

net til anden offentlig myndighed, herunder de kommunale parter.

Tilsvarende findes det hensigtsmæssigt, at trafikministeren bemyndiges til efter forhandling at bestemme, at privatbanerne pålægges forpligtelser svarende til dem, der er pålagt DSB i medfør af stk. 4 og 5, til at stille materiel til rådighed samt til mod betaling at udføre trafik som offentlig service.

Til § 9

Bestemmelsen sigter på at regulere tildelingen af rettigheder til benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, dvs. infrastrukturkapacitet. Med sådanne rettigheder kan virksomheder, der er godkendt som jernbanevirksomheder i henhold til kapitel 3, og har fået udstedt sikkerhedscertifikat, udføre enhver form for passager- og godstrafik enten som led i offentlig service eller som fri trafik, dvs. for egen regning og økonomisk risiko.

Jernbanevirksomheder kan søge om infrastrukturkapacitet til enhver form for godstrafik fra 1. januar 1999 og til enhver form for passagertrafik fra 1. januar 2000. Indtil disse tidspunkter kan infrastrukturkapacitet tildeles jernbanevirksomhederne til passager- og godstrafik inden for de rammer, som er fastlagt i § 32, som er en overgangsbestemmelse.

Til stk. 1

Med henblik på at opnå adgang til jernbaneinfrastruktur søger jernbanevirksomheden infrastrukturforvalteren om jernbaneinfrastrukturkapacitet, dvs. om ret til at disponere over sporkapacitet til at fremføre et eller flere tog med nærmere angivne specifikationer bl.a. vedrørende afgang og ankomst.

Kapacitetsfordelingen foretages inden for nærmere af trafikministeren fastsatte rammer af infrastrukturforvalteren, og infrastrukturforvalteren afstikker som led heri de teknisk/trafikale rammer for køreplanlægningen.

På statens jernbaneinfrastruktur samt på infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen er Banestyrelsen infrastrukturforvalter. Opgaven som infrastrukturforvalter for Øresundsforbindelsens kyst-kyst anlæg varetages mest hensigtsmæssigt i et samarbejde mellem Banestyrelsen og infrastrukturforvalteren på svensk side, og dette spørgsmål vil derfor blive rejst inden forbindelsens ibrugtagning med henblik på at etablere en sådan ordning.

Hovedparten af trafikken på det jernbanenet, hvor Banestyrelsen er infrastrukturforvalter, må forventes at være trafik, der udføres som offentlig service. Størstedelen af denne trafik, som har prioritet ved tilde-

ling af infrastrukturkapacitet, forudsættes i en periode tildelt DSB som forhandlet trafik.

Denne trafik vil blive udført i overensstemmelse med de kontrakter, som trafikministeren indgår med DSB efter forhandling på baggrund af et af DSB udarbejdet forslag. Forslaget og de indgåede kontrakter kan principielt strække sig fra angivelse af et trafikomfang til en fuldt detaljeret køreplan.

DSB er forpligtet til at udarbejde og afstemme forslaget med de tidsmæssige og teknisk/trafikale forudsætninger, Banestyrelsen udstikker for den totale trafik på de relevante dele af nettet.

Et oplæg til udbud af offentlig service trafik vil på samme måde skulle afstemmes med Banestyrelsens forudsætninger.

Uanset at trafikken udført som offentlig service har første prioritet, skal den respektere den af fri trafik optagne kapacitet, jf. i øvrigt stk. 3. Det er således Banestyrelsens opgave på trafikministerens vegne at sikre den nødvendige koordinering mellem alle de forskellige trafikformer, idet Banestyrelsen foretager den endelige kapacitetsfordeling efter forhandling med jernbanevirksomhederne.

Det er for alle typer af trafik Banestyrelsens opgave at sikre videst mulig hensyntagen til jernbanevirksomhedernes kommercielle ønsker inden for de rammer, der udgøres af den fysiske kapacitetsbegrænsning, de tekniske og miljømæssige krav samt hensynet til den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige udnyttelse af infrastrukturkapaciteten.

Til stk. 2

På europæisk plan er der taget initiativ til en forbedring af forholdene for godstransport på jernbane gennem etablering af internationale godskorridorer (Trans European Rail Freight Freeways). Det er regeringens ønske, at den danske jernbaneinfrastruktur indgår i dette samarbejde. Derfor ønskes mulighed for, at infrastrukturforvalteren efter trafikministerens nærmere bestemmelse vil kunne reservere infrastrukturkapacitet til dette formål. Denne kapacitet, der skal sikre hurtig transport af høj kvalitet, vil blive tilgængelig for alle jernbanevirksomheder. Tildelingen vil foregå i et samarbejde mellem de deltagende infrastrukturforvaltere efter kriterier, der endnu ikke er fastlagt, men som vil blive forhandlet mellem de deltagende lande. I første omgang etableres et nordisk pilotprojekt med forbindelse til pilotprojekt i Mitteleuropa.

Til stk. 3

I de situationer, hvor de fremsatte ønsker om infrastrukturkapacitet kan forenes, tildeler infrastruktur-