

EN FÆLLES LUFTHAVN FOR JYLLAND – Billund eller Århus?

Jørgen Kristiansen, Aalborg Universitet (jk@i4.auc.dk)

1. INDLEDNING

Formålet med dette paper er at præsentere nogle overvejelser vedrørende beslutningsgrundlaget for lufthavnsudbygningen i Jylland. Herunder indgår også behovet for at sikre de vigtigste lufthavne som fælles infrastruktur og behovet for koordinering med andre trafik anlæg af regional betydning for det jysk-fynske område.

Overvejelserne vedrørende Billund Lufthavns nuværende og fremtidige rolle samt initiativerne til en ny lufthavn ved Århus benyttes til at belyse behovet for en overordnet lufthavnspolitik for Jylland. Der lægges endvidere op til en debat om i hvilket omfang og på hvilken måde den offentlige sektor bør regulere og planlægge på lufthavnsområdet. Dette må ses i lyset af de internationale udviklingstendenser på luftfartsområdet.

Definitioner:

Indledningsvis vil det være nyttigt at præsentere nogle statistiske definitioner, som benyttes i paperet.

Transit passagerer:

Ankommende passagerer, der fortsætter deres rejse med det samme fly, forudsat at flynummeret ikke ændres. Der er således tale om "gennemgående" passagerer.

Transfer passagerer:

Ankommende passagerer, der fortsætter deres rejse med et andet fly eller, hvis flynummeret ændres, med det samme fly. Der er således tale om passagerer der stiger om. Eksempelvis kræver en indenrigs flyrejse mellem Aalborg og Bornholm en omstigning i Kastrup Lufthavns indenrigsterminal.

Afrejsende terminal passagerer:

Ved "afrejsende terminal passagerer" forstås de passagerer, der starter deres rejse fra den pågældende lufthavn, dvs. passagerer i transit eller transfer er ikke inkluderet i passagertallet.

Den samlede passageromsætning for en lufthavn:

Fremkommer som $2 \times$ (antallet af afrejsende terminal passagerer) + $2 \times$ (antallet af transfer passagerer) + $1 \times$ (antallet af transit passagerer), idet det forudsættes at antal ankommende passagerer er lig antallet af afrejsende passagerer. Normalt er statistik tilgængelig for den samlede årlige passageromsætning med henblik på præsentation af tidsserier for den enkelte lufthavn og til sammenligning mellem lufthavne.

Ofte anvendes imidlertid begrebet "*det samlede antal afrejsende passagerer*" per år, som gør det lettere at foretage en oversigtlig statistisk sammenligning mellem forskellige lufthavne på et ensartet grundlag. Dette tal fremkommer som summen af antal afrejsende terminal passagerer, antal transfer passagerer og antal transit passagerer.

For de fleste danske provinslufthavne er der kun lille forskel på antal "afrejsende terminal passagerer" og antal "afrejsende passagerer", fordi antallet af transfer (og transit) passagerer er beskedent. Dette gælder imidlertid ikke for Kastrup Lufthavn, hvor antallet af transfer passagerer i 1999 udgjorde næsten 4 millioner dvs. knap halvdelen af det samlede antal afrejsende passagerer.

2. TRAFIKUDVIKLINGEN PÅ DANSKE LUFTHAVNE

I dette afsnit præsenteres først nogle udviklingstræk for trafikken via de danske lufthavne. Herefter bringes en kort præsentation af Billund Lufthavn og en omtale af initiativerne til en ny lufthavn ved Århus.

2.1 Nogle udviklingstræk i passagertrafikken

Grupperet efter det totale årlige antal afrejsende passagerer i 1999 og 2000 fås følgende rangliste for de danske lufthavne:

| | 1999 | 2000 |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| 1. Københavns Lufthavn (Kastrup) | 8,62 million | 9,15 million |
| 2. Billund Lufthavn | 0,93 million | 0,91 million |

| | | |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| 3. Aalborg Lufthavn | 0,37 million | 0,36 million |
| 4. Århus Lufthavn (Tirstrup) | 0,30 million | 0,32 million |
| 5. Karup Lufthavn | 0,15 million | 0,14 million |
| 6. Bornholms Lufthavn (Rønne) | 0,11 million | 0,11 million |
| 7. Esbjerg Lufthavn | 0,07 million | 0,05 million |
| 8. Sønderborg Lufthavn | 0,05 million | 0,05 million |

Antallet af afrejsende passagerer fra Roskilde Lufthavn (der sammen med Kastrup Lufthavn udgør "Københavns Lufthavne A/S") lå i 2000 omkring 33.000. Antallet af afrejsende passagerer via lufthavnene i Odense, Vojens og Thisted lå i 2000 under 5000.

Indenrigstrafikkens udvikling:

Siden 1997 har trafikudviklingen været for nedadgående for alle de angivne lufthavne på nær for Kastrup, Bornholm (Rønne) og Aalborg lufthavne. Den faldende omsætning skyldes hovedsageligt nedgangen i indenrigstrafikken som følge af åbningen af den faste Storebæltsforbindelse i 1997/98.

Figur 1 viser udviklingen i løbet af 1990'erne for indenrigstrafikken via de tre største provinslufthavne dvs. Aalborg, Tirstrup og Billund.

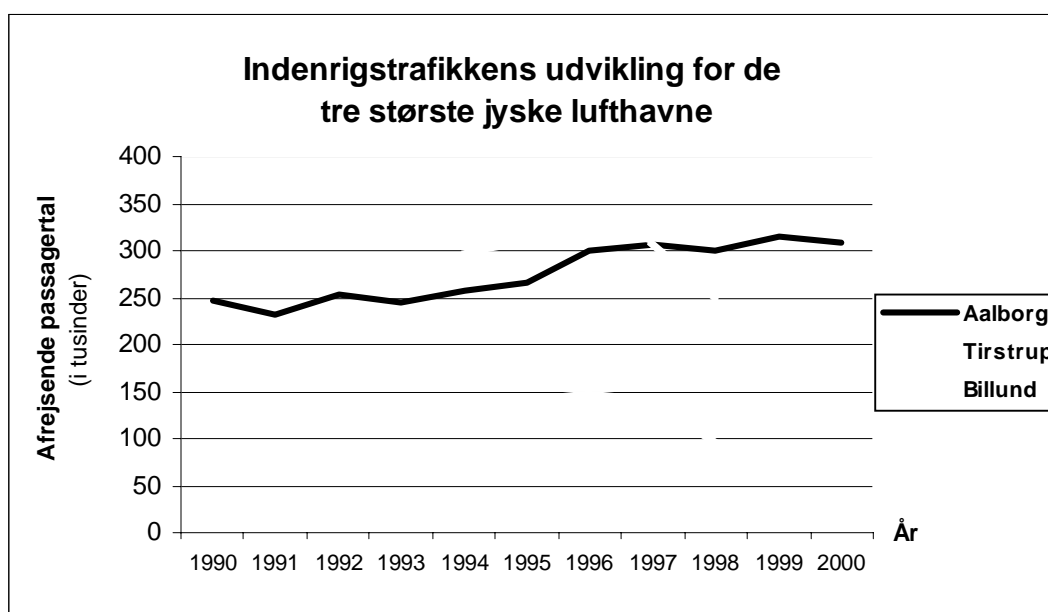


Fig. 1: Udviklingen af indenrigstrafikken for Aalborg, Tirstrup og Billund

Af geografiske årsager har kun Bornholm Lufthavn og tildels Aalborg Lufthavn været uberørte af nedgangen. Indenrigstrafikken via Billund Lufthavn er blevet halveret siden 1990 og ligger nu lavere end Rønne Lufthavns andel. Det skal også nævnes, at Karup Lufthavn fortsat fastholder et relativt højt indenrigs passagertal (omkring 140.000 afrejsende terminal passagerer i 2000).

Regelmæssig rutetrafik via Odense Lufthavn og Vojens Lufthavn ophørte i 1998 henholdsvis 1999. Lufthavnene ved Esbjerg og Sønderborg vil med deres forholdsvis lave og fortsat faldende passagertal få svært ved at opretholde regelmæssig ruteflyvning. Indenrigstrafikken via Esbjerg faldt fra knap 30.000 passagerer i 1999 til under 5.000 passagerer i 2000.

Det danske indenrigs rutemønster er kendetegnet ved en række radialruter som alle udgår fra Kastrup Lufthavn. Når der ses bort fra beflyvningen mellem Aalborg og Billund, som ikke er begrundet i indenrigsbehov, er der ingen rutebeflyvning direkte mellem lufthavnene i provinsen. Indenrigs passagertrafik med rutefly er kun aktuelt mellem Jylland og Bornholm, med omstigning i Kastrup Lufthavns indenrigsterminal (Terminal 1). Denne trafik af indenrigs transfer passagerer er selvsagt af et meget beskedent omfang i forhold til den samlede passageromsætning på indenrigsruterne. Derfor bekræfter statistikken, at det årlige antal afrejsende indenrigspassagerer via Kastrup Lufthavn

nogenlunde svarer til summen af antallet af afrejsende indenrigspassager fra alle de øvrige danske lufthavne tilsammen.

Udenrigstrafik og chartertrafik:

Den internationale passagertrafik med rutefly via danske lufthavne har været støt og markant stigende i de seneste 10 år, fra 2,2 millioner afrejsende passagerer i 1990 til 7,9 millioner i 2000 (heraf 7,4 millioner fra Kastrup Lufthavn og 340.000 fra Billund Lufthavn). Denne stigning har derfor især Kastrup Lufthavn og i mindre omfang Billund Lufthavn nydt godt af. Det bør også nævnes, at Tirstrup Lufthavn alene fra 1999 til 2000 næsten fordoblede sin udenrigstrafik fra ca. 46.000 til knap 90.000 afrejsende passagerer årligt.

Siden 1996 har den samlede internationale chartertrafik fra Danmark ligget nogenlunde konstant på 1,2-1,3 million afrejsende passagerer årligt. Størsteparten af denne trafik foregår fortsat via Kastrup (700.000 i 1999) og Billund (460.000 i 1999), mens lufthavnene i Tirstrup, Aalborg og Esbjerg deltes om det resterende beskedne marked på ca. 80.000 charterrejser årligt.

Indenrigstrafikken på Københavns Lufthavne A/S, Kastrup (CPH) dykkede fra ca. 1,3 million afrejsende terminal passagerer i 1995 til ca. 0,7 million afrejsende terminal passagerer i 1999. Derimod steg antallet af afrejsende transfer passagerer i Kastrup fra 2,6 million i 1995 til 3,9 million i 1999. Heraf udgør transfer passagerer mellem to udenrigsfly fortsat hovedparten. Andelen af transfer passagerer hvor det ene ben er en indenrigsrute har ifølge statistikken været relativt meget stærkt voksende siden 1997, hvilket delvist kan forklares ved en ændret statistisk opgørelsesmetode.

Væksten i antallet af transfer passagerer følger en international tendens, hvor flyselskaberne (i tilfældet CPH er det især SAS) søger at synkronisere tidstabellerne for de indenrigs og regionale føderuter med afgang- og ankomsttider for flyene på de internationale hovedruter.

Lufthavnenes ejerskabsforhold:

Ejerskabsforholdet er vigtig for lufthavnenes funktion som infrastrukturanlæg, og i forbindelse med deregulerings- og privatiseringsinitiativer.

Statens Luftfartsvæsen (SLV) driver Bornholms Lufthavn og lufthavnen på Færøerne (Vargar) som rene statsvirksomheder ("statslufthavne").

De øvrige lufthavne med regelmæssig rutedrift er i løbet af de senere år blevet omdannede til aktieselskaber, men med store offentlige ejerandele. Den danske stat ejer således 51 pct. dvs. den kontrollerende del af aktierne i Københavns Lufthavne A/S. Lufthavnene i Billund, Århus, Aalborg, Karup, Esbjerg og Sønderborg er ligeledes omdannede til aktieselskaber, men her med de lokale myndigheder, dvs. amter og kommuner, som hovedaktionærer.

2.2 Billund Lufthavn

I 1962 tog legetøjsfabrikken "Lego" initiativ til etablering af Billund Lufthavn. Initiativet blev støttet af Vejle Amt og de lokale byråd og sogneråd gennem oprettelse af Billund Lufthavn som et andelsselskab. Allerede fra efteråret 1964 blev en nyanlagt start- og landingsbane (1660 m) taget i brug, idet SAS startede en regelmæssig ruteflyvning mellem København og Billund. Den første terminalbygning stod færdig i foråret 1966. Regulær betjening af charterturister startede i foråret 1966.

I 1971 blev banen forlænget til sin nuværende længde på 3100 m og fuldt udbygget med instrument landingsystem. Som en konsekvens af EF's beslutning om at liberalisere lufttrafikken blev den første direkte udenrigsrute oprettet i 1984 af Maersk Air.

Med virkning fra 1. januar 1997 blev lufthavnen omdannet til aktieselskabet "Billund Lufthavn A/S" med de tidligere andelshavere som aktionærer, dvs. Vejle Amt som den største med 50 pct. af aktierne mens de resterende 50 pct. er fordelt mellem de omkringliggende kommuner (Vejle, Kolding, Grindsted, Billund og Give).

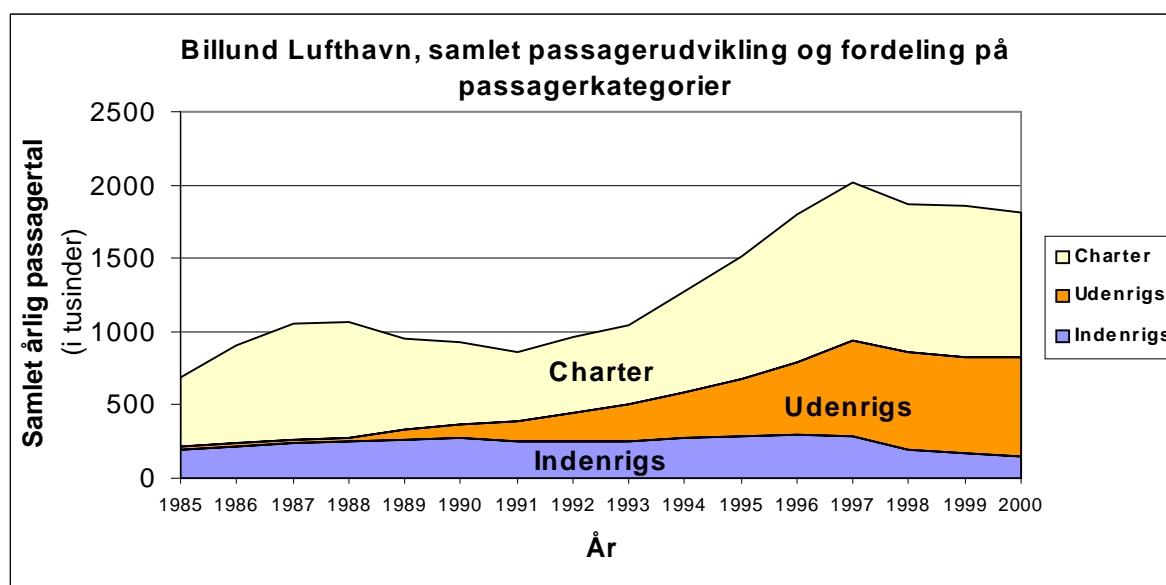
I efteråret 1999 påbegyndtes anlæggelsen af en helt ny passagerterminal nord for landingsbanen. Projektet indeholder også tilhørende forplads, standpladser, taxavej og serviceplatforme ("airside") samt parkeringsfaciliteter og adgangsveje ("landside"). Udbygningen ("1. etape") foregår indenfor en

samlet budgetramme på 850 million kr. Som led i dette investeringsprogram blev en ny rullevej taget i brug allerede i november 2000. Dette har øget kapaciteten af den eksisterende start- og landingsbane, samt muliggjort en reduktion af støjbelastningen af Billund by da større fly ved start fra øst mod vest nu kan komme i luften i større afstand fra byen. Den nye passagerterminal nord for landingsbanen forventes taget i brug i foråret 2002.

Trafikudviklingen på Billund Lufthavn

Den efterfølgende figur 2 angiver udviklingen af den samlede årlige passageromsætning siden 1985. Den samlede passageromsætning fremkommer som summen af ankomende og afgående passagerer, idet transfer passagerer tæller dobbelt og transit passagerer tæller enkelt.

Udviklingen i de forskellige markedssegmenter har været meget forskellig. Dette fremgår af figuren, der også viser udviklingen i fordelingen på det årlige antal passagerer fordelt på indenrigs-, udenrigs- og charterpassagerer.



Figur 2: Samlet passagerudvikling for Billund Lufthavn samt fordelingen på passagerkategorier

Det fremgår at Billunds rolle som indenrigslufthavn er ved at være udspillet. Trekantområdet ligger ganske enkelt for tæt på København rent tidsmæssigt efter åbningen af den faste Storebæltsforbindelse.

Derimod peger udviklingen for chartertrafikken på, at op mod halvdelen af det samlede danske markedspotentiale ligger i Jylland. Billund Lufthavn har formået at tiltrække en stor del af dette passagermarked, selvom lufthavnen ikke ligger særlig centralt placeret for det jyske opland som helhed. Hovedårsagen til at chartertrafikken alligevel har kunnet vokse er, at alle de øvrige jyske lufthavne har en endnu mindre central beliggenhed. Da de kollektive trafikforbindelser til lufthavnen i Billund ikke er særlig effektive, har afgifter for langtidsparkering udviklet sig til en ikke uvæsentlig indtægtskilde for lufthavnen.

Samtidig har Billund Lufthavn op gennem 1990'erne støt forøget sin udenrigstrafik, fra under 50.000 afgående passagerer i 1990 til over 300.000 fra 1997. Dette peger på et delvist uudnyttet potentiale for direkte udenrigsruter via Jylland. Det kan samtidig konstateres at dette potentiale ikke udgør nogen væsentlig "trussel" for Kastrup Lufthavn (CPH), idet Billunds nuværende andel kun svarer til under 5 pct. af CPH's årlige passageromsætning på udenrigsruterne.

Billund Lufthavns forretningsplan

Billund Lufthavn har formuleret sin vision og strategi om at udvikle sig til at være "Vestdanmarks internationale lufthavn" med en samlet omsætning på 5 millioner passagerer årligt, som svarer til en fuld kapacitetsudnyttelse af den nye terminal. Dette skal ses i forhold til den nuværende samlede

omsætning på knap 2 millioner passagerer årligt. I strategien indgår målsætninger om direkte forbindelse til alle vigtige forretningsknudepunkter i Europa mindst to gange dagligt, daglig forbindelse til alle større lufthavne i verden med højst én omstigning, samt direkte charterfly til de vigtigste feriesteder i verden.

Den årlige forrentning og afdrag af investeringen på 850 million kr. vil beløbe sig til omkring 90 million kr. Årets resultat faldt imidlertid fra 23 million kr. i 1999 til knap 10 million kr. i 2000. I 1999-2000 lå de samlede trafikindtægter på omkring 100 million kr. årligt og "salg af varer og tjenesteydelser" på omkring 200 millioner kr. årligt. Det ses at de årlige kapitaludgifter hidhørende fra den igangværende nyinvestering er af samme størrelsesorden som de samlede nuværende trafikindtægter. Udfra en kommerciel synsvinkel er investeringsprogrammet derfor en tvivlsom forretning. Finansieringen kan ikke balancere uden en markant forøgelse af trafikken og lufthavnens indtægter.

Der vil optræde betydelige driftsøkonomiske underskud i de kommende år, hvis den formulerede vision om at opnå mere end en fordobling af passageromsætningen ikke lykkes. Disse underskud må dækkes af skatteborgerne i de kommuner der udgør lufthavnens aktionærer. De markedsmæssige svagheder knyttet til Billund Lufthavn er følgende:

- Dårlig geografisk placering i forhold til den nordlige halvdel af Jylland.
- Manglende tilknytning til det jyske banenet og motorvejsnet (det sidstnævnte kan delvis løses ved ekstra vejbyggeri).
- Manglende nærhed til større bysamfund (dog nærhed til Trekantområdet).

Billund Lufthavn udbygger imidlertid med henblik på at fastholde sin position som Vestdanmarks charterlufthavn og med henblik på at udvide trafikken på udenrigsruterne. Lufthavnen i Billund figurerer allerede som "Fællesskabslufthavn" i EU-Kommissionens oversigter for de trans-europæiske transportnet (TETN). Denne konsolidering af en allerede etableret markedsposition er Billunds fordel i forhold til en evt. ny lufthavn ved Århus, der ville forsøge at gøre den rangen stridig.

2.3. Initiativer til en ny lufthavn ved Århus

Spørgsmålet om en ny fælles lufthavn i det centrale Jylland (vest for Århus) kom op igen i 1990'erne. I årene 1995-97 var der således overvejelser i gang om mulighederne for at placere en ny lufthavn ved Hammel ca. 20 km vest for Århus.

På initiativ af "Styrelsen for Århus Lufthavn" blev der af konsulentfirmaet Carl Bro A/S foretaget en analyse af trafikudviklingen og det fremtidige trafikale grundlag for lufthavnen, som blev offentliggjort i en rapport i 1996. Den umiddelbare anledning til denne undersøgelse var Tirstrup Lufthavns ophør som militær lufthavn i løbet af 1997/98, samt den faste forbindelse over Storebælt og den planlagte udbygning af Billund Lufthavn. Alle disse forhold ville kunne påvirke de fremtidige økonomiske vilkår for Tirstrup Lufthavn i negativ retning. På grundlag af trafikanalysen opstillede rapporten tre prognoser (i form af et minimums, centralt og maksimums "scenario") frem til år 2000 og år 2005. Det centrale scenarios tal for udenrigsrute og chartertrafikken i 2000 kom nogenlunde til at svare til den faktiske udvikling. Derimod blev nedgangen i indenrigstrafikken stærkt undervurderet, idet det centrale scenario foreslog omkring 600.000 indenrigspassagerer i 2000 (summen af afrejsende og ankommende), mens den faktiske passageromsætning lå på ca. 400.000.

Nedlæggelsen af den militære flyvestation indebar et bortfald af den indirekte økonomiske subsidiering, hvilket har forøget driftsudgifterne for den civile lufthavn. Hertil kommer at den faste Storebæltsforbindelse har gjort bane og vej konkurrencedygtig for trafik mellem Århus og København. Dette har medført et vigende passagergrundlag for Tirstrup Lufthavn, hvis placering på Djursland i forvejen ikke er særlig hensigtsmæssig med hensyn til oplandsdækning.

Allerede i 2006 forventer DSB en rejsetid mellem Århus centrum og Københavns Hovedbanegård på under tre timer. Realiseringen af et fremtidigt banekoncept med højhastighedstog og et bedre tracé for den jyske længdebane vil gøre det realistisk yderligere at nedsætte rejsetiden mellem Århus og København til omkring eller under to timer. Derfor vil Tirstrup Lufthavns indenrigs passagergrundlag blive fortsat undermineret og lufthavnens driftsøkonomi vil blive endnu mere kritisk fremover.

Resultatet af undersøgelsen i 1996 af det trafikale grundlag gav stødet til, at Århus Kommune i samarbejde med Randers, Skanderborg, Hammel og Hørning kommuner igangsatte en økonomisk vurdering af en evt. ny lufthavn i Århusområdet. Resultatet af denne analyse, der blev gennemført af konsulentfirmaet ScanAvia A/S, blev offentliggjort i en rapport i oktober 1997. Konklusionen på analysen var, at "*Sammenfattende er en investering i en ny østjysk lufthavn kommercielt set en højrisiko investering med et stort egenkapitalkrav til interessenterne. På den anden side vil lufthavnen være af væsentlig betydning for regionen med hensyn til erhvervsudvikling, økonomisk vækst og beskæftigelse*" (ScanAvia A/S, oktober 1997).

Rapporten pegede på at en ny placering af lufthavnen i nærheden af den østjyske motorvej vil forbedre den konkurrencemæssige situation for indenrigstrafikken og også omfatte Viborg Amt som sit markedsgrundlag. Den vil i større udstrækning end Billund Lufthavn kunne tiltrække en del af de udenrigspassagerer, der i dag flyver via Kastrup Lufthavn. Det blev endvidere konstateret at lufthavnen vil kunne skabe en stærk synergi med vækstpotentialer i Århus området og medvirke positivt til beslutninger om etablering af nye virksomheder. Der blev imidlertid også peget på, at det var nødvendigt for interessenterne at medfinansiere 50 pct. af anlægsudgifterne uden forrentning i de første 7-8 år.

På dette grundlag vedtog Århus Byråd at stille sagen i bero og ikke tage initiativ til konkrete undersøgelser af placeringsmuligheder for den nye lufthavn. Initiativet til etablering af en ny lufthavn faldt også til jorden på grund af den manglende opbakning fra Århus Amtsråd og andre lokale politikere. Byrådet anbefalede dog at mulighederne for at finde finansiering gennem en FBOT ("Finance, Built, Operate, Transfer") model skulle undersøges, hvorefter det i positivt fald kunne overvejes at undersøge placeringsmulighederne.

Fornyet aktualitet:

I april 2001 dukkede spørgsmålet op igen, denne gang i form af et forslag til en ny lufthavn ved Thomasminde ca. 12 km nord for Århus i retning mod Randers og ca. tre km fra den jyske motorvej E45. Forslaget blev fremlagt af "Det Midtjyske Lufthavnråd" (DML), der er blevet etableret på initiativ af en række større østjyske erhvervsvirksomheder, med Grundfos i spidsen. Lufthavnen foreslås navngivet som "Århus Internationale Lufthavn". DML hævdede at en kapital på 1,9 milliard kr. er sikret til investeringen gennem et BOT ("Build-Operate-Transfer") arrangement med Danmarks største entreprenørfirma NCC Danmark A/S. Der forventes godt tre millioner passagerer årligt.

Initiativtagerne har siden 1998 arbejdet på at skabe et beslutningsgrundlag for en ny lufthavn, men planerne er hidtil strandet på stærk lokalpolitisk uvilje både i Århus Amtsråd og de kommunale råd. Derfor var hensigten med at fremlægge planerne aktuelt at påvirke de kandidater der opstilles til amts- og kommunevalget i november 2001 og følge op med en ansøgning til det nye Århus Byråd i begyndelsen af 2002. Mens initiativtagerne til lufthavnsplanerne (DML) satser på at få en opbakning i det kommende Århus Byråd, henviser de nuværende borgmestre i amtsråd og byråd til, at det er et anliggende som Folketinget og Trafikministeriet skal beslutte om.

Kapitalkravet skal ses på baggrund af at det, i modsætning til den igangværende udvidelse af Billund Lufthavn for 850 millioner kr., er nødvendigt at anlægge en helt ny landingsbane. Forslagsstillerne har fremhævet at den nye lufthavn vil få et opland på 1,5 million indbyggere indenfor én times kørsel, og at nærheden til både motorvej og bane er en besnærende fordel. Forslaget blev omtalt i Erhvervsbladet (19. april 2001), der i sin leder konstaterede at placering af en stor lufthavn i Jylland er en samfundsøkonomisk og erhvervspolitisk væsentlig problemstilling, som kræver nedsættelse af en statslig "elitegruppe" til at vurdere, hvad der vil være den rigtige jyske lufthavnstrategi.

Lokaliseringsfordele:

Det er ikke tilfældigt at spørgsmålet om en ny lufthavn ved Århus rejstes igen med visse mellemrum. Der er flere sammenfaldende årsager til at spørgsmålet kan blive yderligere aktuelt fremover, herunder de regionale perspektiver. En ny lufthavn vest for Århus vil have følgende fordele:

- Central tilgængelighed for det meste af Jylland, dvs. skønsmæssigt 1,5 million indbyggere indenfor én times bilkørsel.

- Nærhed til Århus som et større bysamfund med et vidensbaseret erhvervsliv af en væsentlig størrelse samt det største forsknings- og uddannelsesmiljø udenfor hovedstaden.
- Nærhed til den jyske motorvej og længdebane.

I det seneste årti har Århus udviklet sin rolle som en regional serviceby for store dele af det centrale Jylland. Der er grund til at forvente, at denne udvikling vil fortsætte grundet de store teknologiske og økonomiske potentialer i Jylland som helhed og i takt med det stigende interregionale samkvem med kontinentet og med andre nordiske lande. Det lokale marked for direkte udenrigstrafik via Århus vil således vokse, om end det stadig vil være beskedent set i forhold til passageromsætningen i større internationale lufthavne.

Beliggenheden af den jyske motorvej (E45) og den jyske længdebane udvider det lokale opland for en lufthavn ved Århus. Det er imidlertid ikke uvæsentligt, hvor lufthavnen placeres i nærområdet. En vestlig placering nær krydset mellem E45 og motorvejen, der er under udbygning mellem Århus og Herning, vil jf. Humlums princip kunne inddrage Herning-Ikast området i sit næropland. Derimod vil en mere nordlig placering være mindre hensigtsmæssig i forhold til det midtjyske opland. Det er sandsynligvis hensynet til den forventede styrke af lokale miljøprotester der er årsagen til forslaget om en placering ved Thomasminde, i stedet for satsning på en placering lidt længere mod syd eller vest.

En bekvem placering i forhold til den jyske motorvej er en nødvendighed. Kun for meget store internationale lufthavne er der begrundelse for en baneforbindelse mellem hovedby og lufthavn. Imidlertid kunne det kunne være en yderligere fordel, hvis en kommende lufthavn ved Århus placeres tæt ved en ny lokalstation i forbindelse med en fremtidig forlægning af den jyske længdebane.

3. DEN FREMTIDIGE LUFTHAVNSTRUKTUR I JYLLAND

I dette afsnit gives først et historisk tilbageblik vedrørende den jyske lufthavnsstruktur startende med professor Humlums idé til en storlufthavn. Derefter præsenteres nogle regionale og økonomiske problemstillinger i forbindelse med lokaliseringen af en fælles jysk lufthavn. Der afsluttes med nogle overvejelser om behovet for en fælles lufthavnspolitik med henblik på at skabe nogle hensigtsmæssige rammebetingelser for den videre udvikling.

3.1 Tilbageblik

Allerede i midten af 1960erne fremlagde geografen professor Johannes Humlum fra Århus Universitet idéen om en fælles "storlufthavn" i Jylland. Humlum argumenterede for placering af en central lufthavn for hele Jylland ved Gludsted mellem Silkeborg og Herning. Begrundelsen for at vælge placeringen ved Gludsted var, at her ville motorvejskrydset mellem Humlums "midtjyske motorvej" krydse en kommende østvest motorvejsforbindelse mellem Århus og Herning. Humlums idé blev aldrig realiseret. I stedet udviklede provinslufthavnene i Tirstrup, Karup og Billund sig. I Tirstrup og Karup udnyttedes fra starten de eksisterende militære anlæg, mens Billund som tidligere omtalt blev etableret på initiativ af de lokale myndigheder og erhvervsliv.

En jysk Fællesskabslufthavn:

Professor Humlum forestillede sig en storlufthavn. Konceptet til en fælles regional lufthavn for det jyske opland med enkelte udenrigsruter til nøglelokaliteter i Skandinavien og Nordeuropa, forekommer mere realistisk. En sådan lufthavn vil ikke true Kastrup Lufthavns position som en stor international lufthavn, da en jysk lufthavns omsætning for udenrigstrafikken vil være marginal i forhold til trafikbetjeningen via Kastrup. Til gengæld kan det være et argument for en centralt beliggende lufthavn i Jylland, at tilgængelighed og mobilitet for erhvervslivet og charterturismen forbedres markant.

Realisering af Humlums idé om en "Centrallufthavn for hele Jylland", beliggende ved krydset mellem den jyske længdemotorvej og motorvejen Århus-Herning, ville i dag indebære en væsentlig østligere lokalisering, dvs. nær skæringen mellem E45 og Rute 15.

Af geografiske årsager er det nødvendigt at opretholde regelmæssig ruteflyvning mellem Bornholm og Kastrup Lufthavn, også selvom der kræves offentlig subsidiering af ruten. Derimod vil Aalborg Lufthavn givetvis kunne klare sig på rent forretningsmæssig basis også i fremtiden. For Jylland er det

herudover kun lufthavnene i Tirstrup, Karup og Billund, der stadig i 2001 har regelmæssig rutebeflyvning af et væsentligt omfang. Alle de øvrige lufthavne vil overvejende bibeholde en helt lokal funktion med betjening af taxi- og private fly.

Der vil stadig være plads til en lokal/regional lufthavn for Nordjylland. En ny "Fællesskabslufthavn" ved Århus vil ikke true Aalborg Lufthavns position på indenrigstrafikken. Dette skyldes sidstnævnte lufthavns geografisk centrale placering i Nordjylland og tæt på Aalborg by, samtidig med at rejsetiden med tog eller bil til København er på over fire timer. En ny lufthavn vil derimod begrænse Aalborg Lufthavns muligheder når det drejer sig om chartertrafikken og direkte regionale udenrigsruter fx til Norge, Sverige og Nordtyskland.

Der vil også være et potentielt marked for en velplaceret regional lufthavn i Syddjylland og evt. dækkende dele af Sydslesvig. I 1999 havde Esbjerg, Sønderborg og Billund tilsammen ca. 160.000 afrejsende indenrigspassagerer, hvilket understøtter denne mulighed. Ingen af de tre eksisterende lufthavne er optimalt placerede i forhold til det samlede sydjyske opland.

Geografisk dilemma og regionale konflikter:

Billund Lufthavns geografiske dilemma er, at den ligger for langt nordpå til at kunne udfylde rollen som en effektiv regional lufthavn for Syddjylland og Sydslesvig. Samtidig ligger Billund for langt sydpå til at kunne fungere hensigtsmæssigt som en "Fællesskabslufthavn" for hele Jylland. Hertil kommer at dens rolle for indenrigstrafikken er blevet ubetydelig efter åbningen af den faste Storebæltsforbindelse. Fordelen er naturligvis den relative nærhed til Trekantområdet, men placeringen i forhold til det overordnede vejnet og banenet er ikke gunstig.

Når Billund Lufthavn alligevel ud fra et helt lokalt initiativ har formået at udvikle sig frem mod sin status som EU "Fællesskabslufthavn", skyldes det et godt lokalt samarbejde og en dygtig markedsføring omkring lufthavnen, i kombination med den nedarvede skæve lufthavnsstruktur for Jylland som helhed. Det har også haft betydning at de nationale myndigheder ikke har "blandet sig" i udviklingen af lufthavnsstrukturen i Jylland. *Billund Lufthavn vil kun være i stand til at overleve uden væsentlige offentlige subsidier, hvis den samlede lufthavnsstruktur i Jylland forbliver skæv.*

I forhold til Billund vil en placering af en jysk Fællesskabslufthavn ved Århus have større regional symbolværdi. Dette kan måske give anledning til nervøsitet eller skepsis blandt de danske opinionsdannere, der ønsker at fastholde "storbyregionen" eller Øresundsregionen som det enerådende regionalpolitiske paradigme.

Det er givet, at der vil optræde stærkt afvigende lokale interesser i Jylland, når det drejer sig om etablering af en ny lufthavn ved Århus. Modstanden vil i første række komme fra parthaverne i Billund Lufthavn, dvs. kommunerne i Vejle Amt. Men modstanden har hidtil også været stor i Århus Amt. Det skyldes dels de lokale konsekvenser på kortere sigt af at nedlægge Tirstrup Lufthavn, dels de lokale miljømæssige konsekvenser af en ny lufthavn, og dels generel modstand mod udviklingen af flytrafikken. Imidlertid blev Billund Lufthavn i sin tid etableret ved lokalt initiativ og ikke som resultat af en koordineret statslig planlægning. Et lokalt initiativ til en ny lufthavn ved Århus har derfor lov til at søge at gøre Billund Lufthavn rangen stridig.

For Trekantområdet er Billund Lufthavns beliggenhed en fordel, men lufthavnen er næppe en afgørende lokaliseringsfaktor for områdets udvikling som helhed, set i forhold til at der kun er to timers kørsel til København og under én times kørsel til Århus. Det er derimod klart, at Esbjergområdet og andre dele af det sydlige og sydvestlige Jylland vil få væsentlig længere afstand til nærmeste lufthavn, hvis der ikke etableres en ny lokal lufthavn i det sydjyske område.

En forbedret international tilgængelighed til Århus som serviceby for en stor del af Jylland vil kunne vise sig som en strategisk og udviklingsmæssig fordel for Jylland på længere sigt, herunder for Nordjylland og Trekantområdet. Grundet sin bedre oplandsplacering, vil en lufthavn ved Århus kunne tilbyde et langt bredere udvalg af internationale forbindelser end Billund.

Økonomisk rentabilitet og konsekvenser :

I modsætning til de stærke og veletablerede lokale interesser i Billund, er der ikke umiddelbart nogen veldefineret aktør til at tage koordineret initiativ med henblik på etablering af en ny lufthavn ved

Århus. Foreløbige beregninger tyder på, at en ny lufthavn skal op på en årlig omsætning der ligger væsentligt over én million afrejsende passagerer, før investeringen i en ny landingsbane og tilhørende anlæg har en chance for at blive kommercielt rentabel. Rentabiliteten vil således være tvivlsom i en lang periode grundet Billunds etablerede position. Derfor skal dele af lufthavnsinvesteringen i givet fald finansieres fra offentlige midler. Dette kan kun retfærdiggøres hvis der kan påvises en klar samfundsmæssig rentabilitet på lidt længere sigt.

Et grundigt udrednings- og analysearbejde er derfor nødvendigt, før det kan konkluderes hvorvidt en ny lufthavn ved Århus vil være driftsøkonomisk og/eller samfundsøkonomisk gunstig. Der er ikke et markedsgrundlag for to større lufthavne i Jylland, uanset hvor stærkt luftfarten vokser i fremtiden. Derfor er det en forudsætning for den kommercielle rentabilitet, at lufthavnen overtager det meste af den charter- og udenrigstrafik, der i dag foregår via Billund. Selvom det driftsøkonomiske regnestykke alligevel ikke umiddelbart kan hænge sammen, kan en ny lufthavn ved Århus godt vise sig at være en god idé rent samfundsøkonomisk, hvis de tilgængeligheds- og mobilitetsfordele som lufthavnen kan tilbyde tages i regning.

Hvis en ny lufthavn ved Århus først er realiseret, vil Billund Lufthavn miste en stor del af sin berettigelse. Der er imidlertid en fare for at de to lufthavne i en årrække vil ligge og konkurrere med hinanden, med store økonomiske tab for begge til følge. Udfaldet af en sådan "økonomisk udmattelseskrig" kunne være at servicen via begge lufthavne ville kollapse.

En ny lufthavn ved Århus skal naturligvis afløse Tirstrup Lufthavn. Desuden vil Karup Lufthavn sandsynligvis miste en stor del af sin indenrigstrafik, som allerede i dag er beskeden. De øvrige jyske lufthavne, på nær Aalborg og Billund, har allerede i dag en meget beskeden omsætning bl.a. grundet åbningen af den faste Storebæltsforbindelse. Måske vil der kunne opstå en ny lokal lufthavn i Sønderjylland med en væsentlig bedre oplandsplacering end både Esbjerg, Sønderborg og Billund.

3.2 Behov for en koordineret lufthavnspolitik?

I dette delafsnit diskuteres, i hvilket omfang der er behov for at formulere en statslig lufthavnspolitik, og i hvilket omfang det bør overlades til markedet og lokale initiativer at fastlægge og udvikle rammebetingelserne for luftfarten.

Et relevant hovedspørgsmål er, om der i et lille land som Danmark - både geografisk og befolkningsmæssig - er behov for en national lufthavnspolitik. For at realisere en sådan politik vil det være nødvendigt at gribe regulerende ind i samt opstille fælles spilleregler for lufthavnene. Derigennem påvirkes også den trafikale rolle og funktion for den enkelte lufthavn. Hvis svaret på dette hovedspørgsmål er bekræftende, vil der være behov for at Trafikministeriet og Miljø & Energiministeriet sammen klarlægger den regionale udviklingsstrategi for Jylland samt under hvilke former en offentligt regulerende indsats bør finde sted på luftfarts- og lufthavnsområdet.

Det er klart at etablering af en ny lufthavn bør ske på lokalt eller regionalt initiativ. Der har således ikke hidtil været tradition for at udarbejde nationale strategier eller planer for luftfarten og lufthavnsstrukturen i Danmark på samme måde som det er tilfældet for motorvejsnettet og det overordnede banenet. Det er dog anerkendt at Københavns Lufthavn skal styrkes som en del af transportstrukturen i Øresundsregionen. Set fra Trafikministeriets korridorer kan idéen om en ny lufthavn ved Århus derimod fremtræde som lidt af en provokation. Der er allerede for mange overflødige provinslufthavne i Jylland især efter at den faste Storebæltsforbindelse er åbnet, og nogle af dem vil sandsynligvis forsvinde i fremtiden (fx. Tirstrup, Karup, Esbjerg og Sønderborg).

Den eksisterende lufthavnsstruktur er imidlertid geografisk skæv og uhensigtsmæssig. Derfor er det et relevant regionalpolitisk spørgsmål hvordan den fremtidige lufthavnsstruktur i Jylland skal se ud. En konkret metodisk opgave vil i denne sammenhæng være at undersøge fordelene og ulemperne ved at etablere en ny, centralt beliggende lufthavn. Dette indebærer at der skal ses på hvilke konsekvenser den vil få for de øvrige lufthavne og for den samlede trafikstruktur, og den samfundsmæssige "rentabilitet" af en sådan strukturændring skal analyseres. Det er ikke givet at det endelige svar vil være til gunst for en ny lufthavn, men spørgsmålet om struktureffekten er stadig ubesvaret.

Metodekrav til beslutningsgrundlaget:

Den internationale vækst i flytrafikken har en baggrund i den stigende globalisering af økonomien og væksten i mobiliteten. Spørgsmålet om en optimal struktur for flytrafikken via Jylland bør derfor opnå en større interesse i det danske forskningsmiljø og den trafikpolitiske sfære. Dette kunne ske i sammenhæng med en øget trafikpolitisk fokus på Jyllands regionale transportstruktur som helhed.

En sammenlignende vurdering af, hvorvidt Billund Lufthavn eller en ny lufthavn ved Århus på sigt ville være en optimal "Fællesskabslufthavn", rummer interessante metodiske problemstillinger. Der er behov for at gennemføre en række langsigtede, strukturelle overvejelser som ikke tilgodeses af de traditionelle økonomiske analysemetoder, herunder afvejningen mellem lokale, regionale og statslige interesser. Hertil kommer stillingtagen til og løsning af lokale miljøkonflikter, identifikation af interesseparter, inddragelse af offentligheden i beslutningsprocessen, og valg af finansielle løsninger.

En systematisk undersøgelse ville tilbyde et bedre beslutningsgrundlag for udpegning af en implementeringsstrategi. Denne kan groft set kan opdeles i et valg mellem:

- 1) at afblæse alle initiativer til en ny lufthavn;
- 2) at etablere den nye lufthavn gennem lokalt eller regionalt initiativ;
- 3) at etablere den nye lufthavn som et statsligt planlægningsinitiativ.

Det vil være nødvendigt at opdele undersøgelsen i faser. Den *indledende fase* består i strukturelle overvejelser i forhold til markedsudviklingen gennem formulering af enkelte udviklingsscenarier, der som variable kan rumme både forskellige lufthavnskoncepter og forskellige regionale koncepter i sammenhæng med udviklingstendenser for både den regionale/nationale og internationale luftfart. Den *næste fase* kunne være at analysere hvilke placeringsmuligheder der vil være optimal, under den hypotetiske forudsætning at det træffes en beslutning for at anlægge en ny lufthavn i Århus-området. En *tredje fase* kunne være at foretage en sammenlignende analyse af hvordan Billund Lufthavn henholdsvis en ny midtjysk lufthavn vil klare sig i fremtiden med hensyn til driftsøkonomi, samfundsøkonomi, mobilitet og regional udvikling mv., herunder de fordelingsmæssige virkninger og samspillet med den øvrige trafikstruktur.

Deregulering af flytrafikken, internationale tendenser:

Lufthavnene indtager en særstilling som fælles infrastrukturanlæg, hvilket stiller særlige krav til de betingelser som lufthavnene drives under. Ren privatisering er derfor ikke altid løsningen. Derimod er der større fordele i at privatisere og liberalisere selve flytrafikken, i lighed med den udvikling der er sket indenfor den kollektive bustrafik og færgetrafikken og tildels er i gang indenfor banetrafikken.

Den internationalt fremadskridende deregulering betragtes af mange som en næsten uundgåelig "naturlov" for forandring. Mottoet er "global open skies". Flyselskaberne søger at imødegå den stigende konkurrence gennem at indgå strategiske alliancer (jf. SAS's "Star Alliance" med Lufthansa m.fl.), som kan indbefatte forskellige grader af service integration fx fra "code sharing" til fælles booking systemer, når der ses bort fra egentlige fusioner.

Det forventes at passagertallene mange steder vil blive fordoblet i løbet af de næste 10-15 år. Der er også en stærkt voksende transport af værdigods med fly. Således skønnes det at op mod 40 pct. af verdens eksport af forarbejdede varer, målt i værdi, allerede i dag foregår med luftfragt (The Economist, 10. marts 2001).

Europa betragtes som værende 15 år efter Nordamerika, når det gælder deregulering. Der er en stigende erkendelse af, at den monopollignende fortrinsstilling, som "nationale" flyselskaber opretholder i de fleste store europæiske lufthavne ikke er befordrende for konkurrencen, fx SAS's position i de skandinaviske storlufthavne. Også lokale lufthavne er i en tilsvarende situation. Lokale politikere har således givet udtryk for at SAS's prispolitik på Aalborg ruten er betinget af at selskabet har reelt monopol på ruten, og spurgt "*hvorfor der ikke er andre danske eller udenlandske selskaber, som vil sikre en konkurrencedygtig prisdannelse på ruten Aalborg-København*" (Nordjyske Stiftstidende, 21. april 2001).

Ren privatisering alene løser dog ikke problemet for lufthavnene, hvis de skal betragtes som kollektive infrastrukturanlæg med lige adgang for konkurrerende flyselskaber. Ren liberalisering i kombination

med privatisering er slet ikke svaret på betjening af fjernliggende og tyndt befolkede regioner, hvor trafikgrundlaget er beskedent.

For så vidt angår chartertrafikken er en fuld liberalisering hensigtsmæssig. Voluminet af den indenrigs rutetraffic på de danske provinslufthavne er derimod for lille til, at liberaliseringen kan ske gennem fri konkurrence mellem private flyselskaber på de samme ruter. På den anden side er det et problem hvis et enkelt flyselskab har etableret et praktisk monopol på beflyvningen af en lufthavn, evt. i et kartellignende samarbejde med andre flyselskaber. I tilfældet Aalborg Lufthavn kan SAS spille på lufthavnsorganisationens frygt for at miste passagerer og service. SAS's position i Aalborg Lufthavn minder om erfaringerne i USA, hvor lokale lufthavne er ivrige efter at tildele langvarige og gunstige koncessioner til flyselskaber der tilbyder at sikre lufthavnen en stabil indkomststrøm.

En mulig løsning på problemet, set ud fra lufthavnens og flypassagerernes synsvinkel, er for lufthavnsorganisationen at udbyde afgangstider ("slots") i licitation og på dette grundlag oprette fleksible kontrakter på flerårig basis. To eller tre flyselskaber kunne deltage i beflyvningen ved at afgangene opdeles i to eller tre licitations grupper. I sådanne kontrakter skal der naturligvis være mulighed for at flyselskaberne kan indføre fleksible rabat- og prisordninger, samt for at oprette supplerende afgang, hvor det ikke i væsentligt omfang påvirker kundegrundlaget for et konkurrerende selskabs "slots" tildeling.

Kilder

Billund Lufthavn A/S, 2001: Forretningsplan (Billund Lufthavns hjemmeside, 3. marts 2001).

Billund Lufthavn A/S, 2001: Lidt historie (Faktaark fra Billund Lufthavns hjemmeside, april 2001).

Billund Lufthavn A/S, 2001: Årsregnskab for 2000

Erhvervsbladet, 19. april 2001.

Humlum, J., 1966: Landsplanlægningsproblemer (Munksgaards Forlag, København 1966).

Jyllandsposten Erhverv & Økonomi, 19. april 2001. "NCC bag ny jysk lufthavn".

Nordjyske Stiftstidende, 21. april 2001: "LO raser over dyre flyrejser".

Nyhedsmagasinet Danske Kommuner nr. 20, 2001: "Lobbyarbejde skal sikre Århus en storlufthavn" (Kommunernes landsforening, 31. maj 2001).

Statens Luftfartsvæsen (SLV), 1995: Statistik over Luftfartsaktiviteter 1996.

Statens Luftfartsvæsen (SLV), 2001: Statistik over Luftfartsaktiviteter 2000.

Styrelsen for Aarhus Lufthavn, 1996: Det fremtidige trafikale grundlag for Aarhus Lufthavn (rapport udarbejdet af Carl Bro A/S, september 1996).

The Economist, 10 March 2001: "The Sky's the limit".

Transportrådet, 2001: Danskernes flyvaner - en survey (Rapport nr. 01-02, marts 2001).

Århus Kommune, 1997: En økonomisk undersøgelse af en eventuel ny lufthavn i Århus området (rapport udarbejdet af ScanAvia A/S, oktober 1997).