

Når internationale virksomheder og koncer-ner skal beslutte, hvor de vil placere deres nord-europæiske eller skandinaviske hovedkontor, har det betydning, hvor gode flyforbindelserne er. Det er vigtigt, at det er let at rejse ud og besøge kunder, og at det er let at komme til det euro-pæiske hovedkontor. Det handler om, at Dan-mark kan tiltrække virksomheder og højtverd-arbejdspladser i de kommende år.

Direkte flyforbindelser har også stor værdi for danskere, som rejser på ferie i udlandet og for turister fra udlandet, som overvejer at besøge Danmark.

I forbindelse med store arrangementer, hvor et stort antal mennesker skal samles, er det også vigtigt med gode flyforbindelser. Det kan ek-sempelvis være ved internationale konferencer, hvor eksempelvis 10.000 mennesker skal flyves ind til den by, hvor konferencen holdes.

København er udgangspunktet for en række krydstogtsrejser, og det indebærer, at gæster fra forskellige lande skal flyves til byen, inden sejlturen starter. Gode flyforbindelser til og fra Kø-benhavns Lufthavn er nødvendige, hvis dette marked fortsat skal udvikle sig.

Udviklingen i dansk luftfart har således stor betydning både for borgerne og for dansk er-hvervsliv, herunder i særdeleshed internationalt orienterede virksomheder, turisterhvervet m.v. For disse dele af erhvervslivet er gode flyforbin-delser helt nødvendige, hvis Danmarks konkur-renceevne skal opretholdes.

Samlet set har et konkurrencedygtigt dansk luftfartserhverv således stor betydning for dansk økonomi. Erfaringerne fra lukningen af det belgiske luftfartsselskab Sabena i 2001 illu-strerer, at det kan have overordentlig stor betydning, hvorvidt der er luftfartsselskaber med base i hjemlandet eller ej. Da Sabena måtte lukke i 2001 gik 17.000 arbejdspladser tabt, antallet af direkte ruter fra lufthavnen blev mere end hal-veret, trefjerdedel af de interkontinentale ruter forsvandt, det årlige passagerantal blev reduceret med 5½ mio., og Bruxelles rolle som knude-punkt blev nærmest elimineret.

Det er vigtigt for dansk økonomi, at Danmark har et konkurrencedygtigt luftfartserhverv. Ikke mindst for at sikre, at vi ikke mister arbejdspla-der til andre europæiske lande.

3. UDVIKLINGSMULIGHEDER FOR DANSK LUFTFART

Hvor befinder de danske og nordiske luftfarts-selskaber sig om 10 år? Hvordan udvikler de danske lufthavne sig, og hvorledes klarer de sig i konkurrencen med andre landes lufthavne? Hvor gode direkte flyforbindelser vil Danmark have om 10 år, og hvor skal der sættes ind for at nå målene?

For at belyse udviklingsmulighederne har Transport- og Energiministeriet bedt konsulent-virksomheden COWI om at udarbejde og analy-sere et antal scenarier for udviklingen i dansk luftfart i de næste 10 år. Der er analyseret tre for-skellige scenarier, hvor dansk luftfart i 2015 er kendetegnet ved henholdsvis international ræk-kevidde, europæisk rækkevidde og regional rækkevidde.

Fra de danske lufthavne kan der i dag flyves direkte til godt 120 forskellige destinationer, jf. figur 1. Men det kan gå både markant bedre og dårligere i de næste 10 år. Hvis dansk luftfart får succes, kan antallet af destinationer blive op til 50 pct. højere end i dag. Det vil medføre en væ-sentlig styrkelse af danskernes transportmulig-heder og Danmarks muligheder for at fastholde og tiltrække nye vækstvirksomheder. Men der er også risiko for et egentligt fald i antallet af de-destinationer.

I scenariet med international rækkevidde er der et stort antal både europæiske og interkonti-mentale flyforbindelser. Samlet set kan der flyves direkte til et sted mellem 160 og 180 forskellige destinationer, og det er sandsynligt, at der vil komme direkte flyforbindelser fra København til f. eks. Los Angeles, San Francisco, Miami og Hong Kong. I scenariet er Københavns Lufthavn et stort internationalt knudepunkt, som tiltræk-ker et betydeligt antal transferpassagerer. Fra de regionale lufthavne oprettes også et stigende an-tal ruter til og fra europæiske destinationer, og der er ligeledes vækst i indenrigsflytrafikken.

I scenariet med europæisk rækkevidde er der et betydeligt antal forbindelser til en lang række europæiske destinationer. Men der er færre in-terkontinentale forbindelser, og det indebærer, at mange rejsende til eksempelvis Asien og USA i stedet må rejse over Frankfurt, Amsterdam og London. Samlet set kan der flyves direkte til et sted mellem 130 og 160 destinationer.

Eurocontrol (som er den europæiske organi-sation for flyvekontrol) udarbejder løbende pro-gnoser for udviklingen i flytrafikken på europæ-