

# Fakta og tal

Vestdanmarks internationale lufthavn

APRIL 2012

Udgivet maj 2012

## En løbende udvikling fra første dag

Da Billund Lufthavn åbnede i 1964 stod det ikke skrevet på væggen, at lufthavnen inden længe skulle blive den næststørste i Danmark; sandt at sige var der på åbningsdagen knapt nok en væg at skrive på. Eneste bygning var et kontrolltårn ved forpladsen til flyvelederen. Passagererne blev eks-pederet i en hangar beregnet til LEGO's Piper Apache forretningsfly et stykke vej fra flystandpladserne. En tidligere bybus fra Odense blev benyt-tet til at køre passagererne mellem "terminalen" og SAS Convair Metropolitan'en to gange om dagen. Det var indenrigsruten mellem København og Billund.

Lufthavnen blev bygget på LEGO's private græsfløveplads, efter at virksomheden havde overdraget den til lufthavnsselskabet Billund Lufthavn A.m.b.A., der var dannet af amts-, by- og sogneråd i området.

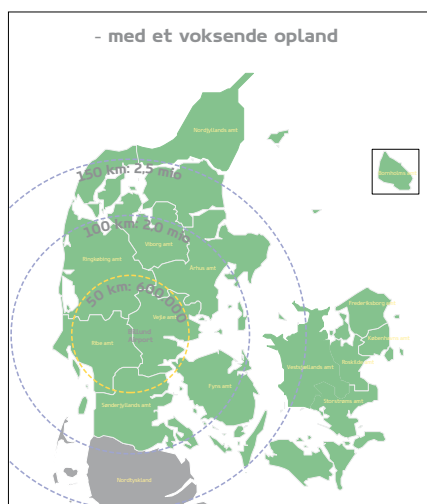
Den første terminalbygning stod færdig i foråret 1966. Og på det tids-punkt var det ikke nødvendigt at skrive noget på væggen. Passagertallet steg meget hurtigere end nogen havde forestillet sig og medførte flere daglige afgang på indenrigsruten. Der kunne ikke være tale om udenrigs-ruteflyvninger. De bilaterale luftfartsaftaler og myndighedernes fortolkning af dem forhindrede oprettelsen af sådanne ruter. Devisen var, at al udenrigsruteflyvning skulle foregå via Kastrup. Så indenrigsruten, charter-flyvning og fragtcharter blev de ben, der skulle understøtte lufthavnens eksistens og vækst.

Inden der var gået syv år, havde start- og landingsbanen nået sin nuvæ- rende længde på 3.100 m efter at være blevet forlænget flere gange i takt med, at den skulle bruges af større og større fly, som skulle flyve til fjernere og fjernere rejsemål. Banen var i 1971 fuldt udstyret med instru- mentlandingsssystem (ILS). Efterfølgende opgraderinger af anlægget med- førte, at lufthavnen blev den første i Skandinavien, der kunne tilbyde ILS CAT III til flyene, det var i januar 1983. ILS kategori tre betyder, at fly, der er tilsvarende udstyret, kan lande fuldautomatisk. Herved kan der landes selv i en meget tæt tåge, og luftfartsselskaber med fly, der kan udnytte systemet fuldt ud, opnår stor regelmæssighed i trafikken.

## Vestdanmarks charterlufthavn

Lufthavnen har oplevet en bemærkelsesværdig vækst, men der er ikke nogen hemmelighed eller noget mystisk bag den. Med en beliggenhed cen- tralt i Jylland var det naturligt, at det største danske charterrejsebureau valgte Billund som samlingssted for tilbuddene til kunderne i Vestdanmark. Senere fulgte andre rejsebureauer med og lufthavnen voksede, også som følge af at et stort antal nordtyskere valgte, og trofast holder fast ved, at charterrejsen foretages fra Billund.





### 1984 - åbning for regionalflyvning i EF

De penge, lufthavnen tjente, fik lov at blive i firmaet, som derved kunne udbygge både fysisk og med nye servicetilbud. Så det var en lufthavn af anerkendt international standard, der stod klar, da det endelig blev muligt at oprette direkte udenrigsruter i 1984 som følge af vedtagelsen af regionalflyvningsdirektivet fra EF, der var første led i liberaliseringen af den europæiske luftfartspolitik.

Maersk Air, som på dette tidspunkt havde overtaget indenrigsruten fra SAS, startede i slutningen af november en daglig rute mellem Billund og Southend øst for London med en Dash7. Målet var naturligvis London, men det blev først muligt fem år senere, da det næste skridt frem mod en fuld liberalisering blev taget af EF, og der blev åbnet for ruteflyvning mellem regionale og hovedlufthavne. Maersk Air flyttede destinationen til Gatwick, en af Londons store lufthavne, og turbopropflyet blev udskiftet med et jetfly af typen Boeing 737, som havde plads til flere passagerer og skar flyvetiden ned til ca. halvanden time. Antallet af daglige forbindelser er siden blevet øget, og er nu oppe på 3.

### En god lektie

Hvad der var helt naturligt for charterflyene i begyndelsen, har vist samme gyldighed for udenrigsruterne, og det er egentlig en læresætning, der er ligeså god, som den er banal: Luftfartsselskaber, der er villige til at lytte til kunderne og handle efter deres ønsker, bliver belønnet.

### Maersk Air - vestens pioner

Det er især Maersk Air, der har været lydhør overfor de ønsker, virksomheder og forretningsverdenen i Vestdanmark har fremsat med øget styrke, om at få adgang til direkte udenrigsruter for at spare tid og den besværlige omvej via København, når deres medarbejdere skal udenlands. Fra det store gennembrud i 1989 er der oprettet et antal udenrigsruter. I omstående tabel er der en oversigt over de nuværende ruter.



## Internationale ruter og deres ugentlige afgange

Flyselskab	Destination	Ugentlige afgange
Air France	Paris	19
airBaltic	Riga	5
Atlantic Airways	Vagar	4
British Airways/SUN-AIR	Bruxelles	14
British Airways/SUN-AIR	Düsseldorf	9
British Airways/SUN-AIR	London City	9
British Airways/SUN-AIR	Manchester	13
British Airways/SUN-AIR	München	10
British Airways/SUN-AIR	Oslo	11
British Airways/SUN-AIR	Stockholm Bromma	10
DAT	Stavanger	8
Iceland Express	Reykjavik	1 Fra 2.6.
Icelandair	Reykjavik	3 Fra 2.6.
KLM	Amsterdam	35
Lufthansa/SAS	Frankfurt	28
Norwegian	Oslo	6
Ryanair	Alghero	2
Ryanair	Alicante	3
Ryanair	Barcelona Girona	3
Ryanair	Budapest	3 Fra 16.5.
Ryanair	Carcassonne	2
Ryanair	Corfu	1
Ryanair	Edinburgh	3
Ryanair	Faro	2
Ryanair	Krakow	3
Ryanair	London Stansted	14
Ryanair	Malaga	4
Ryanair	Mallorca	5
Ryanair	Malta	2
Ryanair	Milano Bergamo	3
Ryanair	Pisa	2
Ryanair	Rom Ciampino	3
Ryanair	Tenerife South	1
Ryanair	Trapani	2
Ryanair	Venedig	2
Ryanair	Zadar	2



## Den danske industri flytter ind i lufthavnens opland

En af de drivende kræfter bag denne udvikling kan tilskrives industrivæksten i Vestdanmark gennem de seneste 30 år.



Med udspring i en iboende virkelyst og selvopholdelsesdrift i befolkningen blev arbejdspladser, der forsvandt indenfor landbruget, erstattet af jobs i nystartede industri- og servicevirksomheder. Mange af de nye virksomheder startede hjemme på fødegården i laden eller i garager og kældre. Ofte kastede de nystartede virksomheder sig over at producere mekanik til landbruget, som netop i denne periode blev mekaniseret, eller der blev lavet værktøj, maskiner og andet udstyr til mejerier og slagterier eller andre virksomheder indenfor fødevareproduktionen inklusiv fiskeriet.

En anden branche med en lang tradition som værende et "biprodukt" af landbruget er fremstillingen af klæder, en hel tekstilindustri er opstået. Den egentlige produktion er i mange tilfælde flyttet til andre lande, så det nu er design, forædling og salg, der er hovedbeskæftigelsen.

Fra i hovedsagen at producere metalkomponenter til disse brancher har industrien udviklet en mangeartet produktion af færdige produkter og komponenter til indbygning i komplekse produkter overalt i verden.

Ved siden af denne generelle udvikling er en håndfuld virksomheder, som indenfor deres felt er førende på verdensmarkedet, vokset op i regionen: Bang & Olufsen - HiFi og fjernsyn, Grundfos - pumper, Danfoss - termostater og regulatorer, LEGO - Legetøj, Siemens Wind Power og Vestas - vindmøller, Arla - mejeriprodukter, Ecco - fodtøj, Gumlink - tyggegummi, Odense Shipyard - skibsbygning, Terma - avanceret elektronik, for blot at nævne nogle få.

I dag befinder to trediedele af den danske industri sig vest for Storebælt, dvs. indenfor lufthavnens opland for udenrigsruterne. Og en gensidig gevinst tegner sig: Det voksende net af ruter og destinationer bringer firmaerne nærmere til verdensmarkedet - og det til dem, det tiltrækker nye aktiviteter til lufthavnen, som udvides. Det er svært at redegøre præcist for disse sammenhænge, men det er tydeligt, at de er der. Og der er ingen tvivl om, at der er en sammenhæng mellem den generelle økonomiske og kulturelle udvikling og adgangen til lufttransport.

### **Mere end 90 % af passagererne rejser internationalt**

Da Danmark ikke har mange naturlige råvarer, udover hvad der kommer fra landbruget, må industrien forlade sig på import af råmaterialer til efterfølgende forarbejdning og salg, processer der indebærer transport af mennesker og gods. Og som handelen bliver mere og mere global stiger efterspørgslen på lufttransport, et faktum som udviklingen af Billund Lufthavn er det levende bevis for.

Mere end 90 % af det samlede passagertal udgøres af rejsende til eller fra en udenlandsk destination.

Åbningen af den faste forbindelse over og under Storebælt har betydet et fald i antallet af indenrigspassagerer på ruten til og fra København. Imidlertid er der oprettet en rute til Aalborg. Lufthavnen ser i den faste Storebæltsforbindelse en øget mulighed for at udvide oplandet mod øst.

Lufthavnen har i det hele taget tiltro til, at stigningen i behovet for lufttransport vil fortsætte. I nogle perioder med forstærket vækst, i andre med afsvækket vækst, under påvirkning af både lokale og globale økonomiske forhold, ligesom regional politisk uro kan påvirke rejse-intensiteten. I EU har indførelsen af en fri konkurrence indenfor luftfarten haft den tilsigtede virkning: det er blevet billigere at flyve i "det indre marked". Tilsvarende løses der gradvist op for trafikken over Atlanten, ligeledes med den gunstige virkning for de rejsende til følge, at billetpriserne falder.

Indførelsen af økonomisk optimerede produktionsprincipper i virksomhederne har tydeligt medført et større behov for at benytte luftfragt. Det er en tendens, der forventes at fortsætte.



### En masterplan realiseres

Stigningen i trafikken har medført en løbende udbygning af lufthavnen, således at den til stadighed har været et lille skridt foran behovet, men på baggrund af den forstærkede vækst siden 1990 var denne gradvise udbygning ikke længere tilstrækkelig. Lufthavnen har derfor realiseret første fase af en langsigtet udbygningsplan og den 30. maj 2002 indviedes en ny passagerterminal. Terminalen er placeret nord for start- og landingsbanen i et område, hvor der vil være plads til en fremtidig udbygning af lufthavnen.



### Den nye terminal ....

Passagerterminalen er på 40.000 m<sup>2</sup> og designet til at kunne ekspedere 3,5 millioner passagerer om året med det hidtidige trafikmønster.

Terminalen er åben, lys og næsten gennemsigtig, idet der ved udstrakt anvendelse af glasfacader er god kontakt mellem mennesker i den og fly på forpladsen. Ligesom der på øverste niveauer en frit tilgængelig udsigts balkon, hvorfra der er fri udsyn til hele flyvefeltet med broer og taxivej.

Passagererne går til eller fra flyene via ti gangbroer eller bliver kørt til og fra 16 fjernparkeringspladser.



## Den gamle terminal huser luftfragtaktiviteter og GA-center

Den oprindelige passagerterminal bliver anvendt til en udvidelse af Cargo Center Billunds aktiviteter samt - i den vestlige ende - et Business and General Aviation Centre, hvor firma- og forretningsfly samt taxi- og privatfly bliver ekspederet.

### Cargo Center Billund (CCB) – det vestdanske "hub" for luftfragt

CCB er hjemsted for speditører (11), GSA'er, luftfragtdivisioner for Air France/KLM og SAS og eksprespakkefirmaet TNT, som indenfor professionen ofte betegnes "integrator", idet det har eget verdensomspændende net, indenfor hvilket al håndtering af forsendelserne foregår. Antallet af speditører med faste afdelinger i CCB er fordoblet inden for de sidste par år, hvilket afspejler, at koncentrationen af luftfragtaktiviteter i Vestdanmark har fundet sted i Billund Lufthavn.

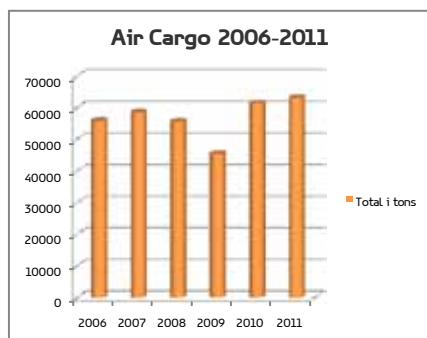


Opbygning af flypalletter med frosne laks

Cargo Center Billund råder over ekspeditionshaller på sammenlagt omkring 18.000 kvadratmeter udstyret til at klare omladninger mellem lastbil og fly, nedbryde og opbygge flypalletter/containere, håndtere temperaturfølsomt gods, hvad enten det drejer sig som varer, der skal holdes varme, kolde eller nedfrosset eller på en konstant temperatur, såvel som letfordærlige varer.

Gennem en stor investering i logistisk IT kan CCB i dag betjene kunderne på den mest avancerede måde til sikring af kvaliteten. Og til opnåelse af det mest effektive samarbejde med kunderne har CCB udgivet en Serviceguide, som bl.a. detaljeret beskriver, hvorledes hvert led i håndteringskæden varetages. Serviceguiden henvender sig til speditører og firmaer med store og hyppige forsendelser, men den kan læses af alle på lufthavnens hjemmeside på internettet.

Gennem lufthavnens mangeårige erfaring med håndtering af levende dyr til eksport, altså avlsdyr, har den opnået status som såkaldt grænsekontrolstation, dvs. at den er godkendt af danske og EU's veterinære myndigheder i



**CCB telefon** 76 50 51 51  
Kontakt Jan Ditlevsen, fragtchef:  
Telefon 76 50 51 76  
Fax 75 35 34 75  
Email jdi@bll.dk  
Serviceguide på www.ccb.dk



forbindelse med eks- og import af levende dyr. For både veterinær- og fiskerikontrollen er der indrettet kontor og laboratorium, så udtagne prøver kan analyseres med det samme. I forbindelse med eksport af dyr kan det hænde, at lufthavnen bliver bedt om at opstalde dyrene i nogle timer. Hertil er den ene fragthal indrettet med et båsesystem og permanent vandingstrug.

I luftfragtcentret beskæftiger lufthavnen og de øvrige firmaer, der er til stede, mere end 450 medarbejdere. Den ekspederede luftfragtmængde er stigende, og set over en årrække har der endog været tale om en markant stigning. Luftfragt er som anden luftfart konjunkturafhængig, men det er de globale konjunkturer indenfor vareudveksling, der bestemmer udviklingen, mere end det er nationale endsige lokale udsving i forbrug og købelyst.

CCB står godt rustet til den fremtidige ekspansion med mulighederne i den hidtige terminal.

## Ejerskab

Med udvidelsen af den nye passagerterminal tog Billund Lufthavn navneforandring til Billund Airport samtidig med at et nyt design blev taget i anvendelse. Billund Airport er fortsat et aktieselskab med navnet Billund Lufthavn A/S.

I forbindelse med kommunalreformen, hvor den tidligere hovedaktionær Vejle Amt blev nedlagt, fordeltes amtets aktiepost på 50 % blandt kommunerne i amtet. Fra den 1. januar 2007 er ejerkredsen: Vejle Kommune (34,3 %), Kolding kommune (25,9 %), Billund Kommune (15 %), Horsens Kommune (10,7 %), Fredericia Kommune (6,9 %), Hedensted Kommune (6,1 %), Ikast-Brande Kommune (1,0 %) og Skanderborg Kommune (0,1 %).

Skønt lufthavnen således har offentlige ejere, drives den som en privat virksomhed, der gennem sin aktivitet må tilvejebringe de nødvendige økonomiske midler til drift og investeringer.

Lufthavnen har ca. 800 medarbejdere. Regnes medarbejdere i virksomheder, der i øvrigt findes på lufthavnen, med, er tallet i nærheden af 1.800.

## Landets andenstørste lufthavn

Som lufthavnen er blevet centret for international passagerflyvning i Vestdanmark, er den også blevet centrum for luftfragten og har befæstet positionen som landets næststørste lufthavn efter Københavns Lufthavn.

Der er ingen tanker om at ændre på dette forhold, men når det gælder service overfor passagerer, fragt og luftfartsselskaber, vil bestræbelsen til stadighed være at være nummer ét.

**Billund Lufthavn A/S**  
Postboks 10  
DK-7190 Billund  
Telefon 76 50 50 50  
Fax 76 50 50 76  
Email info@bll.dk  
Internet www.bll.dk  
WAP mobil.bll.dk

## Et økonomisk overblik

### Resultatopgørelse

Mio. DKK	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Indtægter	378,5	379,6	448,3	500,3	480,1	539,6
Udgifter	327,3	349,5	396,7	454,3	433,9	443,1
Resultat før afskrivning	51,2	30,1	51,4	46,0	46,2	96,5
Afskrivning	55,9	54,9	51,1	52,0	41,0	40,8
Resultat efter afskrivning	-4,7	-24,8	0,3	-6,0	5,2	55,7
Investeringer	16,1	8,2	11,6	37,8	14,7	16,9

## Udviklingen i passagertallet i Billund Lufthavn

Passagerer	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rutetrafik udland	838.550	1.105.791	1.427.928	1.291.049	1.465.165	1.589.881
Chartertrafik udland	906.360	1.020.464	967.601	875.628	932.531	965.132
Rutetrafik indland	117.648	117.146	132.033	114.272	157.828	139.768
Anden trafik	19.476	18.724	19.294	18.886	18.816	15.735
Antal passagerer	1.882.034	2.262.125	2.546.856	2.299.835	2.574.340	2.710.516

## Luftfragt samt starter & landinger i Billund Lufthavn

Luftfragt	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ialt (tons)	55.986	58.617	55.775	45.477	61.568	63.326

Starter og landinger	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ialt	50.404	52.725	53.189	48.695	51.520	52.758

## Fakta om trafikken januar-april

	2012 jan-apr	2011 jan-apr	Ændring procent	Ændring i antal
<b>Starter og landinger ialt</b>	<b>15.500</b>	<b>14.789</b>	<b>4,8</b>	<b>711</b>
Rutetrafik	9.082	8.985	1,1	97
Chartertrafik	2.217	2.037	8,8	180
Anden trafik	2.159	1.793	20,4	366
Lokal trafik	2.042	1.974	3,4	68
<b>Passagerer ialt</b>	<b>744.966</b>	<b>724.380</b>	<b>2,8</b>	<b>20.586</b>
<b>Rutetrafik indland</b>	<b>39.183</b>	<b>47.067</b>	<b>-16,8</b>	<b>-7.884</b>
Ankomne	19.873	23.478	-15,4	-3.605
Afgåede	19.310	23.589	-18,1	-4.279
Transit/transfer	0	0	-	0
<b>Rutetrafik udland</b>	<b>463.393</b>	<b>456.944</b>	<b>1,4</b>	<b>6.449</b>
Ankomne	227.921	224.048	1,7	3.873
Afgåede	228.764	227.000	0,8	1.764
Transit/transfer	6.708	5.896	13,8	812
<b>Chartertrafik</b>	<b>237.428</b>	<b>216.020</b>	<b>9,9</b>	<b>21.408</b>
Ankomne	115.640	102.813	12,5	12.827
Afgåede	115.582	103.277	11,9	12.305
Transit/transfer	6.206	9.930	-37,5	-3.724
<b>Anden trafik</b>	<b>4.956</b>	<b>4.259</b>	<b>16,4</b>	<b>697</b>
<b>Lokal trafik</b>	<b>6</b>	<b>90</b>	<b>-93,3</b>	<b>-84</b>
<b>Luftfragt i tons</b>	<b>20.500</b>	<b>20.061</b>	<b>2,2</b>	<b>439</b>
Import	10.348	10.301	0,5	47
Eksport	10.152	9.760	4,0	392