

[Trafikministeren]

hed for at operere som kommercielle virksomheder.

Det er regeringens opfattelse, at antallet af havne i Danmark er stort i forhold til det nuværende transportbehov, og at adgangsforholdene såvel fra sø- som fra landsiden generelt fungerer tilfredsstillende.

Flytrafik

Den skærpede konkurrence i den internationale trafik medfører i første række en øget opmærksomhed om de muligheder, Københavns Lufthavn har på kort og længere sigt.

I forhold til antallet af passagerer rangerer lufthavnen som den syvendestørste i Europa. Det er regeringens målsætning, at lufthavnens position som en kommercielt drevet international lufthavn skal fastholdes og styrkes.

Regeringen ønsker derfor, at der gennemføres en fortsat udbygning af lufthavnen for at fastholde og befæste dens internationale position. Centralt heri er udbygningen af lufthavnens udenrigsterminalkompleks og terminalområdet i forbindelse med den nye jernbanestation ved Kastrup.

Der vil blive gjort en forstærket indsats for at etablere Københavns Lufthavn som det naturlige nordeuropæiske luftfragtcenter.

Storebæltsforbindelsen vil betyde en skærpelse af konkurrencen mellem fly og landtransportmidlerne i trafikken mellem København og Jylland-Fyn.

På længere sigt vil regeringen overveje, hvorvidt Aalborg og Odense lufthavne fortsat bør drives i statsligt regi, og i givet fald hvordan der kan opnås balance i driften. Det ligger derimod fast, at Bornholms lufthavn fortsat skal drives i statsligt regi.

Hovedstadsområdets trafik

Det er regeringens mål at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet for at fastholde og om muligt udvide den kollektive trafiks andel af den totale persontrafik.

De københavnske S-tog står foran udskiftning. Ved at investere i nye tog med større kapacitet og bedre energiøkonomi vil man dels opnå en forbedret service for passagererne og dels et mindre energiforbrug. Endvidere betyder kapacitetsudvidelsen, at der er plads til et øget antal passagerer.

Med vedtagelsen af loven om Ørestaden er de første skridt taget til at introducere letbaner som et nyt kollektivt trafikmiddel i Danmark. Det er regeringens vurdering, at letbaner sandsynligvis på længere sigt kan komme til at spille en større rolle i den kollektive betjening af de store byer, og erfaringerne med Ørestadsbanerne vil derfor være af stor vigtighed.

Åbningen af den faste Øresundsforbindelse giver mulighed for en helt ny dansk-svensk regionaltogetsbetjening over Sundet.

Lokal og regional kollektiv trafik

Den lokale og regionale rutebusstrafik er et vigtigt led i det nationale kollektive trafiksystem, men først og fremmest et tilbud til befolkningen rettet mod dagligdagens rejsebehov.

Det er en vigtig målsætning for regeringen, at alle grupper i befolkningen har adgang til et tilfredsstillende transporttilbud, selv om de ikke har rådighed over bil.

Ansvar for at udforme et tilfredsstillende trafiktilbud er inden for den kollektive busstrafik overladt til de kommunale myndigheder.

Regeringen lægger vægt på, at der bl.a. gennem en tilpasning af udbudet og en forøget konkurrence ved udlicitering af kørslen opnås en større effektivitet. Det er regeringens opfattelse, at der ved udlicitering skal være lige muligheder for at byde for såvel private som offentligt ejede selskaber.

Regeringen vil forstærke den statslige indsats for at understøtte udviklingen af en tidsvarende lokal og regional kollektiv busbetjening gennem en række initiativer.

Det er regeringens opfattelse, at den eksisterende lovgivning på visse punkter halter bagefter udviklingen. Regeringen vil derfor i samarbejde med de kommunale organisationer og erhvervet igangsætte et udredningsarbejde med henblik på at modernisere lovgivningen på området.

Regeringen vil videreføre og udbygge de eksisterende statslige støtteordninger bl.a. ved at åbne mulighed for at støtte infrastrukturinvesteringer som f.eks. terminalfaciliteter, busbaner, signalprioritering, telematik m.m.

Endvidere skal fælles billetsystemer og koordinerede takstsystemer mellem busser og tog overvejes.