

se af godstrafik. Fra 1. januar 2000 åbnes infrastrukturen tilsvarende for så vidt angår passagertrafik. Det indebærer, at jernbanevirksomhederne fra disse tidspunkter får ret til at få tog indplaceret i køreplanen til enhver form for gods- og passagertrafik (»fri trafik«), hvis der er plads. Som nævnt gives der fortrinsstilling til passagertrafik udført som offentlig service inden for nærmere fastlagte rammer, ligesom godstrafik i internationale gods-korridorer kan prioriteres efter ministerens bestemmelse. Den resterende kapacitet stilles til rådighed for fri trafik, således at kapaciteten fordeles mellem jernbanevirksomhederne med udgangspunkt i hidtidige rettigheder. Der gives dog også inden for nærmere fastlagte rammer adgang til jernbanevirksomheder, der ikke tidligere har drevet trafik på det pågældende baneafsnit. Den infrastrukturkapacitet, der herefter er ledig, fordeles mellem interesserede jernbanevirksomheder på lige og ikke-diskriminerende vilkår til brug for virksomhedernes drift af passager- og godstrafik for egen regning.

Med de anførte hovedprincipper er der søgt skabt en ramme for jernbanevirksomhed, der tager hensyn til specielle danske forhold.

Danmark er lille af udstrækning, med et begrænset befolkningsunderlag, og med en stor befolkningskoncentration i hovedstadsområdet i landets østligste del. Danmark er samtidig et centralt trafikalt forbindelsesled mellem Kontinentet og Sverige/Norge.

Jernbanedrift har været mere handicappet end andre transportformer som følge af transportsystemets afhængighed af færgeforbindelser. Med åbningen af Storebæltsforbindelsen i år og den faste forbindelse over Øresund om ca. 3 år øges jernbanens potentielle konkurrenceevne, men den grænseoverskridende trafik vil fortsat ligesom overalt i Europa være hæmmet af forskelle i de tekniske systemer og mange års deling af markederne mellem de respektive landes nationale jernbaneselskaber.

Det danske banenet stråler ud fra København, men med en hovedåre over Sjælland og videre over den faste Storebæltsforbindelse og Fyn. I hovedåren er der betydelige kapacitetsrestriktioner på grund af myldretidstrafikken med passagerer til og fra København og på grund af strækningens betydning for transittrafikken med gods.

I lyset af hovestrækningens nøglestilling er der lagt vægt på som hovedprincip at undgå et system med eneret til en strækning. Kun hvor passagergrundlaget er særligt begrænset foreligger denne mulighed.

Kapacitetsproblemerne i hovedåren har - i forbin-

delse med det betydelige statstilskud til området - gjort det naturligt at sikre en fortrinsstilling ved kapacitetsfordelingen til trafik foranstaltet som offentlig service. Overskydende kapacitet - hvoraf en del i dag er optaget af godstrafik - stilles til rådighed for fri trafik såvel til passagerer som til gods og såvel til indenlandske som til internationale forbindelser.

Mulighederne for at opnå en bedre og billigere trafik gennem konkurrence mellem jernbanevirksomheder inden for Danmarks grænser er endnu ukendte, fordi det er uvist om effektivitetsgevinsterne vil overskygge et eventuelt tab af stordriftsfordele. Derfor bringes alene en vis del af passagertrafikken i udbud i første omgang. Parallelt hermed kan der ske afprøvning af stordriftspotentialet i samarbejder over grænserne til Tyskland og Sverige netop i fasen, hvor de faste forbindelser står færdige.

Med en materielbestand på 120 togsæt i S-togtrafikken og hvad der svarer til godt 200 togsæt og ca. 150 lokomotiver med vogne i den øvrige trafik er det skønnet urealistisk at etablere flere konkurrerende materielselskaber. Det er samtidigt skønnet uhensigtsmæssigt at etablere et enkelt af DSB uafhængigt materielselskab, fordi dette i givet fald ville få en monopolstilling. På denne baggrund og for at udnytte en eventuel synergieffekt i samspillet mellem materielejerskab og trafikproduktion er det valgt at forudsætte, at indkøb af og ejerskab til rullende materiel i hovedsagen bevares i DSB. Med muligheden for at pålægge DSB at udleje materiel til den vindende jernbanevirksomhed i forbindelse med udbud, skønnes det muligt at opnå en tilsvarende udjævning af konkurrencevilkårene mellem DSB og nye operatører i henseende til materiellet.

De foreslåede ændringer i rammevilkårene for jernbanevirksomhed vil udsætte DSB for et konkurrencepres. Derfor er der overalt tale om, at omlægningerne sker gradvist, således at DSB får mulighed for at omstille sig og tage konkurrencen op. På den måde sikres det bedst, at DSB kan udnytte de nye spilleregler på jernbaneområdet til at styrke sin egen organisation. Af væsentlig betydning for DSBs evne til at tilpasse sig den nye situation vil være omdannelsen til en selvstændig offentlig virksomhed.

DSBs aktivitetsgrundlag sikres i en overgangsperiode gennem statens indgåelse af kontrakter - en udbygget rammeaftale - om de dele af trafikken, der udføres som offentlig service, og som ikke i første fase bringes i udbud (»forhandlet trafik«). Den forhandlede trafik dækker mindst 85 pct. af den trafik, der udføres som offentlig service, frem til udgangen af år