

Bekendtgørelsen angiver den generelle vedligeholdelsesstandard for de enkelte strækninger, som Banestyrelsen forpligter sig til i det følgende år. Bekendtgørelsen angiver samtidig, på hvilke generelle fysiske vilkår jernbanevirksomhederne i givet fald kan forvente at få tildelt jernbaneinfrastrukturkapacitet på de respektive strækninger.

I dag opereres med følgende baneklasser:

Hovedbaner

Hovedbanerne er ryggraden i banenettet. De binder landsdelene sammen og udgør forbindelserne til udlandet. Størstedelen af hovedbanerne indgår i det fælles europæiske net for højhastighedstog, som ifølge EU's vejledende retningslinjer for opbygning af transeuropæiske net skal udbygges til minimum 200 km/t inden år 2010. Der er høje krav til hovedbanernes standard.

Regionalbaner

På regionalbaner, som forbinder større købstæder uden for hovedbanerne, stilles der betydelige krav til driftsstabilitet og komfort, hvorimod strækningshastighed og kapacitet er afhængig af den enkelte strækning.

S-baner

S-banerne trafikeres indtil videre næsten kun af S-tog. Kravene til baneklassens standard er høj. Der er behov for at prioritere midler til opgradering af denne baneklasse i forbindelse med indsættelse af nyt materiel og ændret driftskoncept, bl.a. med øget strækningshastighed. Det er ved Akt 181 2/4 1997 om DSB's køb af 112 nye S-tog forudsat, at der anvendes op til 900 mio. kr. (PL-1997) til infrastrukturtilpasninger.

Lokalbaner

Lokalbanernes standard er lavere end for regionalbaner, primært på grund af en generelt lavere hastighed og trafikintensitet. Der er dog krav om driftsstabilitet, men med en lidt lavere standard.

Godsbaner

For rene godsbaner er kravene til standard beskedne.