

1995 .....	1.860	540	2.400	78	30,7
2000 .....	2.150	650	2.800	82	34,0

## D. Charterflyvning, antal passagerer og antal operationer.

År	Terminal passagerer (000)	Transfer passagerer (000)	Total passagerer (000)	Passagerer pr. operation	Antal operationer (000)
1980 .....	1.625	300	1.925	141	13,7
1985 .....	1.975	325	2.300	168	13,7
1990 .....	2.400	375	2.775	191	14,5
1995 .....	2.850	400	3.250	212	15,3
2000 .....	3.400	450	3.850	219	17,6

Passagerprognoserne er baseret på en økonomisk model, der tager udgangspunkt i udviklingen i det danske bruttonationalprodukt og i et indeks for flytrafikkens omkostningsniveau (billetpriserne). Væksten i transferpassagertallet afhænger således bl. a. af væksten af Sveriges og Norges bruttonationalprodukt. Det er forudsat, at det danske bruttonationalprodukt vil vokse med en årlig vækstrate på 2,0 pct., mens vækstraten for bruttonationalproduktet i Norge og Sverige er sat til henholdsvis 2,5 og 2,0 pct. Billetpriisindekset forudsættes at holde sig konstant frem til år 2000.

P 2000-Kastrup rapporten er ikke baseret på en ny prognose, men forudsætter, at den årlige vækstrate i det danske bruttonationalprodukt vil være højere (3,3 pct.), og at vækstraten for Sveriges og Norges bruttonationalprodukt også vil være højere (3,1 pct. og 4,5 pct. henholdsvis). P 2000-Kastrup rapporten forudsætter også, at flytrafikkens omkostningsniveau vil falde i prognoseperioden snarere end holde sig konstant som antaget i LU-75 rapporten. Der henvises ikke til undersøgelser eller analyser, der giver støtte til denne antagelse.

P 2000-Kastrup rapporten konkluderer på basis af antagelserne om højere vækstrater i bruttonationalprodukterne og fald i flytrafikkens omkostningsniveau, at den kapacitet og de lufthavnsanlæg, som skal tilvejebringes for at imødekomme trafikbehovet i år 2000, således som forudsat i LU-75 rapporten, i stedet for skal tilvejebringes i 1990.

Det er ikke muligt her at afklare baggrunden for de store forskelle i de to rapporters synspunkter. Men det er værd at fremdrage

en række forhold, som vil øve indflydelse på det endelige valg inden for et ekstremt spillerum:

1. Først er det nyttigt at notere sig, at en statistisk analyse (liniær regression af trafik i forhold til tidspunkt, se appendix 1) af trafikudviklingen i Kastrup i perioden 1971-79 viser et mønster, som er temmelig overensstemmende med prognosekonklusionerne i LU-75 rapporten. Hvis dette mønster for trafikudviklingen i Kastrup i 1971-79 perioden fortsætter frem til år 2000, vil væksten stort set forløbe som forudsat i LU-75 rapporten, selv om en sådan sammenligning viser, at LU-75 prognosen for udenrigspassagerer måske er lidt for høj, og at prognosen for indenrigspassagerer måske er ganske lav, mens den totale trafik vil være omtrent den samme. På denne baggrund at antage, som P 2000-Kastrup rapporten har gjort, at den trafikudvikling, der i LU-75 rapporten forventes i år 2000, vil blive nået i 1990 - 10 år før! - vil være det samme som at mene, at en uhørt dramatisk afvigelse fra de seneste trafikale udviklingstendenser vil indtræffe.

2. For det andet kan det ikke forbigås, at den generelle økonomi i de større industrialiserede lande er for nedadgående, og at denne udvikling forventes at fortsætte i 1981. Økonomisk nedgang vil næsten altid medføre en nedgang i lufttrafikkens vækstrate, undertiden så vidtgående, at der reelt bliver tale om et fald.

Ved en gennemgang af forskellige økonomiske publikationer vedrørende Danmark (»Denmark, quarterly review; no. 1, 1980, Københavns Handelsbank. »The Scandinavian Economies«, april 21., 1980, H. J. Barnes,