniveau og omkostningsinflation. Afskrivninger er forøget med DKK 20,0 mio. som følge af det fortsat høje investeringsniveau som beskrevet på side 27 i denne rapport.

Driftsresultat (EBIT) for 2011 udgør DKK 1.263,4 mio., hvilket er en reduktion på DKK 208,4 mio. i forhold til 2010. Korrigeret for særlige forhold er EBIT steget med DKK 24,4 mio. i forhold til 2010.

Nettofinansieringsomkostningerne er faldet med DKK 65,2 mio. til DKK 206,1 mio. Det skyldes primært markedsværditab realiseret i 2010 vedrørende tilbagebetaling af bankgæld og efterfølgende terminering af renteswaps opvejet af lavere

finansielle omkostninger, hvilket skyldes højere ekstraordinær amortisering af låneomkostninger i 2010 vedrørende tilbagebetaling og opsigelse af bankgæld.

CPH's renteomkostninger er steget med DKK 8,7 mio. grundet en mindre stigning i gælden som følge af optagelse af US Private Placement lån medio 2010 som følge af det høje investeringsniveau.

Resultat efter skat faldt med DKK 153,1 mio. til DKK 755,7 mio. Korrigeret for særlige forhold steg resultat efter skat med 1,6 procent til DKK 775,8 mio.

Aeronautisk segment – resultater

De aeronautiske indtægter blev forøget med DKK 144,5 mio. (8,5 procent) til DKK 1.835,9 mio. primært grundet stigningen i passagertallet på 5,7 procent, en ændret passagersammensætning samt prisindeksreguleringer gennemført pr. 1. april 2011.

2.8

Indtægterne fra startafgifter steg med 4,6 procent, hvilket primært skyldes en generel stigning i den gennemsnitlige startvægt på 5,8 procent.

Indtægterne fra passagerafgifter steg med 0,5 procent. Dette skyldes primært omlægning af passagertaksten, som er sænket for de lokalt afgående passagerer og øget for transferende passagerer. Udviklingen er samtidig påvirket af den lavere passagerafgift for benyttelse af CPH Go.

Indtægterne fra Security- og handlingafgifterne steg samlet set med DKK 123,3 mio. svarende til 28,3 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 104,1 millioner til DKK 299,4 mio. i forhold til 2010. EBIT er steget mindre end omsætningen grundet højere omkostninger relateret til den højere aktivitet samt øgede afskrivninger grundet det fortsat høje investeringsniveau.

Passagerer

Det samlede passagertal i Københavns Lufthavn steg med 5,7 procent til i alt 22,7 mio., hvilket er rekord for Københavns Lufthavn. Korrigeret for de negative effekter af askeskyen i april 2010, der resulterede i en lukning af luftrummet over det meste af Europa i 5½ døgn, var stigningen på 4,0 procent.

Antallet af lokaltafgående passagerer er steget med 8,3 procent, mens mængden af transferpassagerer er faldet med 2,2 procent. I fjerde kvartal var der dog tale om en stigning i antallet af transferpassagerer på 3,7 procent.

Antallet af udenrigspassagerer steg med 6,7 procent, som følge af åbningen af en række nye ruter samt øget load factor hos flyselskaberne, og oversteg dermed 20 mio. passagerer for første gang. Se side 21 i nærværende rapport for yderligere information om ruteudviklingen.

Antallet af indenrigspassagerer faldt med 2,0 procent grundet kapacitetstilpasninger og reduktion i antallet af frekvenser på flere indenrigsdestinationer.

Det samlede antal lavprispassagerer i Københavns Lufthavn steg i 2011 med 6,2 procent i forhold til året før. Lavpris-selskabernes markedsandel lå ved udgangen af 2011 på 17,9 procent, hvilket ligger lidt over markedsandelen i 2010 (17,8 procent).

Københavns Lufthavns lavprisfacilitet, CPH Go, rundede sit første år i drift den 30. oktober 2011, og lavprisselskabet easyJet fremviste en vækst på 21,0 procent i 2011 som følge af flere frekvenser på ruten til Basel samt helårseffekt af andre ruteopgraderinger. easyJet rundede 1 mio. passagerer i CPH Go i slutningen af november 2011.

Ikke-aeronautisk segment – resultater

2.8

Den samlede omsætning i det ikke-aeronautiske segment faldt med 1,8 procent grundet ophøret af den langsigtede lejekontrakt med SAS Cargo i 2010 og udgjorde DKK 1.484,3 mio. Korrigeret for effekten af den ophørte SAS Cargo lejekontrakt og særlige forhold steg den underliggende ikke-aeronautiske omsætning med 7,7 procent.

De ikke-aeronautiske indtægter var positivt påvirket af en stigning på 13,3 procent i koncessionsindtægterne i shoppingcentret og en stigning i omsætningen fra parkering på 7,8 procent. De samlede koncessionsindtægter, der hidrører fra shoppingcentret, parkering og øvrige indtægter, udgør DKK 943,7 mio. i 2011.

Koncessionsindtægten fra shoppingcentret steg med 13,3 procent hovedsaglig på grund af stigningen i passagerantallet samt en stigning i omsætning pr. passager som følge

af øget fokusering på butiks- og produktudbuddet. Korrigeret for effekten af askeskyen ville stigningen have været på 11,1 procent.

Omsætningen fra parkering er steget 7,8 procent, hvilket primært er drevet af stigningen i antallet af lokaltafgående passagerer på 8,3 procent.

Øvrige indtægter på DKK 53,2 mio. er steget med 4,0 procent, hovedsagligt på grund af en stigning i markedsføringsindtægterne.

Lejeindtægter, der hidrører fra udlejning af kontor-, værksteds-, hangar- og lagerlejemål, bygninger/domiciler, grunde og arealer til koncessioner er faldet med DKK 145,2 mio. til DKK 181,6 mio. Faldet skyldes primært effekten af opsigelsen af en langsigtet lejekontrakt med SAS Cargo i 2010. Den underliggende omsætning relateret til lejeindtægter steg med 1,9 procent.

Indtægt fra hotelaktiviteten steg med 6,3 procent til DKK 187,6 mio. primært grundet højere belægning på Hilton Copenhagen Airport, som – kombineret med flere konferencer – har afledt en højere aktivitet i restauranten. Belægningsprocenten for værelserne på Hilton Copenhagen Airport er stadig den højeste blandt hoteller i Københavns centrum.

Ikke-aeronautisk resultat før renter (EBIT) faldt med DKK 14,1 mio. hovedsagligt grundet opsigelsen af lejekontrakten med SAS Cargo i 2010.

Internationalt segment – resultater

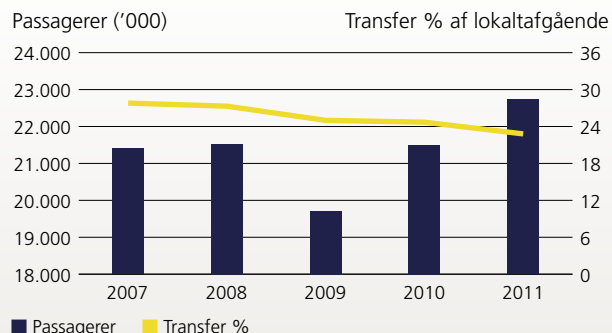
CPH International har i 2011 reduceret omsætningen (salg af rådgivning til associerede selskaber og andre) med DKK 12,8 mio. til DKK 23,6 mio., primært grundet lavere performance fee fra Newcastle International Airport Limited (NIAL) og genforhandlingen af TSA aftalen med ITA efter salget af kapitalandelen i ITA, Mexico i 2010. Dette blev delvist modsvaret af ekstra konsulenttydelser til Oman.

Driftsresultatet er faldet med DKK 298,4 mio. til DKK 12,2 mio. hovedsagelig grundet salget af aktiebeholdningen i mexicanske ITA, som er indregnet under Andre driftsindtægter i 2010.

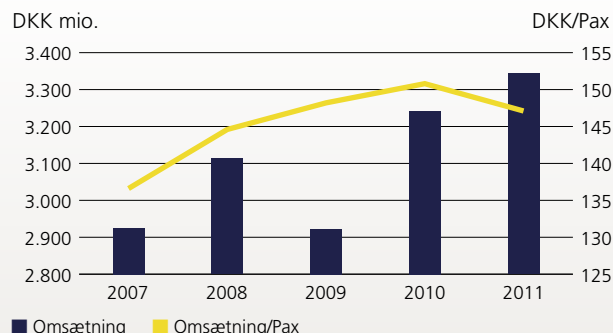
Resultat fra kapitalandele i associerede virksomheder er reduceret med DKK 27,1 mio.

Hoved- og nøgletal 2007-2011

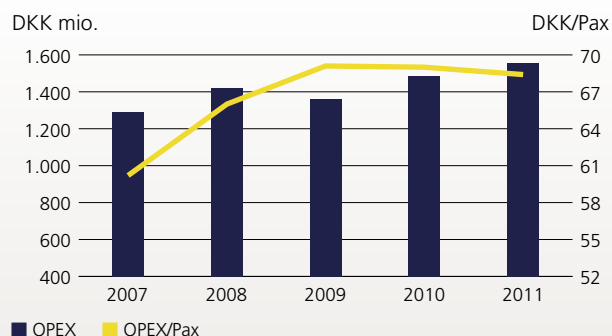
Pax (passagerer)



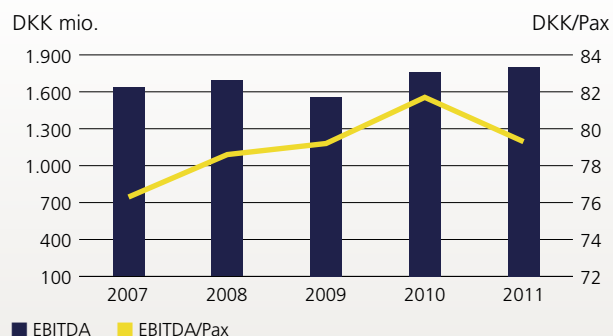
Omsætning (korrigeret for særlige forhold)



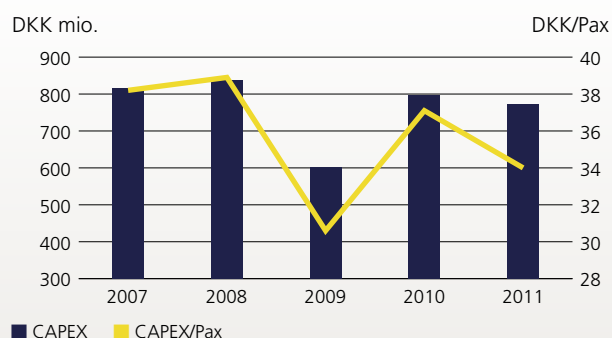
OPEX (driftsomkostninger korrigeret for særlige forhold)



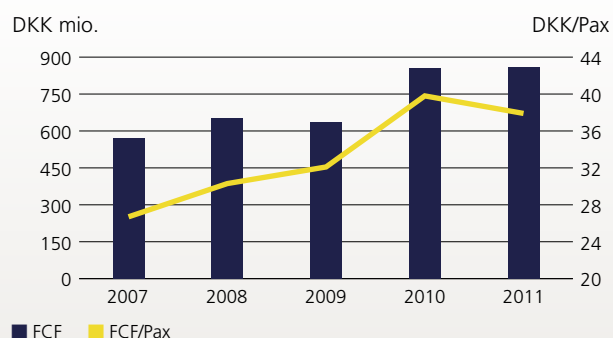
EBITDA (korrigeret for særlige forhold)



CAPEX (køb af anlægsaktiver)



FCF (frit cash flow)



Finansielle resultatindikatorer 2007-2011

DKK mio.	2011	2010	2009	2008	2007
Resultatopgørelse					
Omsætning	3.344	3.239	2.923	3.114	2.925
EBITDA	1.775	1.964	1.518	1.620	1.785
EBIT	1.263	1.472	1.047	1.228	1.430
Resultat af kapitalandele	-	27	14	-37	50
Nettofinansieringsomkostninger	206	271	242	164	129
Resultat før skat	1.057	1.228	820	1.026	1.352
Resultat efter skat	756	909	614	755	1.113
Totalindkomstopgørelse					
Anden totalindkomst	-87	86	-99	42	211
Totalindkomst	669	995	515	797	1.324
Balance					
Materielle anlægsaktiver	7.883	7.699	7.471	7.368	6.936
Finansielle anlægsaktiver	1	1	146	161	201
Aktiver i alt	8.946	9.283	8.630	8.069	7.650
Egenkapital	2.916	3.480	3.191	3.196	3.734
Rentebærende gæld	3.909	3.830	3.490	3.116	2.230
Investeringer i materielle anlægsaktiver	591	621	514	798	720
Investeringer i finansielle anlægsaktiver	182	154	80	39	106
Pengestrømsopgørelse					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.456	1.116	984	1.332	1.094
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-769	-257	-552	-824	328
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-1.243	-407	-25	-497	-1.620
Likvider ultimo	347	903	450	43	32
Nøgletal					
EBITDA-margin	53,1%	60,6%	52,0%	52,0%	61,0%
EBIT-margin	37,8%	45,4%	35,8%	39,4%	48,9%
Aktivernes omsætningshastighed	0,39	0,39	0,37	0,41	0,41
Afkastningsgrad	14,9%	17,9%	13,2%	16,1%	19,8%
Egenkapitalforrentning	23,6%	27,2%	19,2%	21,8%	31,0%
Soliditetsgrad	32,6%	37,5%	37,0%	39,6%	48,8%
Resultat pr. aktie à DKK 100 (EPS)	96,3	115,8	78,3	96,2	141,8
Cash earnings pr. aktie à DKK 100 (CEPS)	161,5	178,5	138,3	146,3	186,9
Indre værdi i DKK pr. aktie à DKK 100	371,5	443,5	406,5	407,2	475,8
Udbytte i DKK pr. aktie à DKK 100	96,3	160,6	78,3	87,1	141,8
NOPAT margin	26,4%	36,1%	29,3%	28,6%	42,0%
Den investerede kapitals omsætningshastighed	0,40	0,39	0,38	0,43	0,40
ROCE	10,5%	14,1%	11,1%	12,3%	16,8%

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

Skat

Koncernstruktur, ejerskab, skattestrategi og risikostyring

CPH driver med sine dattervirksomheder to lufthavne i Danmark og er således primært skattepligtig i Danmark. To associerede virksomheder i henholdsvis Storbritannien og Danmark er selvstændigt skattepligtige.

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.

CPH's skattestrategi og risikostyring vedrørende selskabsskat vedrører 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 med sine mere end 2.000 ansatte er en væsentlig bidragsyder med skat til det danske samfund. Dette gælder såvel for skatter udgiftsført af CPH som skatter opkrævet (i transit) af CPH.

I 2011 bidrog CPH med DKK 1.071 mio. i skat (2010: DKK 1.095 mio.), hvoraf DKK 263 mio. blev udgiftsført af CPH (2010: DKK 304 mio.). CPH opkrævede DKK 808 mio. (2010: DKK 791 mio.) af 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 (selskabsskat¹). I 2011 udgjorde selskabsskatten 84 procent af den samlede udgiftsførte skat i CPH (2010: 87 procent).

De øvrige udgiftsførte skatter miljø/energi skat², sociale bidrag (skat på løn³) med videre, moms og ejendomsskatter⁵. Skat på løn betales fortrinsvist af medarbejderne. Offentlige lufthavne i Danmark er generelt fritaget for ejendomsskat.

Selskabsskat - strategi

Selskabsskattesatsen i Danmark er 25 procent. CPH's effektive skattesats i 2011 udgør 28,5 procent (2010: 26 procent) på grund af virkningen af begrænsningen af fradragsretten for finansielle omkostninger, herunder renteswaps.

CPH maksimerer den skattemæssige afskrivning af anlægsaktiver, hvorved selskabsskatten reduceres mens udskudt skat tilsvarende forøges. I 2011 blev 19 procent af skatten på indkomst udskudt (2010: 20 procent). Cirka halvdelen af selskabsskatten betales i årets løb, mens resten betales i det efterfølgende år. CPH betaler et rentetillegg på restskatten.

CPH's skattebidrag								
Skattebidrag		2011			2010			
DKK mio.	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	i %	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	i %
Selskabsskat ¹	222	-	222	21%	264	-	264	24%
Miljø/energi skat ²	8	37	45	4%	9	34	43	4%
Skat på løn m.v. ³	16	345	361	33%	15	333	348	32%
Skat på omsætning ⁴	1	425	426	40%	1	423	424	39%
Ejendomsskatter ⁵	16	1	17	2%	15	1	16	1%
I alt	263	808	1.071	100%	304	791	1.095	100%
I %	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.



Vores 130.000 årlige passagerinterviews peger på, at gode rejseoplevelser i lufthavnen hænger uløseligt sammen med, at de rejsende får værdi for pengene. Derfor har vi introduceret en strategi for shoppingcentret, som skal skabe *value for money* for alle passagerer gennem en større differentiering af produkter og priser.

02/ CPH's ansvar som trafikalt knudepunkt

Som Nordeuropas trafikknudepunkt har CPH et ansvar for at styrke lufthavnens og dermed regionens position i den internationale konkurrence.

I de følgende afsnit beskriver vi, hvordan vi gennem målrettet ruteudvikling, konkurrencedygtig takstregulering, udvikling af kapaciteten, stakeholder management og udvikling af de bedst mulige services til passagerer og flyselskaber arbejder for at leve op til dette ansvar.







Ruteudvikling

Som en del af CPH's nye strategi, *World Class Hub*, har vi udviklet en fokuseret aviation-strategi, der skal styrke Københavns Lufthavn som Nordeuropas trafik-knudepunkt og sikre fortsat vækst på både de interkontinentale og de europæiske ruter.

En effektiv international lufthavn er en forudsætning for at kunne tiltrække nye ruter samt styrke eksisterende, hvilket er med til at trække turister og virksomheder til landet og dermed styrke erhvervslivets konkurrenceposition på verdens vækstmarkeder.

Derfor har Københavns Lufthavn en samfundsmæssig forpligtelse til gennem målrettet ruteudvikling at arbejde for, at relevante flyselskaber tilbyder det bedst mulige ruteudbud ud af København.

Dette arbejde sker i skarp international konkurrence. Kampen mellem de større europæiske lufthavne og metropoler er blevet kraftigt skærpet siden den europæiske luftfartsliberalisering blev gennemført i slutningen af 1980'erne. Den øgede konkurrence illustreres af, at verdens største mødeforum for beslutningstagere fra flyselskaber og lufthavne, World Routes Development Forum (Routes), på 17 år er vokset fra at være en mindre netværkslignende begivenhed til i dag at være en tredages konference med flere end 3.000 delegerede fra flyselskaber og lufthavne over hele verden.

Ny aviation-strategi

Københavns Lufthavn vil være *The Best Gateway to Northern Europe*. Derfor fokuserer vi på at skabe vækst, som i endnu højere grad end hidtil kan løfte forretningen ud over vores lokale oplands størrelse. Essensen i den nye aviation-strategi kan sammenfattes på følgende måde:

- Vi vil fortsat udvikle vores long-haul trafik med fokus på verdens vækstmarkeder, herunder Kina, Indien og Rusland – dette med særlig fokus på at generere mere inbound vækst.
- Vi vil proaktivt udbygge feeder-ruter, der er afgørende for den interkontinentale trafiks økonomiske bæredygtighed.
- Vi vil sikre, at der er mulighed for interkontinentale ruters rentabilitet gennem udvikling af Nordens stærkeste cargo-hub.

- Vi vil styrke Europatrafikken gennem strategiske partnerskaber med de flyselskaber der har Københavns Lufthavn som deres base og gennem fortsat udvikling af CPH Go.
- Vi vil udnytte CPH's position som attraktivt, kompakt og effektivt alternativ til Europas megahubs.
- Vi vil positionere Københavns Lufthavn som de rejsendes foretrukne lufthavn for passagerer med særlig fokus på at øge Københavns Lufthavns markedsandel i Jylland og Syd-sverige gennem samarbejde med tog- og broselskaber.
- Vi vil styrke inbound-markedet gennem samarbejde med relevante organisationer for at øge Danmarks attraktivitet som destination samt ved at tiltrække flyselskaber, som har et stærkt brand i den anden ende af en rute.
- Vi vil sikre at flere flyselskaber etablerer en base i Københavns Lufthavn, hvilket øger trafikken og skaber flere arbejdspladser i og uden for lufthavnen.
- Vi vil minimere antallet af monopolruter, fordi konkurrence skaber vækst, og vi vil skabe direkte forbindelser til flest mulige destinationer for at reducere rejsetiden.

Tiltrækning af nye ruter

Vi deltog i 2011 med ledende medarbejdere på World Routes i Berlin samt på Regional Routes konferencer i Asien og Europa. Det er her vi gennem møder og løbende dialog med flyselskaberne præsenterer Københavns Lufthavn og de markedsanalyser, der danner baggrund for flyselskabernes beslutning om at fastholde og udvikle eksisterende ruter eller etablere helt nye ruter til og fra København. Det sker i tæt samarbejde med danske organisationer som Copenhagen Capacity og Wonderful Copenhagen.

Når det gælder ikke-servicerede destinationer tilbyder Københavns Lufthavn en opstartsabat til flyselskaberne. Rabattens størrelse og varighed afhænger af en række kriterier, der er offentliggjort på vores hjemmeside.

Værdien af ruter

Følger man luftfartsorganisationen ATAG's model for dynamiske effekter, skaber flyruterne ikke blot de godt 22.000

arbejdspladser i lufthavnen, men også flere end 35.000 jobs udenfor. Konsulenthuset Copenhagen Economics vurderer, at blot én enkelt interkontinental rute skaber vækst og omsætning for 60 til 220 millioner kroner årligt afhængig af kapacitet og frekvens.

Korrigeret for askeskyen i 2010 havde Københavns Lufthavn en vækst på i alt cirka 1,1 million rejsende i 2011 – hvoraf de 250.000 var ankommande udenlandske rejsende. Ud fra egne beregninger og nøgletal fra Visit Denmark har denne passagervækst alene i turismeforbrug givet Danmark en ekstra valutaindtægt på mere end 2 milliarder kroner svarende til 2.800 ekstra fuldtidsbeskæftigede i Danmark.

Vækst i rutenetværket ud af København skaber således ikke kun direkte vækst og arbejdspladser i Københavns Lufthavn og de godt 500 virksomheder, der driver forretning her. Der

er også en række afledte, værdifulde effekter af den vækst, rutenetværket skaber, for såvel turismen som for arbejdsmarkedet.

Roskilde Lufthavn

En vigtig del af Københavns Lufthavns samfundsmæssige rolle varetages således gennem udviklingen af rutenetværket ud af København. Med Roskilde Lufthavn varetager CPH en anden samfundsmæssig opgave. Den knytter sig for det første til den skoleflyvning samt de militær- og helikopteroperationer, lufthavnen bruges til ved siden af GA-flyvning (typisk mindre fly i ikke-fast rute som privat- og taxaflyvning).

Hvert år uddannes cirka 50 piloter i Roskilde Lufthavn, som danner ramme for flere flyveskoler for såvel almindelige fly som helikoptere. Den østlige del af det danske Search And Rescue beredskab (SAR) er placeret i Roskilde Lufthavn og

2.7

Københavns Lufthavns rutenetværk ved udgangen af 2011



Københavns Lufthavn havde ved udgangen af 2011 direkte flyforbindelser til i alt 140 destinationer – herunder syv cargo-destinationer.

udgør en vigtig del af det landsdækkende helikopter redningsberedskab. Der er årligt cirka 650 operationer i tilknytning til SAR.

For det andet har Roskilde Lufthavn en samfundsmæssig betydning, i kraft af de cirka 30 nichevirksomheder på lufthavnsens område, der skaber omkring 500 lokale arbejdspladser, hvilket er af stor værdi for lokalsamfundet omkring Roskilde Lufthavn.

Ruteudvikling i 2011

AO1 I 2011 åbnede seks flyselskaber ruter fra København til ikke
AO2 servicerede destinationer, fem selskaber begyndte at flyve til
AO3 i alt otte allerede servicerede destinationer, og 13 selskaber indsatte mere kapacitet eller flere frekvenser på i alt 27 ruter. Dette gav Københavns Lufthavn en samlet vækst i kapaciteten målt på sædeudbuddet på 5,1 procent i forhold til 2010.

Væksten i antal rejsende har tilmed været højere end væksten i sædekapa­citet. 5,7 procent flere passagerer rejste gennem Københavns Lufthavn i 2011, hvilket betyder, at det i 2011 er lykkedes flyselskaberne at hæve kabinebelægningen i forhold til 2010, hvilket er en miljømæssig fordel.

De tre Golf selskaber, Emirates, Qatar Airways og Gulf Air, har med nye ruter og flere frekvenser styrket tilgængeligheden til Mellemøsten og vækstmarkederne i Sydøstasien, Indien og Australien. De tre ruter til Dubai, Doha og Bahrain skaber forudsætningerne for en fortsat vækst i Mellemøsten og Asien.

Københavns Lufthavn har det største interkontinentale cargorutenet i Nordeuropa. Cargoselskaber som Singapore Airlines Cargo, Air China Cargo, Korean Air Cargo og China Cargo Airlines bidrager sammen med "belly cargo" hos rute­selskaber som SAS, Thai Airways, Emirates, Qatar Airways og Air Canada til at sikre, at der er forbindelser til de vigtigste handelscentre i Asien og Nordamerika.

I løbet af 2011 er fragtmængden i Københavns Lufthavn steget med 7,6 procent i forhold til 2010, mens antallet af cargooperationer er steget med 10,8 procent. Dette til trods for at fragtmængden er faldet mange steder i Europa.

Udviklingen i 2012

I 2012 fortsætter CPH sit arbejde med at styrke rutenetværket. I 2012 er der planlagt 12 nye ruter til ellers ikke-

servicerede destinationer, seks flyselskaber begynder flyvning på 12 eksisterende ruter, og der er planlagt indsættelse af ekstra frekvenser og kapacitet på 14 ruter.

To af rutenyhederne i 2012 – den nye SAS-rute til Shanghai og Air Chinas rute til Beijing – styrker Danmarks forbindelser til Kina, der er et af de vigtigste vækstmarkeder i Asien. De giver erhvervslivet bedre forbindelser og kortere rejsetid og giver asiatiske turister og forretningsrejsende direkte og nem adgang til Danmark.

Det finske flyselskab Blue1 flytter sin base fra Helsinki til København i 2012. Med flere end 80 ugentlige afgang­e til og fra finske destinationer styrker dette Københavns feeder-netværk, hvormed bæredygtigheden i Københavns Lufthavns europæiske og interkontinentale rutenetværk forbedres og lufthavnens position som Nordeuropas trafikknudepunkt styrkes.

Blue1's beslutning om at bruge Københavns Lufthavn som hub betyder omkring 300.000 flere rejsende gennem Københavns Lufthavn hvert år, heraf cirka 50.000 ekstra finske turister, der i København vil skabe ekstra omsætning for mindst 135 millioner kroner og 175 nye jobs i turismeindus­trien.

Endelig bliver også Københavns regionale rutenetværk styrket i 2012, når det britiske selskab FlyBe åbner en service med 18 ugentlige afgang­e til Bromma Lufthavn, der ligger tæt på Stockholm centrum.

Regulering og takster

Taksterne for flyselskabernes brug af lufthavnens infrastruktur skal være konkurrencedygtige, hvis vi skal fastholde og udvikle positionen som Danmarks internationale lufthavn og et nordeuropæisk trafikknudepunkt med vækst og arbejdspladser.

Taksterne i Københavns Lufthavn er fastsat i en 5½-årig takstafte, der har til formål dels at fastholde priser og kvalitet i Københavns Lufthavn på et konkurrencedygtigt niveau, dels at skabe tilstrækkeligt økonomisk grundlag for fortsatte kapacitetsinvesteringer i lufthavnen – så vi kan give flyselskaberne de bedst tænkelige vilkår for at drive ruter ud af Københavns Lufthavn. Den nuværende aftale udløber 31. marts 2015.

Økonomisk transparens

Taksterne afspejler vores ønske om økonomisk transparens, klar relation mellem priser og omkostninger og optimal balance mellem netværks-/transfer-, indenrigs- og lavpristrafik.

Grundet flyselskabernes pressede situation under finanskrisen blev prisniveauet for brug af Københavns Lufthavn fastfrosset i perioden 1. oktober 2009 til 31. marts 2011. Ifølge den 5½-årige takstafte skal de passagerrettede takster herefter årligt reguleres med forbrugerprisindekset plus én procent, for at vi fortsat kan udvikle lufthavnen i takt med flyselskabernes ønsker og behov. Det betyder, at start- og passagerrettede takster for brugen af Københavns Lufthavn i gennemsnit stiger med 3,76 procent fra 1. april 2012.

Investeringer del af takstafte

CPH har med takstafte forpligtet sig til at investere gennemsnitligt mindst 500 millioner kroner årligt i perioden 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.

Oversigt over taksterne i Københavns Lufthavn – DKK

Taksttype	Fra april 2011	Fra april 2012
Passagertakst udenrigsafgange	90,57	94,99
Passagertakst i CPH Go	69,79	73,20
Passagertakst indenrigsafgange	40,63	42,61
Passagertakst udenrigstransfer	54,70	57,37
Passagertakst indenrigstransfer	24,54	25,74
Security-afgift	39,97	41,92
Security-afgift ved transfer	26,69	27,99
Handling-afgift på udenrigsafgange	12,99	13,62
Handling-afgift på indenrigsafgange	6,49	6,81
CPH Express	40,00	41,95

Ifølge den 5½ årige takstafte stiger start- og passagerrettede takster for brugen af Københavns Lufthavn i gennemsnit med 3,76 procent fra den 1. april 2012.

Nyt tiltag for servicen i CPH

CPH og flyselskaberne har i 2011 indgået en service-aftale, *Service Level Agreement* der fastlægger, hvilke minimumsniveauer for servicen, flyselskaberne kan 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 flyselskaberne og groundhandlerne, hvis der ikke leves op til de aftalte serviceniveauer. Omvendt får flyselskaberne og groundhandlerne kun adgang til kompensationspuljen, hvis de hver især lever op til deres del af serviceniveauerne som omhandler check-in tider og bagageudlevering.

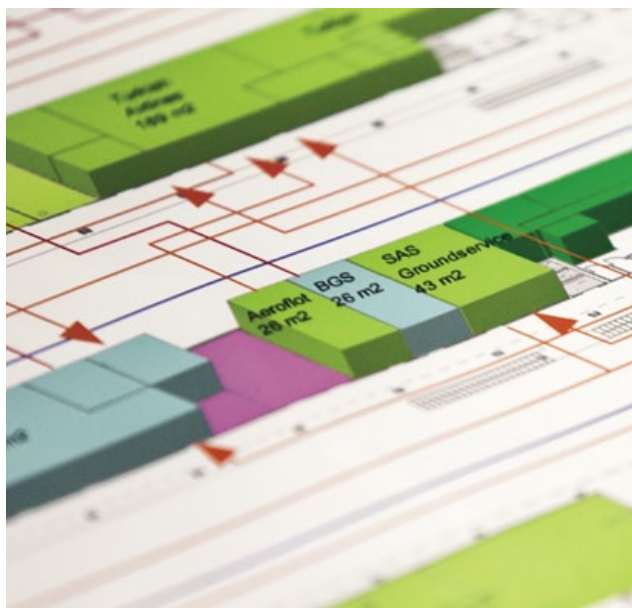
CPH's konkurrencemæssige position

CPH's fokus på kvalitet og konkurrencedygtige takster betyder, at Københavns Lufthavn har opnået en attraktiv placering blandt Europas store lufthavne. Københavns Lufthavn bliver vurderet til at være blandt de absolut bedste hvad angår kvaliteten og ligger bedre end middel hvad angår prisniveau.

CPH's 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 uviddige konsulenthus Leigh Fisher. Kvalitetsniveauet er vurderet af flypassagerer i europæiske lufthavne i brancheorganisationen Airport Council International, ACI's Airport Quality Service-undersøgelse i tredje kvartal af 2011.



I de kommende år vil vi investere målrettet i at udbygge Københavns Lufthavns faciliteter for blandt andet at skabe mere plads til de rejsende og udvide bagagekapaciteten. I 2012 indleder vi derfor en omfattende om- og udbygning af landside-faciliteterne i Terminal 2 og Arkaden, der forbinder Terminal 2 og 3.

Kapacitetsudvidelse

En stærk, international lufthavn er vigtig for regionen og Danmark. Vores strategi *World Class Hub* udstikker retningen for, hvordan vi de kommende fem år vil styrke vores position som et stærkt nordeuropæisk trafikknudepunkt.

Guidet af vores strategi vil vi i de kommende år fortsat arbejde for at styrke Københavns Lufthavns position i den europæiske konkurrence. Gennem målrettede investeringer, fokus på de rejsendes behov og på pris og kvalitet vil vi arbejde målrettet for at skabe vækst og blive ved med at vokse for at stå os i konkurrencen med internationale lufthavne som Amsterdam, Helsinki og den nye lufthavn i Berlin.

Vækst betyder flere fly og flere rejsende. Derfor er kapacitetsudvidelser en vigtig del af strategien, og vi har lagt en ambitiøs plan for udbygning af lufthavnen.

I de kommende år vil vi således investere målrettet i at udbygge lufthavnens faciliteter for blandt andet at skabe mere plads til de rejsende og udvide bagagekapaciteten. Sideløbende med disse investeringer begynder vi planlægningen af en mulig Terminal 4 eller en tilsvarende signifikant kapacitetsforøgelse, der skal stå klar, når de nuværende faciliteters kapacitet er opbrugt, hvilket er sandsynligt mod slutningen af det kommende årti.

Højt investeringsniveau

CPH skal levere den service, som er aftalt med flyselskaber og myndigheder, samt tilbyde forskellige produkter og faciliteter, som passagererne efterspørger. Vi sikrer dette ved løbende at vurdere hele infrastrukturen og udbygge kapaciteten til at møde de behov, som det stigende antal passagerer og deres ønsker skaber. Flyselskabernes forventninger til vækst er et vigtigt input til denne proces, som skal sikre, at vi bygger den rette kapacitet på det rette tidspunkt.

I de seneste fem år har vi hvert år i gennemsnit investeret cirka 600 millioner kroner i udbygning og vedligeholdelse af vores infrastruktur, og vores investeringsniveau vil i de kommende tre år ligge på et betydeligt højere niveau.

Tiltag i 2011

I sommeren 2011 indviede Københavns Lufthavn ti nye check-in skranke i Terminal 2, hvilket øgede lufthavnens samlede check-in kapacitet med 11 procent.

2.9

Vi indledte i 2011 et stort byggeprojekt i Finger C, der benyttes til afvikling af hovedparten af den interkontinentale flytrafik samt stort set al non-Schengen-trafik. Byggeriet, der repræsenterer en samlet investering på cirka 250 millioner kroner, skaber bedre forhold for både rejsende og flyselskaber.

Byggeprojektet omfatter to kapacitetsudvidelser. For det første udvides Finger C's hovedbygning med i alt 1.800 m², der i to etager skal skabe bedre plads til både pas- og security-kontrol. For det andet forlænges *ankomstetagen* på Finger C med 145 meter og tre trappetårne, hvilket betyder, at fleksibiliteten og dermed kapaciteten på en række gates øges, og der skabes mere plads til passagererne. Byggeprojektet i Finger C afsluttes i tre etaper i løbet af 2012.

Tiltag i 2012

I 2012 indleder vi en omfattende om- og udbygning af landside-faciliteterne i Terminal 2 og Arkaden, der forbinder Terminal 2 og 3. Hovedformålet er at skabe mere plads til de rejsende. Projektet inkluderer udbygning af check-in faciliteterne samt udvidelse af bagageanlægget for at øge kapaciteten i Terminal 2. I 2012 vil vi blandt andet udbygge x-ray anlægget til gennemlysning af bagagen, hvilket medfører en signifikant kapacitetsudvidelse.

Arkaden, der hidtil primært har fungeret som forbindelsesbygning mellem Terminal 2 og 3, ombygges og udvides over de kommende år til at blive et helt nyt check-in og terminalområde. Endelig vil vi i 2012 øge antallet af standpladser.

Fremtidige tiltag

Investeringerne i Terminal 2 og Arkaden vil sikre bedre plads og forbedrede forhold for både passagerer, flyselskaber og medarbejdere.

Afhængig af terminalkonceptet er den samlede planlægnings- og byggeperiode for en Terminal 4 mellem fem og syv år, og derfor igangsætter vi allerede nu en foranalyse, der skal afgøre hvordan en fremtidig Terminal 4 kan udformes.

Uanset hvilket terminalkoncept vi ender med at vælge, er det hensigten, at Københavns Lufthavn fortsat er en 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 europæisk hovedhub.

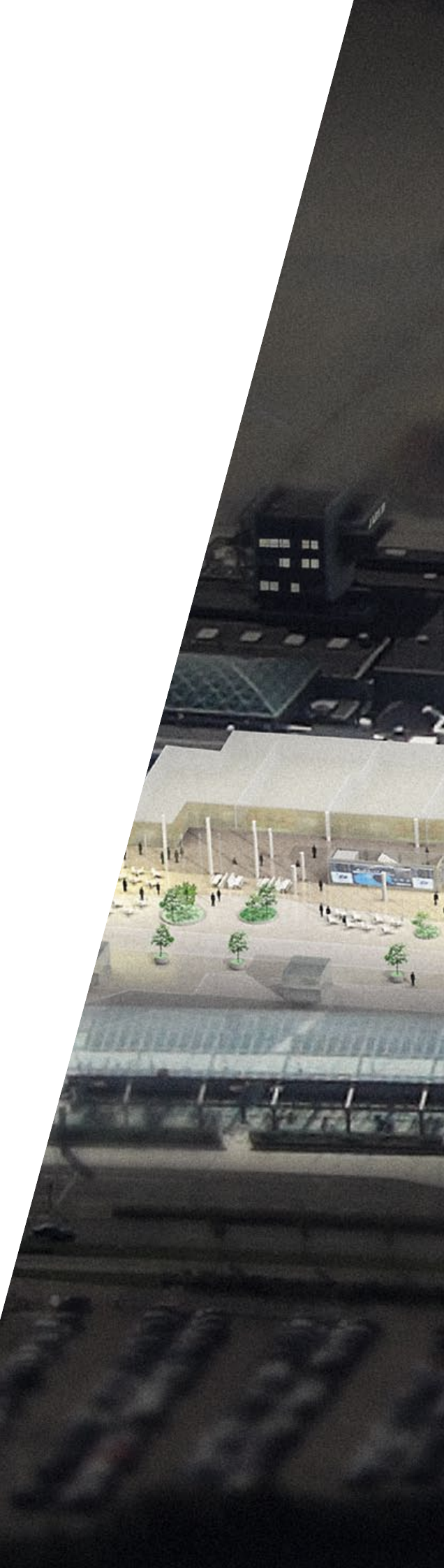
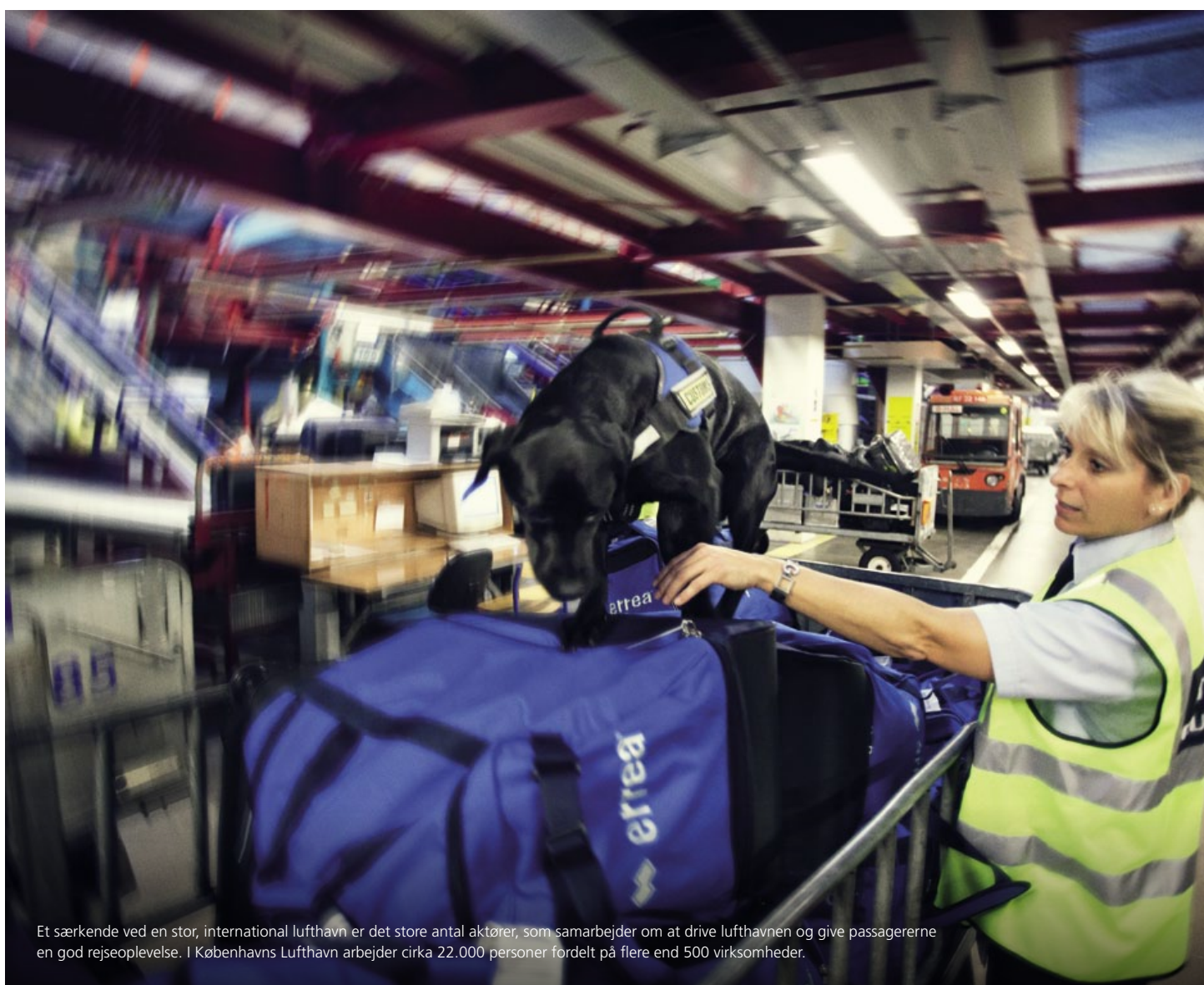
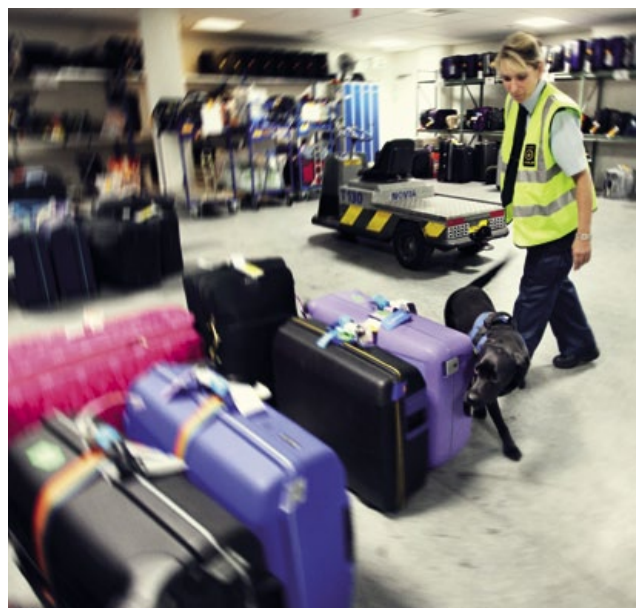
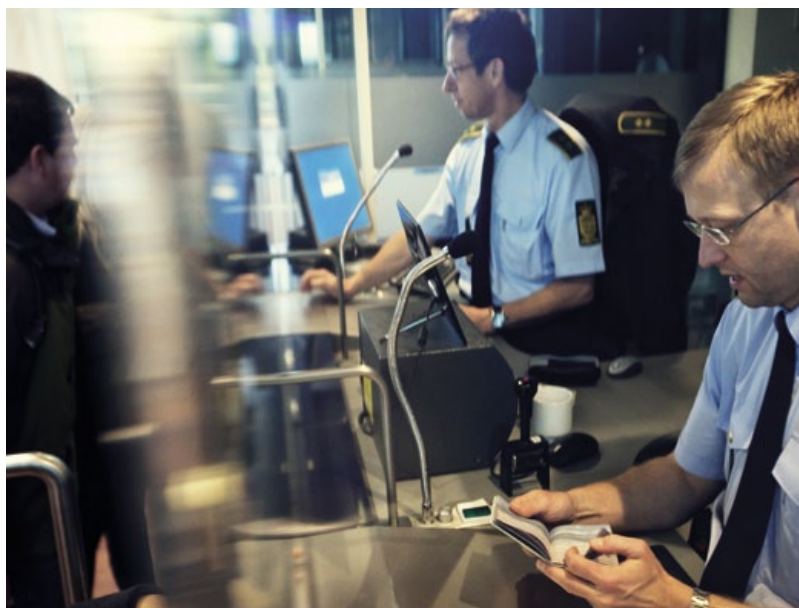




Illustration af Københavns Lufthavns terminalkompleks efter endt om- og udbygning.



Et særkende ved en stor, international lufthavn er det store antal aktører, som samarbejder om at drive lufthavnen og give passagererne en god rejseoplevelse. I Københavns Lufthavn arbejder cirka 22.000 personer fordelt på flere end 500 virksomheder.

CPH's interessenter

Som en synlig virksomhed med et betydeligt ansvar for dansk infrastruktur er det afgørende for CPH, at vi er aktive i kontakten til vores interessenter.

Det er vigtigt for os, at vi kender de forventninger, som omverden har til os. Og en stor del af vores opgave med at udvikle lufthavnen og sikre vækst kan kun lade sig gøre i samarbejde med andre.

Gode samarbejdsrelationer til vores interessenter er afgørende for vores arbejde – og for vores ansvar for at understøtte væksten i Danmark. Københavns Lufthavn er en reguleret virksomhed, som opererer inden for nogle klare rammer. Derfor har vi en afgrænset gruppe af interessenter, som vi har en tæt dialog med om alt fra fly- og passagersikkerhed til drift og udvikling af lufthavnens faciliteter og rutenetværk.

Trafikstyrelsen, der har den overordnede tilsynspligt med lufthavnen, møder vi meget ofte i forbindelse med både langsigtet planlægning og konkrete tilsyn. Tårnby Kommune, som har myndighedskompetencer i forhold til vores lokalplan, er vi i hyppig dialog med i forbindelse med om- og tilbygninger i både infrastruktur og faciliteter. Endelig har vi en løbende dialog med politikere i både Folketinget og regeringen om at forbedre Danmarks internationale tilgængelighed og dermed styrke grundlaget for økonomisk vækst.

Samarbejde og alliancer

Vi deler et skæbnefællesskab med en række aktører i samfundet – ikke mindst flyselskaberne.. Sammen med blandt andre Wonderful Copenhagen, Københavns Kommune, Erhvervs- og vækstministeriet og en række aktører på kommunalt og regionalt niveau i både Danmark og Sverige har vi oprettet og medfinansieret projektet *Global Connected*. Formålet er at styrke markedsføringen af Danmark som destination på en måde, der målrettet styrker grundlaget for både nye og eksisterende ruter.

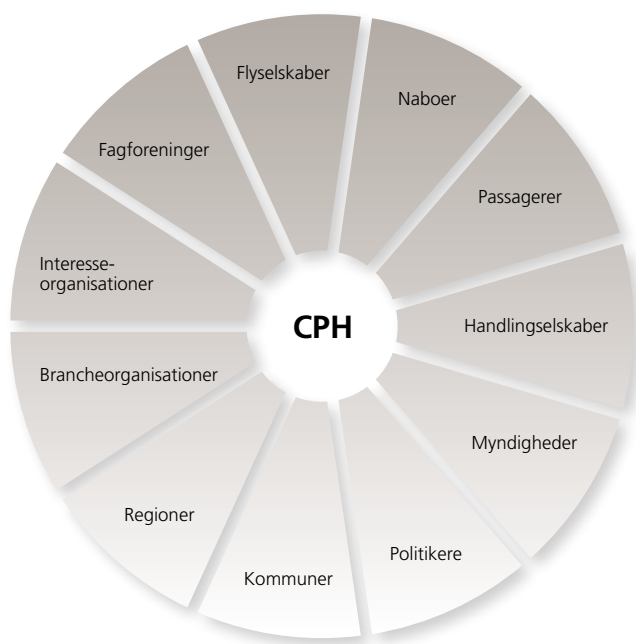
Derudover er vi i løbende dialog om udbygning af den omkringliggende infrastruktur. Et tiltag, som vil kunne styrke lufthavnens optageområder markant, er etableringen af en fælles dansk/svensk/tysk strategi for højhastighedstog, der i endnu højere grad kan udnytte potentialerne i Øresundsforbindelsen og den kommende faste forbindelse til Tyskland.

CPH's væsentligste stakeholdergrupper

Vi har kortlagt vores interessenter og vurderet deres og vores behov for dialog, og vi har sat denne vurdering i relation til vores forretningsstrategi for bedst muligt at kunne prioritere indsatsen.

505

4.15



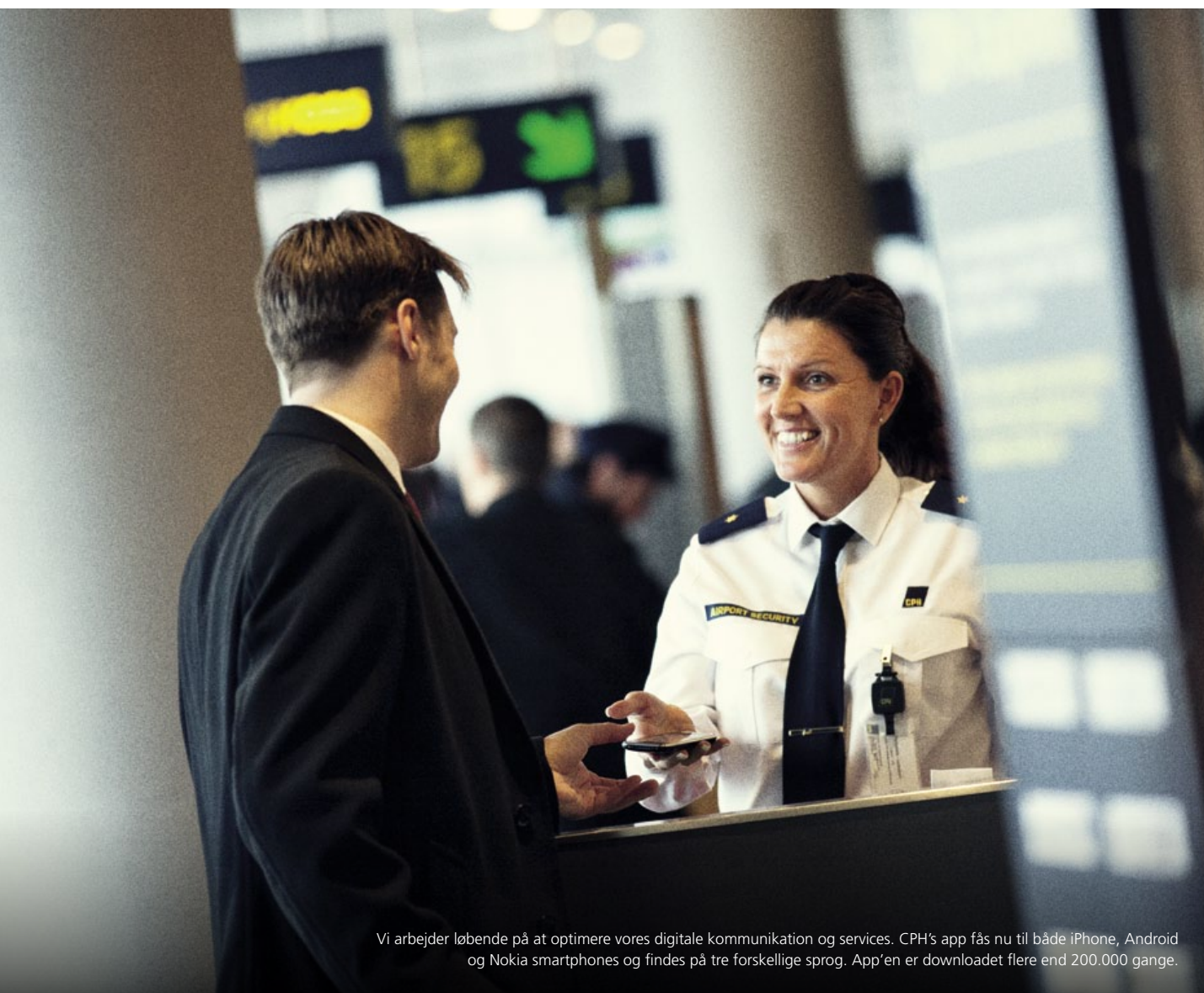
Vores samarbejde med erhvervsliv

I 2011 har vi deltaget i konferencer under blandt andet Baltic Development Forum, Transportøkonomisk Forening og Øresundskomiteen. Vi er repræsenteret i bestyrelsen i Brancheforeningen Dansk Luftfart, der drives af DI Transport og endelig deltager vi i Luftfartsudvalgets arbejde, som i første halvdel af 2012 skal afgive anbefalinger til Transportministeren om mulighederne for at styrke den internationale tilgængelighed og mulighederne for øget økonomisk vækst.

Udsigter for 2012

Vores nye strategi har fokus på arbejdet med vores relationer med omverdenen. Det øgede fokus skal blandt andet bruges på at professionalisere vores arbejde med vores interessenter yderligere, så vi kan bidrage endnu mere til at styrke dansk erhvervsliv. Dette vil både ske gennem en øget systematisering af relationer og konkrete kontakter samt en øget transparens i kraft af hyppig og klar rapportering om status og fremskridt.

Dialogen med vores interessenter kan tage mange former. Udover at mødes for at diskutere forskellige emner, deltager vi på konferencer og seminarer, og vi opdaterer løbende vores interessenter gennem målrettede publikationer. Endelig har vi flere styregrupper og fora for dialog om alt fra den daglige drift af CPH til investeringer i ny kapacitet, hvor vi hyppigt mødes med relevante interessenter.



Vi arbejder løbende på at optimere vores digitale kommunikation og services. CPH's app fås nu til både iPhone, Android og Nokia smartphones og findes på tre forskellige sprog. App'en er downloadet flere end 200.000 gange.



Passagerernes tilfredshed er en afgørende faktor for Københavns Lufthavns omdømme og position som Nordeuropas trafikknudepunkt. Den generelle passagertilfredshed er steget igennem 2011, og eksterne undersøgelser bekræfter billedet fra tilfredshedsanalyserne. I den årlige SkyTrax-undersøgelse blev Københavns Lufthavn i 2011 kåret til Nordeuropas bedste lufthavn.

Rejseoplevelsen

Vi vil behandle de rejsende som en god vært behandler sine gæster og tage ansvar for de rejsendes behov hele vejen gennem lufthavnen.

Gennem udvikling af relevante produkter og services til de rejsende vil vi øge passagertilfredsheden yderligere og styrke lufthavnens position i den internationale konkurrence.

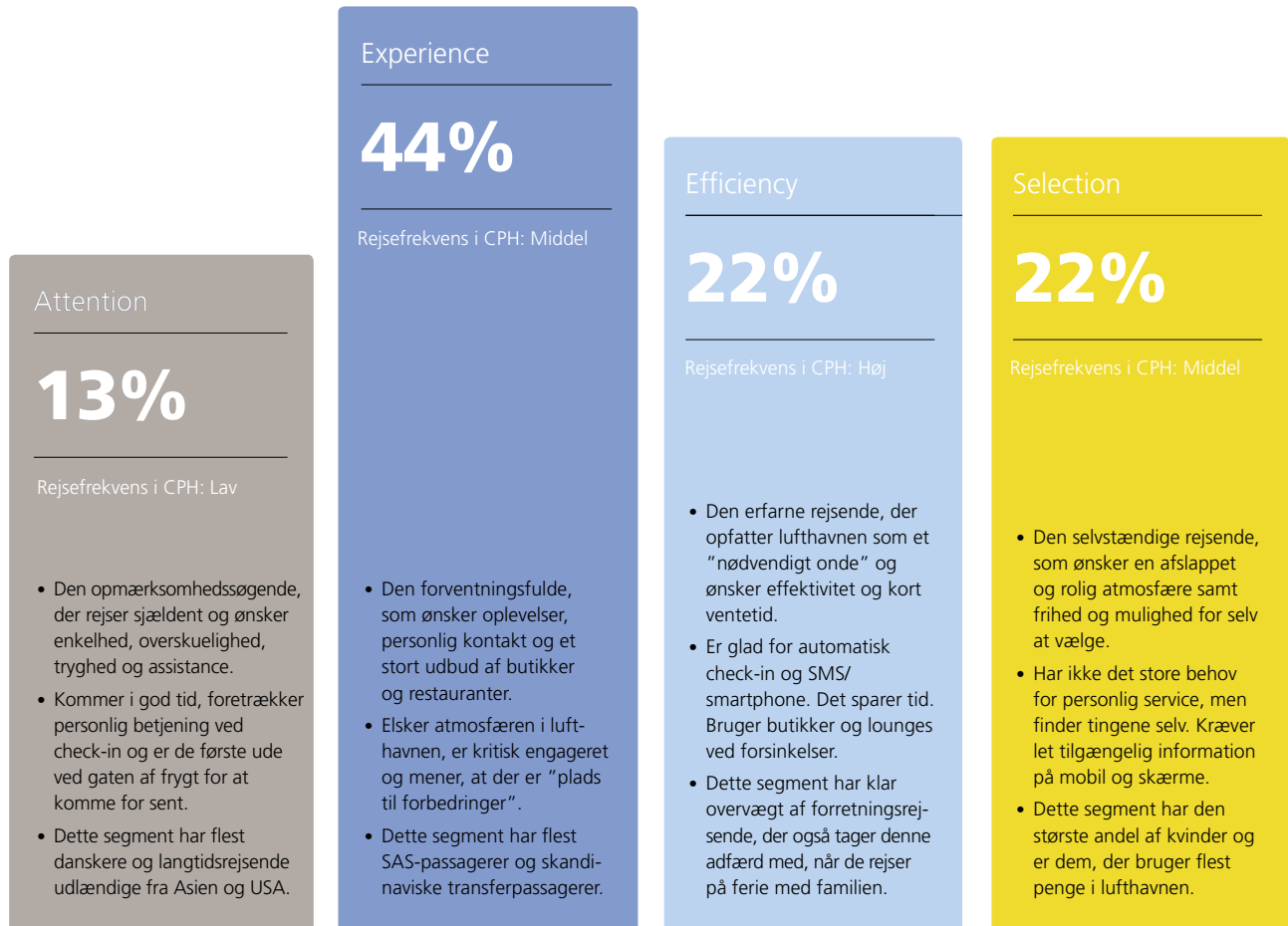
Imidlertid identificeret en række fællestræk, der grupperer passagererne i fire segmenter som illustreret i figuren herunder.

Denne segmentmodel danner udgangspunkt for den fortsatte udvikling af lufthavnen. Den guider os i udvikling og tilpasning af vores produkter og services, så de bedst muligt matcher passagerernes forskellige behov og ønsker.

PR5

Vi interviewer årligt 130.000 passagerer om deres rejsemønster og oplevelse af lufthavnen. Med godt 22 millioner passagerer årligt er der også 22 millioner oplevelser af og ønsker til lufthavnen. Gennem passagerinterviewene har vi

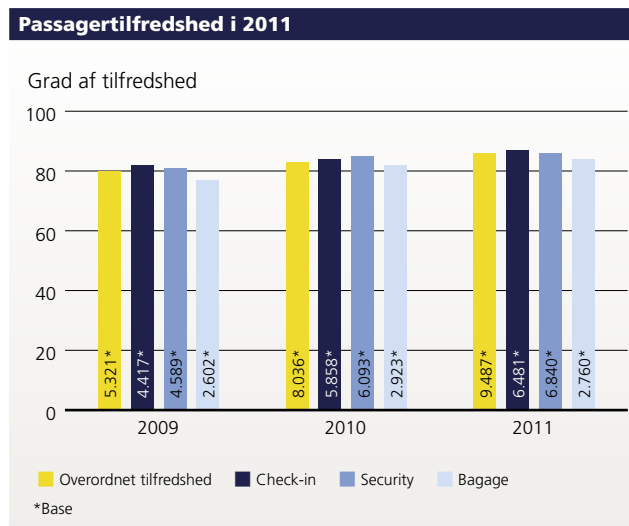
CPH's fire passagersegmenter



Vores årlige 130.000 interviews danner grundlag for værdifuld indsigt i passagerernes ønsker og behov.

Passagertilfredshed

Passagerernes tilfredshed er en afgørende faktor for Københavns Lufthavns omdømme og position som Nordeuropas trafikknudepunkt. Den generelle passagertilfredshed er steget igennem 2011. På en skala fra 0 til 100 (hvor 100 er *meget tilfreds*) er passagertilfredsheden steget fra 83 i 2010 til 86 i 2011.



I 2011 steg passagerernes tilfredshed atter i Københavns Lufthavn. Især kunne der konstateres en stigning i tilfredsheden med check-in, der steg fra 84 til 87.

Eksterne undersøgelser bekræfter billedet fra tilfredshedsanalyserne. I den årlige SkyTrax-undersøgelse blev Københavns Lufthavn i 2011 kåret til Nordeuropas bedste lufthavn. 11 millioner rejsende deltog i undersøgelsen.

Øget differentiering i shoppingcentret

Vores passagerinterviews peger på, at gode rejseoplevelser i lufthavnen hænger uløseligt sammen med, at de rejsende får value for money. I 2010 introducerede vi derfor en ny strategi for shoppingcentret, som skal skabe *value for money* for alle passagerer gennem en større differentiering af produkter og priser. Butikssammensætningen revideres løbende for at sikre, at vi med et mix af stærke internationale brands og de mest populære lokale brands, kan matche passagerernes behov og forventninger.

I 2011 er udviklingen mod en større differentiering fortsat med åbningen af blandt andet H&M, DAY, Lagkagehuset, Hamleys legetøj, Ilse Jakobsen, Marimekko og Molo børnetøj. Fine Food og Starbucks har hver åbnet endnu en enhed i Københavns Lufthavn, og American Express etablerede sig i september med tre nye vekselbureauer i henholdsvis Terminal 3, Bagageudleveringen og Arkaden i afgangshallen.

I 2012 åbner endnu to københavnske spisesteder i lufthavnen: Steak-restauranten MASH forventes at slå dørene op

medio 2012, mens den populære franske restaurant Le Sommelier åbner en *Bar og Bistro* sidst på året.

Passagerernes behov i fokus

Nye rejsemønstre og forventninger fra passagererne har fordret, at CPH i 2011 har lanceret en række nye, innovative produkter rettet mod de dele af rejsen, som traditionelt har ligget uden for lufthavnens forretningsområde.

I juni åbnede vi CPH's nye premium lounge *CPH Apartment*, som i sin indretning er inspireret af de Københavnske herskabslejligheder. Her kan de rejsende købe sig adgang, uanset hvilket selskab de skal flyve med. Enkelte flyselskaber tilbyder desuden adgang til loungen for deres premium kunder på business og første klasse.

I november annoncerede vi *CPH Express*, hvormed vi giver flyselskaberne mulighed for at tilbyde deres passagerer en hurtigere vej gennem sikkerhedskontrollen. Det har været et ønske hos en lang række flyselskaber at kunne tilbyde udvalgte kunder denne service. *CPH Express* åbnede 3. januar 2012. Flyselskaberne betaler 40 kroner per passager for at benytte servicen.

Flere fordele i og uden for lufthavnen

Den 30. november 2011 nåede vi en milepæl i lufthavnens udvikling mod rollen som opmærksom vært. Vi lancerede det nye fordelsprogram, *CPH Advantage*, der tilbyder medlemmerne en lang række tilbud og fordele – både i og uden for Københavns Lufthavn.

Skræddersyet medlemskommunikation er omdrejningspunktet i programmet, der skal bidrage til at hæve kvaliteten i rejseoplevelsen og øge tilfredsheden yderligere. Fordelene omfatter blandt andet gratis Wi-Fi overalt i lufthavnen, opsparing af bonuspoint i forbindelse med online køb af tax-free-varer, booking af parkering og *CPH Apartment*-adgang samt særlige medlemstilbud i shoppingcentret.

Ny digital platform

CPH Advantage er en integreret del af den nye digitale platform, som CPH lancerede i 2011. Foruden fordelsprogrammet rummer platformen en ny og forbedret udgave af *taxfree.dk*, der skal styrke lufthavnens online-tilbud til de rejsende.

Vi arbejder løbende på at optimere vores digitale kommunikation og services, og CPH's app fås nu til både iPhone, Android og Nokia smartphones og findes på tre forskellige sprog (dansk, svensk og engelsk). App'en er downloadet flere end 200.000 gange, og som den første lufthavn i verden opgraderede vi i 2011 iPhone-app'en med *Augmented Reality*-teknologi, som hjælper de rejsende med at finde vej gennem terminalerne.

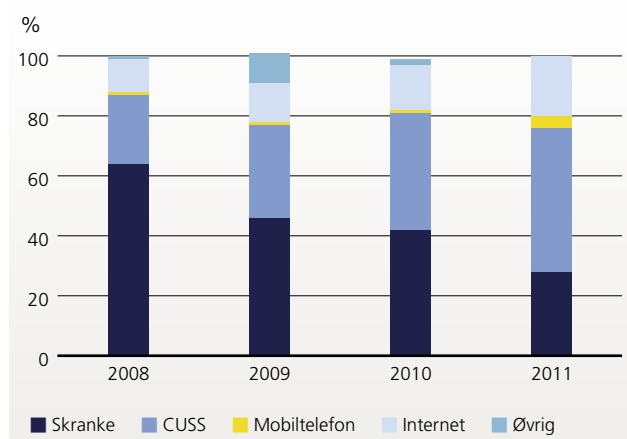
Selvbetjening giver tilfredse passagerer

2.9

Fleksibilitet og smidighed er elementer, som vejer tungt i passagerernes evaluering af rejseoplevelsen. Siden 2008 har vi derfor øget antallet af selvbetjeningsautomater til check-in fra 54 til 73 automater i Københavns Lufthavn. SAS har desuden 33 selvbetjeningsautomater.

En analyse af passagerernes tilfredshed med check-in processen peger på, at rejsende, som selv tjekker ind via selvbetjeningsautomaterne, internettet eller mobiltelefonen er de mest tilfredse, og brugen af selvbetjening er tiltaget betydeligt igennem de seneste tre år. CPH kigger løbende på, hvordan vi kan forbedre rejseoplevelsen yderligere med nye, innovative lufthavnsteknologier.

Udvikling i check-in form



Andelen af check-in ved selvbetjening er øget betydeligt de senere år. Stigningen er i høj grad drevet af øget brug af selvbetjeningsautomater, men også selvbetjening via internettet har vundet frem. Kilde: CPH's egne passagerinterviews.

Hilton skaber *Room for the new*

2.10

Hilton Copenhagen Airport indledte i december en større renovering under navnet *Room for the new*. Projektet udstikker en ny ambitiøs retning for det prisvindende hotel og skal bringe de fysiske rammer på niveau med det særlige servicekoncept, som Hilton Copenhagen Airport er kendt for.

For andet år i træk blev Hilton Copenhagen Airport i september kåret som *Denmark's Leading Business Hotel* ved World Travel Awards' prisuddeling. Tidligere i 2011 blev hotellet kåret som *Best Business Hotel in Denmark 2011* for tredje år i træk ved Business Destinations Travel Awards.

Strategiske partnerskaber styrker rejseoplevelsen

Med intensiveringen af vores fokus på passagererne har vi indledt en række strategiske partnerskaber, som skal bidrage til at hæve kvaliteten af den samlede rejseoplevelse.

Vi indledte i december 2010 et strategisk partnerskab med DSB. Formålet med partnerskabet er at skabe værdi for passagererne ved at tilbyde dem en sammenhængende rejseoplevelse, hvor de er i fokus – fra de træder ind på stationen, til de er ombord på flyet. Som en del af partnerskabet er der i 2011 nedsat et operationelt forum, som blandt andet fokuserer på at minimere generne for passagererne i forbindelse med driftsforstyrrelser. Derudover har vi i 2011 indledt et samarbejde med DSB, Metroselskabet og Movia for at forbedre skiltningen til offentlig transport i lufthavnen.

Vi indgik i 2009 et strategisk partnerskab med SAS om at styrke Københavns Lufthavn som Nordeuropas trafikknudepunkt. Samarbejdet er i 2011 bredt ud til også at omfatte andre selskaber i Star Alliance, som for eksempel Singapore Airlines og Air Canada.

Foruden SAS har vi siden 2010 styrket samarbejdet med vores næststørste kunde Norwegian, som vi har indledt et strategisk partnerskab med. Partnerskabet fokuserer på vækst samt på optimering af Norwegians produkter i Københavns Lufthavn. Introduktionen af *Direct to Gate*-tilbuddet i 2011 er et resultat af samarbejdet.

03/ CPH's ansvar som virksomhed

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







Vi måler luftkvaliteten på to målestationer som led i opfyldelsen af miljøgodkendelse af luftforurening fra flytrafik. Vi har derudover på frivillig basis målt luftkvalitet på forpladsområdet siden 2009. Hovedsigtet med projektet er at sikre et godt arbejdsmiljø i Københavns Lufthavn.

Miljø og energi

Vi har et stort ansvar for at drive og udvikle lufthavnene i København og Roskilde bæredygtigt og ansvarligt med respekt for miljø og klima.

I 2011 har vi arbejdet på at skabe en fælles strategi for områderne miljø og energi i CPH. De mål for 2012, vi oprindeligt havde sat os på disse områder, lykkedes det at nå allerede i 2010 og 2011. Således nåede vi eksempelvis allerede i 2011 vores mål om at reducere elforbruget inden udgangen af 2012 med 10 procent i forhold til forbruget i 2007.

For at sikre en stadig fremdrift i vores tiltag for en bæredygtig udvikling og drift af lufthavnene i København og Roskilde har CPH's ledelse derfor i slutningen af 2011 været involveret i fastsættelse af nye mål og handlingsplaner for miljø og energi for de kommende år. Det er en proces, der i 2012 vil resultere i fastlæggelse af nye, konkrete mål og handlingsplaner for miljø- og energiområdet.

En central del af vores nye miljø- og energistrategi vil være en udvidelse af vores tilgang til disse områder. Vi vil i de kommende år arbejde for en ansvarlig og bæredygtig drift og udvikling på også de områder, som ikke er under vores direkte kontrol. Med 500 virksomheder på Københavns Lufthavns område har vi muligheder for gennem såvel direkte krav som opfordringer og fælles projekter at påvirke mange aktører på lufthavnens område til at handle ansvarligt i miljø- og energimæssig hensende i den daglige drift og udvikle deres forretning bæredygtigt. Det er en mulighed, vi ser os forpligtet til at gøre størst mulig brug af til gavn for miljøet og for arbejdet med at mindske vores fælles energiforbrug.

I det følgende beskrives de principper, der ligger til grund for vores arbejde med miljø og energi og de regulatoriske forhold, der danner ramme for arbejdet. Desuden beskrives de konkrete tiltag og effekter, dette har resulteret i gennem 2011 i lufthavnene i København og Roskilde.

Vores tilgang til miljø og energi

Som medlem af Global Compact arbejder vi overordnet efter Global Compact's principper for miljø. Disse principper er:

- Vi arbejder ud fra en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer.
- Vi tager initiativer til at fremme en større miljømæssig ansvarlighed.
- Vi tilskynder udvikling og udbredelse af miljøvenlige teknologier.

Disse principper danner grundlag for vores nuværende tilgang på såvel miljø- som energiområdet.

På miljøområdet arbejder vi efter følgende politik:

Som miljøansvarlig virksomhed drives og udvikles CPH, 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.

På energiområdet arbejder vi efter følgende politik:

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

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

Reguleret virksomhed

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 en række vilkår. Dertil kommer den generelle regulering af jordhåndtering og affald. I luftfartslovgivningen er der desuden fastsat en række miljømæssige bestemmelser for driften af lufthavnene.

Som følge af den omfattende regulering har vi i CPH fokus på, at både drift og udbygning af lufthavnene lever op til den miljømæssige regulering. Dette sker i dialog med myndighederne, som vi også rapporterer til både løbende og samlet mindst én gang årligt.

For Københavns Lufthavn er det Tårnby Kommune, der har kompetencen på miljøområdet, hvor Miljøstyrelsen Roskilde dog har kompetencen for så vidt angår støj og luftforurening fra flytrafik. For Roskilde Lufthavn er det Roskilde Kommune, der har kompetencen på miljøområdet. Hvad angår reguleringen i luftfartslovgivningen er det for begge lufthavne Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport, der tilser, at de miljømæssige bestemmelser overholdes.

Derudover arbejder vi efter egne, fastsatte mål for blandt andet reduktioner i CO₂-udledningen og elforbruget. Som tidligere nævnt har vi nået vores nuværende mål før tid, og fastsætter derfor i 2012 nye mål, der skal sikre fortsat udvikling i vores arbejde med miljø og energi i de kommende år.

På side 68 og 69 ses en oversigt over en række af CPH's centrale miljø- og energidata. Disse illustrerer udviklingen i CPH's arbejde med miljø og energi de seneste tre år.

Organisering: Ansvarsfordeling for det operationelle

Arbejdet med miljø og energi koordineres internt af Energiadministrationen og Miljøafdelingen for både Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn.

Arbejdet med energiplanlægning og besparelser på energisiden varetages af Energiadministrationen, som er organiseret i Asset Management Utility. Med denne placering har afdelingen god mulighed for at følge med i og påvirke de beslutninger, der tages omkring vedligeholdelse og udbygning af lufthavnenes faciliteter.

Miljøarbejdet varetages af Miljøafdelingen, som er organiseret i driftsorganisationen med reference til driftsdirektøren. Denne organisering giver god mulighed for at sikre miljømæssige hensyn i driften samt driftsmæssige hensyn i miljøarbejdet. Miljøafdelingen sikrer, at drift og udbygning af lufthavne sker i overensstemmelse med de miljøkrav, der er fastsat i lovgivningen og i CPH's miljøpolitik. Udførelsen af opgaver relateret til dette ligger dog ofte i andre afdelinger eller en projektorganisation.

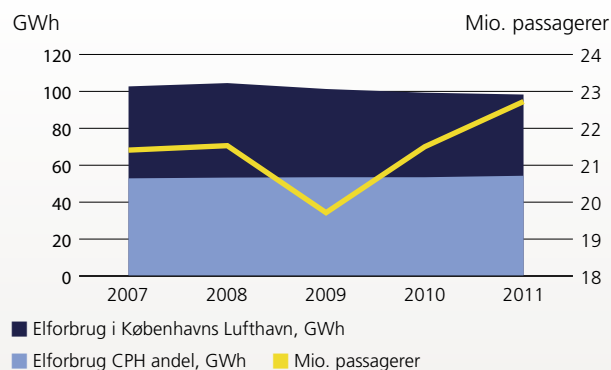
I det følgende beskrives konkrete udviklingstiltag og effekter heraf, der i 2011 er opnået på energi- og miljøområdet.

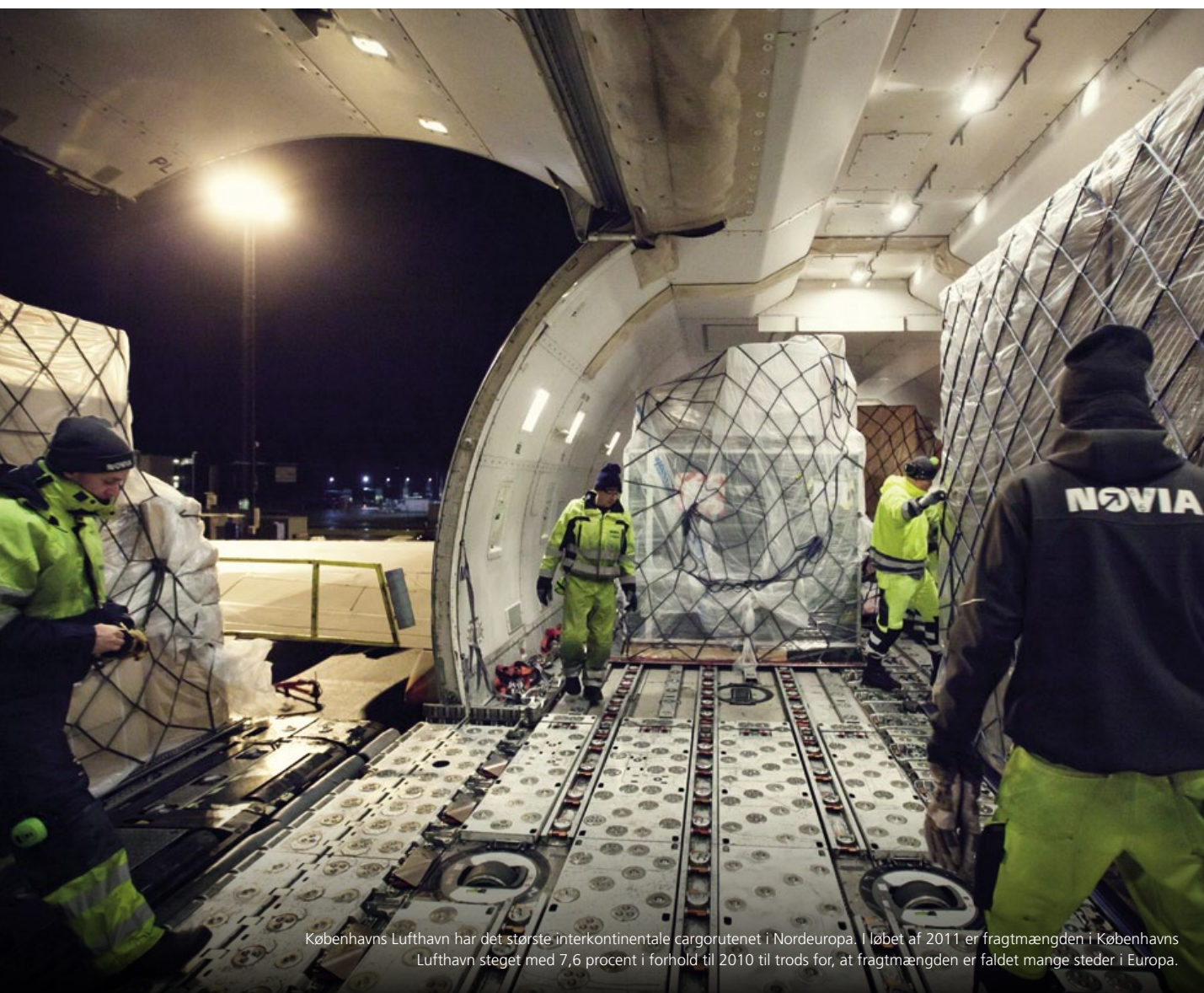
Energibesparelser

I sommeren 2011 realiserede vi vores 2012-energisparemål opsat i 2007: 10 procents reduktion af elforbruget, svarende til en årlig elbesparelse i størrelsesordenen fem millioner kWh. De mange besparelser er medvirkende årsag til, at det er lykkedes os for tredje år i træk at nedbringe det absolutte elforbrug på lufthavnens område samtidig med en meget kraftig vækst. Tilført elektricitet til lufthavnen er for 2011 på et absolut niveau på 98,3 GWh. Til sammenligning var den samlede tilførsel af elektricitet i 2008 104,5 GWh.

ENS

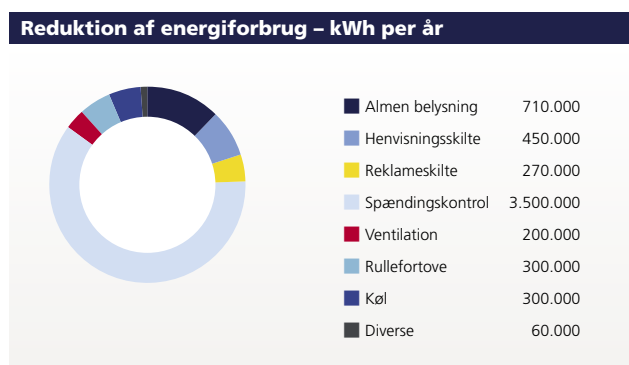
Elforbrug, Københavns Lufthavn





Københavns Lufthavn har det største interkontinentale cargorutenet i Nordeuropa. I løbet af 2011 er fragtmængden i Københavns Lufthavn steget med 7,6 procent i forhold til 2010 til trods for, at fragtmængden er faldet mange steder i Europa.

Vi har i perioden 2009 til 2011 intensiveret vores indsats for reduktion af energiforbruget. Dette er sket gennem en række tiltag, hvoraf de mest betydende er vist i figuren herunder.



De mange besparelser er fortrinsvis realiseret i perioden 2009-2011.

- **Almen belysning:** Lysanlæg til oplysning af indendørs kontor- og passagerområder er konverteret til LED-lys-kilder.
- **Henvisningsskilte:** De mange skilte i gule/blå CPH-farver er konverteret til LED-lys-kilder.
- **Reklameskilte:** Skiltene for fremhævelse af diverse produkter/firmaer er konverteret til LED-lys-kilder.
- **Spændingskontrol:** Spændingsniveauet er reguleret tilbage til de nødvendige 220 volt fra cirka 235 volt.
- **Ventilation:** Anlægget, som sørger for optimalt indeklima døgnet og året rundt, er slukket i perioder, hvor ventilationen kan undværes.
- **Rullefortove:** Anlæg i yderområder er blevet udstyret med radarkontrol, så rullefortorvene stopper, når der ikke er passagerer, der skal transporteres.
- **Køl:** Kølfunktionen i passagerområderne er under ombygning, så den baseres på ATES-anlægget frem for traditionel kompressordrift.
- **Diverse:** Diverse mindre tiltag.

Gasforbruget er steget svagt hen over perioden 2009-2011. Fjernvarmeforbruget ligger lavere i 2011 end 2009 og 2010. Variationer i varme- og gasforbrug skyldes fortrinsvis variationer i vejrtemperaturer.

Forbruget af vand er steget svagt hen over perioden 2009 – 2011.

Udledningen af CO₂ er faldet med 4,1 procent i forhold til 2010 og ligger på niveau med 2009. En væsentlig del af faldet skyldes mindre forbrug af diesel til snerydning. Alene udledningen fra dieselforbruget er faldet med cirka 1.000 tons CO₂. De gennemførte energibesparelser i 2011 har medført en reduktion i CO₂-udledningen på 1.379 tons, hvilket svarer til 4,5 procent af CPH's samlede CO₂-udledning i 2011.

ATES – Aquifer Thermal Energy Storage

Grundvandskøleanlægget (markeret på kortet side 46) er under udbygning og leverede sine første kuldekalorier til CPH Go, Finger D og Bagagefabrikken i år 2011. 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 CPH's øvrige konventionelle køleinstallationer en COP på ca. 3. Den nye teknologi er med andre ord 20 gange så effektiv som den konventionelle teknologi. Desuden anvendes der ikke de meget dyre og klimabelastende kølemidler.

I 2011 blev der desuden etableret et stort monitoringsprogram, som overvåger drikkevandsboringer i ATES-anlæggets periferi for at sikre, at driften af anlægget ikke afstedkommer uønskede påvirkninger af drikkevandsforsyningen. Produktionsboringerne er placeret uden for indvindingsinteresser og trækker kun på det salte grundvand.

LED-lysteknologien vinder frem

Light Emitting Diodes (LED) er blevet etableret i mange varianter i 2011:

- Reklameskiltene har fået ny indmad med halvering af elforbruget til følge.
- Henvisningsskiltene har fået ny indmad med halvering af elforbruget til følge.
- Større anlæg i Terminal 3 har fået LED-lys-kilder med halvering af elforbruget til følge.

Alle ovennævnte eksempler er yderligere kendetegnet ved, at vedligeholdelseskostninger på anlægget er markant reduceret som følge af den meget lange levetid på LED-lys-kilder, der er 50.000 timer som minimum fremfor de tidligere cirka 10-15.000 driftstimer alt efter typen af lyskilde.

I 2011 blev CPH nomineret til årets lyspris for det nye anlæg i Terminal 2's check-in, hvor man har kombineret LED, dagslys og arkitektur på flot vis i store ovenlyskupler.

Optimering af spændingsniveau

30 af lufthavnens 50 transformerstationer er nu gennemgået med henblik på at optimere spændingsniveauet i området. Transformerne er af en kvalitet, som muliggør en tilpasning af spændingsniveauet på afgangssiden, således at det er muligt for lufthavnen at oppebære en spænding på cirka 220 volt. Tidligere har spændingen i store områder af lufthavnen nærmere været 235 Volt med unødigt elforbrug og slid på udstyr til følge.

I de to år, som spændingsreduktionsprogrammet har været, er der ikke registreret gener for lufthavnens brugere.

Støj fra flyaktiviteter

AO7

I 2011 blev der afviklet 253.762 flyoperationer, som bragte 22.725.517 passagerer til og fra Københavns Lufthavn. Flytrafikken afvikles hovedsageligt på hovedbanesystemet (bane 04L-22R og 04R-22L). Dog afvikles en meget lille del af trafikken på bane 12-30, som er lufthavnens tværbane. Fordelingen af operationer på banesystemet fremgår af kortet side 46. Vindforholdene har stor betydning for, hvilken bane, der benyttes.

Vi beregner løbende støjbelastningen fra lufthavnen. I miljøgodkendelsen af støj fra flytrafik har myndighederne fastlagt

en grænse for støjbelastningen fra Københavns Lufthavn, der svarer til en TDENL-værdi på 147,4 dB (med en tolerance på 1 dB). TDENL står for Total Day-Evening-Night Level og udtrykker den gennemsnitlige støjbelastning beregnet på årets tre mest trafikerede måneder.

Støjbelastningen fra lufthavnen var i 2011 144,7 dB. Støjbelastningen i 2011 ligger således på samme niveau som i 2010 på trods af stigningen i både antal passagerer og antal flyoperationer.

Vi beregner hvert tredje år støjbelastningen efter DENL-metoden (Day-Evening-Night Level). I 2012 skal støjbelastningen i 2011 kortlægges efter denne metode. Beregningen resulterer i et kort, der viser støjbelastningen i og omkring lufthavnen. Kortet vil kunne ses på www.cph.dk, når det er klar medio 2012.

I slutningen af 2010 indledte vi etablering af et nyt støjovervågningsanlæg. Anlægget er blevet etableret i løbet af 2011 og omfatter blandt andet 12 faste støjmålestationer, to mobile støjmålestationer og en ny softwareplatform. Vi har benyttet lejligheden til at ændre lidt på placeringen af to mikrofonstationer samt at tilføje en ny under indflyvningen til bane 04L. Placeringerne af mikrofonstationerne fremgår af kortet side 46.

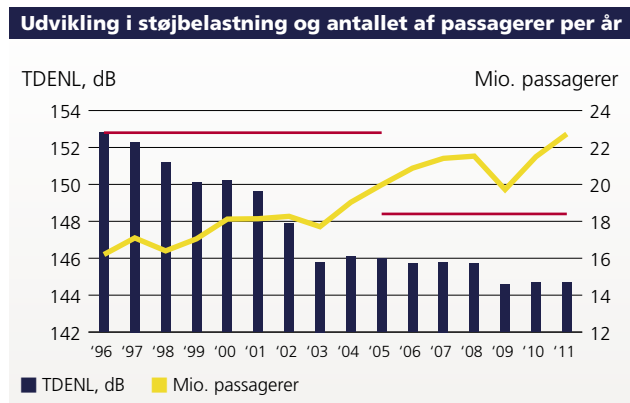
Det nye system forventes taget i fuld drift i 2012. Indtil da har vi valgt at bevare det eksisterende støjovervågningssystem parallelt med det nye for at sikre stabil drift i overgangsfasen.

Støjovervågningssystemet bruges blandt andet til at registrere støjhændelser om natten, hvor der er fastlagt en støjgrænse på 80 dB(A).

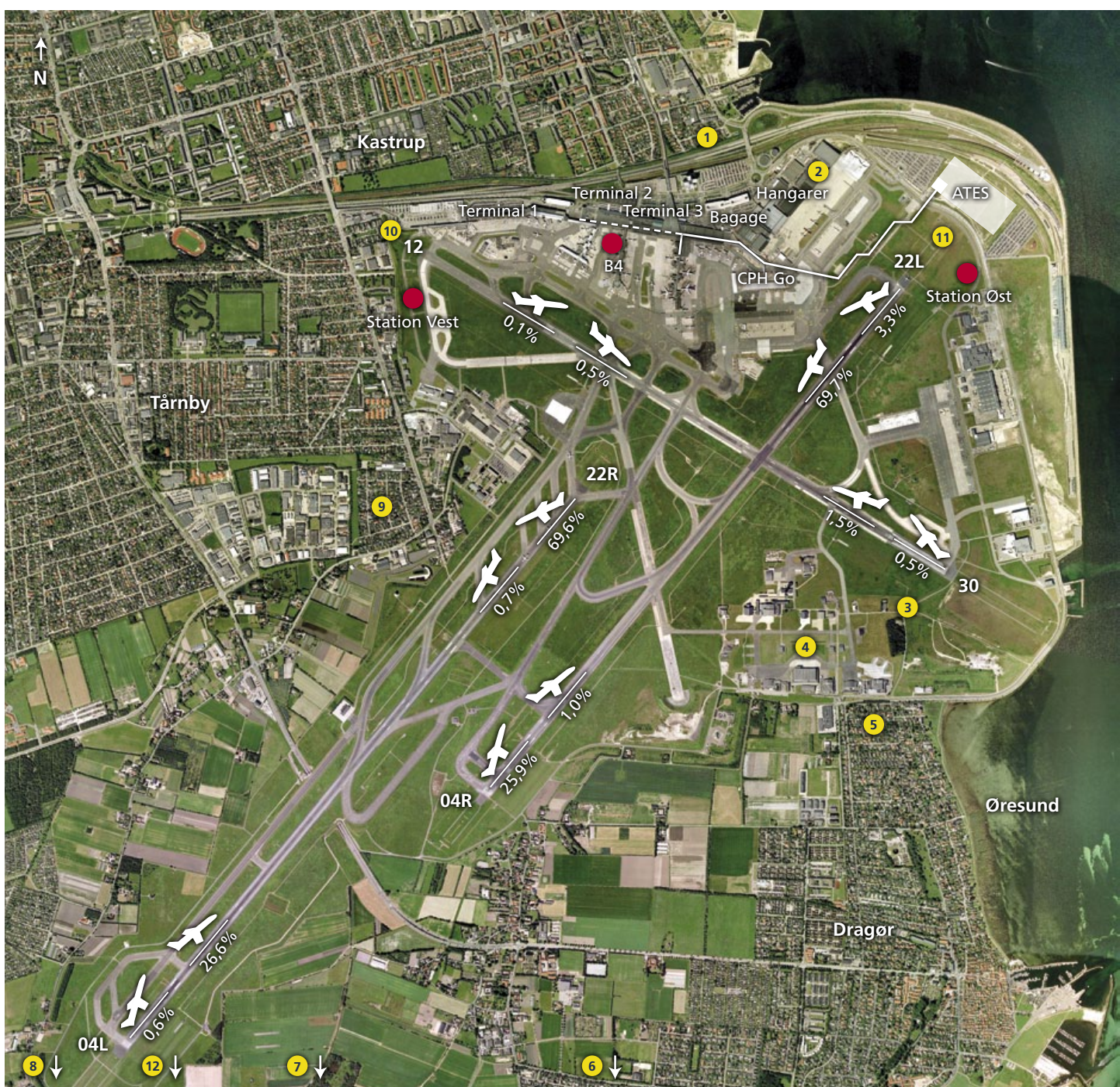
Der blev i 2011 registreret 19 støjhændelser over 80 dB(A) i målestationer placeret i boligområder omkring lufthavnen. De senere års fald i antallet af registrerede støjhændelser er dermed fortsat i 2011, hvor også antallet af støjhændelser, der er videregivet til Trafikstyrelsen, er historisk lavt. Støjhændelser på 82 dB(A) og derover behandles af Trafikstyrelsen over for det enkelte flyselskab. I 2011 blev seks sager videregivet, og i ingen af sagerne er vilkåret om det maksimale støjniveau vurderet som overtrådt.

Der blev i 2011 foretaget 955 motorafprøvninger fordelt på henholdsvis 449 motorkøringer og 506 tomgangskøringer.

AO7



Figuren viser støjbelastningen og passagerudviklingen gennem en lang år-række. Miljøgodkendelsens grænse for støjbelastningen (markeret med 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.



Dermed ligger antallet af motorafprøvninger på samme niveau som i 2010. Der er ikke indberettet nogen afvigelser fra motorkøringsbestemmelserne.

Luftkvalitet

AO7

Vi måler luftkvaliteten på to målestationer (*Station Øst* og *Station Vest*) ved lufthavnens grænse. Dette sker som led i opfyldelsen af miljøgodkendelse af luftforurening fra flytrafik. Vi har derudover på frivillig basis målt luftkvalitet på forpladsområdet ved standplads B4 siden 2009. Placeringen af de tre målestationer fremgår af kortet side 46.

Målingerne på *Station øst* og *Station vest* omfatter blandt andet parametrene NO, NO₂ og PM_{2,5}. I forhold til 2010 ses en svag stigning i 2011 for NO₂. NO og PM_{2,5} er uændrede i forhold til 2010. Niveauerne ligger dog væsentligt under de nationale grænseværdier.

Arbejdet med luftkvalitet på forpladsen er organiseret på tværs af CPH og involverer blandt andet Trafikafdelingen, Arbejds miljøafdelingen og Miljøafdelingen. Hovedsigtet med projektet er at sikre godt arbejdsmiljø i Københavns Lufthavn, og projektet er derfor nærmere omtalt under *Medarbejderforhold* på side 53.

Affald

Vi har i 2011 haft fokus på optimering af affaldssystemet med det formål at opnå, at en større del af affaldet går til

genanvendelse. Et resultat heraf er blandt andet, at mængden af aviser til genanvendelse i 2011 er gået fra 0 til mere end 200 tons.

Samlet set er mængden af affald til genanvendelse steget med 77 procent, svarende til 300 tons mere i forhold til 2010.

Historisk set har der været en fin sammenhæng mellem mængden af affald og antallet af passagerer. Den samlede mængde affald steg med 14,6 procent i forhold til 2010, mens stigningen i antal passagerer var 5,7 procent i samme periode. Det kan ikke umiddelbart forklares, hvor denne ekstra mængde affald kommer fra.

Grønbrogede tudser

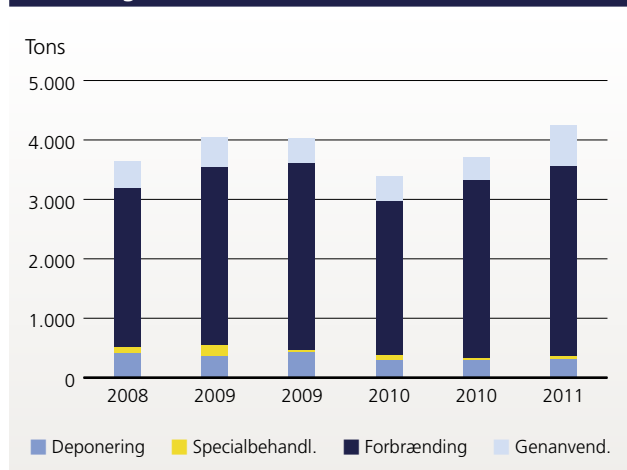
I løbet af 2010 blev det klart for CPH, at en beskyttet dyreart er flyttet ind på Københavns Lufthavns område. Det drejer sig om den grønbrogede tudse, Bufo Viridis, som er beskyttet både efter EU-lovgivning og dansk lovgivning.

Da tudserne yngler i en vandsamling i Københavns Lufthavns østområde, registrerede Tårnby Kommune i slutningen af 2010 denne vandsamling som beskyttet efter naturbeskyttelseslovens §3.

Dette indebærer, at der ikke må foretages indgreb i vandsamlingen, hvilket harmonerer dårligt med de hensyn til flysikkerhed, som CPH har pligt til at varetage. Årsagen hertil er, at vandflader kan virke tiltrækkende på fugle.

Vi påklagede derfor registreringen til Natur- og Miljøklagenævnet, som dog stadfæstede registreringen. CPH har derfor efterfølgende ansøgt om og fået dispensation til at sætte et net op over den beskyttede vandsamling. Der er derfor i 2011 ved dræning gennemført tilrettelse af arealet uden om det beskyttede område, så nettet kan sættes op inden næste ynglesæson, som starter i foråret. Det forventes, at nettet minimerer risikoen for tiltrækning af fugle, samtidig med at tudsernes ynglested bevares. Vi har med denne løsning stilet mod at forene hensynet til flysikkerhed med hensynet til naturbeskyttelse.

Håndtering af affald



Vores fokus i 2011 på at genanvende en større del af affaldet har haft mærkbar effekt. I 2011 blev 16,2 procent af affaldet genanvendt mod 10,6 procent i 2010.

Overfladevand

I løbet af 2011 har vi opgraderet vores udstyr til måling af overfladevand. Dette tiltag har til formål at sikre, at CPH også fremover kan blive ved med at leve op til de miljøvilkår, der er opstillet for udledning af overfladevand til Øresund. Samtidig får vi mulighed for at følge flowet i overfladevandsystemet online, hvilket giver bedre vilkår for prøvetagning.

Gennem et fastlagt måleprogram holder Miljøafdelingen øje med kvaliteten af overfladevandet, da det kan påvirkes af lufthavnsdriften. Blandt andet kan det påvirkes af de afisningsmidler, der bruges til fly og baner.

AO6

Forbruget af afisningsmidler hænger meget sammen med temperatur- og nedbørsforhold og vil derfor svinge fra år til år. I 2010 havde vi en hård vinter, hvilket gav et ret højt forbrug. I 2011 er forbruget en del lavere, blandt andet på grund af et meget lunt efterår.

Forbruget af formiat, som bruges til afisning af baner og rulleveje har i 2011 været 809 tons, hvilket er et fald på 69 procent set i forhold til forbruget i 2010. Forbruget af glykol, som bruges til afisning af fly, har i 2011 været 386 m³. Dette er udtryk for et fald på 78 procent i forhold til 2010.

Afisningsmidlerne er letnedbrydelige og ikke skadelige for miljøet i små mængder.

Roskilde lufthavn

I miljøgodkendelsen af Roskilde Lufthavn er flytrafikken ikke reguleret med støjgrænser, men som antallet af operationer på årsbasis, både for så vidt angår det totale antal og på enkelte flykategorier.

Roskilde Lufthavn overholder generelt disse grænser med god margin. Roskilde Lufthavn havde i 2011 i alt 66.751 fly-operationer. Forsvarets rescue-operationer samt operationer for Rigspolitiet er ikke talt med.

Den kategori, der er tættest på grænsen, er helikopteroperationer, som er vokset i antal i de senere år. Der blev i 2011 afviklet 6.883 helikopteroperationer, hvor grænsen er 8.000. Forsvarets redningsoperationer og operationer for rigspolitiet tæller ikke med i kvoten.

I 2011 har vi haft særligt fokus på spildevand og overfladevand i Roskilde Lufthavn. Der er blandt andet gennemført en miljøkortlægning hos lejerne i lufthavnen med fokus på, hvilke aktiviteter der kan påvirke kvaliteten af spildevandet og overfladevandet. Dette arbejde foregår i samarbejde med Roskilde Kommune, og der arbejdes blandt andet på en samlet spildevandstilladelse for hele lufthavnen i 2012.

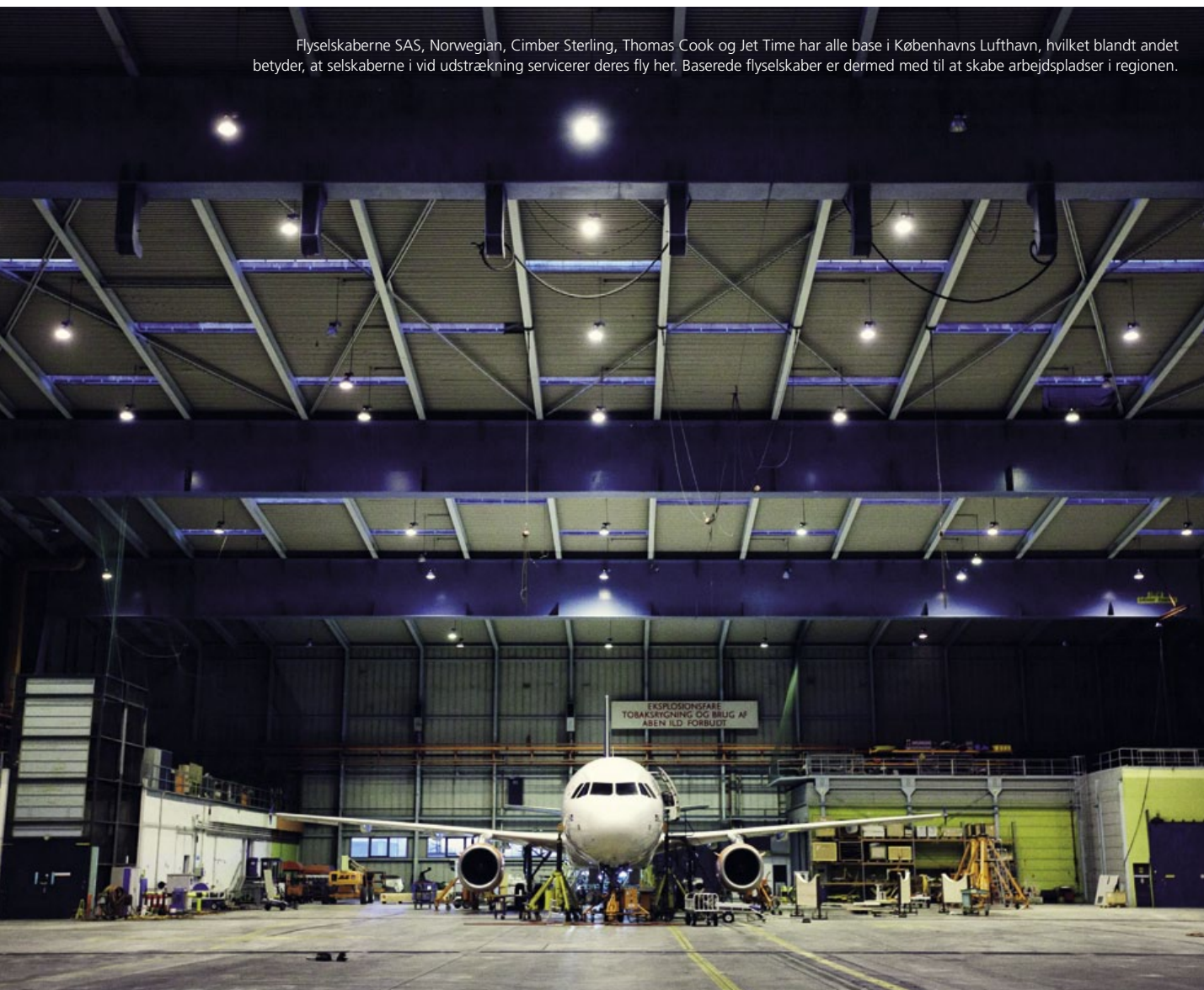
Tiltag planlagt for 2012 og fremefter

Som beskrevet kort indledningsvist vil vi i 2012 operationalisere vores vision og de strategiske målsætninger, vi i 2011 har fastlagt for miljø- og energiområdet med konkrete mål og handlingsplaner for de enkelte indsatsområder under miljø og energi.

Af igangværende projekter og allerede vedtagne tiltag, der vil præge 2012 og de kommende år, kan nævnes følgende:

- Udbygningen af grundvandskøleanlægget ATES fortsætter i de kommende år, således at CPH's behov for komfortkøling i terminalerne vil være dækket 80 procent ved udgangen af 2015.
- I Roskilde Lufthavn vil der blive etableret nyt naturgasfyr.
- Det nye støjovervågningsanlæg vil blive sat i drift, hvorefter vi sætter et webbaseret værktøj i drift, som giver offentligheden adgang til at følge flytrafikken i lufthavnen samtidig med de registrerede støjniveauer med mere.
- Nyt udstyr til måling af overfladevand vil desuden blive sat i drift i 2012.
- Endelig er der planlagt flere udbygningsprojekter for 2012, hvoriblandt særligt udvidelse af afisningsplatform Alpha vil kræve særlige miljømæssige hensyn. Udvidelsen har til formål at optimere driften af lufthavnen i vintersæsonen, og det skal naturligvis ske i balance med miljøet. Udbygningen vurderes at medføre gevinster for miljøet, da flytrafikken vil kunne afvikles med færre kødannelser og derfor mindre støj- og luftforurening.

Flyselskaberne SAS, Norwegian, Cimber Sterling, Thomas Cook og Jet Time har alle base i Københavns Lufthavn, hvilket blandt andet betyder, at selskaberne i vid udstrækning servicerer deres fly her. Baserede flyselskaber er dermed med til at skabe arbejdspladser i regionen.





Medarbejderforhold

CPH's vigtigste formål er at skabe tilgængelighed til Danmark og til den region, vi er en del af. En væsentlig forudsætning for, at dette formål kan opfyldes er, at CPH har kompetente og dedikerede medarbejdere, som har evnen og viljen til løbende at udvikle sig og derigennem være med til at sikre lufthavnens udvikling.

Ud over at være en betydende del af Danmarks infrastruktur er Københavns Lufthavn tillige en af Danmarks absolut største arbejdspladser og således en vigtig del af mange ansattes liv.

CPH har direkte indflydelse på, hvordan selskabets egne cirka 2.000 ansatte har det og indirekte indflydelse på mange andre lufthavnsansattes ve og vel. Igennem vores beslutninger om drift og udbygning af infrastruktur samt gennem vores processer præger vi forudsætningerne for mange menneskers hverdag på arbejdspladsen.

HR5 Det er et ansvar, vi tager alvorligt. Vi arbejder målrettet for at leve op til FN Global Compacts principper om arbejdstagerrettigheder. Disse omfatter opretholdelse af organisationsfrihed, retten til kollektiv forhandling, støtte til udryddelse af alle former for tvangsarbejde og børnearbejde samt eliminering af diskrimination i arbejds- og ansættelsesforhold.

CPH's medarbejdersammensætning

LA13 CPH beskæftiger godt 2.000 ansatte, hvoraf 68 procent er mænd og 32 procent kvinder. Kønsfordelingen blandt selskabets 186 ledere er 75 procent mænd og 25 procent kvinder. Denne fordeling er ikke umiddelbart tilfredsstillende, da vi tilstræber en kønsfordeling blandt ledere, som afspejler den generelle kønsfordeling i selskabet. Derfor vil vi i 2012 iværksætte aktiviteter, der har til hensigt at sikre, at vores processer vedrørende rekruttering, forfremmelse og talentidentifikation i endnu højere grad tilgodeser vores ambitioner om en afbalanceret mangfoldighed.

LA13 Den gennemsnitlige alder for CPH's ansatte er 43,1 år. 25 procent af selskabets medarbejdere er over 50 år, og der vil i de kommende år blive arbejdet mere struktureret med efterfølgerplanlægning for at sikre, at vi har kompetente afløsere på plads for de medarbejdere, der forlader os på grund af alder. Den gennemsnitlige anciennitet i selskabet er 8,2 år, og knap hver niende medarbejder har været i CPH i over 20 år.

LA11 Vores 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. Disse tiltag har til hensigt at sikre den bedst mulige overgang fra aktiv medarbejder til en kommende pensionisttilværelse, både socialt, sundhedsmæssigt og økonomisk.

CPH havde ved udgangen af 2011 fire lærlinge, hvilket er uændret i forhold til året inden, og i tillæg hertil begyndte selskabet i løbet af 2011 igen at uddanne kontorelever, som der i første omgang er ansat to af. Ydermere er der løbende et antal studerende, der enten er ansat på deltid i selskabet som studentermedhjælpere eller laver studieopgaver i samarbejde med CPH. Dette øgede fokus på at være tilgængelige for unge under uddannelse er et yderligere element i selskabets arbejde med at sikre, at vi har en solid rekrutteringsbase i de kommende år, hvor der bliver færre på arbejdsmarkedet.

Ansættelsesforhold

CPH's aktiviteter udøves i realiteten kun i Danmark, hvorfor alle medarbejdere er omfattet af dansk arbejdsret. I CPH er der tradition for medarbejdernes ret til at organisere sig og til kollektiv forhandling.

Cirka 75 procent af selskabets ansatte er reguleret af overenskomster. De resterende 25 procent er ansat på individuelle vilkår. Løn for disse fastsættes under hensyntagen til markedsforhold samt i henhold til vurdering af medarbejderens individuelle kvalifikationer, kompetencer, målopfyldelse og potentiale.

Selskabet rekrutterer og forfremmer 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. Der har ikke i 2011 været nogle sager vedrørende diskrimination hverken i forbindelse med ansættelser, forfremmelser eller andre sammenhænge.

Selskabet 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 analyseret sine 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 tyngde af job til trods for klassificering i samme lønkode.

I 2011 har 19 kvinder været på barsels- og forældreorlov, 64 mænd har haft to ugers fædreorlov, og 23 mænd har holdt forældreorlov i seks til ti uger. Vi kan konstatere, at andelen af mænd, der tager orlov i forbindelse med, at de bliver fædre er stigende, og formentlig et udtryk for, at der i CPH er stigende accept af, at også mænd tager ansvar i forbindelse med forældreskab.

Medarbejderengagement

De vigtigste parametre i målingen af selskabets HR- og arbejdsmiljømæssige indsatser er medarbejdertilfredshed, personaleomsætning, sygefravær samt antallet af arbejdsulykker.

CPH foretager hvert andet år *Engagementsmåling*. En sådan er planen tro ikke gennemført i 2011, hvor fokus har været på at følge op og sikre gennemførelse af de indsatser, der blev besluttet på baggrund af målingen fra efteråret 2010. Denne måling viste, at CPH har en medarbejdertilfredshed og et engagement på et niveau, der ligger over gennemsnittet i Danmark.

Der er gennemført Arbejdspladsvurdering (APV) i 2011, og på baggrund heraf har selskabets forskellige arbejdsmiljøgrupper i dialog med den centrale arbejdsmiljøafdeling udarbejdet handlingsplaner.

LA2 Personaleomsætningen har i 2011 været 10,5 procent, hvilket er en lille nedgang fra 2010, hvor omsætningen var godt 10,8 procent. Denne personaleomsætning betragtes generelt set som værende acceptabel, da den er under niveauet for Danmark generelt. Det bevidner medarbejdernes tilknytning til selskabet, men giver stadig mulighed for at hente nye kompetencer til selskabet i takt med ændrede behov. I de tilfælde hvor selskabet må skille sig af med medarbejdere grundet organisationsforandringer, tilbydes typisk genplaceringsforløb for afskedigede medarbejdere, således at deres chance for hurtigt at komme i arbejde igen øges.

LA8

Sundhed

LA7

Sygefraværet har i 2011 fortsat den nedadgående trend og endte på 5,0 procent. Dette er et resultat af en fokuseret indsats på tværs af selskabet på nedbringelse af sygefraværet,

blandt andet igennem øget opfølgning, gennemførelse af sygesamtaler samt forøget fokus på ledelse og trivsel.

Ligeledes har vi øget aktivitetsniveauet i vores sundhedsklinik og udført næsten 200 helbredsundersøgelser, primært til ansatte med natarbejde. I 2011 er dette tilbud også udbredt til andre faggrupper. Der er gennemført temadage og forskellige andre aktiviteter med fokus på sundhedsfremme i flere forskellige afdelinger, og dette fokus på forebyggende adfærdssændring vil fortsætte i de kommende år.

LA8

I 2011 har CPH gennemført første fase af sin Røgfri 2012-plan, hvorved det blev gjort forbudt for medarbejdere at ryge indendørs. I den forbindelse blev der kørt en informationskampagne om ulemperne ved rygning på arbejdspladsen, og rygende medarbejdere blev tilbudt en bred vifte af tilbud, som skulle hjælpe dem med at håndtere en arbejdsdag uden rygning eller til helt at holde op med at ryge, hvis de ønskede dette. Mere end 200 ansatte, svarende til 46 procent af de rygende medarbejdere, har i 2011 valgt at tage imod dette tilbud. 1. januar 2012 gennemførtes fase to af planen, hvorfor CPH nu er en røgfri arbejdsplads.

LA8

Arbejdsmiljø

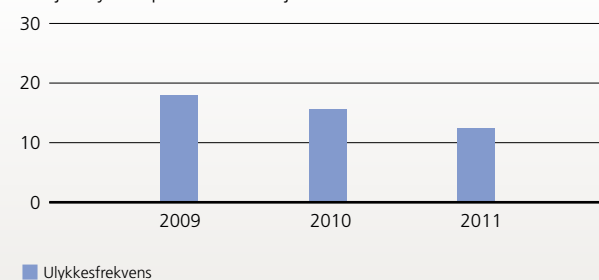
Antallet af arbejdsulykker med fravær er faldet i 2011 sammenlignet med de tidligere år. Dette er opnået som følge af en målrettet indsats og opfølgning fra både ledelse og arbejdsmiljøorganisation.

LA7

Ulykkesfrekvensen målt på 1 million arbejdstimer er faldet 20,5 procent fra 15,6 procent i 2010, hvor der var 52 arbejdsulykker med fravær, til 12,4 procent i 2011, hvor der blev registreret 43

Arbejdsulykker i CPH

Arbejdsulykker pr. 1 mio. arbejdstimer



Antallet af arbejdsulykker i Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn pr. 1 million arbejdstimer er i 2011 faldet til 12,4 fra 15,6 i 2010.

Forbedring af luftkvaliteten

LA8

Vi har i 2011 intensiveret vores arbejde med at få viden om, hvilken påvirkning driften af lufthavnene i København og Roskilde samt aktiviteterne i forbindelse med handling af fly har på luftkvaliteten og dermed medarbejdernes arbejdsmiljø.

AO5

På de områder, hvor der findes grænseværdier for partikeludledning, overholder vi disse, men specifikt for de såkaldt ultrafine partikler viser undersøgelser på flyforpladserne en større koncentration af disse end på andre trafikerede områder i Danmark.

Der findes i dag ikke grænseværdier i Danmark eller EU for ultrafine partikler. Til trods for det har vi iværksat et omfattende arbejde i dialog med både flyselskaber, handlingselskaber, flyvesikringstjenesten Naviair, en række forskere samt de faglige organisationer for at nedbringe mængden af ultrafine partikler, som vores ansatte udsættes for.

Målet er at få mere viden om, hvorfra partikeludledningen stammer, hvad den består af samt hvilke eventuelle helbreds-

mæssige risici, der er forbundet med at arbejde i et miljø med denne forekomst af ultrafine partikler.

Vi inddrager den nye viden ved investering i nyt udstyr og køretøjer. I samarbejde med andre virksomheder i Københavns Lufthavn har vi fokus på fortsat at øge andelen af *grønt grej*, der er handlinggrej og køretøjer, der forurener mindre end eksempelvis traditionelle dieseldrevne maskiner. Andelen af grønt grej steg fra 60 procent i 2010 til 69,6 procent i 2011.

Ud over vores arbejde for selv og i samarbejde med andre virksomheder at afdække og løse problematikken med ultrafine partikler arbejder vi for at påvirke beslutningstagere i både Danmark og EU samt andre lufthavne til at øge fokus på at skaffe viden om dette område. Det er ikke en udfordring, der kun er relevant for CPH. Dette arbejde sker i konstruktivt samarbejde med blandt andre fagforbundet 3F, som i deres regi også har fokus på at udbrede den viden, der bringes til veje i CPH, til gavn for andre europæiske lufthavne.

arbejdsulykker med fravær. Der har været fokus på forebyggelse af arbejdsulykker igennem blandt andet tidlig inddragelse i projekter og ved udarbejdelse af risikovurderinger. Desuden er der gennemført kampanjer blandt andet med henblik på Apron Safety – det vil sige færdsel i nærheden af fly, hvilket beskrives nærmere på side 55. Endelig er der som beskrevet tidligere gennemført en række aktiviteter med henblik på forbedring af luftkvaliteten på forpladsområderne.

Åbent debatklima og medarbejderudvikling

LA6

Medarbejdernes interesser varetages i tillæg til den uformelle dialog mellem ledelse og medarbejdere i Hovedsamarbejdsudvalg, lokale samarbejdsudvalg, Hovedarbejdsmiljøudvalg samt lokale arbejdsmiljøgrupper. Der tilstræbes en åben, rettidig og uformel dialog, hvor alle emner af relevans for medarbejderne kan debatteres. I disse fora diskuteres blandt andet hvilken type af træning, der er relevant for de enkelte områder, således at vi til enhver tid sikrer, at alle medarbejdere har de fornødne forudsætninger for at løse deres opgaver i overensstemmelse med de krav og forventninger, virksomheden stiller. Medarbejderne har derudover tre repræsentanter i CPH's bestyrelse.

LA12

Alle medarbejdere tilbydes en årlig mål- og udviklingssamtale (MUS) med sin leder, hvor der dels fokuseres på, hvad medarbejderen skal levere for at bidrage til den pågældende

afdelings- og dermed CPH's målsætninger, og dels på hvilken træning og udvikling medarbejderen eventuelt har behov for for at kunne leve op til stillingens krav.

Talentudvikling

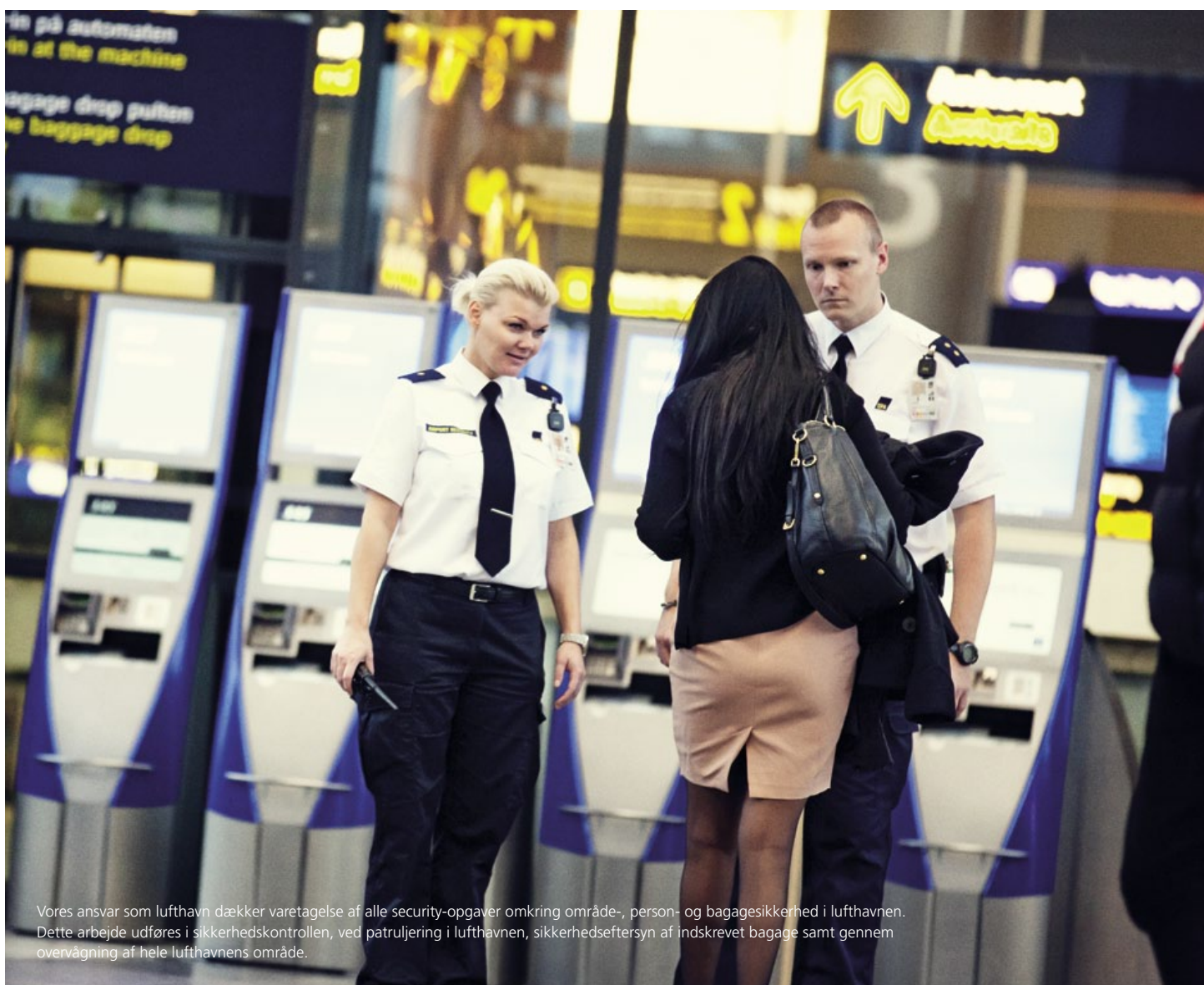
I 2011 introducerede vi en række talentudviklingsaktiviteter, Succession & Talent Management (STM), som har til formål dels at udvikle de deltagende medarbejdere og udnytte det potentiale, der er identificeret, og dels sikre, at CPH har dygtige medarbejdere på vej til at tage over i nøglepositioner, når der er behov for udskiftninger på disse. I 2011 deltog 17 kvinder og 52 mænd i disse aktiviteter.

LA12

Mangfoldighed

CPH tror på, at mangfoldighed i arbejdsstyrken vil være en væsentlig fordel i forhold til at udvikle produkter til og servicere vores kunder og passagerer, som for størstedelens vedkommende ikke er danske. I de kommende år vil der være et voksende fokus på igennem rekruttering, uddannelse og intern karriereudvikling at sikre, at vi i endnu højere grad drager fordel af den allerede eksisterende mangfoldighed i medarbejderskaren. CPH's mangfoldighedsagenda vil i første omgang hovedsagelig fokusere på at skabe bedre forudsætninger for at få flere kvinder i lederstillinger samt at udnytte potentialet i medarbejdere med anden etnisk baggrund end dansk yderligere.

LA13



Vores ansvar som lufthavn dækker varetagelse af alle security-opgaver omkring 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.

Safety og security

Vores samfundsansvar rummer et socialt og etisk ansvar for de flere end 22 millioner mennesker, der årligt rejser igennem lufthavnene i København og Roskilde. Med respekt for menneskerettigheder, menneskers forskelligheder og en gennemgående stræben efter højt serviceniveau arbejder vi målrettet på at opretholde sikkerhed og tryghed for de rejsende.

Safety first

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 særligt de 1.200 medarbejdere, der må færdes på lufthavnens 12 km² forplads- og manøvreområde.

Vi arbejder konstant på at forbedre og opretholde det høje sikkerhedsniveau i lufthavnene i København og Roskilde. Konstant læring er en hjørnesteen heri. Alle de medarbejdere, der eksempelvis som traktorførere, bagagemedarbejdere eller brandmænd arbejder med safety-forhold i lufthavnene, modtager regelmæssig efteruddannelse for at sikre et konstant, højt videns- og kompetenceniveau om nye regler og relevante safety-forhold.

I efteråret 2011 har CPH gennemført en kampagne under sloganet *Din Safety – Mit Ansvar*, der hjalp til at sætte fokus på vigtigheden af safety. Et af kampagnens hovedbudskaber var ærlighed og læring. For at fremme indberetning af uheld, brud på regler og andre hændelser, der sætter sikkerheden på spil, blev der sat fokus på medarbejdernes ret til at indberette hændelser uden konsekvens. Dette gælder, hvis man personligt indberetter hændelsen inden for 24 timer og hændelsen ikke er sket på grund af, at medarbejderen har handlet groft uagtsomt.

Det er vores ansvar at udbrede en fælles kultur omkring sikkerhed i hele lufthavnen, hvor alle medarbejdere – såvel CPH's egne som samarbejdspartnere - ser det som deres ansvar at overholde reglerne og bidrage til konstant udvikling på området. Kampagnen *Din Safety – Mit Ansvar* hjalp til at styrke denne kultur og bidrog med værdifuld viden om de indberettede hændelser, hvilket styrker Københavns Lufthavns håndtering af safety-forhold.

Brand- og redningstjeneste

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 manøvreområde inden for maksimum tre minutter døgnnet rundt.

HR8

Alle vores brandmænd har et særdeles højt uddannelsesniveau, der udmærker dem internationalt. Ud over *Funktionsuddannelse Brand*, som er den almindelige bybrandmandsuddannelse, 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 vagthold er der uddannede instruktører, der underviser i blandt andet førstehjælp, røgdykning, elementær brandslukning, overtændingscontainer, pionertjeneste og indsatsledning.

Vores brand- og redningstjeneste er således højt kvalificerede til at varetage sin vigtige rolle i lufthavnens kriseberedskab, der løbende opdateres i samarbejde med offentlige myndigheder og med off-site beredskabstjeneste.

Beredskabet har til opgave at hjælpe til at sikre stabil drift og optimal håndtering af pludselige begivenheder som brand eller ulykker af forskellig art. Beredskabet definerer roller for samtlige mulige aktører. Hver dag afholdes interne øvelser i håndteringen af krisesituationer, og den lokale alarmeringsinstruks samt alarmeringsplaner revideres løbende på baggrund af den værdifulde viden, der blandt andet erhverves ved øvelserne.

Brand og Redning spiller også en særdeles vigtig rolle for sikkerheden ved hændelser, hvor passagerer eller andre får

behov for førstehjælp. Brand- og redningstjenesten rykkede i 2011 ud til i alt 1.763 hændelser, hvoraf de 1.636 vedrørte passagerer eller andre mennesker i lufthavnen, der havde hjertestop, var kommet til skade eller på anden vis har behov for professionel hjælp.

Med redningstjenestens korte responstid og store indsats for uddannelse og øvelser er det lykkedes at få andelen af overlevende efter hjertestop op på over 60 procent. Til sammenligning er landsgennemsnittet på under fem procent.

Bird strikes

Københavns Lufthavns manøvreområde patruljeres døgnet rundt af et hold på 12 jægere, der sørger for, at flyene i videst mulige omfang ikke rammer fugle ved afgang eller landing. Holdet har været med til at udvikle nye, skånsomme metoder til dette arbejde, hvor man eksempelvis har taget hunde i brug til bortjagningen af fugle.

Ud over 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.

Ansaret for security

Københavns Lufthavne er underlagt en række forpligtelser for at forebygge, at luftfartens sikkerhed bliver truet. Forpligtelserne følger både af internationale regler, EU-regler og nationale regler. Ifølge Luftfartsloven med tilhørende bekendtgørelse er Københavns Lufthavne ene om retten og pligten til at drive security i lufthavnene i København og Roskilde. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at Københavns Lufthavne efterlever myndighedskravene.

Vores ansvar som lufthavn dækker varetagelse af alle opgaver omkring 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 kilometer hegn. Udover kameraovervågning med 825 kameraer ude og inde samt 220 kameraer i P-huse og ved P-anlæg bevogtes lufthavnen af kørende og gående patruljer ude og inde døgnet rundt.

CPH's største medarbejdergruppe

Security skal forbedre passagerens rejseoplevelse ved at skabe tryghed og sikkerhed frem for at være en udfordring for serviceniveau og effektivitet. Vores 921 ansatte i Security arbejder derfor målrettet på at løfte vores ansvar for dette område uden 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 Københavns Lufthavne og godkendt af myndighederne, så uddannelsen følger de gældende regler på området.

HR8

Gennem løbende efteruddannelse sikres det, at samtlige security-medarbejdere altid er opdaterede på udvikling i regler og retningslinjer udstedt på nationalt og internationalt plan og er bekendt med CPH's politikker for overholdelse af menneskerettigheder i relation til securitys ansvarsområder.

Alle medarbejdere skal før udstedelse af ID-kort til lufthavnens område godkendes af politiet, der blandt andet kontrollerer medarbejderens straffeattest. Godkendelsen skal revurderes hvert tredje år.

Da vores security-medarbejdere får indblik i securitymæssige forhold, der skal behandles fortroligt, foretager Politiet Efterretningstjeneste, PET desuden en grundig gennemgang af disses baggrund. Dette er med til at sikre, at CPH's security varetages af professionelle, ansvarlige medarbejdere, der samarbejder om at leve op til det store ansvar, lufthavnen har for sikkerheden.

Respekt og professionalisme

Der lægges i rekrutteringen, uddannelsen og den løbende træning og efteruddannelse af alle vores security-medarbejdere stor vægt på, at alle arbejder gennem en serviceminded og imødekommende tilgang til passagererne. Dette gælder både i forhold til kontakten til passagerer i terminalområderne samt i forhold til screening i sikkerhedskontrollen, der gennemføres respektfuldt og professionelt.

Vores security-medarbejdere screener de rejsende med stor opmærksomhed på at undgå enhver form for diskriminering. 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.

I 2011 indførte vi, at 85 procent af sikkerheds-screeningerne i Københavns centrale sikkerhedskontrol (CSC) skal gennemføres af security-medarbejdere af samme køn som den rejsende. Desuden informerer skilte ved samtlige sikkerheds-check om den rejsendes ret til at bede om en securitymedarbejder af eget køn, hvis man skulle være blandt de 15 procent, der ikke automatisk screenes af samme køn.

I 2010 indførte CPH særlige screenings-spor for familier med børn i forbindelse med store afrejsedage. Dette er til stor glæde for børnefamilierne, der herved kan tilbydes ekstra service i sikkerhedskontrollen. Tilmed er det til gavn for rejsende uden børn, der ikke risikerer at få lidt ekstra ventetid på grund af de potentielt mere tidskrævende børnefamilier. Ordningen blev så vel modtaget i 2010, at CPH er fortsat med at yde denne ekstra service i 2011.

Håndtering af personfølsomme data

En afdeling under Security, ID-kortkontoret, står for udstedelse af ID-kort til alle der arbejder fast på lufthavnens område. For at få udleveret et ID-kort skal alle politigodkendes. Dette står Københavns Politi for, hvorfor ingen medarbejdere hos CPH får indsigt i forhold omkring straffeattest eller andet, der kan diskvalificere en ID-kortansøgning.

Dog får ID-kortkontoret indsigt i ansøgers fulde navn, cpr-nummer, adresse og arbejdsplads. Disse oplysninger behandles og opbevares i et separat system efter procedurer fastsat af Trafikstyrelsen, 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 CPH's behandling af de optagede 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 strenge restriktioner.



Indkøb

CPH handler med cirka 1.900 leverandører og indkøber for mere end 1 milliard kroner årligt. Vi er vores ansvar bevidst i denne relation og arbejder efter Global Compacts principper om modarbejdelse af alle former for korruption, beskyttelse af miljø og klima samt støtte af internationalt proklamerede menneskerettigheder og arbejdstagerrettigheder.

Som en del af CPH's arbejde med at forbedre CSR-arbejdet og skabe en mere bæredygtig udvikling har vi i 2011 mere klart defineret vores overordnede tilgang til indkøb i CSR-perspektiv og styrket det centrale ansvar for indkøbsstrategi, -politikker, -systemer og compliance.

Flere processer er i tråd hermed sat i gang til sikring af en mere systematisk tilgang til CSR samt til andre indkøbsrelevante aspekter. Disse omfatter prækvalifikationsprocesser, hvor de mest egnede leverandører identificeres, og category management-processer, der omfatter en strategisk tilgang til blandt andet produkternes fulde livscyklus.

Øgede krav til leverandører

Vi kræver vores leverandørers tilsagn om, at de lever op til Global Compacts principper – herunder respekterer generelt anerkendte etiske regler, arbejder for et godt arbejdsmiljø, for bekæmpelse af korruption og for beskyttelse af miljøet.

Dette er blandt andet gjort gennem brugen af CPH's standardkontrakter, der fra primo 2011 forpligter leverandører til at erklære deres hensigt om at efterleve principperne i Global Compact.

HR2 Et vigtigt skridt i udbredelsen af CPH's standardkontrakter og
HR6 hermed udbredelsen af Global Compacts principper er taget
HR7 i 2011, hvor det er påbegyndt, at alle større indkøb samt indkøb, der underlægger CPH forpligtelser i henhold til EU-udbudsregler, udføres med standardkontrakter.

Med det mål for øje at alle leverandørkontrakter på sigt skal forpligte leverandører til overholdelse af Global Compact principperne, er der i 2011 gennem en risikobaseret tilgang arbejdet på at sikre, at principperne også integreres i alle relevante, eksisterende kontrakter.

Kontrakter, der anses for at være forbundet med væsentlig risiko for manglende overholdelse, bliver udsat for yderligere undersøgelser for at styrke den faktiske efterlevelse af Global Compact-principperne.

Endelig har CPH styrket sin indsats for bæredygtigt indkøb gennem indførelse af en Total Cost of Ownership-tilgang (TCO) ved valg af nye leverandører. Dette betyder konkret, at faktorer som mindsning af ressourcspild og lavere energiforbrug nu er en central del af udvælgelseskriterierne ved valg af leverandører til CPH.

Bred indsats for anti-korruption

Vi har indført en række interne regler og procedurer med henblik på at modarbejde alle former for korruption, herunder afpresning og bestikkelse. Disse regler sigter mod, at CPH's ledere og medarbejdere ikke må modtage gaver eller andre former for fordele, som kan påvirke deres ageren over for den pågældende leverandør, kunde eller samarbejdspartner.

HR4

Vores antikorrupsionsregler for så vidt angår gaver vedrører i væsentlig grad indkøb og gælder også i alle andre relationer med kunder og samarbejdspartnere.

Vores HR-politik fastlægger klare regler for, at der ikke må diskrimineres i arbejds- og ansættelsesforhold. Tilsvarende er vores HR-procedurer tilrettelagt således, at det tilsikres, at der i forbindelse med ansættelse, udvikling og forfremmelse ikke sker diskriminering.

Tilsvarende må CPH's ledere og medarbejdere ikke yde gaver eller andre former for fordele, som kan påvirke den pågældende leverandør, kunde eller samarbejdspartners ageren over for CPH. Der ses i den forbindelse bort fra beskedne lejlighedsvisse gaver, såsom ved jubilæer.

Initiativer i 2012

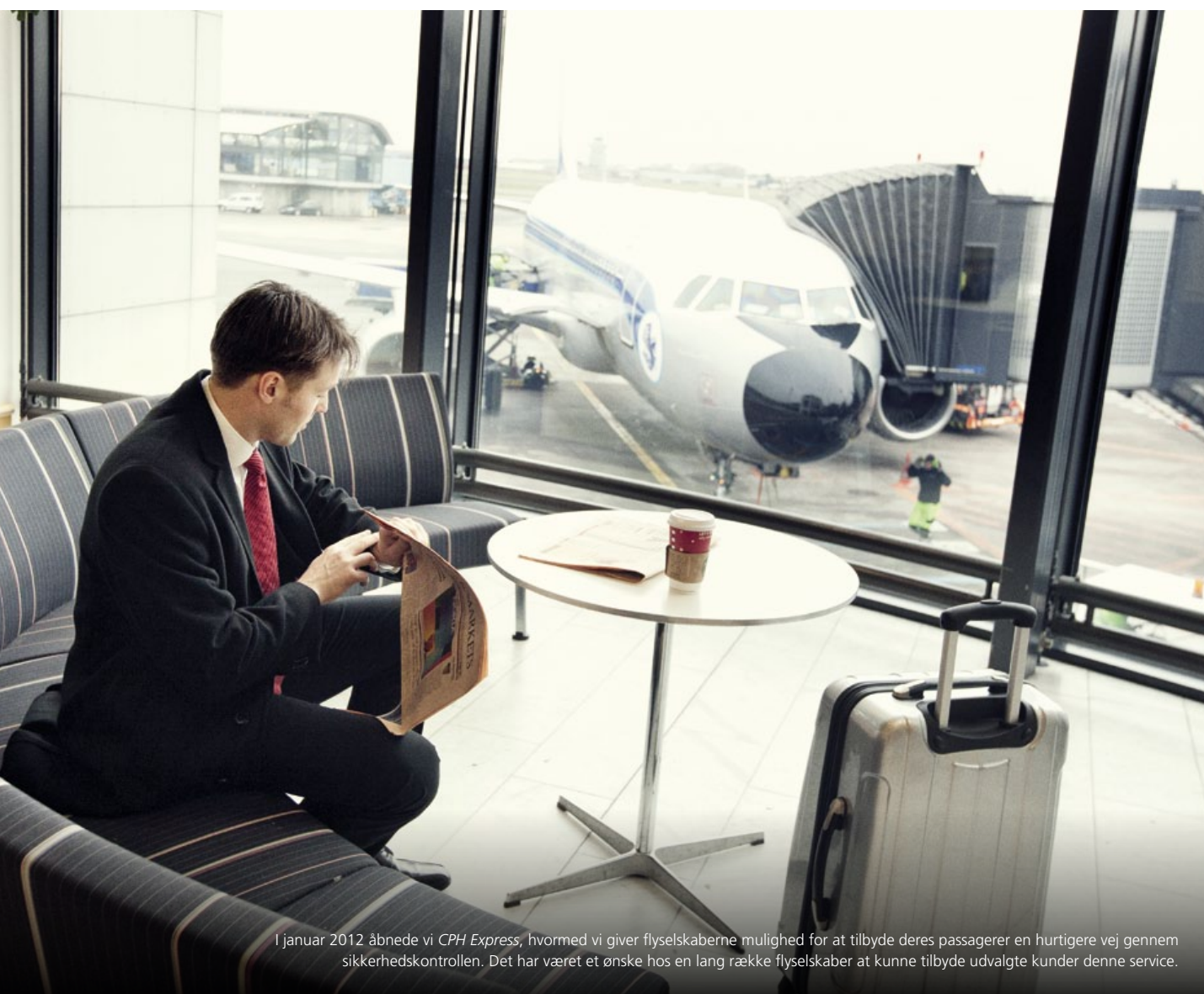
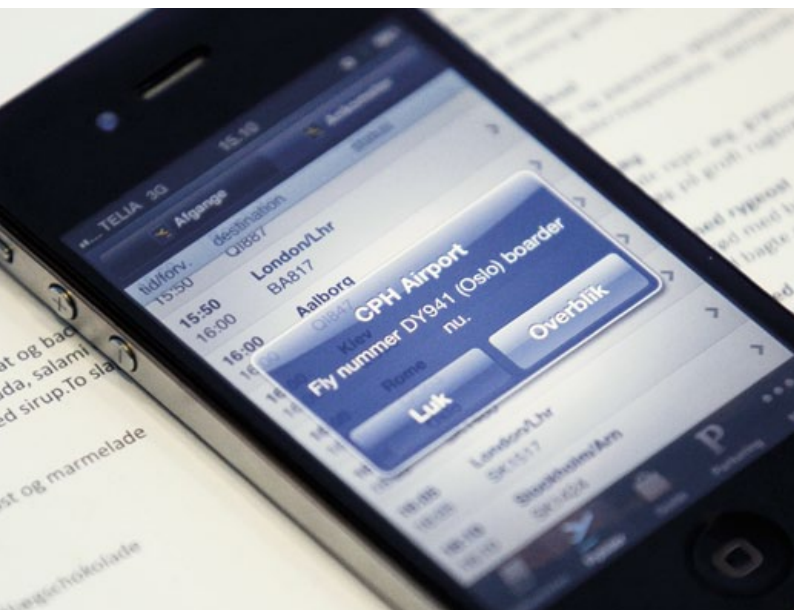
I 2012 vil CPH fortsætte med at gennemføre de ovennævnte initiativer indenfor CSR samt yderligere styrke sin indkøbspolitik og uddannelsesindsats for at sikre, at en endnu større procentdel af alle indkøb gennemføres med standard indkøbsprocesser og -kontrakter.

I 2012 færdiggør CPH udarbejdelsen af et Code of Conduct for indkøb. Denne vil specificere alle aspekter af Global Compacts principper inden for bæredygtig og ansvarlig indkøb og indeholde sanktionsmuligheder over for leverandører, der ikke lever op til disse. Samtlige nye og genforhandlede leverandøraftaler vil indeholde vores Code of Conduct, der endvidere vil blive offentliggjort på vores hjemmeside.

Endelig vil der i 2012 blive formuleret og implementeret en indkøbsspecifik CSR-politik for CPH for herved at sikre vores indsats for bæredygtig indkøbsudvikling en fortsat klar retning, der understøtter CPH's samlede CSR-politik. Denne vil guide vores kommende tiltag over for leverandører samt interne processer, der sammen vil hjælpe til udbredelse og styrket efterlevelse af Global Compacts principper.

Efter 2012

Det igangværende arbejde med at integrere Global Compacts principper i leverandørkontrakter sigter mod, at minimum 90 procent af de kontrakter, vi har med leverandører, i 2016 vil være omfattet af disse principper. Løbende initiativer, der bygger ovenpå de igangværende, vil hjælpe os til at nå dette mål.



Profilindikatorer

Indikator	Rapporte- ringsgrad	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	●	7
2.7 Markeder serviceret	●	22
2.8 Organisationens størrelse	●	7, 12, 13
2.9 Ændringer i rapporteringsperiode	●	27, 36, 37
2.10 Priser modtaget i rapporteringsperioden	●	37, 44
3		
3.1 Rapporteringsperiode	●	8
3.2 Dato for seneste rapport	●	8
3.3 Rapporteringscyklus	●	8
3.4 Kontaktinformation	●	2
3.5 Definerings af rapportens indhold	●	8
3.6 Rapportens rammer	●	7
3.7 Rapportens afgrænsning	●	70-71
3.8 Joint ventures mv. ¹⁾	●	(Note 1)
3.9 Regnskabspraksis	●	70-71
3.10 Restatements	●	70-71
3.11 Ændringer i forhold til tidligere rapporter	●	8
3.12 Tabel over GRI-indikatorer	●	62-69
3.13 Uafhængig revisors erklæring	●	73
4		
4.1 Ledelsesstruktur	●	<i>Corporate Governance 2011</i> (http://www.cph.dk/CPH/DK/INVESTOR/Publikationer/Corporate+Governance.htm), s. 9, 10-20
4.2 Højeste ledelsesorgan	●	<i>Corporate Governance 2011</i> (http://www.cph.dk/CPH/DK/INVESTOR/Publikationer/Corporate+Governance.htm), s. 10-20
4.3 Enstrengt ledelsesstruktur	●	<i>Ikke relevant for CPH</i>
4.4 Anbefalinger fra aktionærer/ansatte	●	<i>Corporate Governance 2011</i> (http://www.cph.dk/CPH/DK/INVESTOR/Publikationer/Corporate+Governance.htm), s. 4-6, 12-3
4.14 Liste over stakeholdergrupper	●	32
4.15 Identifikation og udvælgelse	●	31
4.16 Tilgang til interessenter	●	32

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	2009	2010	2011	Side-henvisning	Rapporte-ringsgrad
EC 1 Genereret økonomisk værdi					12-13	●
<i>Værditilvækst</i>						
Omsætning	mio. kr.	2.923	3.239	3.344		
Andre driftsindtægter	mio. kr.	1	287	13		
Eksterne omkostninger	mio. kr.	482	612	607		
Afskrivninger	mio. kr.	471	492	512		
Total	mio. kr.	1.971	2.422	2.238		
<i>Værditilvækst fordelt</i>						
Personale	mio. kr.	924	949	975		
Finansieringskilder	mio. kr.	228	245	206		
Staten (selskabsskat og som aktionær)	mio. kr.	205	319	301		
Andre aktionærer	mio. kr.	614	909	756		
Total	mio. kr.	1.971	2.422	2.238		
Donationer	<i>CPH har ikke ydet donationer af større værdi</i>					
EC 3 Pensionsforpligtelser					-	●
Udgifter til pensionsopsparing	mio. kr.	2	2	2		
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					23	●
<i>Ankommende</i>						
Udenrigspassagerer	antal	8.857.242	9.523.851	10.164.331		
Indenrigspassagerer	antal	1.009.189	1.233.107	1.204.979		
Passagerer, total	antal	9.866.431	10.756.958	11.369.310		
Heraf Transfer/transit	antal	2.416.354	2.659.302	2.555.393		
<i>Afgående</i>						
Udenrigspassagerer	antal	8.843.276	9.527.319	10.159.921		
Indenrigspassagerer	antal	1.005.744	1.217.473	1.196.286		
Passagerer, total	antal	9.849.020	10.744.792	11.356.207		
Heraf transfer/transit	antal	2.460.930	2.653.652	2.594.549		
<i>Total</i>						
Udenrigspassagerer	antal	17.700.518	19.051.170	20.324.252		
Indenrigspassagerer	antal	2.014.933	2.450.580	2.401.265		
Passagerer, total	antal	19.715.451	21.501.750	22.725.517		
Heraf transfer/transit	antal	4.877.284	5.312.954	5.149.942		
<i>Trafikudvikling, Roskilde Lufthavn</i>						
Passagerer	antal	26.565	25.053	33.120		
AO 2 Trafikudvikling, operationer og cargo					23	●
Årlige operationer, total	antal	236.172	245.640	253.762		
Årlige operationer, national	antal	37.511	42.071	42.626		
Årlige operationer, international	antal	198.661	203.569	211.136		
<i>Ankommende</i>						
<i>Kommercielle passagerflyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	108.940	113.224	117.813		
Operationer, nat (23-06)	antal	3.641	5.044	4.277		
<i>Kommercielle fragtflyvning</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	2.019	1.382	1.367		
Operationer, nat (23-06)	antal	831	566	788		

Finansielle indikatorer (fortsat)

Indikator	Enhed	2009	2010	2011	Side- henvisning	Rapporte- ringsgrad
<i>Statslige flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	285	118	131		
Operationer, nat (23-06)	antal	21	7	7		
<i>General Aviation flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	1.737	1.765	1.833		
Operationer, nat (23-06)	antal	616	719	666		
<i>Afgående</i>						
<i>Kommercielle passagerflyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	110.654	115.587	119.428		
Operationer, nat (23-06)	antal	1.945	2.804	2.807		
<i>Kommercielle fragtflyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	1.753	1.313	1.279		
Operationer, nat (23-06)	antal	1.096	634	874		
<i>Statslige flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	279	125	125		
Operationer, nat (23-06)	antal	34	4	8		
<i>General Aviation flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	1.776	1.751	1.855		
Operationer, nat (23-06)	antal	545	597	504		
<i>Total</i>						
<i>Kommercielle passagerflyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	219.594	228.811	237.241		
Operationer, nat (23-06)	antal	5.586	7.848	7.084		
<i>Kommercielle fragtflyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	3.772	2.695	2.646		
Operationer, nat (23-06)	antal	1.927	1.200	1.662		
<i>Statslige flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	564	243	256		
Operationer, nat (23-06)	antal	55	11	15		
<i>General Aviation flyvninger</i>						
Operationer, dag (06-23)	antal	3.513	3.516	3.688		
Operationer, nat (23-06)	antal	1.161	1.316	1.170		
<i>Trafikudvikling, Roskilde Lufthavn</i>						
Operationer	antal	78.478	78.071	66.751		
A03	Total fragtvægt				23	●
Ankomne med fly	ton	41.542	41.603	41.809		
Ankomne med fly, transfer	ton	106.138	105.740	115.499		
Total	ton	147.680	147.343	157.308		
Afgående med fly	ton	50.443	53.580	56.485		
Afgående med fly, transfer	ton	114.056	108.312	119.084		
Total	ton	164.499	161.893	175.569		
Total	ton	312.179	309.236	332.877		

Medarbejderindikatorer

Indikator	Enhed	2009	2010	2011	Side- henvisning	Rapporte- ringsgrad
LA 1 Arbejdsstyrke					7	●
Total (FTE)	antal	1.898	1.959	2.037		
Total (individer)	antal	1.996	2.111	2.155		
Københavns Lufthavn	antal	1.856	1.888	1.965		
Roskilde Lufthavn	antal	33	34	35		
CPH Parkering	antal	-	40	42		
International afdeling	antal	8	9	6		
Fuldtidsansatte	antal	1.768	1.852	1.907		
Deltidsansatte	antal	228	259	248		
Tidsbegrænset ansatte	antal	36	52	49		
Fastansatte	antal	1.882	1.918	1.999		
Funktionærer	antal	621	633	611		
Timelønnede	antal	1.375	1.478	1.544		
Mellemledere niveau 4-6	antal	145	159	158		
Ledere niveau 1-3	antal	39	32	28		
LA 2 Personaleomsætning					52	①
Personaleomsætning	procent	14,8	10,84	10,47		
Fratrådte, KLH	antal	300	222	224		
Fratrådte, RKE	antal	1	1	0		
Fratrådte, CAI	antal	0	1	1		
Fratrådte, mænd	antal	192	124	138		
Fratrådte, kvinder	antal	116	100	86		
Fratrådte, 0-17 år	antal	0	0	0		
Fratrådte, 18-25 år	antal	18	17	36		
Fratrådte, 26-35 år	antal	72	58	58		
Fratrådte, 36-49 år	antal	138	100	93		
Fratrådte, 50-99 år	antal	71	47	34		
LA 4 Overenskomster					51	●
Ansættelser reguleret af overens- komster	procent	69%	70%	72%		
Ansættelser reguleret af overens- komster	antal	1.375	1.450	1.514		
LA 6 Medarbejderrepræsentation i formelle udvalg					53	①
Medarbejdere i Hovedsamarbejdsudvalg	antal	-	-	27		
Medarbejdere i arbejdsmiljø- organisationen	antal	47	47	48		
LA 7 Arbejdsulykker og sygefravær					52	①
Arbejdsulykker med fravær	antal	59	52	43		
Ulykkesfrekvens	antal pr. 1 mio. arbejdstimer	18	15,6	12,4		
Sygefravær	procent	5,78	5,59	4,99		
LA 8 Tiltag for forebyggelse af alvorlig sygdom					52, 53	①
Hjælp til rygestop	antal	Tiltag påbegyndt 2011		217		
Hjælp til rygestop	procent af rygende medarbejdere	Tiltag påbegyndt 2011		40		
Helbredsundersøgelser	antal	Tilbud påbegyndt december 2010		193		
Luftkvalitet	-	-	-	-		
LA 11 Seniorpolitik					51	①
Sikring af kompetent arbejdsstyrke		-	-	-		

Medarbejderindikatorer (fortsat)

Indikator	Enhed	2009	2010	2011	Side- henvisning	Rapporte- ringsgrad
LA 12	Karriereudvikling				53	①
	Talentudvikling, mænd	0	0	52		
	Talentudvikling, kvinder	0	0	17		
LA 13	Medarbejderdiversitet				51, 53	●
	Kvinder	33	33	32		
	Mænd	67	67	68		
	Ledere, total	184	191	186		
	Ledere, kvinder	24	27	25		
	Ledere, mænd	76	73	75		
	Ledere, 0-17 år	0	0	0		
	Ledere, 18-25 år	1	0	0		
	Ledere, 26-35 år	31	23	17		
	Ledere, 36-49 år	102	119	119		
	Ledere, 50-99 år	50	49	50		
	Aldersgennemsnit	42,3	42,6	43,1		
	+ 50 år	23	24	25		
	Anciennitet i snit	7,8	7,9	8,2		
LA 14	Ligeløn				51	①
	Sikring af ligeløn for mænd og kvinder	-	-	-		

Sociale og etiske indikatorer

Indikator	Enhed	2009	2010	2011	Side-henvisning	Rapporte-ringsgrad
HR 2 Aftaler og kontrakter					59	①
UNGC inkluderet i kontrakter		-	-	-		
Screening		-	-	-		
HR 4 Diskrimination					59	●
Antal diskriminationssager		0	0	0		
HR 5 Organiseringsfrihed og retten til kollektiv forhandling					51	●
Procedurer for sikring af retten blandt medarbejdere		-	-	-		
HR 6 Børnearbejde					51	●
Indsats for udryddelse af børnearbejde	<i>Der skønnes ikke at være risiko for børnearbejde i koncernen.</i>					
HR 7 Tvangsarbejde					51	●
Indsats for udryddelse af tvangsarbejde	<i>Der skønnes ikke at være risiko for tvangsarbejde i koncernen.</i>					
HR 8 Uddannelse af security-ansatte					55, 56	●
Uddannelse og træning i politikker og procedurer vedr. relevante aspekter inden for menneskerettigheder		100	100	100		
SO 5 Offentlig politik					31, 32	①
Indsats for turisme og erhvervsliv		-	-	-		
PR 5 Kundetilfredshed						●
Passagerinterviews, Københavns Lufthavn		-	114.700	131.400	35	
Passagerinterviews, Roskilde Lufthavn	<i>Der foretages ikke interviews med passagererne i Roskilde Lufthavn</i>					

Miljøindikatorer

Indikator	Enhed	2009	2010	2011	Side-henvisning	Rapporte-ringsgrad
Københavns Lufthavn						
AO 5	Luftkvalitet				47, 53, 70	●
	NO	µg/m ³	4	4	4	
	NO ₂	µg/m ³	16	17	18	
	PM _{2,5}	µg/m ³	11	16	16	
AO 6	Afising af fly, baner og rulleveje				48, 71	①
	Formiat	ton	1.174	2.622	809	
	Glycolforbrug	m ³	572	1.739	386	
	Opsamlet glycol	m ³	374	1.087	228	
AO 7	Støj fra fly				45, 71	①
	Motorafprøvninger	antal	862	923	955	
	Heraf tomgang	antal	370	471	506	
	Afvigelse fra vilkår	antal	6	2	0	
	TDENL	dB	144,6	144,7	144,7	
	Maksimalt støjniveauer i natperioden >80 dB	antal	38	29	19	
EN 1	Materialer				71	●
	Ukrudtsmidler	liter	215	172	178	
EN 3	Direkte energiforbrug				41-45, 70	①
	Benzin	m ³	32	29	16	
	Diesel	m ³	758	1.093	689	
	Fyringsolie	m ³	1	28	0	
	Naturgas ²⁾	m ³	1.248.881	1.279.231	1.448.016	
	Totalt direkte energiforbrug	MWh	21.595	25.487	22.904	
EN 4	Indirekte energiforbrug				41-45, 70	①
	Elkøb	MWh	101.290	99.268	98.337	
	Elforbrug ³⁾	MWh	53.473	53.505	54.324	
	Fjernvarmekøb	GJ	234.385	273.060	220.558	
	Fjernvarmeforbrug ⁴⁾	GJ	88.957	108.554	82.548	
	Totalt indirekte energiforbrug	MWh	78.183	83.659	77.254	
EN 5	Samlede energibesparelser				42-45, 70	●
	Energi	MWh	678	3.413	2.716	
	CO ₂	ton	346	1.431	1.379	
EN 8	Vandforbrug				44, 71	●
	Drikkevand, køb	m ³	298.496	318.003	309.860	
	Drikkevand, forbrug ⁵⁾	m ³	174.733	184.543	186.012	
	Sekundavand	m ³	28.351	19.992	25.839	
EN16	CO₂ ⁶⁾				44, 70	●
	Samlet emission	ton	30.726	31.987	30.681	
	Scope 1	ton	4.722	5.643	4.945	
	Scope 2	ton	26.004	26.344	25.736	
EN20	Emissioner fra fly				70	●
	CO	ton	716	722	743	
	NO _x	ton	887	908	961	
	SO _x	ton	95	96	101	
	THC	ton	134	123	122	
	CO ₂	ton	219.323	221.996	231.971	

Note 2: Naturgas anvendes til lokal produktion af fjernvarme og el til CPH's fjernvarmenet og el-net.

Note 3: CPH's forbrug af el (købt el og lokalt produceret).

Note 4: CPH's forbrug af fjernvarme (købt fjernvarme og lokalt produceret). Sammenligningstal for 2009 og 2010 er korrigeret på grund af fejl i opgørelsen i 2010 rapporten.

Note 5: Sammenligningstal for 2009 og 2010 er korrigeret på grund af fejl i opgørelsen i 2010 rapporten.

Note 6: Som defineret i Green House Gas Protocol.

Miljøindikatorer (fortsat)

Indikator	Enhed	2009	2010	2011	Side- henvisning	Rapporte- ringsgrad
Københavns Lufthavn						
EN21 Vandudledning					71	●
Overfladevand til Øresund	m³	2.177.332	2.340.107	2.612.528		
Spildevand til rensningsanlæg	m³	326.847	337.995	335.699		
Bly	kg	1,0	0,8	0,2		
Cadmium	kg	0,2	0,1	0,1		
COD	kg	120.810	147.286	100.175		
Detergenter	kg	668	655	788		
Kobber	kg	8,8	8,7	5,6		
Krom	kg	1,2	3,1	0,3		
Olie og fedt	kg	2.254	2.066	2.886		
Total-N	kg	25.482	24.523	22.462		
Total-P	kg	2.102	1.885	1.474		
Nikkel	kg	1,2	0,6	0,7		
Zink	kg	36,2	39,6	23,6		
EN22 Affaldsmængde					47, 70	①
Genanvendelse	ton	427	392	696		
Forbrænding	ton	2.580	2.989	3.199		
Specialbehandling	ton	99	40	48		
Deponering	ton	287	293	314		
Total	ton	3.393	3.714	4.257		
EN23 Væsentlige spild					71	●
Registrerede spild	antal	115	115	154		
Mængde	liter	2.140	7.988	2.671		
Heraf væsentlige	antal	0	0	0		
Roskilde Lufthavn						
AO 7 Støj fra fly					48	①
Motorafprøvninger	antal	405	356	424		
Heraf tomgang	antal	182	190	235		
Afvigelser fra vilkår	antal	0	0	1		
EN 3 Direkte energiforbrug					70	①
Naturgas	m³	67.484	89.599	71.116		
Benzin	m³	-	-	0		
Diesel	m³	-	-	34		
Totalt direkte energiforbrug	MWh	-	-	1.125		
EN 4 Indirekte energiforbrug					70	①
Elforbrug	MWh	926	946	849		
EN 5 Samlede energibesparelser					-	●
Energi	MWh	0	173	0		
CO ₂	ton	0	46	0		
EN 8 Vandforbrug					-	●
Drikkevand	m³	4.944	13.820	6.319		
EN16 CO₂ ⁶⁾					70	●
Samlet emission	ton	-	-	684		
Scope 1	ton	-	-	243		
Scope 2	ton	-	-	441		
EN23 Væsentlige spild					71	●
Antal	antal	0	0	0		

CSR regnskabspraksis

3.7 Jævnfør GRI's krav rapporteres for hele CPH koncernen hvad
3.9 CSR-data og oplysninger angår.

3.10 Hvad der rapporteres på og hvorfor (hvilke data og GRI-
EN1 indikatorer) er fastsat med udgangspunkt i ledelsens årlige vurdering af, hvad der er væsentligt at medtage i rapporteringen, herunder hvad CPH's interessenter forventer og har behov for at vide om CSR-mæssige påvirkninger fra koncernens side.

Dog har man for at lette rapporteringsprocessen fastsat bagatelgrænser for, hvornår et anlægsområde eller datterselskab i koncernen behøver rapportering. Dette også i lyset af at indhentning af data sådanne steder er uvæsentlig for interessentens billede af koncernens samlede påvirkning af samfundet. Hvor der er anvendt bagatelgrænser, fremgår det af det følgende.

Ændringer til historiske data betragtes ikke som nødvendige at gennemføre, med mindre de medfører en ændring i det tidligere offentliggjorte på mere end to procent.

Med nærværende rapport overgås til at rapportere tre år tilbage frem for de fem år, der har været gældende ved tidligere rapporter.

Data i rapporten er baseret på en løbende indsamling fra de enkelte områder i lufthavnen, hvorefter de samles i en central database til videre behandling. Data tilvejebringes på en af følgende måder:

- Eksternt dokumenterede registreringer
- Interne registreringer
- Beregnede data
- Estimerede data.

Affald

EN22 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.

Arbejdsskader

Antallet af arbejdsskader er opgjort som antallet af skader hændt i det pågældende år, der giver en eller flere dages sygefravær. Der kan være anmeldte arbejdsulykker, der ikke godkendes som arbejdsulykker i Arbejdsskadestyrelsen. De arbejdsulykker, der fremgår af rapporteringen, omfatter alle

anmeldte arbejdsulykker. Arbejdsskadefrekvensen er opgjort som antal arbejdsskader per 1 million arbejdstimer. Arbejdstimer opgøres som normåret fratrukket fem ugers ferie.

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 (Vestegnens 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. Dette er ny praksis i forhold til tidligere. Ændringen er foretaget for at kunne rapportere på CO₂ umiddelbart efter rapporteringsårets afslutning og for at udjævne eksternt betingede udsving i emissionsfaktorerne (primært el), som kunne være langt større end udsvinget i CPH's energiforbrug.

EN5

EN16

Emissioner fra Fly

Data fra CPH's 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.

Energiforbrug

CPH står for indkøb af energi til hele lufthavnen og videredistribuerer dette til andre virksomheder inden for lufthavnen. CPH's 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.

EN3

EN4

Luftkvalitet

Luftkvaliteten i Københavns Lufthavn overvåges og registreres af CPH's luftkvalitetsmoniteringsanlæg i henhold til CPH's 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 gennemsnit-

EN20

AO5

tet af de målte årsmidler på *Station Øst* og *Station Vest* og har som formål at vise luftkvaliteten ved lufthavnens heg.

Der er ikke rapporteret om luftkvalitet for Roskilde Lufthavn ud fra en væsentlighedsbetragtning. Myndighederne har ikke fastsat vilkår om monitorering af luftkvaliteten i Roskilde Lufthavn.

Olie- og brændstofspild

EN23

Antallet af olie- og brændstofspild er opgjort som antallet af indrapporteringer fra CPH's organisation eller tanknings-selskaberne. Opgørelsen af spildenes størrelse er forbundet med en vis usikkerhed, da det sjældent er muligt at måle spildets nøjagtige størrelse. Væsentlige spild er spild, som har medført en miljømæssig påvirkning.

Overenskomstansættelser

Antallet af timelønnede ud af samtlige CPH ansatte. (Det er de timelønnede, som er overenskomstreguleret).

Personaleomsætning

Personaleomsætningen er opgjort som antal fratrådte et givent år i forhold til det gennemsnitlige antal ansatte.

Ressourcer

AO6

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, da CPH har konsignationslager. Forbruget af ukrudtsmidler og brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer opgøres ud fra indkøbte mængder korrigeret for lagerforskydning.

EN1

På baggrund af en væsentlighedsbetragtning er glykol til afisning af fly, baneafisningsmidler samt ukrudtsmidler forbrugt i Roskilde Lufthavn ikke rapporteret særskilt.

Trafikudvikling og støj

AO6

Trafikudviklingen opgøres på baggrund af data i CPH's trafikstatistiksystem, hvor alle flyoperationer indgår med flytype, startvægt, baneanvendelse og tidspunkt. 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 døgnnet 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 fem 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 en 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 CPH's støjovervågningsanlæg. Antallet af motorafprøvninger, herunder antallet af tomgangskørsler og afvigelser fra bestemmelserne vedrørende motorafprøvninger, er optaget i miljørapporten på baggrund af indberetninger fra flyselskaberne.

Vandudledning

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 CPH's 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 oplande og nedbørsdata for de øvrige udløb. Der er ikke rapporteret om vandudledning for Roskilde Lufthavn ud fra en væsentlighedsbetragtning.

EN21

Vandforbrug

Vandforbruget er opgjort på baggrund af de indkøbte/registrerede mængder fratrasket forbrug, der videredistribueres til andre virksomheder i lufthavnen. Vand indkøbes hos offentlige vandforsyningsselskaber. Opgørelsen indeholder ligeledes CPH's forbrug af sekundavand, som stammer fra en afværgboring.

EN8

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt CSR-rapporten for Københavns Lufthavne A/S for 2011, *CPH og Samfundet 2011*.

Bestyrelse og direktion har det overordnede samfundsansvar for Københavns Lufthavne A/S - herunder de respektive datterselskaber og de samlede aktiviteter indenfor CSR-området. Personalia vedrørende medlemmerne af bestyrelse og direktion findes i årsrapporten for Københavns Lufthavne A/S for 2011, *CPH Koncernårsrapport 2011*.

Selskabet udarbejder CSR-rapporten i overensstemmelse med FN Global Compact's principper og baseret på retningslinjer for bæredygtighedsrapportering fra Global Reporting Initiative (GRI 3.0) 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 1. marts 2012

Direktion

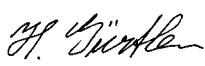


Thomas Woldbye
Adm. Direktør



Per Madsen
Økonomidirektør

Bestyrelse



Henrik Gürtler
Formand



David Stanton
Næstformand



Simon Geere
Næstformand



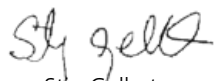
Martyn Booth



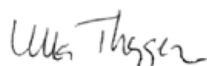
Christopher Frost



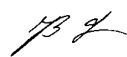
Chris Ireland



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 2011*, med henblik på at afgive en erklæring om pålideligheden af data side 63-69, og om hvorvidt rapporteringen er aflagt i overensstemmelse med Global Reporting Initiative (GRI G3.0) inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne* på et applikationsniveau C.

Kriterier for udarbejdelse af den supplerende beretning

CPH og Samfundet 2011 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 70-71. 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's selvevalueringssindeks på side 62-69 ledelsens valg af rapporteringsindikatorer baseret på retningslinjer fra GRI G3.0 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 G3.0 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 2011* oplyste data på side 63-69 er dokumenteret og opgjort i overensstemmelse med de under anvendt regnskabspraksis anførte metoder for indregning og måling.

- At rapporteringen for 2011 er aflagt i overensstemmelse med GRI G3.0 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 G3.0 retningslinjerne inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne* for rapportering på applikationsniveau C.

Konklusion

Vi er ikke blevet bekendt med forhold, der afkræfter, at de på side 63-69 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's selvevalueringssindeks på side 62-69. Vi kan således erklære, at vi ikke er bekendt med forhold, der afkræfter, at rapporteringen er forsvarlig og balanceret i overensstemmelse med GRI G3.0 inklusiv *Sektorsupplement for lufthavne* på applikationsniveau C+.

København, den 1. marts 2011



Brian Christiansen
statsautoriseret revisor



Birgitte Mogensen
statsautoriseret revisor

PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Begrebsforklaring

Afisning: Fjernelse af is og sne fra befæstede arealer i lufthavnen eller is fra vingerne på et fly.

Arbejdsskadesfrekvens: Antal arbejdsulykker pr. million arbejdstimer

ATES: Aquifer Thermal Energy Storage. Bruges om CPH's grundvandskøleanlæg.

CO: Carbon monooxid.

CO₂: Carbon dioxide.

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.

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.

Intermediær energi: Energiformer der produceres ved at konvertere en energiform til andre energiformer. Omfatter i denne rapport el og fjernvarme.

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, kvælstofoxid.

NO_x: Nitrogendioxid, 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, der udtrykker støjbelastningen ved ét enkelt tal; TDENL-værdien, anbefales af Miljøstyrelsen og baseres på DENL, der benyttes ved støjkortlægning af lufthavne. DENL er det energimidlede, A-vægtede lydtrykniveau (Day Evening Night Level) 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 1 µm i diameter.



Udgivet af Københavns Lufthavne A/S

Ide, design og grafisk produktion:
Meyer & Bukdahl as

Fotos:
Ernst Tobisch

Oversættelse:
Fokus Translatørerne

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

