

passagerer. Hvis først passagertallet falder, eller antallet af ruter reduceres, så kan det hurtigt gå tilbage for en lufthavn. Omvendt kan tilgang af nye ruter give grundlag for ny vækst, som i sidste ende skaber bedre transportmuligheder for hele landets befolkning.

Tallene for 2004 viser, at dansk luftfart kan være på vej op igen efter flere års lavvækst. Men sektoren er også følsom, og sektoren er meget turbulent. Dynamikken og konkurrencen er således stor i disse år. Det er ingen selvfølge, at Danmark også om 10 år har de gode flyforbindelser, vi kender i dag, og som mange betragter som noget helt selvfølgeligt. Det er heller ikke givet, at dansk luftfart vil få den samme fremgang som luftfarten i andre lande tæt på os. Der er nødvendigt med en aktiv og helhedsorienteret indsats, hvis der skal sikres optimale vilkår for dansk luftfart. Erhvervet skal udvikle og forny sig, og de forskellige myndigheder skal bidrage til at sikre gode rammevilkår for erhvervet. Der er behov for en løbende indsats og fokus på en række områder.

På den baggrund har Transport- og Energiministeriet udarbejdet en omfattende analyse af udviklingen i dansk luftfart i de næste 10 år under overskriften "Dansk Luftfart 2015 – Muligheder og udfordringer". Formålet er at skabe et solidt grundlag for en debat om fremtidens luftfart i Danmark, og hvilke initiativer der kan bidrage til at skabe de rigtige rammer for, at dansk luftfart kan udvikle sig på en sund og bæredygtig måde.

2. STATUS OG UDFORDRINGER FOR DANSK LUFTFART

Efter flere år med faldende passagertal var der sidste år en stigning i antallet af rejsende til og fra de danske lufthavne. Det samlede antal rejsende i 2005 udgjorde 22½ mio. mod godt 21 mio. i 2003.

Hovedparten af passagererne rejser til eller fra Københavns Lufthavn, som i 2004 havde 19 mio. passagerer. Fra 2000 til 2003 faldt antallet af passagerer i Københavns Lufthavn, mens udviklingen vendte i 2004 med stigende passagertal.

Den øgede rejseaktivitet har imidlertid ikke givet sig udslag i markant bedre økonomi for luftfartselskaberne. Økonomisk set var også 2004 et dårligt år. Hovedparten af selskaberne havde fortsat underskud. Det skyldes bl.a. den hårde konkurrence med faldende priser og for få

passagerer i forhold til kapaciteten. Den afdæmpede udvikling i antallet af passagerer i de senere år skal således ses i forhold til, at priserne samtidig har været lave.

En lang række luftfartsselskaber opererer med udgangspunkt i danske lufthavne. De største danske selskaber er SAS, Sterling, My Travel Airways og Cimber Air. Dertil kommer en række mindre luftfartsselskaber, taxiselskaber og forskellige typer af underleverandører.

En række forskellige myndigheder, herunder en række ministerier, øver indflydelse på beslutningerne på luftfartsområdet. Inden for Transport- og Energiministeriets koncern står Statens Luftfartsvesen for myndighedsopgaverne, mens flyvesikringstjenesten Naviair og DMI leverer forskellige typer af lufttrafik tjenester. De forskellige ydelser til luftfarten betales næsten fuldt ud af erhvervet selv.

Der er ca. 15.000 ansatte i selve luftfartssektoren i Danmark. Dertil kommer et stort antal ansatte hos forskellige virksomheder, der leverer ydelser i luftfarten. I Københavns Lufthavn arbejder ca. 22.000 mennesker, heraf nogle hos lufthavnen og luftfartsselskaberne, mens andre arbejder eksempelvis i de mange butikker i lufthavnen.

På trods af forbedringer af infrastrukturen, herunder navnlig åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997-98, styrkelsen af jernbanen og udbygningen af motorvejsnettet, er det stadig i en række tilfælde hurtigere at flyve indenrigs end at køre i tog eller bil.

Den tidsmæssige gevinst ved at flyve frem for at køre med bil eller i tog er dog blevet mindre. Dette afspejles også i udviklingen i antallet af indenrigspassagerer i de danske lufthavne. Siden 1997 har der været et kraftigt fald i antallet af indenrigspassagerer. Det er alene ruten til Aalborg, som har været relativt upåvirket af åbningen af den faste forbindelse over Storebælt.

Økonomisk klarer Københavns Lufthavn sig godt i disse år, og lufthavnen er i de senere år kåret som en af verdens bedste lufthavne. Men trafikalt står Københavns Lufthavn over for store udfordringer.

Det er ingen selvfølge, at Københavns Lufthavn vil kunne fastholde sin position i de kommende år, således at danskerne også om 10 år har adgang til en stor og effektiv international lufthavn.

Set over en længere historisk tidshorisont har Københavns Lufthavn ikke haft samme vækst i antallet af passagerer, som andre store internati-