

man imidlertid set en tendens til fremgang i indenrigsflytrafikken for første gang i mange år, og jeg håber naturligvis, at denne fremgang vil fortsætte. »Dansk Luftfart 2015« handler bl.a. om, hvordan vi kan bidrage til, at provinslufthavnene også er stærke og dynamiske vækstvirksomheder om 10 år.

Jeg lægger meget vægt på, at der er gode flyforbindelser fra lufthavnene i Jylland. Fra mange af provinslufthavnene kan man i dag flyve til forskellige internationale destinationer, det gælder ikke mindst Billund Lufthavn, som i dag er Danmarks næststørste lufthavn med særdeles mange internationale forbindelser. Men også fra Aalborg, Esbjerg og Århus er der mulighed for at rejse ud i verden.

Samtidig glæder det mig, at vi få kilometer fra landets hovedstad har en af Nordeuropas største internationale lufthavne med forbindelser til hele Europa og andre kontinenter, nemlig Københavns Lufthavn i Kastrup. Det er bestemt ingen selvfølge for et lille land som Danmark, og jeg synes, vi skal glæde os over det. Jeg tænker på, hver eneste gang jeg kører til lufthavnen, og det gør jeg ofte, at det er fantastisk at have en lufthavn, der ligger så tæt på hovedstaden, som Københavns Lufthavn ligger.

Jeg mindes faktisk ikke nogen andre hovedsteder, jeg har været i, hvor man har en international lufthavn sådan ca. 15 km eller 15 minutters kørsel fra centrum, som oven i købet gang på gang vinder prisen som en af de bedste lufthavne i verden. Det synes jeg vi skal glæde os over: Der er ikke nogen, der har nævnt det her, men jeg tillader mig altså at glæde mig over det, for jeg synes, det er positivt.

Udviklingen i landets største lufthavn har betydning for os alle, og sporene skræmmer. Vi har alle set, hvordan det f.eks. gik lufthavnen i Bruxelles, da flyselskabet Sabena måtte lukke. Lukningen betød bl.a., at antallet af direkte fly fra lufthavnen blev halveret, og der kom 5,5 millioner færre passagerer på et år.

Økonomisk går det heldigvis godt for Københavns Lufthavn, men trafikalt kan det gå endnu bedre. Vores analyser viser, at Københavns Lufthavn inden for de seneste årtier ikke har haft den samme vækst i passagertrafikken som andre store europæiske lufthavne. Vi ser også, at luftfartsselskaber i stigende grad vælger at oprette ruter fra eksempelvis Oslo, Stockholm og Helsingfors – det gælder bl.a. SAS.

I de kommende år vil Københavns Lufthavn komme til at opleve et øget pres fra andre nord-

europæiske lufthavne. Det gælder ikke mindst, fordi mange af de store lufthavne rundtom i Europa ekspanderer voldsomt i øjeblikket, og det er ekspansioner, som fuldt ud bakkes op af det politiske system i de respektive lande.

Luftfarten er jo en meget liberaliseret sektor, men selv om udviklingen i dansk luftfart i høj grad bestemmes af de enkelte lufthavne og af flyselskaberne, kan vi fra politisk hold ikke tillade os bare at læne os tilbage og følge udviklingen. Vi må i Danmark, som man gør det i de fleste andre europæiske lande, arbejde aktivt for at understøtte en positiv udvikling. Fra politisk hold skal vi have fokus på luftfartens rammebetingelser inden for alle de sektorområder, der påvirker luftfarten.

Med afskaffelse af passagerafgiften har vi taget et stort skridt i den rigtige retning. Passagerafgiften kostede årligt luftfarten og passagererne i Danmark godt 500 mio. kr. For et erhverv under pres er det en betydelig post.

Men vi skal sætte ind på flere fronter i de næste 10 år: Myndighederne skal tænke i initiativer, der kan være med til at styrke dansk luftfart. Disse initiativer kan spænde vidt, lige fra mindre trængsel i luftrummet, hvad vi i allerhøjeste grad arbejder for i EU-regi, til gode trafikforbindelser til og fra lufthavnene, hvilket jo altså i allerhøjeste grad er lykkedes i Danmark. Det nytter nemlig ikke noget, at en flytur tager 1 time, hvis det tager 2 timer at komme ud til lufthavnen. Også der skiller Danmark sig ud fra mange andre lufthavne, og Kastrup i særdeleshed.

Myndighederne skal også sørge for, at der er en god dialog med erhvervet, og at erhvervet får de bedst mulige vilkår. Det betyder bl.a., at afgifter og gebyrer skal ligge på et konkurrencedygtigt niveau, og at der skal være så få administrative byrder som muligt.

KL 18.30

Det er min ambition, at vi med denne redegørelse får taget hul på denne diskussion – det har jeg savnet en lille smule – og udstukket retningslinjerne for fremtidens luftfart. Det drejer sig bl.a. også om høj sikkerhed og god balance i forholdet mellem miljø- og energimålsætningerne.

Dagens debat har vist, at luftfartens miljøvirkninger og energiforbrug optager sindene meget, kan man roligt sige – og heldigvis for det. Jeg er enig i, at det er vigtigt, at vi har fokus på dette aspekt. Miljø og energiforbrug er derfor et af de otte strategiske indsatsområder i luftfartspolitikken.