

stemmelser om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, blev Banestyrelsen forpligtet til på de danske jernbaneinfrastrukturforvalters vegne årligt at offentliggøre en netredegørelse.

En sådan netredegørelse skal redegøre for den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomhederne, såvel som indeholde oplysninger om vilkårene for adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder afgiftsprincipper og tariffer, samt principper og kriterier for kapacitetstildelingen.

Netredegørelsen indeholder endvidere en oversigt over planlagte projekter jernbaneinfrastrukturforvalteren har, således at jernbanevirksomhederne varsles og inddrages i forhold til fastsættelsen af terminerne for udførelsen af arbejder, dog med forbehold for uopsættelige arbejder af bl.a. sikkerhedsmæssig karakter. Om sådanne arbejder får jernbanevirksomheden skriftlig meddelelse hurtigst muligt.

Der indgås endvidere, i overensstemmelse med netredegørelsen, operatørkontrakter mellem jernbanevirksomhederne og Banestyrelsen. Kontrakterne specificerer samarbejdsrelationerne mellem jernbanevirksomheden og jernbaneinfrastrukturforvalteren, gensidige rettigheder og forpligtelser, betingelser for benyttelse af infrastrukturen og krav til forsikring m.v.

Således fremgår rettigheder og forpligtelser for henholdsvis Banestyrelsen og jernbanevirksomheder af netredegørelsen, operatørkontrakten og andre aftaler mellem de involverede parter, i det omfang deres forhold ikke er reguleret af lovgivningen eller administrative forskrifter i øvrigt. I aftalen fastsættes i øvrigt, i overensstemmelse med netredegørelsen, bordsregler i forbindelse med overtrædelse af aftalen. Banestyrelsen indgår bod-/bonusaftaler med den enkelte jernbanevirksomhed vedrørende bl.a. Banestyrelsens produktkvalitet og kanalregularitet.

Principperne for bod/bonus systemet bygger på en påvirkningsrate, der er udtryk for hvor mange af jernbanevirksomhedens tog, der påvirkes negativt af forhold hidrørende fra Banestyrelsens virksomhed. Opgørelsen af påvirkningsraten, som er lig med antallet af påvirkede tog pr. million togkilometer, foretages efter aftale mellem jernbanevirksomheden og jernbaneinfrastrukturforvalteren.

Jeg skal i øvrigt pege på, at regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne den 5. november 2003 indgik en aftale om trafik, der medfører et betydeligt løft af Banestyrelsens bevillinger til drift, fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet. Med det nye bevillingsniveau vil det i første omgang være muligt at imødegå den hidtidige nedslidning af jernbanenettet samt at lave en særlig indsats for flere rettidige tog. På længere sigt indledes en løbende genopretning af jernbanenettets tilstand. Jeg forventer derfor ikke, at det vil blive relevant at lukke banestrækninger på grund af manglende vedligeholdelse. Decideret lukning af banestrækninger vil i øvrigt være et politisk anliggende.

Spørgsmål 6:

Kommer loven til at indeholde mulighed for at straffe infrastrukturforvalteren med bøde og erstatning til jernbanevirksomhederne og deres kunder, i det omfang Trafikstyrelsen lukker en given strækning på grund af infrastrukturforvalterens mangelfulde vedligeholdelse af banestrækninger?

Svar:

Nej, loven kommer ikke til at indeholde bestemmelser om at straffe jernbaneinfrastrukturforvalteren med bøder eller erstatning til jernbanevirksomheder.

Jeg anser i øvrigt lukning af banestrækninger for at være et politisk anliggende, jf. også mit svar på spørgsmål nr. 2 herover.