

manøvrer går ud på at vanskeliggøre andres entre på markedet.

Efter fem måneders drift giver Ulf Smith dog stadig privatbanen mindst et par års levetid endnu.

– Vi giver ikke op, men det er svært.

**Svar:**

Den i spørgsmålet nævnte artikel omhandler arbejds- og ansvarsfordelingen på jernbaneområdet i forbindelse med forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. Det er artiklens generelle påstand, at der i loven ikke skabes tilstrækkelig klarhed omkring rollefordelingen. Køreplanlægningen er fremhævet som det væsentligste eksempel.

Trafikministeren er i forbindelse med Folketingets behandling af lovforslaget (spørgsmål 16, stillet af Trafikudvalget d. 19. januar vedrørende L 108, forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v.) anmodet om at præcisere, hvem der har det endelige ansvar for den konkrete køreplanfastsættelse, og hvorledes køreplanen i praksis vil blive udarbejdet.

Jeg kan henholde mig til besvarelsen af dette spørgsmål, som vedlægges i bilag.

Artiklen i Ingeniøren refererer endvidere en række forskellige institutioner, virksomheder og personer for synspunkter om arbejdsdeling på jernbaneområdet. Jeg anser det grundlæggende for frugtbart, at der foregår en meningsudveksling om rollefordelingen på området. Herved adskiller jernbaneområdet sig vel i øvrigt ikke fra andre erhvervsområder, hvor myndigheder og virksomheder virker i et samspil.

Jeg vil afslutningsvis understrege, at det overordnede ansvar for jernbanesektorens udvikling og organisering entydigt er placeret hos trafikministeren, der i samarbejde med aftalepartierne skal udforme de i lovforslaget nævnte bemyndigelser.

**Bilag**

*Spørgsmål 16, Ad L 108, forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. stillet d. 19. januar 1998.*

Ministerens bedes præcisere, hvem der har det endelige ansvar for den konkrete køreplanfastsættelse, og hvorledes køreplanen i praksis vil blive udarbejdet.

**Svar:**

Der kan mest hensigtsmæssigt skelnes mellem forskellige trafikformer:

For den forhandlede trafik er, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 9, stk. 1, foreslået en model, hvor DSB har ansvaret for udarbejdelsen af køreplansforslaget. Dette sker for at tilstræbe, at forslag til køreplan udarbejdes af den part, der er tættest på kunderne. For at undgå, at DSB's adgang til udarbejdelse af køreplansforslag kan udnyttes til at holde andre operatører (herunder eksempelvis godsoperatører) ude af markedet, er det imidlertid foreslået, at det på trafikministerens vegne er Banestyrelsen, der i tilfælde af potentielle konflikter sikrer den nødvendige koordinering mellem de forskellige trafikformer, idet Banestyrelsen foretager den endelige kapacitetsfordeling efter forhandling med jernbanevirksomhederne.

For den udbudte trafik vil det i praksis være Trafikministeriet, der med støtte fra Banestyrelsen udarbejder oplæg til afvikling af trafikken. Hvorvidt dette oplæg vil have karakter af egentlig køreplan, vil afhænge af den detaljeringsgrad, der til sin tid vælges i udbudsbetingelserne.

I takt med erfaringer og i takt med, at der gradvis kommer flere konkurrerende operatører på jernbaneområdet, må det vurderes, i hvilken grad der vil være behov for justeringer af arbejdsdelingen vedrørende køreplanlægningen. Det er som udgangspunkt hensigten, at den største operatør udgiver samlet køreplan, og at de øvrige bidrager økonomisk hertil.