

og alle andre godkendte jernbanevirksomheder kan transportere gods på statens jernbanenet.

Passagertrafik, der betales gennem offentlige tilskud, udføres på basis af kontrakter mellem Trafikministeriet og operatøren. Frem til 1. januar 2000 er det kun DSB. Derefter udbydes 15 procent af intercity- og regionaltogskørsel til andre operatører. Efter 2003 skal trafikministeren tage stilling til, om erfaringerne med udliciteret kørsel har været gode.

1. januar 1999 indføres infrastrukturafgifter, gradueret efter tid og sted. Prisen pr. tog/km svinger fra tre til 20 kr. Det bliver dyrest at køre i myldretiden på hovednettet fra Øresund til Padborg.

Jernbanetilsynet skal godkende operatører. Tvister behandles af Jernbaneklagenævnet. Begge instanser hører under Trafikministeriet.

Her er nogle eksempler fra lovens centrale paragraffer:

§ 8. Trafikministeren sikrer jernbanetrafikbetjeningen for passagerer i et af ministeren nærmere fastlagt omfang gennem indgåelse af kontrakter med jernbanevirksomheder om trafik udført som offentlig service. Trafikministeren sikrer i den forbindelse en passende køreplanskoordinering.

Stk. 3. Enhver virksomhed, herunder DSB, der måtte have tilladelse til at drive jernbanevirksomhed... kan deltage på lige og ikke-diskriminerende vilkår i udbudsforretninger om trafik udført som offentlig service, når den bydende enhed udgør en selvstændig økonomisk enhed. Trafikministeren fremsætter nærmere regler herom.

Stk. 4. DSB er efter trafikministerens beslutning forpligtet til at stille rullende materiel til rådighed for trafik udført som offentlig service, der bringes i udbud. Materiellet stilles til rådighed på lejevilkår og for en periode, svarende til kontraktens længde. Trafikministeren fastlægger nærmere vilkår for DSB's forpligtigelse.

Stk. 5. Trafikministeren kan pålægge DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling...

§ 9. Infrastrukturkapacitet tildeles af det pågældende baneafsnits infrastrukturforvalter.

Stk. 2. Infrastrukturforvalteren kan efter trafikministerens nærmere bestemmelse reservere infrastrukturkapacitet til særlige formål, herunder til internationale godskorridorer.

Stk. 3. I de tilfælde, hvor der foreligger mod-

stridende ønsker om jernaneinfrastrukturkapacitet på et baneafsnit, fordeler infrastrukturforvalteren kapaciteten efter nærmere regler fastsat af trafikministeren...

bim

Kampen om togmagten

Uklar rollefordeling mellem DSB, Banestyrelsen og Trafikministeriet er kernen i de kommende jernbaneproblemer

Af Birgitte Marfelt

Køreplanen er i høj grad DSB's opgave. Siger DSB, som er overbevist om at sidde på den jernbanetrafikale hovedrolle. Men Banestyrelsen er overbevist om, at selv samme rolle er dens. Køreplanen er ikke DSB's men Banestyrelsens opgave, mener Banestyrelsen. På den måde er scenen sat til »Det store togroderi«.

– Med den størrelse som DSB har på det danske marked i dag og vil have i ganske mange år frem i tiden, er det helt naturligt, at det er os, der laver køreplanen, da vi har den tætteste kontakt med kunderne, siger DSB's bestyrelsesformand, *Børge Munk Ebbesen*.

Fra Banestyrelsens administrerende direktør, *Erik Elsborg*, lyder det:

– Vi har selvfølgelig ansvaret for, at hele køreplanen for nettet hænger sammen – naturligvis, fordi flere konkurrerende operatører vil ønske at køre på samme tid og samme strækning.

Trafikministeriet – som er den tredje part i spillet – konkluderer, at det på den ene side er nødvendigt for Banestyrelsens evne til at finde ud af, om togene støder ind i hinanden, at styrelsen også har køreplanskompetence. På den anden side kan ministeriet ikke lade Banestyrelsen lave køreplanen, fordi man også ønsker, at køreplanen skal opfylde kundernes behov.

Lige netop denne ulyst til at regulere og konkretisere er forslaget til ny jernbanelov udtryk for. Formelt er forslaget lige nu faldet til jorden på grund af valget. Men teksten er blevet til efter et forlig mellem regeringen, CD, Venstre og konservative, og derfor kommer forslaget tilbage.

Teksten undgår omhyggeligt at lægge DSB's og Banestyrelsens roller fast. Til gengæld får trafikministeren travlt. Han fastsætter, sikrer, bestemmer, kan fravige, pålægger, aftaler, meddeler, udsteder, beskikker, indgår konventioner, forlænger perioder og udbyder kontrakter i alt cirka 30 gange i den seksoghalv sider lange lov. Og dér ligger roden til balladen.