

isk plan, herunder også for Danmark. Scenariet med europæisk rækkevidde svarer på mange måder til Eurocontrols forventninger til udviklingen i dansk luftfart og illustrerer, hvorledes dansk luftfart kunne tænkes at udvikle sig, hvis der ikke sker afgørende ændringer i luftfartsbranchen.

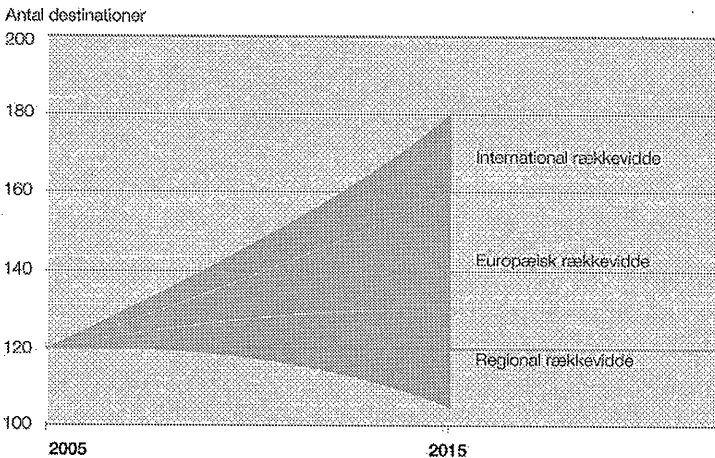
Københavns Lufthavn er i scenariet med europæisk rækkevidde fortsat konkurrencedygtig i forhold til de omkringliggende lufthavne, men lufthavnens status som internationalt knudepunkt er svækket. Scenariet understreger, at selv med en vis vækst i danske luftfart vil man tabe terræn i forhold til andre lande, hvis væksten ikke er høj nok. Det understreger, at det er nødvendigt med ganske omfattende tiltag for at sikre en positiv udvikling i dansk luftfart.

I scenariet med regional rækkevidde er dansk luftfart under pres. Københavns Lufthavn fun-

gerer næsten udelukkende som nationalt knudepunkt om 10 år, og antallet af internationale destinationer er bestemt ud fra efterspørgslen fra de danske flyrejsende alene. Indenrigs-flytrafikken er i scenariet reduceret til trafik på ruterne mellem København og Bornholm, Færøerne og Grønland samt nogle få afgang til de resterende lufthavne.

Scenariet med regional rækkevidde kan sammenlignes med situationen i Bruxelles Lufthavn efter lukningen af Sabena, hvor Bruxelles Lufthavn mistede en meget stor andel af sine transferpassagerer. I scenariet kan der kun flyves direkte til mellem 105 og 130 destinationer. Det vil betyde, at rejsende til forskellige europæiske destinationer vil skulle mellemlande for at nå deres endelige destination.

Figur 1. Antal destinationer i tre scenarier for dansk luftfart 2015



En positiv udvikling i dansk luftfart kan virke selvforstærkende. Antallet af destinationer og frekvenser afhænger af antallet af passagerer. Flere passagerer kan derfor øge antallet af frekvenser og antallet af destinationer. Højere frekvenser og flyvninger til flere destinationer vil tiltrække flere passagerer, hvilket igen kan være grundlag for hyppigere frekvenser og flere destinationer. Det er en gevinst for både den danske befolkning og det danske luftfartserhverv.

Udviklingen vil samtidig have betydning for en række andre forhold i dansk luftfart og dansk økonomi, herunder beskæftigelsen og økonomien i lufthavnene, luftfartsselskaberne og de

mange virksomheder, der leverer ydelser til luftfartssektoren.

Et helt centralt spørgsmål er naturligvis, hvad der kan gøres for at skabe en gunstig udvikling i dansk luftfart.

Det danske luftfartserhverv har selv ansvar for at sikre sin egen konkurrencedygtighed, bl.a. gennem innovation og fornyelse.

Men myndighederne kan i høj grad være med til at understøtte en positiv udvikling i luftfarten ved at sikre, at dansk luftfart har de bedst mulige rammebetingelser. Hvis dansk luftfart skal have den ønskede udvikling, skal de mange forskellige myndigheder, der har med luftfarten at gøre, gøre brug af et bredt udvalg af virkemidler