



Netredegørelse 2016

banedanmark



Netredegørelse 2016

**Gyldighedsperiode:
13. december 2015 – 10. december 2016**

Netredegørelse 201 6

Trafikal Drift

Telefon

Key Account Management 8234 0000
Amerika Plads 15
2100 København Ø

banedanmark.dk

J.nr. 14-06331

RETTELSE OG ÆNDRINGER

Dette dokument indeholder rettelser og ændringer, som beskrevet i nedenstående tabel. Dokumentet erstatter tidligere versioner af Netrede gørelsen 2016, som fremgår af tabellen.

Version	Udgivelsesdato
Høringsversion	10. oktober 2014
Endelig version	12. december 2014
2. version med ændringer i afsnit 3.2.1	27. april 2015

1	GENEREL INFORMATION	7
1.1	Introduktion	7
1.2	Formål	7
1.3	Lovgrundlag	8
1.4	Retlig status	9
1.4.1	Almindelige bemærkninger	9
1.4.2	Ansvar	9
1.4.3	Klageprocedure	10
1.5	Netredegørelsens struktur	10
1.6	Gyldighed og opdateringsproces	10
1.6.1	Gyldighedsperiode	10
1.6.2	Opdateringsproces	10
1.7	Offentliggørelse	10
1.8	Kontakt	11
1.9	Godstogskorridorer	11
1.10	RailNetEurope - Internationalt samarbejde mellem infrastrukturforvaltere	12
1.10.1	One stop Shop	12
1.10.2	RailNetEurope værktøjer	12
1.11	Ordliste	12
2	ADGANGSBETINGELSER	13
2.1	Introduktion	13
2.2	Generelle adgangsbetingelser	13
2.2.1	Krav til kapacitetsansøgere	13
2.2.2	Betingelser for at drive jernbanevirksomhed	13
2.2.3	Tilladelse (licens) til at drive jernbanevirksomhed	13
2.2.4	Sikkerhedscertifikat	14
2.2.5	Forsikring	14
2.3	Almindelige forretningsvilkår og kommercielle forhold	14
2.3.1	Rammeaftaler	14
2.3.2	Kontrakter	14
2.4	Trafikale regler	15
2.5	Usædvanlige transporter	15
2.6	Farligt gods	16
2.7	Godkendelse af materiel	16
2.8	Godkendelse af personale	17
3	INFRASTRUKTUREN	18
3.1	Introduktion	18
3.2	Infrastrukturens omfang	18
3.2.1	Geografiske grænser	18
3.2.2	Tilstødende jernbaneinfrastruktur forvaltet og/eller ejet af andre end Banedanmark	20
3.2.3	Yderligere information	21
3.3	Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur	22
3.3.1	Geografisk identifikation	22
3.3.2	Nettets ydeevne	22

3.3.3	Trafikstyrings- og kommunikationssystemer	24
3.4	Trafikale begrænsninger	26
3.4.1	Specialiseret infrastruktur	26
3.4.2	Miljømæssige restriktioner	26
3.4.3	Farligt gods	26
3.4.4	Tunnelrestriktioner	26
3.4.5	Brorestriktioner	27
3.5	Begrænsninger i adgangen til infrastrukturen	27
3.6	Passagerterminaler	27
3.7	Godsterminaler	28
3.8	Service faciliteter	28
3.8.1	Rangering	28
3.8.2	Parkering	28
3.8.3	Faciliteter til vedligeholdelse af materiel	29
3.8.4	Tankanlæg til tankning af diesel	29
3.8.5	Tekniske faciliteter	29
3.9	Infrastrukturudvikling	29
3.9.1	Signalprogrammet	29
3.9.2	Den nye bane København – Ringsted	30
3.9.3	Elektrificeringsprogrammet	31
4	KAPACITETSTILDELING	32
4.1	Introduktion	32
4.2	Beskrivelse af kapacitetstildelingsprocessen	32
4.3	Plan for tildelingsprocessen	32
4.3.1	Tidsfrister for køreplan	32
4.3.2	Tidsfrister for ad hoc ansøgninger	33
4.4	Tildelingsprocedure	33
4.4.1	Koordinationsproces	33
4.4.2	Klageadgang	34
4.4.3	Overbelastet infrastruktur	34
4.4.4	Rammeaftaler	34
4.5	Tildeling af kapacitet til vedligehold, fornyelse og anlæg af infrastruktur	34
4.6	Forhold omkring manglende brug af kanaler og aflysninger	35
4.7	Usædvanlige transporter og farligt gods	35
4.8	Særlige foranstaltninger i tilfælde af forstyrrelser	35
4.8.1	Principper	35
4.8.2	Operationelle regler	36
4.8.3	Forudsete problemer	36
4.8.4	Uforudsete problemer	37
4.9	Kapacitetstildeling til servicefaciliteter	37
5	YDELSER	38
5.1	Introduktion	38
5.2	Minimumsadgangsydelser	38
5.3	Adgang til servicefaciliteter og til ydelser, der leveres på faciliteterne	39
5.3.1	Passagerstationer og dertilhørende bygninger og andre faciliteter	40
5.3.2	Godsterminaler	40
5.3.3	Rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter	40
5.3.4	Depotspor	40

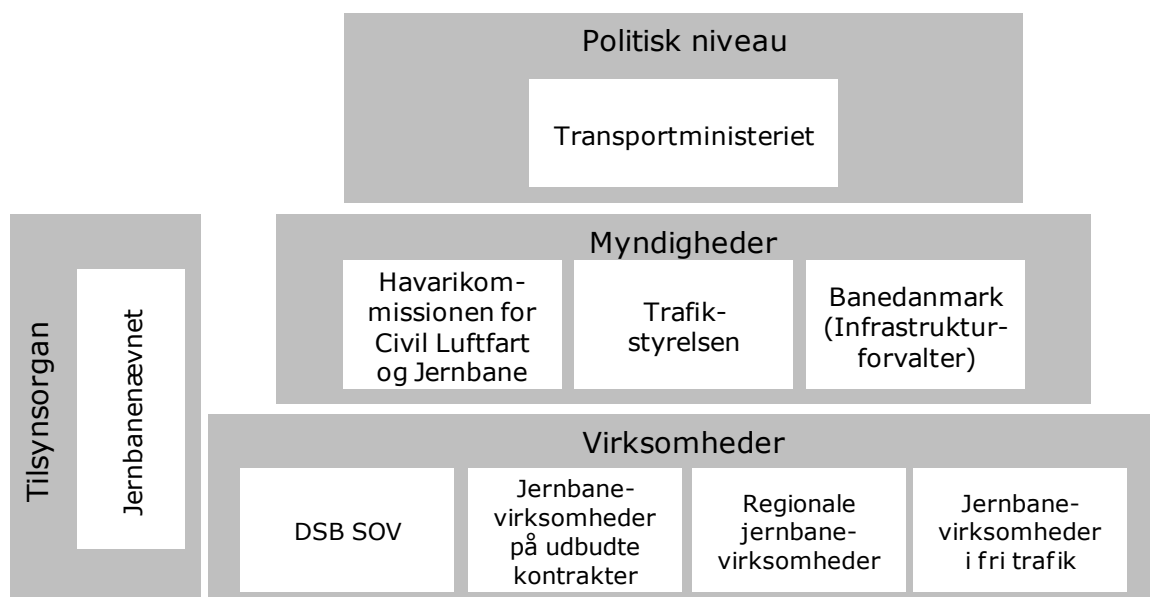
5.3.5	Vedligeholdelsesfaciliteter	41
5.3.6	Andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter	41
5.3.7	Sø- og indlandshavnfaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter	41
5.3.8	Hjælpefaciliteter	41
5.3.9	Brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof	41
5.4	Ekstra ydelser	42
5.4.1	Kørestrøm	42
5.4.2	Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet	42
5.4.3	Vand til klargøring af tog	42
5.4.4	Usædvanlige transporter (UT)	42
5.5	Hjælpeydelse	42
5.5.1	Adgang til telenet	42
5.5.2	Supplerende oplysninger	42
5.5.3	Teknisk inspektion af rullende materiel	43
5.5.4	Reklamer på Banedanmarks arealer	43
5.5.5	Kursus i grænsekørsel	43
5.5.6	Instruktion i tunnelsikkerhed	43
5.5.7	Kursus i "Pas på på banen"	43
5.5.8	Assistance i forbindelse med prøvekørsler	43
6	AFGIFTER	44
6.1	Afgiftsprincipper	44
6.1.1	Minimumsadgangsydelser	44
6.1.2	Sporadgang til servicefaciliteterne beskrevet i kapitel 5.3	45
6.1.3	Ydelser på servicefaciliteter beskrevet i kapitel 5.3	45
6.1.4	Ekstra ydelser	45
6.1.5	Hjælpeydelse	46
6.2	Afgiftssystem	46
6.3	Afgiftssatser	46
6.3.1	Minimumsadgangsydelser	46
6.3.2	Adgang til servicefaciliteter beskrevet i 5.3	46
6.3.3	Ydelser på servicefaciliteter beskrevet i 5.3	47
6.3.4	Ekstra ydelser	47
6.3.5	Hjælpeydelse	47
6.4	Præstationsordning	47
6.5	Ændringer i afgifter	47
6.6	Fakturering og betalingsvilkår	48

1 GENEREL INFORMATION

1.1 Introduktion

Banedanmark, der forvalter statens jernbanenet i Danmark, har udarbejdet og offentliggjort denne Netredegerelse. Netredegerelsen retter sig primært mod jernbanevirksomheder, der planlægger at operere på det danske jernbanenet. Netredegerelsen indeholder oplysninger om infrastrukturen forvaltet af Banedanmark og af andre infrastrukturforvaltere.

Den danske jernbaneindustri og relaterede myndigheder er grafisk illustreret nedenfor:



1.2 Formål

Netredegerelsens formål er at give jernbanevirksomheder, myndigheder og andre interesserede oplysninger om statens jernbaneinfrastruktur i Danmark og betingelserne for at anvende denne.

Netredegerelsen er udarbejdet i overensstemmelse med direktiv 2012/34/EU, direktiv 2001/14/EF og Bekendtgørelse nr. 59 af 02/02/2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v..

Netredegerelsen består af et hoveddokument, der beskriver infrastrukturen, samt de generelle vilkår for adgang til og trafikering på nettet. Derudover består Netredegerelsen af en bilagsdel med mere detaljerede oplysninger. Endelig indeholder Netredegerelsen links til bl.a. publikationer og relevante hjemmesider.

1.3 Lovgrundlag

Netredegørelsen er udarbejdet under henvisning til EU's Jernbanepakke samt den heraf afledte danske lovgivning. Nedenstående er en liste over den mest centrale lovgivning relateret til drift og brug af den danske jernbane; listen er ikke udtømmende:

[EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde \(omarbejdning\)](#)

[EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING \(EU\) Nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport](#)

[Lov om jernbane jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11/11/2010](#)

[Bekendtgørelse nr. 1222 af 21/11/2014 om Banedanmarks opgaver og beføjelser](#)

[Bekendtgørelse nr. 215 af 06/03/2014 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane](#)

[Bekendtgørelse nr. 214 af 10/03/2014 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet](#) (Hertil kommer den til enhver tid gældende bekendtgørelse med de aktuelle afgiftstakster.)

[Bekendtgørelse nr. 59 af 02/02/2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet \(kanaler\) m.v.](#)

[Bekendtgørelse nr. 421 af 26/05/2009 om ændring af bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet \(kanaler\) m.v.](#)

[Bekendtgørelse nr. 168 af 03/03/2009 om modtagepligt på kombiterminaler](#)

[Bekendtgørelse nr. 248 af 30/03/2009 om ændring af bekendtgørelse om modtagepligt på kombiterminaler](#)

[Bekendtgørelse nr. 560 af 21/6/2000 om modtagepligt på stationer m.fl. med senere ændringer](#)

[Bekendtgørelse nr. 1461 af 15/12/2009 om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere](#) (Hertil kommer den til enhver tid gældende "Bekendtgørelse om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til lov om jernbane", der fastsætter de aktuelle erstatnings- og forsikringsbeløb.)

[Bekendtgørelse nr. 1359 af 02/12/2010 om ændring af bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere](#)

[Bekendtgørelse nr. 1188 af 12/12/2012 om Jernbanenævnet](#)

Bekendtgørelse nr. 1127 af 30/11/2012 om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet

Bekendtgørelse nr. 1312 16/12/2008 om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde

Bekendtgørelse nr. 13 af 04/01/2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere

Bekendtgørelse nr. 1190 af 12/12/2011 om lokomotiver og passagervogne, der anvendes på det danske jernbanenet

Bekendtgørelse nr. 601 af 23/06/2009 om jernbanetransport af farligt gods

Bekendtgørelse nr. 576 af 31/05/2013 om ændring af bekendtgørelse om jernbanetransport af farligt gods

Lov nr. 588 af 24/6/2005 om Sund & Bælt Holding A/S

Bekendtgørelse 56 af 24/01/2013 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet

Bekendtgørelse nr. 1666 af 14/12/2006 om kontrol med risikoen for større uheld og farlige stoffer

1.4 Retlig status

1.4.1 Almindelige bemærkninger

Netredegerelsen for 2016 er udarbejdet på basis af gældende lovgivning med tilhørende administrative forskrifter. Jernbaneinfrastrukturen følger de specifikationer, der er angivet i denne Netredegerelse, og det kan forventes, at Banedanmark efterlever de standarder og procedurer, som er angivet heri.

1.4.2 Ansvar

Banedanmark er ikke ansvarlig for fejl, der måtte opstå i forbindelse med opsætning eller udskrivning af Netredegerelsen.

Banedanmark indestår ikke for rigtigheden af oplysninger indeholdt i denne Netredegerelse, som er givet af og omhandler andre infrastrukturforvaltere eller operatører af servicefaciliteter.

Der tages generelt forbehold for ændringer i Netredegerelsen eller jernbanenettets tilstand, som det på udgivelsestidspunktet ikke var muligt at tage højde for.

Gældende love med tilhørende administrative forskrifter gælder forud for oplysningerne i denne Netredegerelse.

1.4.3 Klageprocedure

Klager over Netredegørelsens indhold samt afgørelser truffet af Banedanmark kan indgives til Jernbanenævnet. For en nærmere beskrivelse af klageadgang, gebyrer og frister, se [Jernbanenævnets hjemmeside](#).

1.5 Netredegørelsens struktur

Den internationale sammenslutning af jernbaneinfrastrukturforvaltere i Europa, RailNetEurope (RNE), har udarbejdet en fællesstruktur for Netredegørelsens opbygning og indhold. Banedanmarks Netredegørelse følger denne struktur. Den seneste version af fællesstrukturen kan findes på [RNE's hjemmeside](#).

1.6 Gyldighed og opdateringsproces

1.6.1 Gyldighedsperiode

Netredegørelsen 2016 er gyldig i kapacitetstildelingsperioden K16, der løber fra den 13. december 2015 til 10. december 2016.

1.6.2 Opdateringsproces

Såfremt der sker væsentlige ændringer i de forhold, der er omfattet af denne Netredegørelse, udgiver Banedanmark tillæg til Netredegørelsen. Dette sker som udgangspunkt uden forudgående offentlig høring. En helt eller delvist revideret Netredegørelse erstatter den forrige udgave af Netredegørelsen.

Ovenstående gælder dog ikke for Banedanmarks og Øresundsbro Konsortiets standard adgangskontrakt (bilag 2.3A og 2.3B). Ændringer i standard adgangskontrakten, i perioden fra den offentliggøres i Netredegørelsen til den træder i kraft, kan kun ske efter høring af jernbanevirksomhederne. Dog gennemføres ændringer foranlediget af myndighedskrav – eksempelvis ny eller ændret lovgivning, krav fra Transportministeriet eller afgørelser fra Jernbanenævnet – uden høring.

1.7 Offentliggørelse

Banedanmark offentliggør alene Netredegørelsen i elektronisk form på [Banedanmarks hjemmeside](#), hvorfra den kan downloades gratis.

På [Banedanmarks engelske hjemmeside](#) findes ligeledes en engelsk version af Netredegørelsens hoveddokument. Ved uoverensstemmelser mellem de to versioner af Netredegørelsen går den danske version forud for den engelske.

1.8 Kontakt

Henvendelse vedrørende national og international trafik og anvendelse af jernbanenet i øvrigt kan rettes til Banedanmark. Nedenstående tabel angiver kontaktsteder i Banedanmark.

Banedanmarks generelle kontaktadresse er:

Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø
Danmark

Telefon: (+45) 82 34 00 00
E-mail: banedanmark@bane.dk
Web: www.bane.dk

Strøm	Teknisk Drift, Strøm
Adgangskontrakt	Trafikal Drift, Key Account Management
Dataudveksling	Teknisk Drift, IT
Køretidsberegninger	Trafikal Drift, Trafikplanlægning
Godsbaner	Trafikal Drift, Trafikplanlægning
Trafikale regler	Kvalitet & Sikkerhed
Tekniske krav og regler	Teknisk Drift
Kapacitetsansøgning	Trafikal Drift, Trafikplanlægning
One-Stop-Shop	Trafikal Drift, Key Account Management
Veterantogskørsel	Trafikal Drift, Key Account Management
Usædvanlige transporter	Trafikal Drift, Key Account Management
Rutekompabilitet	Kvalitet & Sikkerhed
Togkontrol	Teknisk Drift, Sikring
Netredeghørelsen	Trafikal Drift, Key Account Management
Transmission og kabler	Teknisk Drift, IT
Kommunikationssystemer	Teknisk Drift, IT
Sidesporsbenyttelse	Trafikal Drift, Trafikplanlægning
Reklamerettigheder	Trafikal Drift, Key Account Management
Farligt gods	Kvalitet & Sikkerhed

1.9 Godstogskorridorer

I EU-forordning 913/2010 er etableringen af en række europæiske godstogskorridorer fastlagt. En del af det danske jernbanenet indgår i den europæiske godstogskorridor 3 (Scandinavian Mediterranean – Scanmed)), der dækker strækningen Stockholm – Malmø – København – Padborg – Hamburg – Innsbruck – Verona – Palermo. Scanmed er etableret i 2015.

Der er udarbejdet et såkaldt Corridor Information Document, der beskriver de nærmere forhold omkring korridoren.

Yderligere oplysning om godskorridoren findes på [Trafikstyrelsens hjemmeside](#) samt på Banedanmarks hjemmeside:

http://uk.bane.dk/visArtikel_eng.asp?artikelID=19731.

1.10 RailNetEurope - Internationalt samarbejde mellem infrastrukturforvaltere

Banedanmark er del af det europæiske samarbejde mellem infrastrukturforvaltere, RailNetEurope (RNE). Der henvises til [RailNetEuropes hjemmeside](#) for mere information om organisationen.

1.10.1 One stop Shop

I Danmark kan henvendelse vedrørende ansøgning om international jernbanetrafik ske til Banedanmarks One-Stop-Shop på asn@bane.dk. Alternativt kan henvendelse ske til Banedanmark, Trafikal Drift, Key Account Management.

På [RailNetEuropes hjemmeside](#) findes yderligere information om One-Stop-Shops.

1.10.2 RailNetEurope værktøjer

PCS (tidligere Pathfinder)

PCS (Path Coordination System) er et online software værktøj, der understøtter koordinering af processer for international kapacitetsansøgning. For yderligere information henvises til [RailNetEuropes hjemmeside](#). Banedanmark anbefaler anvendelse af PCS.

TIS (tidligere EUROPTIRAILS)

TIS (Train Information System) er en web-baseret applikation, der visualiserer internationale tog fra oprindelsessted til bestemmelsessted. Det understøtter international togledelse ved at levere data om international passager-og godstransport ad godstogskorridorer. Der henvises til [RailNetEuropes hjemmeside](#) for yderligere information.

1.11 Ordliste

RNE har oprettet en let brugbar ordliste over termer, der bruges i Netredøgørelsen. Ordlisten er på engelsk og kan findes på [RailNetEuropes hjemmeside](#).

2 ADGANGSBETINGELSER

2.1 Introduktion

I det følgende beskrives betingelser og vilkår for jernbanevirksomhedernes adgang til det danske jernbanenet, herunder krav om tilladelse og sikkerhedscertifikat.

2.2 Generelle adgangsbetingelser

Adgangen til Banedanmarks jernbanenet er reguleret af en række love og bekendtgørelser, hvor Lov om jernbane er den overordnede, mens der findes mere specifikke regler om licens, sikkerhedscertificering og – godkendelse på [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).

2.2.1 Krav til kapacitetsansøgere

Ansøgning om adgang til statens jernbaneinfrastruktur, samt eventuel forbindelse til tilstødende landes jernbaneinfrastruktur, indgives til Banedanmark. For at søge om kapacitet hos Banedanmark er det et krav, at ansøger oplyser om materieltype og tekniske data.

Kravene kan specificeres yderligere af Banedanmark.

Det er ikke til hinder for ansøgning om kapacitet, at ansøgeren på ansøgningstidspunktet ikke opfylder betingelserne for at drive jernbanevirksomhed. Tredjeparter, eksempelvis andre landes OSS (one-stop-shop), kan således også søge om kapacitet på en jernbanevirksomheds vegne.

2.2.2 Betingelser for at drive jernbanevirksomhed

Ret til at drive jernbanevirksomhed i Danmark kræver tilladelse samt sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen, se afsnit 2.2.3 og 2.2.4. Krav til forsikringsdækning er beskrevet i afsnit 2.2.5.

2.2.3 Tilladelse (licens) til at drive jernbanevirksomhed

Trafikstyrelsen udsteder licens til at drive jernbanevirksomhed i Danmark. Trafikstyrelsens vejledning til ansøgning om licens findes på [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).

Licens udstedt af andre medlemsstater i EU samt i Norge og Schweiz gælder i Danmark, dog skal det dokumenteres, at jernbanevirksomheden har forsikring i overensstemmelse med dansk lovgivning, jf. punkt 2.2.5.

2.2.4 Sikkerhedscertifikat

Trafikstyrelsen udsteder sikkerhedscertifikat til danske og udenlandske jernbanevirksomheder, der opfylder kravene til dette. For nærmere information om dette henvises til [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).

2.2.5 Forsikring

Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i Danmark, skal have en ansvarsforsikring, jf. [bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere](#). For nærmere information om dette henvises til [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).

2.3 Almindelige forretningsvilkår og kommercielle forhold

2.3.1 Rammeaftaler

I RailNetEurope-regi arbejdes der på indførelsen af standard rammeaftaler, der giver mulighed for at tildele kapacitet til en jernbanevirksomhed i en længere periode end den 1-årige køreplansperiode. Banedanmark anvender ikke for øjeblikket sådanne aftaler. Banedanmark, Key Account Management, kan kontaktes, hvis der ønskes mere information om mulighederne for i fremtiden at indgå rammeaftaler om jernbanekapacitet.

2.3.2 Kontrakter

Standard adgangskontrakter

Forud for benyttelse af tildelte jernbanekanaler skal de enkelte jernbanevirksomheder eller sammenslutninger af jernbanevirksomheder indgå aftale med Banedanmark i form af en standard adgangskontrakt. Der skal tillige indgås en adgangskontrakt for kørsel på Øresundsbro Konsortiets infrastruktur beliggende i Danmark. Denne kontrakt indgås af Banedanmark på vegne af Øresundsbro Konsortiet.

Adgangskontrakten er ikke en forudsætning for at kunne ansøge om kanaler.

Banedanmarks standard adgangskontrakt fastlægger gensidige rettigheder og forpligtelser, samarbejdsrelationer, betingelser osv. for jernbanevirksomhedens benyttelse af den statslige jernbaneinfrastruktur, der er ejet og/eller forvaltet af Banedanmark.

Indgåelse af standard adgangskontrakten, der findes i bilag 2.3A, er obligatorisk for alle jernbanevirksomheder, der ønsker at benytte infrastruktur forvaltet af Banedanmark. Hvis særlige forhold gør det nødvendigt, kan standard adgangskontrakten suppleres af et individuelt tillæg for den pågældende jernbanevirksomhed.

Den obligatoriske standard adgangskontrakt for kørsel på Øresundsbro Konsortiets infrastruktur i Danmark findes i bilag 2.3B.

For flere oplysninger vedrørende de af Banedanmark leverede ydelser, se kapitel 5.

2.4 Trafikale regler

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, udarbejder og udgiver trafikale regler for kørsel på infrastruktur forvaltet af Banedanmark efter godkendelse fra Trafikstyrelsen. Reglerne findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

Øvrige infrastrukturforvaltere i Danmark fastsætter ligeledes regler for kørsel på deres infrastruktur.

Øresundsbro Konsortiet udgiver Trafiksikkerhedsforskrift (TF), der gælder i tilslutning til Banedanmarks regler for kørsel på Øresundsbro Konsortiets infrastruktur.

Indtil videre er dansk det eneste tilladte sprog på jernbaneinfrastruktur forvaltet af Banedanmark. Banedanmark planlægger dog at indføre engelsk som tilladt sprog. Indførelsen vil følge udrulningen af Signalprogrammet, som beskrives i afsnit 3.9.

2.5 Usædvanlige transportere

Udstedelse af befordringstilladelser til usædvanlige transportere foretages af Banedanmark, Trafikal Drift. Henvendelse kan ske til ut@bane.dk.

Sagsbehandling og udstedelse sker i henhold til Instruks for usædvanlige transportere, som udarbejdes af Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed (tilgængelig på [Banedanmarks hjemmeside](#)). Instruksen indeholder også definition af usædvanlige transportere.

Gældende profiler i Danmark findes i bilag 2.5. Læs mere om strækningsskinner (akseltryk og metervægt) i afsnit 3.3.2.2 om vægtbegrænsninger.

For information om kapacitetsansøgning i forbindelse med usædvanlige transportere, se afsnit 4.7.

Kombitrafik

Læsseenheder, som skal transporteres på jernbanevogne, skal være byggede og mærkede i henhold til kravene i UIC-fiche 596-5 og 596-6.

I Danmark er det muligt at køre op til P/C 80 eller P/C 410 som usædvanlige transportere.

Der er udstedt faste befordringstilladelser for trafik mellem kombiterminalerne (se afsnit 3.7) og transittrafik mellem Padborg grænse og Malmø Grænse. Befordringstilladelserne kan fås ved henvendelse til Banedanmark, ut@bane.dk.

Oversigt over læsseenheder med tilhørende UT-befordringsnumre:

- P/C 45 = BDK 8100-16
- P/C 60 = BDK 8101-16
- P/C 80 = BDK 8102-16
- P/C 369 = BDK 8103-16
- P/C 375 = BDK 8104-16
- P/C 400 = BDK 8105-16
- P/C 410 = BDK 8110-16

2.6 Farligt gods

Trafikstyrelsen er myndighed i Danmark for transport af farligt gods på jernbanen og fører tilsyn med, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere overholder reglerne for transport af farligt gods på jernbanen. Oplysninger om tilsynsområder og omfanget af tilsynet vil kunne findes i det til enhver tid gældende direktiv om indlandstransport af farligt gods. Læs mere på [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).

For befordring af farligt gods på jernbane, i såvel national som international trafik, gælder Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID), der findes som bilag 1 til appendiks B til den internationale jernbanekonvention, COTIF, med bilagene CIM og CIV, samt regler, der fastsættes af Transportministeren eller Trafikstyrelsen.

RID-reglementet er ved anordning nr. 919 af 16. december 1998 undtaget fra indførelse i Lovtidende. En dansk oversættelse af reglementet findes på [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).

Banedanmark har til enhver tid pligt til at kunne angive mængde og type af farligt gods. Derfor skal alle transportører af farligt gods til enhver tid oplyse mængde og placering af farligt gods i sikrede og usikrede områder, hvor Banedanmark er infrastrukturforvalter, til Banedanmark. Dette sker ved elektronisk indberetning til Banedanmarks RID-database for at sikre overholdelse af gældende regler, herunder [risikobekendtgørelsen 1666](#).

For information om kapacitetsansøgning i forbindelse med transport af farligt gods, se afsnit 4.7.

2.7 Godkendelse af materiel

Rullende materiel, eksempelvis lokomotiver, togsæt, personvogne, godsvogne, arbejdskøretøjer og veterantogsmateriel, skal have en godkendelse i form af en ibrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsen, samt være registreret i et nationalt køretøjsregister (NVR). Jernbanekøretøjer med ibrugtagningstilladelse må kun fremføres af hhv. certificeret jernbanevirksomhed eller godkendt infrastrukturforvalter. Oplysninger om ibrugtagningstilladelse til rullende materiel kan findes på [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).

Bane-/vejkøretøjer, og enkelte andre køretøjer, der fremføres med en hastighed på under 20 km/t og som anvendes i en sporspærring, skal have tilladelse af Banedanmark, inden køretøjet sættes på sporet. For nærmere information om dette henvises til [Banedanmarks hjemmeside](#).

2.8 Godkendelse af personale

Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedernes interne uddannelser af personer, der udfører sikkerhedscertificerede funktioner. For yderligere oplysninger henvises til [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).

3 INFRASTRUKTUREN

3.1 Introduktion

Nedenfor beskrives statens overordnede jernbaneinfrastruktur. Denne har en række geografiske, tekniske og trafikale karakteristika, som er relevante i forhold til infrastrukturens anvendelsesformål. Såfremt der sker væsentlige ændringer i disse karakteristika, vil Banedanmark offentliggøre disse ændringer som tillæg til eller ændring af Netredegørelsen.

I bilag 3.1A findes et oversigtskort over jernbanestrækninger i Danmark. Bilag 3.1B og 3.1C viser de banestrækninger, der er åbne for henholdsvis passager- og godstrafik.

Netredegørelsen beskriver tillige andre infrastrukturforvalteres infrastruktur eller tilstødende infrastrukturelementer. Dog er Netredegørelsen ikke en komplet beskrivelse af jernbaneinfrastrukturen i Danmark, da ikke alle infrastrukturforvaltere og operatører af servicefaciliteter har bidraget til Netredegørelsen.

3.2 Infrastrukturens omfang

3.2.1 Geografiske grænser

De geografiske grænser for det danske jernbanenet fremgår af bilag 3.1A.

Strækningen Randers – Ryomgård er nedlagt i henhold til § 2 i lov nr. 73 af 3. marts 1971 om indskrænkning af driften på og eventuel senere nedlæggelse af visse statsbanestrækninger og færgefarten Glyngøre-Nykøbing Mors.

Følgende banestrækninger er spærrede og er derfor ikke tilgængelige for jernbanedrift:

- Nykøbing F – Gedser
- Tønder – Tinglev
- Bramming – Grindsted. Banen er lukket og forventes at blive nedlagt. Banen er spærret efter reglerne for hvilende spor.

Trimning af sidespor

Når Banedanmark konstaterer et behov for at trimme (formelt nedlægge) et sidespor, gælder følgende procedure aftalt med Trafikstyrelsen: Et sidespor skal være erklæret hvilende i to år, inden det kan nedlægges formelt. Status som hhv. hvilende og nedlagt skal offentliggøres i Netredegørelsen.

Hvilende sidespor, herunder tilslutningsspor til andre sidespor (eksempelvis forbindelser til havnebaner og firmaspor), som Banedanmark har erklæret hvilende efter godkendelse i Trafikstyrelsen, fremgår af bilag 3.2A.

Jævnfør ovenstående procedure kan et sidespor klassificeres på ét af tre niveauer:

Åbent

Der er efterspørgsel for benyttelse af sidesporet, hvilket betyder, at sidesporet vedligeholdes i fuldt omfang og kan benyttes i fuldt omfang. I bilag 3.2A er de åbne sidespor grupperet efter benyttelse til forskellige trafikale formål.

Hvilende

Der er ikke efterspørgsel for benyttelse af sporet. Sporet er derfor ikke trafikalt tilgængeligt, og Banedanmark kan erklære sporet for hvilende. Dette niveau kan sidesporet have i op til 24 måneder.

Hvis der skulle opstå efterspørgsel efter sporet i denne periode, er det Banedanmarks ansvar, at sporet kan benyttes trafikalt. Derfor vil sporet teknisk set være i drift, da der kan udføres vedligehold af sporet, hvis brug af sporet skulle blive efterspurgt.

Lukket/nedlagt

Der har ikke været efterspørgsel efter sidesporet i de seneste 24 måneder, hvor sidesporet har været hvilende. Sidesporet indstilles af Banedanmark til lukning hos Trafikstyrelsen. Godkendes det ændrede niveau, er sidesporet trafikalt og teknisk lukket.

Hvis der ikke forventes behov for genåbning af sidesporet inden for overskuelig fremtid, indstiller Banedanmark til Trafikstyrelsen, at sidesporet fjernes.

3.2.2 Tilstødende jernbaneinfrastruktur forvaltet og/eller ejet af andre end Banedanmark

Bilag 3.2B illustrerer Banedanmarks internationale og indenlandske grænseflader til andre infrastrukturforvaltere.

Internationale grænseflader til andre infrastrukturforvaltere

Banedanmarks jernbanenet grænser op til det tyske jernbanenet i Padborg og Tønder. Se bilag 3.2C for yderligere information om grænsens placering og tilstødende infrastrukturforvalter.

Det danske jernbanenet afgrænses mod Sverige ved systemgrænsen ved Peberholms vestlige stationsgrænse i km 23,6. Grænsen mellem infrastruktur, der er forvaltet af Banedanmark og infrastruktur, der er forvaltet af I/S Øresundsbro Konsortiet, fremgår af bilag 3.2C. Infrastruktur, der er forvaltet af I/S Øresundsbro Konsortiet, er beskrevet i [Netredeegørelsen for Øresundsbron](#).

Det danske landanlægs bandedel – Øresundsbanen – ejes af A/S Øresund.

Banedanmark er infrastrukturforvalter på de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Kalvebodbanen) og har ansvaret for den trafikale drift.

Sund & Bælt Holding A/S varetager administrationen af anlæg ejet af A/S Øresund.

Nationale grænseflader til andre infrastrukturforvaltere

Storebæltsforbindelsen

Den faste forbindelse over Storebælt ejes af A/S Storebælt. Banedanmark er infrastrukturforvalter for jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og har ansvaret for den trafikale drift.

A/S Storebælt forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og afholder alle udgifter hertil.

Sund & Bælt Holding A/S varetager administrationen af anlæg ejet af A/S Storebælt og har ansvaret for alle vedligeholdelses- og reinvesteringssopgaver på banestrækningen fra km 106.840 til 132.396.

Der afholdes årligt en beredskabsøvelse på Storebæltsforbindelsen. Forbindelsen er spærret for trafik under øvelsen.

Regionsbaner

I Danmark er der følgende regionsbaner, hvis jernbaneinfrastruktur grænser op til Banedanmarks net (følg links for kontaktoplysninger til infrastrukturforvalteren, der kan give yderligere oplysninger):

- [Midtjyske Jernbaner A/S](#)
- [Hovedstadens Lokalbaner A/S](#)
- [Regionstog A/S](#)
- [Nordjyske Jernbaner A/S](#)
- [Vestbanen](#)

I bilag 3.2C findes oplysninger om, hvor de respektive regionsbaner grænser op til det statslige jernbanenet. Banedanmark er dog infrastrukturforvalter på overkørslerne på privatbanerne.

Netredegeørelsen omfatter ikke jernbaneinfrastruktur, der forvaltes af følgende jernbaneinfrastrukturforvaltere (følg links for kontaktoplysninger til infrastrukturforvalteren):

- [DSB](#)
- [DSB S-tog A/S](#)

Private sidespor

Se bilag 3.2C for yderligere information om private sidespor. Oplysninger om havnespor og havnepladser kan hentes hos de respektive sporejere, se afsnit 5.3.7.

Se afsnit 3.6 for information om godsterminaler.

3.2.3 Yderligere information

Se bilag 3.2D – 3.2H vedrørende oplysninger om regionsbaners infrastruktur.

3.3 Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur

Banedanmarks infrastruktur beskrives udførligt i flere bilag tilknyttet kapitel 3.

3.3.1 Geografisk identifikation

3.3.1.1 Antal strækningsspor

En oversigt over antal strækningsspor findes i bilag 3.3A.

3.3.1.2 Sporvidde

Sporvidden på det danske jernbanenet er 1.435 mm.

3.3.1.3 Stationer og knudepunkter

I bilag 3.1B findes et kort over udvalgte stationer, trinbrætter og knudepunkter på den danske jernbane.

For stationer med fjerntrafik og international trafik er Banedanmarks standard for perroner 320 meter. Ikke alle stationer overholder denne standard. I bilag 3.6 findes vejledende oplysninger om længde og højde på alle perroner på stationerne på Banedanmarks infrastruktur.

For så vidt angår det statslige jernbanenet, rummer TIB en beskrivelse af de lokale trafikale forhold på stationerne. I bilag 3.3B findes en kortillustration af TIB-strækningerne. TIB findes på [Banedanmarks hjemmeside](#). Netredegørelsen indeholder ikke detaljerede oplysninger om sidespor i tilknytning til stationerne.

3.3.2 Nettets ydeevne

3.3.2.1 Referencelinje

En oversigt over den gældende referencelinje på det statslige jernbanenet findes i bilag 3.3C.

Læsseprofiler

På samtlige strækninger gælder læsseprofil i RIV bilag II, bind 1 (tavle 13 og tavle 14) eller i UIC-fiche 506. Undtagelser kan findes i Akseltryk, Metervægt, Læsseprofil (AML) under punkt 5. Ved nyanlæg udbygges til læsseprofil (UIC) GC jf. UIC-fiche 506. Der er ikke indført profiler til kombineret trafik, men der kan befordres op til P/C 80 og P/C 410 på de fleste strækninger. Disse skal befordres som usædvanlige transportere, se afsnit 2.5.

3.3.2.2 Vægtbegrænsninger

På grund af samvirkende forhold kan der ikke garanteres tilladelse til kørsel med maksimal hastighed samtidig med maksimalt akseltryk og maksimal metervægt. Se mere i afsnit 3.3.2.4 om strækningshastighed.

Maksimalt akseltryk

En vejledende oversigt over maksimalt akseltryk findes i bilag 3.3D. Det gældende maksimale akseltryk for de enkelte strækninger (og delstrækninger) fremgår af AML, der findes på [Banedanmarks hjemmeside](#). Ved maksimalt akseltryk menes den højst tilladte vægt pr. aksel på strækningen.

Metervægt

En vejledende oversigt over maksimal metervægt findes i bilag 3.3E. Den gældende maksimale metervægt for de enkelte strækninger (og delstrækninger) fremgår af AML, der findes på [Banedanmarks hjemmeside](#). Ved maksimal metervægt menes den højeste vægt pr. meter, som det kan tillades at køre på strækningen.

Togvægt

Der henvises til altid gældende lovgivning og regler udstukket af Banedanmark. Reglerne kan findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

3.3.2.3 Stigning

TIB indeholder oplysninger om strækningernes stigning. Længdeprofilen angives ligeledes i Sporregler 1987, afsnit 2.10.

3.3.2.3.1 Skinnenhældning

Siden indførelsen af monoblokbetonsvellen i 1989 forefindes der både skinnenhældning 1:20 og 1:40 på Banedanmarks sporet. På fjernbaner og S-baner er der siden, i henholdsvis 1997 og i 2001, foretaget skinneslibning således, at profilet på toppen af skinnen er tilpasset skinnenhældning 1:40.

Der skal derfor anvendes hjulprofiler tilpasset skinnenhældning 1:40.

3.3.2.4 Strækningshastighed

En oversigt over maksimal strækningshastighed findes i bilag 3.3F. Ved maksimal strækningshastighed menes den højst tilladte hastighed for togsæt med dokumenteret lav påvirkning af sporet (særlige togsæt) for den angivne del af strækningen. Kravene til særlige togsæt fremgår af banenorm BN2-74.

For øvrige togtyper kan den maksimale hastighed være lavere end de i bilaget angivne. Disse begrænsninger fremgår af TIB.

3.3.2.5 Maksimal toglængde

Ved toglængde forstås den samlede længde på toget inkl. arbejdende og ikke arbejdende trækraftenheder.

Oplysninger om de tilladte toglængder kan findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

Det kan forekomme, at visse rangerstationer/overhalingsspor/krydsningsspor ikke tillader tog med 835 meter, hvorfor der kan være kapacitetsmæssige begrænsninger for disse. Oplysninger kan fås ved henvendelse til korrtoqa@bane.dk.

3.3.2.6 *Elektrificering*

Elektrificerede jernbanestrækninger (fjernbanen) i Danmark strækker sig fra Helsingør i nord (Kystbanen) videre over Sjælland, hen over Fyn til Jylland i Fredericia og i syd, Padborg og Sønderborg. Herudover er den elektrificerede jernbanestrækning udbygget til Sverige. Systemadskillelse mellem 25 kV 50 Hz hhv. 15 kV 16,7 HX kørestrøm er etableret i hhv. Lernacken, Sverige (bekørbar med strækningshastighed) og Padborg (ikke bekørbar). I bilag 3.3G findes en oversigt over de elektrificerede jernbanestrækninger i Danmark.

El-drift på fjernbanen køres med 25 kV 50 Hz vekselstrøm, som leveres via fordelingsstationer langs fjernbanen.

S-banen i hovedstadsområdet køres med 1.650 V jævnstrøm, som leveres fra omformerstationer langs S-banen.

3.3.3 **Trafikstyrings- og kommunikationssystemer**

3.3.3.1 *Signalsystemer*

Til afvikling af togtrafikken anvender Banedanmark forskellige typer af sikringsanlæg, som optisk signalerer stop-/ køretilladelser til lokomotivføreren i henhold til Sikkerhedsreglementet af 1975.

Til afvikling af tog på S-banen på Jægersborg - Hillerød anvender Banedanmark CBTC i henhold til Sikkerhedsreglementet Operational Rules.

3.3.3.2 *Trafikstyringssystemer*

Trafikstyringen foregår ved hjælp af dels fjernstyring, dels lokalbetjening af sikrings- og linjeblokanlæg. Omkring 97 % af Banedanmark strækninger er fjernstyrede. Disse omfatter såvel større regionale fjernstyringscentraler (RFC'er) som mindre fjernstyringscentraler (FC'er). Enkelte stationer er stedligt betjente, mens resten er fjernstyret. Stationssikringsanlæggene, hvor FC'en er placeret, er normalt styret af lokal stationsbestyrer, med eneste undtagelse på S-banen.

Fjernstyringscentralernes placering og dækningsområde er illustreret i bilag 3.3H, ligesom stedligt betjente stationer fremgår af bilaget.

Betjeningstider for stedligt betjente stationer:

Randers er betjent som anført i TIB.

Horsens er betjent som anført i TIB.

Hjørring er betjent som anført i TIB.

Ellidshøj er betjent som anført i TIB.

Langå er betjent som anført i TIB.

Ekstraordinær betjening af stationer kan bestilles hos Banedanmark senest den 15. i måneden før på tjnord@bane.dk.

Øvrige manuelt betjente stationer er døgnbemandede.

3.3.3.3 *Kommunikationssystemer*

For hver strækning/station er der tilknyttet formålsbestemte radiofrekvenser, som jernbanevirksomheden har tilladelse og forpligtigelse til at benytte. Fra 1. januar 2013 er radiokommunikationen ændret til GSM-R. Overgangen på S-banen er gennemført, og overgangen på fjernbanen sker løbende og forventes at være gennemført ved udgangen af 2015. På fjernbanen vil det analoge radioanlæg forblive i drift sideløbende med GSM-R frem til endelig overgang er gennemført.

Frekvenserne må kun bruges i forbindelse med de tildelte kanaler og de tildelte rangeringssteder og -tidspunkter. Hvilke radiokanaler, der kan benyttes på de enkelte stationer, er beskrevet i TIB. Banedanmarks krav til anvendelse af radio, typerne MSR3 og GSM-R, er beskrevet i infrastrukturet, som tilgås [her](#) (kun på engelsk).

Radiosamtaler optages i digitalt udstyr, hvor også igangværende samtaler kan overvåges.

Fjernbanen

Til tale- og datakommunikation til/fra togene bruges Strækningsradio og Lokal Stations Radio. Begge systemer benytter UIC-frekvenserne i 450 MHz båndet. Systemerne er ikke interoperable. For at kunne benytte systemerne fuldt ud skal lokomotivet/toget være udstyret med en mobilradio af typen MSR3, en mobilradio som er fuldt kompatibel hermed, eller GSM-R radio som er interoperabel. Mobile radioer skal have interface til togets mobile ATC-udstyr.

Til rangering og lignende bruges bærbare radioer af typen CP1000 eller en anden typegodkendt radio. Bærbare radioer skal konfigureres til den aktuelle applikation, afhængig af hvor radioen skal bruges.

S-banen

Til tale- og datakommunikation til/fra togene bruges GSM-R. Systemet benytter 900 MHz båndet og er interoperabelt. For at kunne benytte systemet skal togene være udstyret med en mobil GSM-R radio.

3.3.3.4 *Togkontrolanlæg*

I henhold til Trafikstyrelsens "Bestemmelser for jernbanesikkerhed BJ nr. 5-1-2014 om bestemmelser for kørsel på strækninger med togkontrolanlæg" skal tog, der tildeles kapacitet på strækninger udstyret med togkontrolanlæg, være udstyret med mobilt ATC, ATP, mobilt HKT (på S-banen) eller mobilt CBTC (på S-banen). Systemerne er ikke interoperable.

Se bilag 3.3I for oplysninger om togkontrolanlæg på de enkelte strækninger forvaltet af Banedanmark.

I det til enhver tid gældende trafikcirkulære udsendt af Banedanmark om håndtering af Trafikstyrelsens BJ 5-1-2014 fremgår retningslinjer for kørsel med materiel uden ATC-anlæg på strækninger med ATC.

3.4 Trafikale begrænsninger

3.4.1 Specialiseret infrastruktur

Særlige restriktioner og begrænsninger for kørsel på godsbaner findes beskrevet i Sikkerhedsinstrukser (SIN).

3.4.2 Miljømæssige restriktioner

Støj

Miljøstyrelsen har ingen nationale grænser for, hvor meget støj den eksisterende jernbane må belaste boliger med. Dog skal støj fra holdende tog i tomgang på vendespor og depotspor (overnattende tog) begrænses til 35 dB om natten ved boligområder. Det indebærer at togets motorer og andre støjende komponenter skal slukkes om natten. I øvrigt skal EU's TSI Noise overholdes, som den er gennemført i Transportministeriets bekendtgørelse nr. 627 af 15.06.2012 med støjgrænser for nyt rullende materiel ved forbikørsel og ved tomgang. Kravene i TSI NOISE ligger dog langt over Miljøstyrelsens grænseværdi på 35 dB i depotspor.

Luftforurening

Miljøstyrelsen har ingen nationale generelle krav til luftkvaliteten fra aktiviteter på jernbanen i forhold til naboer og befolkningen generelt. Der er dog grænseværdier for nye lokomotiver og motorvogne i bilag 4 i Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 367 af 15.04.2011 og senere ændringer om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke-vejgående maskiner.

Jordforurening

Spild af olie fra især dieseldrevne lokomotiver og togsæt skal indberettes til Banedanmark og den lokale miljømyndighed (kommunen), som i fællesskab afgør, om der skal oprenses jord eller udføres jordforureningsundersøgelser. Kommunen vurderer, om olien kan sive ud i grøfter og vandløb eller ned til grundvandet og dermed udgøre en risiko for vandindvindingsboringer i nærområdet. Jernbanevirksomheden iværksætter og betaler disse undersøgelser og eventuelle oprensninger i samarbejde med Banedanmark og kommunen.

3.4.3 Farligt gods

På [Trafikstyrelsens hjemmeside](#) findes oplysninger om regler for kørsel med farligt gods, herunder særlig information om kørsel med farligt gods i jernbanetunnellerne i Storebælt og Øresund.

3.4.4 Tunnelrestriktioner

Der gælder visse restriktioner for kørsel med diesel i jernbanetunnellerne på Storebælt og Øresund. Derudover skal personførende tog opfylde visse betingelser for at befordre passagerer i Storebælt- og Øresundstunnellerne. Tilladelsen til passagerbefordring i tunnellerne skal fremgå af materiellets ibrugtagningstilladelse. Der er også restriktioner på andre tunneller/overdækninger.

For yderligere information, se henholdsvis Øresundsbro Konsortiets Trafiksikkerhedsforskrift samt Banedanmarks SR, SIN og trafikcirkulærer.

3.4.5 Brorestriktioner

Der gælder visse vindrestriktioner i forbindelse med togtrafik på Storebæltsbroen og Øresundsbroen. For yderligere information, se henholdsvis Øresundsbro Konsortiets Trafiksikkerhedsforskrift samt Banedanmarks SR, SIN og trafikcirkulærer.

3.5 Begrænsninger i adgangen til infrastrukturen

Der skal fremhæves to vigtige begrænsninger i adgangen til jernbaneinfrastrukturen: infrastrukturarbejder og adgang til sidespor.

Infrastrukturarbejder

I bilag 3.5A præsenteres de planlagte infrastrukturarbejder og andre begrænsninger på kapaciteten i K16 for henholdsvis S-banen og fjernbanen, der jf. standard adgangskontrakten (bilag 2.3A) / operatørkontrakten skal varsles i Netredegørelsen.

I standard adgangskontrakten (bilag 2.3A) fremgår det, hvornår og hvordan jernbanevirksomhederne varsles om øvrige infrastrukturarbejder/kapacitetsbegrænsninger, der ikke fremgår af Netredegørelsen.

Såfremt allerede tildelt kapacitet spærres, går den/de påvirkede jernbanevirksomheder og Banedanmark i dialog om, hvordan problemet løses. Herunder undersøges muligheder for at finde alternativ kapacitet til jernbanevirksomheden.

Banedanmark kan til hver en tid indføre særlige restriktioner for benyttelsen af Banedanmarks infrastruktur med baggrund i arealernes og banernes tilstand.

Adgang til sidespor

Adgang til og benyttelse af sådanne spor, herunder også udvidet brug, kan kun ske efter forudgående aftale med infrastrukturforvalteren/ -ejereren. Aftalen omfatter eventuelle særlige restriktioner for kørsel på sporene, herunder begrænset adgang, nedsat hastighed, reduceret akseltryk, mv.

3.6 Passagerterminaler

I bilag 3.6 findes en oversigt over samtlige passagerstationer og trinbrætter på Banedanmarks infrastruktur. Bilaget indeholder også vejledende oplysninger om perronlængder og -højder på stationerne.

3.7 Godsterminaler

Kombiterminaler

I Danmark findes, jf. nedenstående tabel, en række kombiterminaler med modtagepligt, hvor gods kan omlades mellem vej og jernbane:

Beliggenhed	Antal spor	Sporlængder	Rampe	Terminal-operator
Høje Taastrup	8	3290	Nej	DB Schenker
Padborg	2	900	Nej	TX logistik
Taulov	9	5529	Nej	DB Schenker

For yderligere information og adgang til terminalerne henvises til Banedanmark, Trafikal Drift, Kapacitetsplanlægning. Ansøgning om kapacitet til og fra terminalen følger processen for kapacitetstildeling, se kapitel 4.

Andre sidespor til gods

I bilag 3.8 findes en oversigt over, hvor der er sidespor til godstog. I bilag 3.2A findes oplysninger om omfanget af sidespor til godsformål. Banedanmark tildeler kapacitet til og fra disse faciliteter.

Havnebaner/-spor

I bilag 3.1c og 3.2C findes en oversigt over, hvor der er havnebaner/-spor. Banedanmark tildeler kapacitet til og fra havnesporene.

3.8 Service faciliteter

3.8.1 Rangering

Jernbanevirksomheder kan foretage rangering på sidespor. Bilag 3.8 viser på hvilke stationer, der findes sidespor til henholdsvis gods- og passagertog. I bilag 3.2A findes tillige en oversigt, der angiver hvor mange meter sidespor, der findes på de pågældende stationer. Det garanteres ikke at samtlige sidespor kan anvendes til rangering.

Der søges om kapacitet til rangering hos Banedanmark, Kapacitetsplanlægning. Banedanmark tildeler kapacitet på opstillingsspor. Al anden rangering skal aftales med Banedanmark.

3.8.2 Parkering

Jernbanevirksomheder kan parkere rullende materiel på sidespor. Bilag 3.8 viser på hvilke stationer, der findes sidespor til henholdsvis gods- og passagertog. I bilag 3.2A findes tillige en oversigt, der angiver hvor mange meter sidespor, der findes på de pågældende stationer. Det garanteres ikke at samtlige sidespor kan anvendes til parkering. Der søges om kapacitet til parkering hos Banedanmark, Kapacitetsplanlægning.

På visse sidespor, der anvendes til parkering, tilbyder Banedanmark adgang til fremmednetstik til forsyning af elektricitet. Banedanmark tilbyder fremmednetstik med tre systemspændinger til dette brug: 1.500 V, 1.000 V, begge enfasede, samt 400 V trefaset. Jernbanevirksomheder kan ikke påregne at kunne få adgang til stik med andre spændinger end denne.

Banedanmark skal gøre opmærksom på, at regler for henstilling af farligt gods er underlagt risikobekendtgørelsen 1666.

3.8.3 Faciliteter til vedligeholdelse af materiel

Banedanmark stiller ikke værksteder og andre faciliteter til vedligeholdelse af rullende materiel til rådighed for jernbanevirksomheder.

3.8.4 Tankanlæg til tankning af diesel

Banedanmark råder ikke over faciliteter til tankning af diesel.

3.8.5 Tekniske faciliteter

Brovægte

Banedanmark ejer en række brovægte til vejning af vognmateriel. Placeringen af disse brovægte fremgår af nedenstående oversigt:

By	Bæreevne
Esbjerg	43 tons
Fredericia	2 a 50 t
Kolding	43 tons
Padborg	60 tons

For vognvægte ejet af andre end Banedanmark kan Banedanmark ikke garantere, at vægtene er verificerede og driftsklare.

3.9 Infrastrukturudvikling

I dette afsnit beskrives store udviklingsprojekter for infrastrukturen. Projekterne har en længere tidshorisont end Netredegørelsens gyldighedsperiode.

3.9.1 Signalprogrammet

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det politisk besluttet, at signalanlæggene på fjernbanen og S-banen skal udskiftes. På fjernbanen etableres et signalsystem baseret på eksisterende signalløsninger og den europæiske togkontrolstandard ERTMS niveau 2, og på S-banen etableres et CBTC-system.

Signalprogrammet er i gang med dette arbejde, som forventes afsluttet i 2021 på fjernbanen og 2018 på S-banen. Læs mere om Signalprogrammet [her](#).

Fjernbanen

For fjernbanen er der underskrevet kontrakter om signalinfrastrukturen øst for Lillebælt med Alstom og vest for Lillebælt med et konsortium bestående af Thales og Strukton. Den nye signalinfrastruktur ibrugtages strækingsvis. Øst for Lillebælt er Roskilde-Køge-Næstved (eksklusiv Roskilde og Næstved) planlagt til at være den første strækning, der ibrugtages. Den første strækning vest for Lillebælt er planlagt til at være Langå-Frederikshavn (eksklusiv Langå). Bilag 3.9A viser den geografiske placering af ibrugtagningerne i 2016.

Hovedparten af installation af den nye signalinfrastruktur for Roskilde-Køge-Næstved og Langå-Frederikshavn vil i 2016 foregå i aftenspæringer. For Roskilde-Køge-Næstved er der forudset op til 100 natspæringer, og for Langå-Frederikshavn er der forudset op til 200 natspæringer. For at teste systemerne, der er de første af deres art i Danmark, er det nødvendigt i en periode på ca. tre måneder at reservere strækningerne til at køre med tog uden passagerer i aftentimerne. Derudover vil der blive ca. otte spæringsweekender på hver strækning for de sidste omfattende afprøvninger, før anlægget sættes i drift.

S-banen

For S-banen er der underskrevet kontrakter om signalinfrastrukturen med Siemens. Den nye signalinfrastruktur ibrugtages strækingsvist. På kortet i bilag 3.9B kan planen for udrulningen af den nye signalinfrastruktur på S-banen.

I 2016 udføres i

- 1. kvartal: afprøvninger af det nye signalsystem på strækningen Klampenborg/Jægersborg – Hellerup – Svanemøllen/Ryparken. Arbejdet foregår i 2 weekendspæringer,
- 1. – 3. kvartal: installationsarbejde på strækningen Frederikssund - Enghave. Arbejdet foregår i natspæringer og lange natspæringer på dele af strækningen.
- 3. – 4. kvartal: afprøvninger af det nye signalsystem på strækningen Farum – Enghave/Sydhavn. Arbejdet foregår i natspæringer og lange natspæringer på hele strækningen henover ca. 12 uger. Der forventes ca. 24 lange natspæringer.
- 4. kvartal: installationsarbejde på strækningen Valby – Taastrup. Arbejdet foregår i natspæringer og lange natspæringer på dele af strækningen.

Spæringerne vil blive planlagt og annonceret i henhold til bestemmelserne i adgangskontrakterne. Det bemærkes, at der kan forekomme ændringer i ovenstående, både for så vidt angår tidsperioderne og antallet samt typen af spæringer.

3.9.2 Den nye bane København – Ringsted

Den 18. maj 2010 vedtog Folketinget anlægsloven for en ny dobbeltsporet, elektrificeret jernbane mellem København og Ringsted over Køge. Formålet med den nye bane er at skaffe mere kapacitet på jernbanen mellem København og Ringsted.

Jernbaneprojektet er beregnet til en pris på 10,4 mia. kr (prinsniveau 2009), og banen skal stå klar til brug i 2018. Strækningen får én ny station, Køge Nord, hvor passagerne kan skifte mellem fjerntog og S-tog. Banen anlægges til kørsel med gods-

og persontog. Hastigheden for persontog bliver på op til 250 km/t, og det bliver Danmarks første jernbane, der kan betjene højhastighedstog.

Projektet indgår i de politiske planer om at etablere Timemodellen mellem landets største byer. Timemodellen introducerer rejsetider imellem landets store byer (København, Odense, Aarhus og Aalborg) på maks. 60 minutter og skaber i disse byer et trafikknudepunkt, hvor der skabes forbindelse mellem landsdelstrafikken og den regionale trafik.

Læs mere om Den nye bane København-Ringsted på [Banedanmarks hjemmeside](#).

3.9.3 Elektrificeringsprogrammet

Strækningen mellem Lunderskov og Esbjerg elektrificeres som den første strækning under Banedanmarks Elektrificeringsprogram. Udbudsprocessen af selve elektrificeringsentreprisen pågår, og det forventes, at en samlet kontrakt for alle de planlagte elektrificerede strækninger i Danmark kan underskrives ultimo maj 2015. Udbuddet forgår efter reglerne om udbud med forhandling.

Den endelige tidsplan for elektrificering af strækningen mellem Lunderskov og Esbjerg har indgået som en del af forhandlingerne med den fremtidige entreprenør/leverandør. Ingen af leverandørerne har afgivet et konditionsmæssigt tilbud på en tidsplan, hvor elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov ibrugtages i 2015. Planen for elektrificering af strækningen ændres derfor til 2. halvår 2016 med ibrugtagning fra og med køreplanen for 2017.

Den endelige planlægning af sporspæringerne vil foregå i tæt samarbejde med jernbanevirksomhederne og med leverandøren.

4 KAPACITETSTILDELING

4.1 Introduktion

I det følgende beskrives regler og procedurer i forbindelse med Banedanmarks tildeling af kapacitet på det danske jernbanenet.

Trafikal Drift, Kapacitetsplanlægning, udarbejder og udsender Banedanmarks årlige tjenestekøreplaner. Datoen for udsendelsen følger datoen for det årlige internationale køreplanskifte. I køreplansperioden udsender Banedanmark en opdateret køreplan. Ændringer i de mellemliggende perioder håndteres via toganmeldelser.

Banedanmark udgiver alene tjenestekøreplaner i elektronisk format.

4.2 Beskrivelse af kapacitetstildelingsprocessen

En jernbanevirksomhed tildeles kapacitet af Banedanmark, jf. afsnit 4.4 nedenfor, med henblik på at drive jernbanevirksomhed. Tildelingen sker årligt på baggrund af en konkret ansøgning fra jernbanevirksomheden, og hver tildelingsperiode har en varighed af et år.

Sammen med ansøgningen skal jernbanevirksomheden oplyse på hvilke stationer, der ønskes depotsporskacitet, herunder det forventede antal enheder, der ønskes plads til på en given geografisk lokation. Det skal også oplyses hvilke stationer, der ønskes rangeret på. Kapacitetsansøgningen skal fremsendes i et af Banedanmark godkendt format. Tildeling af depotspor meddeles i et skriftligt brev som et tillæg til kapacitetstildelingen.

Mere information om kapacitetsansøgning, herunder ansøgningsskema, kan findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

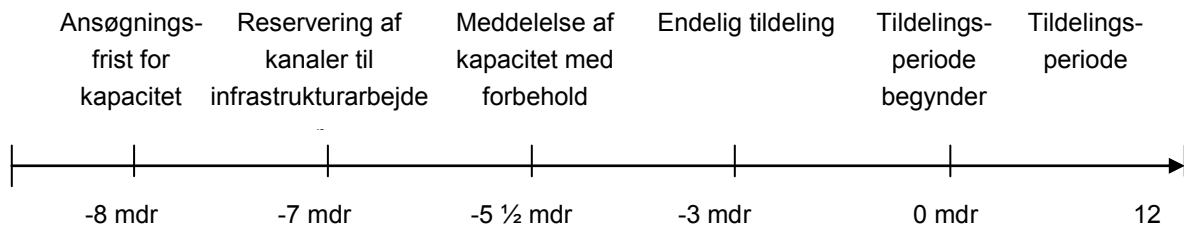
Jernbanevirksomheder, der ansøger om kapacitet til international jernbanetraffic, skal benytte det fælles europæiske køreplanlægningssystem PCS (Path Coordination System), tidligere benævnt Pathfinder. Se mere på [RailNetEuropes hjemmeside](#) og afsnit 1.10.2. Banedanmark, Kapacitetsplanlægning, tilbyder vederlagsfrit grundtræning i brug af PCS.

Herudover kan der tildeles kapacitet til lejlighedsvis kørsel.

4.3 Plan for tildelingsprocessen

4.3.1 Tidsfrister for køreplan

Tildeling af kapacitet på Banedanmarks infrastruktur følger proceduren og tidsfristerne beskrevet nedenfor:



På grundlag af ansøgningerne indkommet 8 måneder før tildelingsperiodens begyndelse træffer Banedanmark afgørelse om tildeling af kanaler. Såfremt Banedanmark identificerer at flere ansøgere ansøger om samme kørsler, vil Banedanmark, med ansøgernes accept, tage initiativ til at fastsætte den optimale kapacitet og tildele den til den ansøger, der kan dokumentere sit reelle behov.

Banedanmark reserverer 7 måneder før tildelingsperiodens begyndelse kapacitet til infrastrukturarbejder under hensyn til de indkomne kapacitetsansøgninger.

Banedanmark tildeler ansøgere kapacitet med forbehold senest 5½ måned før tildelingsperiodens begyndelse, mens den endelige kapacitetstildeling meddeles senest 3 måneder før tildelingsperioden begynder.

I bilag 4.3 findes en oversigt over de konkrete terminsdatoer for K16.

4.3.2 Tidsfrister for ad hoc ansøgninger

Ansøgninger om lejlighedsvis kørsel af veteran tog skal være Banedanmark i hænde senest 30 dage før ikrafttrædelse. Øvrige jernbanevirksomheder henstilles til at ansøge senest 5 hverdage før ikrafttrædelse. Tildelingen sker efter tidsprioritet, og ansøgninger besvares af Banedanmark senest 5 hverdage efter modtagelse af ansøgningen. Der afregnes efter de gældende satser.

Ansøgning sker ved skriftlig henvendelse på korrto-ga@bane.dk eller via PCS.

4.4 Tildelingsprocedure

4.4.1 Koordinationsproces

I de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om kanaler på et baneafsnit, indkalder Banedanmark de pågældende jernbanevirksomheder til forhandlinger. Jernbanevirksomheder, som er udeblevet fra forhandlingerne, eller som har udvist passivitet ved disse, kan nedprioriteres uagtet prioriteringsordenen. Såfremt der ikke findes en løsning ved forhandlingerne, træffer Banedanmark afgørelse om fordelingen.

Tildelingen af kanaler følger den til enhver tid gældende bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet.

4.4.2 Klageadgang

Klager over tildelingsproceduren kan indgives skriftligt til:

Jernbanenævnet
Edvard Thomsens vej 14
2300 København S
info@jernbanenaevnet.dk

Klager skal indgives skriftligt til Jernbanenævnet senest fire uger efter, at den afgørelse, der klages over, er meddelt den pågældende. Læs om gebyrer og frister på [Jernbanenævnets hjemmeside](#).

4.4.3 Overbelastet infrastruktur

I tilfælde af, at det ikke er muligt at imødekomme ansøgninger om kapacitet, på trods af samordning af ansøgningerne med efterfølgende høring, er der tale om overbelastet infrastruktur. I bilag 4.4 findes en oversigt over de overbelastede strækninger i K15, samt flaskehalse, som er strækninger, der risikerer overbelastning, idet kapacitetsudnyttelsen overstiger UIC's anbefalede maksimumsudnyttelse.

Når en strækning er overbelastet, følger kapacitetstildelingen de principper, der er beskrevet i Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Bekendtgørelsen fastsætter blandt andet, at offentlig servicetrafik har fortrinsret frem for andre former for trafik ved kanaltildeling på overbelastet infrastruktur. Dog med det forbehold at omfanget af offentlig servicetrafik kun kan øges i forhold til foregående tildelingsperiode ved en udvidelse af kapaciteten på det pågældende baneafsnit eller efter bekendtgørelsens prioriteringsregler.

Ved ansøgning om kapacitet på overbelastet infrastruktur skal ansøgeren prioritere sine kanaler, således at Banedanmark kan udarbejde principper for afvikling af trafikken ved nedsat kapacitet.

Ved tilfælde af overbelastet infrastruktur udarbejdes en kapacitetsanalyse og kapacitetsforbedringsplan. Banedanmark varetager opgaven med at udarbejde disse analyser.

4.4.4 Rammeaftaler

Banedanmark anvender for øjeblikket ikke rammeaftaler.

4.5 Tildeling af kapacitet til vedligehold, fornyelse og anlæg af infrastruktur

Der henvises til den til enhver tid gældende fornyelsesplan samt øvrige detaljerede oversigter. De omtalte dokumenter kan rekvireres hos Banedanmark, Trafikal Drift, Kapacitetsplanlægning.

4.6 Forhold omkring manglende brug af kanaler og aflysninger

For at bevare retten til de tildelte kanaler skal jernbanevirksomheden benytte disse. Såfremt jernbanevirksomheden helt eller delvist ophører med at anvende de tildelte kanaler, er jernbanevirksomheden forpligtet til straks at meddele Banedanmark dette.

Banedanmark kan af optimeringsgrunde tilbagekalde den eller de kanaler, som ikke benyttes af jernbanevirksomheden, såfremt disse udgør 25 pct. eller mere af den samlede mængde kapacitet i beregningsmåneden. Hvis infrastrukturen er erklæret overbelastet, fastsættes tærskelkvoten af Trafikstyrelsen ved bekendtgørelse.

Kanaler kan afbestilles, men en afbestilling er pålagt en afgift. Fristerne for afbestilling og størrelsen af den pålagte afgift er reguleret i bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet, se mere under afsnit 6.

4.7 Usædvanlige transporters og farligt gods

Usædvanlige transporters

Når der ansøges om kapacitet til usædvanlige transporters, skal jernbanevirksomheden oplyse dette og forinden indhente tilladelse til sådanne transporters (se mere i afsnit 2.5). Når tilladelsen er givet, kan der tildeles kapacitet.

Farligt gods

Kontakt Banedanmark, Kapacitetsplanlægning, for information om kapacitetstildeling til kørsel med farligt gods.

4.8 Særlige foranstaltninger i tilfælde af forstyrrelser

4.8.1 Principper

Banedanmark har udarbejdet en beredskabsplan, der er opbygget i overensstemmelse med Bekendtgørelse om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalters beredskabsarbejde, der beskriver, hvordan alvorlige hændelser eller forstyrrelser i togtrafikken håndteres. Beredskabsplanen dækker også Storebæltsforbindelsen samt strækningen København H/Vigerslev – Københavns Lufthavn Kastrup.

Jernbanestrækningen mellem Københavns Lufthavn Kastrup og Peberholm forvaltes dog af Øresundsbro Konsortiet jf. Trafiksikkerhedsforskrift (TF).

Banedanmark kan, jf. den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) mv., forlange, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, som Banedanmark finder mest hensigtsmæssige, til Banedanmarks disposition med henblik på, at togtrafikken hurtigst muligt kan normaliseres.

I nødsituationer og ved sammenbrud, som gør infrastrukturen ubrugelig, kan Banedanmark lukke tildelte kanaler i udbedringsperioden.

I forbindelse med udarbejdelse af køreplanen udarbejdes tillige "Principper for afvikling", der beskriver hvordan trafikken skal afvikles ved trafikale uregelmæssigheder med eller uden nedsat kapacitet for så vidt angår ventetidsregler samt disponeringsplaner. Banedanmark kan afvige fra "Principper for afvikling", såfremt situationen kræver det for at normalisere driften.

4.8.2 Operationelle regler

4.8.3 Forudsete problemer

Banedanmark udsender trafikcirkulærer og instrukser i forbindelse med specifikke vejsituationer.

Vinterforanstaltninger

Banedanmark iværksætter et vinterberedskab. Vinterberedskabet er gældende i perioden 31. oktober til 30. marts.

I forbindelse med vinterberedskabet udarbejdes der trafikcirkulærer "Vinterforanstaltninger" opdelt på Fjernbanen og S-banen. "Vinterforanstaltninger" fordeles til alle relevante samarbejdspartnere, herunder alle jernbanevirksomheder, der kører på anlæg, hvor Banedanmark er infrastrukturforvalter.

Vinterberedskabet for alle banestrækninger er beskrevet i et separat bilag til "Vinterforanstaltninger". Vinterberedskabet er baseret på en opdeling i tre faser/niveauer, der afhænger af den lokale vejsituation. Faserne/niveauerne beskriver blandt andet prioriteringen af sporskifter og angiver således, hvilken infrastruktur snebekæmpelsen skal fokuseres på i hver fase/niveau. Den enkelte fase/niveau er også dimensionerende for, hvilken trafik der kan afvikles. Det er Banedanmark, der tager beslutning om at gå fra den ene fase/niveau til den anden.

Løvfald

Banedanmark iværksætter et løvfaldsberedskab. Beredskabet etableres efter aftalt dato med opstart, kørsler samt placering af materiel.

Med hensyn til bro - og tunnelrestriktioner på Storebælt og Øresund er disse reguleret af "Minimumskrav for opretholdelse af toggangen", der udsendes som trafikcirkulære fra Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, Jernbanesikkerhed, på vegne af infrastrukturejerne.

Jernbanevirksomhederne vil af Banedanmark blive indbudt til at deltage aktivt i forberedelserne af såvel vinterforanstaltningerne som løvfaldsberedskabet i god tid forud for hhv. løvfalds- og vintersæsonen.

4.8.4 Uforudsete problemer

I tilfælde af uforudsete situationer disponerer Driftcenter Danmark fjerntrafikken i tæt samarbejde med jernbanevirksomhederne samt berørte områder, herunder kommandoposter, andre infrastrukturforvaltere mv. På S-banen foretages disponeringen i Driftcenter Hovedstaden.

4.9 Kapacitetstildeling til servicefaciliteter

Banedanmark tildeler kapacitet til servicefaciliteter. Al rangering på infrastruktur forvaltet af Banedanmark skal aftales med Banedanmark.

5 YDELSER

5.1 Introduktion

Banedanmark leverer en række ydelser til jernbanevirksomhederne. Disse beskrives nedenfor.

Banedanmarks ydelser er kategoriseret i fire forskellige kategorier, jf. EU direktiv 2012/34 bilag II. Det er ikke alle ydelser beskrevet i direktivet, der leveres af Banedanmark. Hvor ydelserne leveres af andre aktører, henvises der hertil i muligt omfang.

5.2 Minimumsadgangsydelser

Banedanmarks minimumsadgangsydelse giver overordnet set jernbanevirksomhederne mulighed for at få tildelt kapacitet og benytte infrastrukturen. Banedanmark er forpligtet til at levere minimumsadgangsydelsen til alle jernbanevirksomheder på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

Som angivet i EU direktiv 2012/34 bilag II punkt 1 omfatter minimumsadgangsydelsen følgende:

- a) Behandling af ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet,
- b) Ret til at benytte den kapacitet, der tildeles,
- c) Brug af jernbaneinfrastrukturen, herunder sporskifter og skiftestationer,
- d) Togkontrol, herunder signalgivning, regulering, ekspedition samt fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser,
- e) Brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel, hvor dette forefindes,
- f) Alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.

I Banedanmarks standard adgangskontrakt (bilag 2.3A) findes en nærmere beskrivelse af Banedanmarks minimumsadgangsydelser, samt de gensidige vilkår, rettigheder og forpligtelser, Banedanmark og jernbanevirksomhederne er underlagt i forbindelse med levering eller benyttelse af disse ydelser.

Særligt om trafikinformation til passagerer

Banedanmarks standard adgangskontrakt indeholder en overordnet beskrivelse af trafikinformationsleverancen. I det følgende gives en mere detaljeret vejledende beskrivelse af Banedanmarks trafikinformationsleverance.

Banedanmark leverer efter aftale og i samarbejde med jernbanevirksomheden visuel og auditiv trafikinformation til kunderne på fjern- og regionaltogsstationerne via Banedanmarks medier på stationerne. Bemærk at Banedanmarks leverance af trafikinformation er betinget af, at Banedanmark har adgang til de nødvendige data om jernbanevirksomhedernes trafik.

Trafikinformationen leveres ud fra den gældende servicestandard på de forskellige medier og i forhold til de forskellige trafikale situationer og kundernes behov.

Den præcise leverance aftales via Servicestandarden For Trafikinformation, som justeres løbende, men generelt omfatter Banedanmarks trafikinformation som minimum følgende:

Ved normal togdrift:

Banedanmarks elektroniske informationsskærme på stationer og perroner opdateres med information om afgang og ankomster. Banedanmark varsler kunderne om kommende planlagte ændringer i trafikken via informationsskærme og højtalere.

Ved ændringer i togdriften:

Banedanmarks elektroniske informationsskærme på stationer og perroner opdateres med information om togenes aktuelle afgangstider. Der gives auditiv information om ændringer i trafikken og rådgivning til kunderne via udkald i Banedanmarks højtalere på stationer og perroner.

Desuden:

Banedanmark opdaterer Rejseplanen med togenes aktuelle ankomst- og afgangstider, sporbenyttelser, aflysninger og tillysninger for fjernbanen.

Banedanmark har en landsdækkende telefonservice til blinde og svagtseende, hvor det er muligt at få læst afgang- og ankomstinformation op.

Realtidsdata til brug for trafikinformation

For at sikre ensartet og opdateret data til trafikinformation har Banedanmark etableret en dataservice: Togstatus. Togstatus indsamler realtidsdata om togtrafikken fra egne samt tilsluttede jernbanevirksomheders realtidsdatakilde og konsoliderer data til en ensartet og konsistent trafikinformation. Denne information anvendes af Banedanmark samt tilsluttede jernbanevirksomheder og andre interessenter i samtlige systemer og grænseflader. Dette sikrer, at kunderne oplever overensstemmelse i trafikinformationen, uanset hvilket medie de tilgår. Togstatusdata tilbydes via en standardiseret grænseflade til alle jernbanevirksomheder og øvrige interessenter. Banedanmark arbejder løbende på, at flere jernbanevirksomheder og andre relevante interessenter tilslutter sig Togstatus.

5.3 Adgang til servicefaciliteter og til ydelser, der leveres på faciliteterne

Der er en række servicefaciliteter tilknyttet den danske jernbaneinfrastruktur. Faciliteterne og de ydelser, der leveres på disse, drives af Banedanmark eller andre aktører. Jernbanevirksomhederne har krav på adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne og ydelserne i det omfang, disse forefindes.

I det følgende beskrives Banedanmarks ydelser på servicefaciliteter og betingelser for adgang til disse. Der henvises i muligt omfang til andre aktører, hvor Banedanmark ikke driver faciliteterne.

Der henvises til kapitel 3 for information om placering af servicefaciliteterne og til kapitel 6 for information om betaling.

5.3.1 Passagerstationer og dertilhørende bygninger og andre faciliteter

Banedanmark tildeler sporadgang til stationer i form af kanaler, jf. beskrivelsen i kapitel 4 og standard adgangskontrakten (bilag 2.3A).

De fleste faciliteter på passagerstationer ejes eller forvaltes af jernbanevirksomheder. Disse faciliteter stilles til rådighed for andre jernbanevirksomheder efter reglerne i [bekendtgørelse om modtagepligt på stationer](#).

5.3.2 Godsterminaler

Kombiterminaler

Banedanmark ejer de i afsnit 3.7 omtalte kombiterminaler, men terminalerne drives af terminaloperatører. Alle jernbanevirksomheder har ret til adgang til terminalerne og ydelser, der leveres af terminaloperatøren jf. reglerne i [bekendtgørelse om modtagepligt på kombiterminaler](#).

Banedanmark tildeler kapacitet til kombiterminalerne jf. reglerne i [bekendtgørelse om modtagepligt på kombiterminaler](#).

Oplysninger om terminalerne og ydelserne, der leveres, kan fås via nedenstående links:

[Kombiterminal Taulov og Høje Taastrup](#)

[Kombiterminal Padborg](#)

Andre sidespor til godstog

Banedanmark leverer ingen ydelser på sidesporene, udover at infrastrukturen stilles til rådighed.

5.3.3 Rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter

Banedanmark tildeler kapacitet jf. beskrivelsen i kapitel 4.

5.3.4 Depotspor

Banedanmark tildeler kapacitet jf. beskrivelsen i kapitel 4.

5.3.5 Vedligeholdelsesfaciliteter

Banedanmark ejer og driver ingen vedligeholdelsesfaciliteter til rullende materiel.

5.3.6 Andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter

Banedanmark ejer og driver ingen rengørings- og vaskefaciliteter.

5.3.7 Sø- og indlandshavnefaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter

Banedanmark leverer ikke ydelser på havnene.

For yderligere information om havnene og ydelser herpå henvises til havnene selv på nedenstående links (liste over danske havne med jernbanespor ejet af havnene selv):

[Fredericia Havn](#)

[Kolding Havn](#)

[Esbjerg Havn](#)

[Vejle Havn](#)

[Århus Havn](#)

[Randers Havn](#)

[Aalborg Havn](#)

[Frederikshavn Havn](#)

[Grenaa Havn A/S](#)

[Copenhagen Malmö Port AB](#)

[Kalundborg Havn](#)

[Køge Havn](#)

[Skagen havn](#)

[Thyborøn havn](#)

5.3.8 Hjælpefaciliteter

Se information om brovægte i afsnit 3.8.5.

5.3.9 Brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof

Banedanmark ejer og driver ingen brændstofpåfyldningsfaciliteter og leverer ikke brændstof til rullende materiel.

5.4 Ekstra ydelser

På anmodning fra en jernbanevirksomhed leverer Banedanmark følgende ekstra ydelser, idet der henvises til kapitel 6 for information om betaling:

5.4.1 Kørestrøm

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt i bilag 2.3A for information om leverance af kørestrøm.

5.4.2 Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt i bilag 2.3A for information om togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet.

5.4.3 Vand til klargøring af tog

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt i bilag 2.3A for information om vand til klargøring af tog.

5.4.4 Usædvanlige transporter (UT)

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt i bilag 2.3A for information om befordringstilladelse til usædvanlige transporter.

5.5 Hjælpeydeler

Banedanmark kan på anmodning fra en jernbanevirksomhed tilbyde nedenstående hjælpeydeler, idet der henvises til kapitel 6 for information om betaling:

5.5.1 Adgang til telenet

Banedanmark følger Masteloven, som giver teleoperatører indenfor offentlig mobilkommunikation ret til at leje antenneplads i eksisterende master og på høje bygninger. Banedanmark kan derfor tilbyde antenneplads i Banedanmarks master og på Banedanmarks bygninger på de samme lejevilkår, som teleoperatørerne tilbydes.

5.5.2 Supplerende oplysninger

5.5.2.1 Data om togbevægelser

For data om togbevægelser, som ikke er omfattet af minimumsadgangspakken, se mere i Banedanmarks standard adgangskontrakt, bilag 2.3A.

5.5.2.2 *Rutekompatibilitet*

Banedanmark er behjælpelig, hvis der er tvivlsspørgsmål vedrørende rutekompatibilitet.

5.5.3 **Teknisk inspektion af rullende materiel**

Banedanmark leverer ikke ydelsen inspektion af rullende materiel.

5.5.4 **Reklamer på Banedanmarks arealer**

Banedanmark ejer en række reklamepladser på perroner, i tunneller og på øvrige arealer. Disse kommercielle pladser kan lejes af jernbanevirksomheder, offentlige virksomheder, bureauer eller andre mod betaling til Banedanmark. Størsteparten af reklamepladserne er dog omfattet af en koncessionsaftale med en partner. Banedanmark udbyder disse koncessionsaftaler i forlængelse af, at de eksisterende aftaler udløber.

For de øvrige pladers vedkommende kan der løbende laves aftaler.

5.5.5 **Kursus i grænsekørsel**

Banedanmark kan forestå gennemførelse af kursus i danske færdselsregler for lokomotivførere hos jernbanevirksomheder, der udelukkende skal køre mellem Tyskland og grænsestationerne Padborg eller Tønder.

5.5.6 **Instruktion i tunnelsikkerhed**

Banedanmark kan bidrage med instruktører til tunnelsikkerhedskurser.

5.5.7 **Kursus i "Pas på på banen"**

Instruktionskonceptet giver tilladelse til at instruere personer, der er ansat i jernbanevirksomheder eller hos entreprenører, og som på eget ansvar færdes nærmere end 4 meter til nærmeste skinne på arealer ejet af Banedanmark og andre jernbaneinfrastrukturforvaltere.

5.5.8 **Assistance i forbindelse med prøvekørsler**

Banedanmark er i forbindelse med prøvekørsler behjælpelig med gennemgang af sikkerhedsregler og eventuelle kompenserende tiltag, samt godkendelse af dispensation. Endvidere medvirker Banedanmark i forbindelse med vurdering af prøvetogs eventuelle påvirkning af infrastrukturen.

6 AFGIFTER

6.1 Afgiftsprincipper

Nedenfor redegøres der for de forskellige former for afgiftsprincipper, der er gældende for de ydelser, der er beskrevet i kapitel 5.

6.1.1 Minimumsadgangsydelser

Betaling for kørsel på statens jernbaneinfrastruktur fastsættes i bekendtgørelse om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane, samt bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Jernbanevirksomheder betaler infrastrukturafgifter for kørsel på statens jernbaneinfrastruktur med undtagelse af S-togsnettet.

Transportministeriet og Banedanmark påregner at indføre et nyt system for infrastrukturafgifter for 2016. Når detaljerne herom foreligger, vil der blive udarbejdet et tillæg til denne netredegørelse, der nærmere specificerer infrastrukturafgifterne for kørsel på statens jernbaneinfrastruktur.

Hvis en jernbanevirksomhed ikke ønsker at benytte en tildelt kanal, kan den pågældende kanal afbestilles, og opkrævning af infrastrukturafgifter foretages jf. regler i bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Følgende former for kørsel er fritaget for infrastrukturafgifter:

1. Kørsel med hjælpetog, snerydningstog, kørsel med arbejdskøretøjer, arbejdskørsel og placeringskørsel med henblik på genoprettelse af jernbaneinfrastrukturen m.v. ved akutte fejl og skader,
2. Rangering eller parkering af jernbanekøretøjer. Banedanmark kan forlange parkerede jernbanekøretøjer flyttet til en af Banedanmark anvist placering.

Følgende former for kørsel er fritaget for infrastrukturafgifter, dog betales kapacitetsafgift:

1. Prøvekørsel med tog samt kørsel med veterantog. Fritagelsen for infrastrukturafgifter forudsætter, at kørslen ikke er til ulempe for øvrig trafik. Der betales kilometerafgift, hvis kørslen efter Banedanmarks afgørelse er til ulempe for den øvrige trafik.
2. Kørsel med tog, der ifølge køreplanen alene består af tomt passagervognsmateriel, og kørsel med lokomotiver uden vogne.

Kørsel mellem sidespor eller firmaspor og godsterminaler, hvor vogne rangeres ind og ud af større tog, er fritaget for infrastrukturafgift, såfremt kørslen ikke er til ulempe for øvrig planlagt trafik.

Miljøtilskud

Jernbanevirksomheder kan i visse tilfælde få udbetalt et miljøtilskud af Banedanmark på grundlag af fragtbrevet for transport af gods. Miljøtilskuddet kan ydes til national godstransport og til international godstransport (import/ eksport), samt til intermodale transportere (trailere, veksellad eller containere), der går i transit gennem Danmark, og som i mindst den ene ende af transporten omlæsses til eller fra lastbil. De nærmere betingelser er angivet i ovennævnte bekendtgørelser.

6.1.2 Sporadgang til servicefaciliteterne beskrevet i kapitel 5.3

Der betales ikke særskilt for sporadgang til servicefaciliteter.

6.1.3 Ydelser på servicefaciliteter beskrevet i kapitel 5.3

Banedanmark leverer ingen ydelser på servicefaciliteter, og der er derfor ingen oplysninger om afgiftsprincipper i Netredegørelsen.

Der henvises til pågældende leverandør af ydelser på servicefaciliteter, som angivet i afsnit 5.3, for information om betaling.

6.1.4 Ekstra ydelser

Kørestrøm

Kørestrøm afregnes efter forbrug som beskrevet nedenfor. Afregning af kørestrøm er ikke indtægtsgivende for Banedanmark.

Kørestrøm leveret til tog med kørestrømsmålere ombord, der leverer data til brug for afregning via Erex:

- Kørestrøm afregnes med timens aktuelle el-pris på spotmarkedet (nordpool) med tillæg af el-handelsgebyr.
- Prisen er afhængig af den aktuelle placering og forbrug i prisområderne DK1 hhv. DK2.
- Elprisen tillægges statens aktuelle elafgifter, PSO, nettab, bidrag til administration af kørestrømsafregningen og moms.

Der kan være mindre variationer i afregningsprisen ifm. kørsel over Øresundsbroen, da forsyningen skifter mellem svensk og dansk el-forsyning.

Kørestrøm leveret til tog uden kørestrømsmålere ombord:

- Kørestrøm afregnes med månedens vejede gennemsnitspris for DK1 og DK2 med tillæg af el-handelsgebyr.
- Afregningen sker på baggrund af det indberettede antal kørte kilometer i perioden ganget med et antal kWh/km. kWh-beregning er forskellig for de enkelte litra. Det beregnede antal kWh anvendes til afregningen.
- Afregningen består af elprisen, der tillægges statens aktuelle elafgifter, PSO, nettab, differencetab, bidrag til administration af kørestrømsafregningen og moms.

Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet

Strøm til togforvarme (standbystrøm) leveret via togets pantografer beregnes og afregnes i forbindelse med afregning af kørestrøm som beskrevet ovenfor.

Strømforbrug fra fremmednetstik, der stilles til rådighed af Banedanmark, afregnes til costpris incl. afgifter etc.

Vand til klargøring af tog

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt, bilag 2.3A, for information om afregning af vand til klargøring.

Usædvanlige transportere (UT)

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt, bilag 2.3A, for information om afregning af befordringstilladelse til usædvanlige transportere.

6.1.5 Hjælpeydelse

Betaling for hjælpeydelse foregår efter nærmere aftale.

6.2 Afgiftssystem

Opkrævning af infrastrukturafgifter og øvrig betaling for ydelser foregår uafhængigt af hinanden i henhold til de principper og satser, der er angivet andre steder i dette kapitel.

6.3 Afgiftssatser

6.3.1 Minimumsadgangsydelser

Banedanmark foretager en gang årligt, på baggrund af udviklingen i det generelle pris- og lønindeks, en regulering af satserne for infrastrukturafgifter. De regulerede satser fastsættes i en bekendtgørelse.

Den årlige fastsættelse af satser sker umiddelbart inden årsskiftet, hvor de nye satser træder i kraft. Derfor er det ikke muligt at inkludere taksterne for 2016 i Netredegørelse 2016 på tidspunktet for dennes offentliggørelse.

Banedanmark fastsætter tillige satsen for miljøtilskud i en bekendtgørelse.

Aktuelle satser kan findes i bekendtgørelsen eller ved henvendelse til Banedanmark, Trafikal Drift, Key Account Management.

6.3.2 Adgang til servicefaciliteter beskrevet i 5.3

Der betales ikke særskilt for sporadgang til servicefaciliteter.

6.3.3 Ydelser på servicefaciliteter beskrevet i 5.3

Banedanmark leverer ingen ydelser på servicefaciliteter, og der er derfor ingen oplysninger om afgiftsprincipper i Netredegørelsen.

Der henvises til pågældende leverandør af ydelser på servicefaciliteter, som angivet i afsnit 5.3, for information om betaling.

6.3.4 Ekstra ydelser

Kørestrøm

Prisen for kørestrøm følger den løbende udvikling i markedet, som beskrevet i afsnit 6.1.4. Derfor kan der ikke angives en sats i Netredegørelsen.

Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt, bilag 2.3A, for information om pris på elektricitet vis fremmednet.

Vand til klargøring af tog

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt, bilag 2.3A, for information om pris på vand til klargøring.

Usædvanlige transportere (UT)

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt, bilag 2.3A, for information om pris på befordringstilladelse til usædvanlige transportere.

6.3.5 Hjælpeydelse

Takster for hjælpeydelse oplyses på forespørgsel.

6.4 Præstationsordning

Som følge af EU direktiv 2012/34/EU og Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser har Banedanmark etableret en generisk obligatorisk præstationsordning for at tilskynde infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomhederne til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og derved forbedre nettets ydeevne.

Ordningen er fastsat i Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

6.5 Ændringer i afgifter

Alle ændringer af satser for infrastrukturafgifter, bortset fra den løbende prisregulering, skal så vidt muligt varsles af Banedanmark mindst 12 måneder inden

de pågældende ændrings ikrafttrædelse. Eventuelle ændringer vil blive meddelt jernbanevirksomhederne gennem høring og senere offentliggørelse af ændringsbekendtgørelse.

Satsen for miljøtilskud kan ændres med en måneds varsel via bekendtgørelse udstedt af Banedanmark.

6.6 Fakturering og betalingsvilkår

Infrastrukturafgifter

Banedanmark opkræver infrastrukturafgifter månedligt bagudrettet (betalingsfrist 30 dage netto), jf. reglerne i bekendtgørelsen.

Ved manglende betaling af infrastrukturafgifter kan Banedanmark inddrage kanaler, såfremt betaling ikke finder sted inden en frist, der meddeles virksomheden.

Kørestrøm

Betaling for kørestrøm opkræves månedsvis bagud af Banedanmark.

Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet

Forbrug af strøm til togforvarme og fremmednetstik afregnes månedsvis bagud.

Vand til klargøring af tog

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt, bilag 2.3A, for information om fakturering for vand til klargøring.

Usædvanlige transporter (UT)

Se Banedanmarks standard adgangskontrakt, bilag 2.3A, for information om fakturering for befordringstilladelse til usædvanlige transporter.