



Netredegørelse 2017

banedanmark



Netredegørelse 2017

Gyldighedsperiode:
11. december 2016 - 09. december 2017

Netredegørelse 2017

Kristian Emil Lodal malling
Juridisk Konsulent

Rapportskabelon 1.0

Publiceret
11-12-2015

Key Account Management Telefon
Trafik Drift 8234 0000
Carsten Niebuhrsgade 49 Direkte
1577 København V +45 8234 9501

kelm@bane.dk
banedanmark.dk

RETTELSE OG ÆNDRINGER

Dette dokument indeholder rettelser og ændringer, som beskrevet i nedenstående tabel.
Dokumentet erstatter tidligere versioner af Netredegørelsen 2017, som fremgår af tabellen.

Version	Udgivelsesdato
Høringsversion	6. oktober 2015
Endelig version	11. december 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	9
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	Kontaktinformation	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	13
2	ADGANGSBETINGELSER	14
2.1	Introduktion	14
2.2	Generelle adgangsbetingelser	14
2.2.1	Krav til kapacitetsansøgere	14
2.2.2	Betingelser for at drive jernbanevirksomhed	14
2.2.3	Tilladelse (licens) til at drive jernbanevirksomhed	14
2.2.4	Sikkerhedscertifikat	14
2.2.5	Forsikring	15
2.3	Almindelige forretningsvilkår og kommercielle forhold	15
2.3.1	Rammeaftaler	15
2.3.2	Kontrakter	15
2.4	Trafikale regler	15
2.5	Usædvanlige transporter	16
2.6	Farligt gods	17
2.7	Godkendelse af materiel	17
2.8	Godkendelse af personale	17
3	INFRASTRUKTUREN	19
3.1	Introduktion	19
3.2	Infrastrukturens omfang	19
3.2.1	Geografiske grænser	19
3.2.2	Tilstødende infrastruktur til Banedanmarks infrastruktur	20
3.2.3	Yderligere information	21
3.3	Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur	21
3.3.1	Geografisk identifikation	21
3.3.2	Infrastrukturens ydeevne	22
3.3.3	Trafikstyrings- og kommunikationssystemer	23
3.4	Trafikale begrænsninger	25

3.4.1	Specialiseret infrastruktur	25
3.4.2	Miljømæssige restriktioner	25
3.4.3	Farligt gods	25
3.4.4	Tunnelrestriktioner	26
3.4.5	Brorestriktioner	26
3.5	Begrænsninger i adgangen til infrastrukturen	26
3.6	Passagerterminaler	26
3.7	Godsterminaler	27
3.8	Servicefaciliteter	27
3.8.1	Rangering	27
3.8.2	Parkering	27
3.8.3	Faciliteter til vedligeholdelse af materiel	28
3.8.4	Tankanlæg til tankning af diesel	28
3.8.5	Tekniske faciliteter	28
3.9	Infrastrukturudvikling	28
3.9.1	Signalprogrammet	28
3.9.2	Den nye bane København – Ringsted	29
3.9.3	Elektrificeringsprogrammet	29
4	KAPACITETSTILDELING	30
4.1	Introduktion	30
4.2	Beskrivelse af kapacitetstildelingsprocessen	30
4.3	Plan for tildelingsprocessen	30
4.3.1	Tidsfrister for køreplan	30
4.3.2	Tidsfrister for ad hoc-ansøgninger	31
4.4	Tildelingsprocedure	31
4.4.1	Koordinationsproces	31
4.4.2	Klageadgang	32
4.4.3	Overbelastet infrastruktur	32
4.4.4	Rammeaftaler	32
4.5	Tildeling af kapacitet til vedligehold, fornyelse og anlæg af infrastruktur	32
4.6	Forhold omkring manglende brug af kanaler og aflysninger	32
4.7	Usædvanlige transportere og farligt gods	33
4.8	Særlige foranstaltninger i tilfælde af forstyrrelser	33
4.8.1	Principper	33
4.8.2	Operationelle regler	34
4.8.3	Forudsete problemer	34
4.8.4	Uforudsete problemer	34
4.9	Kapacitetstildeling til servicefaciliteter	34
5	YDELSER	35
5.1	Introduktion	35
5.2	Minimumsadgangsydelser	35
5.2.1	Særligt om trafikinformation til passagerer	35
5.3	Adgang til servicefaciliteter og til ydelser, der leveres på faciliteterne	36
5.3.1	Passagerstationer og dertilhørende bygninger og andre faciliteter	36
5.3.2	Godsterminaler	37
5.3.3	Rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter	37
5.3.4	Depotspor	37
5.3.5	Vedligeholdelsesfaciliteter	37

5.3.6	Andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter	37
5.3.7	Sø- og indlandshavnfaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter	37
5.3.8	Hjælpefaciliteter	38
5.3.9	Brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof	38
5.4	Ekstra ydelser	38
5.4.1	Kørestrøm	38
5.4.2	Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet	38
5.4.3	Vand til klargøring af tog	38
5.4.4	Usædvanlige transportere (UT)	38
5.5	Hjælpeydelse	39
5.5.1	Adgang til telenet	39
5.5.2	Supplerende oplysninger	39
5.5.3	Teknisk inspektion af rullende materiel	39
5.5.4	Reklamer på Banedanmarks arealer	39
5.5.5	Kursus i grænsekørsel	39
5.5.6	Instruktion i tunnelsikkerhed	39
5.5.7	Kursus i <i>"Pas på, på banen"</i>	40
5.5.8	Assistance i forbindelse med prøvekørsler	40
6	AFGIFTER	41
6.1	Afgiftsprincipper	41
6.1.1	Minimumsadgangsydelser	41
6.1.2	Sporadgang til servicefaciliteterne beskrevet i afsnit 5.3	42
6.1.3	Ydelser på servicefaciliteter beskrevet i afsnit 5.3	42
6.1.4	Ekstra ydelser	42
6.1.5	Hjælpeydelse	43
6.2	Afgiftssystem	43
6.3	Afgiftssatser	43
6.3.1	Minimumsadgangsydelser	43
6.3.2	Adgang til servicefaciliteter beskrevet i afsnit 5.3	43
6.3.3	Ydelser på servicefaciliteter beskrevet i afsnit 5.3	44
6.3.4	Ekstra ydelser	44
6.3.5	Hjælpeydelse	44
6.4	Præstationsordning	44
6.5	Ændringer i afgifter	44
6.6	Fakturering og betalingsvilkår	45

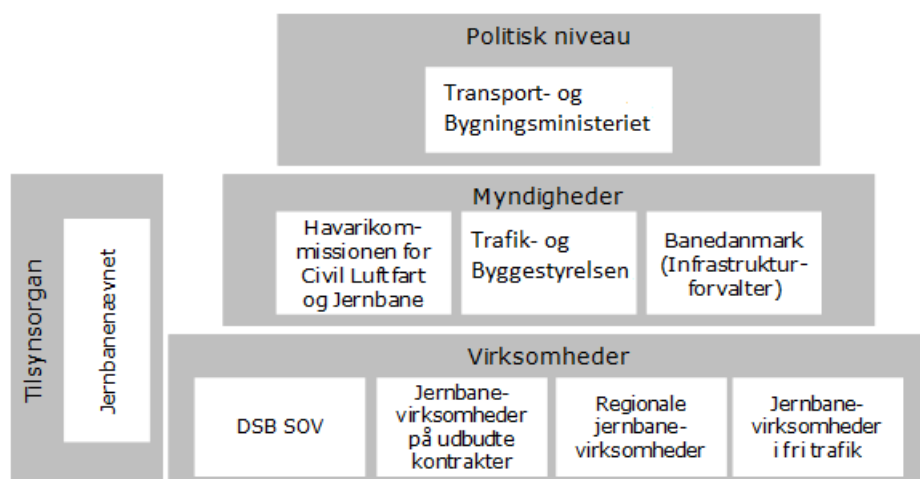
1 GENEREL INFORMATION

1.1 Introduktion

Banedanmark, der forvalter statens jernbaneinfrastruktur i Danmark, har udarbejdet og offentliggjort denne Netrededegørelse. Netrededegørelsens primære målgruppe er jernbanevirksomheder og andre, der planlægger at ansøge om tildeling af kapacitet på infrastruktur i Danmark samt virksomheder og organisationer, der beskæftiger sig med transport og logistik. Netrededegørelsen indeholder primært oplysninger om infrastruktur forvaltet af Banedanmark, men indeholder også informationer om tilstødende infrastruktur og infrastrukturforvaltere.

Som udgangspunkt vil infrastruktur forvaltet af Banedanmark i det følgende blive benævnt Banedanmarks infrastruktur.

Den danske jernbanesektor og relaterede myndigheder er grafisk illustreret nedenfor:



1.2 Formål

Netrededegørelsens formål er at give jernbanevirksomheder, myndigheder og andre interesserede oplysninger om Banedanmarks infrastruktur og betingelserne for tildeling af kapacitet og anvendelse.

Netrededegørelsen er udarbejdet i overensstemmelse med direktiv [2012/34/EU](#), [Lov nr. 686 af 27/05/2015 \(jernbaneloven\)](#) og [Bekendtgørelse nr. 59 af 02/02/2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet \(kanaler\) m.v.](#)

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

1.3 Lovgrundlag

Netredegørelsen er udarbejdet under henvisning til EUs Jernbanepakke samt den heraf afledte danske lovgivning. Nedenstående er en liste over den mest centrale lovgivning relateret til drift og brug af jernbaneinfrastruktur i Danmark. 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](#)

[EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING \(EU\) 2015/10 af 6. januar 2015 om krav til ansøgere af jernbaneinfrastrukturkapacitet og om ophævelse af gennemførselsforordning \(EU\) nr. 870/2014](#)

[Lov nr. 686 af 27/05/2015 \(Jernbanelov\)](#)

[Bekendtgørelse nr. 1276 af 20/11/2015 om Banedanmarks opgaver og beføjelser](#)

[Bekendtgørelse nr. 1384 af 15/12/2014 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane](#)

[Bekendtgørelse nr. 1357 af 27/11/2015 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet \(Herunder de til enhver tid gældende fastsatte takster i Bekendtgørelsen\)](#)

[Bekendtgørelse nr. 1245 af 10/11/2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet \(kanaler\) m.v.](#)

[Bekendtgørelse nr. 1047 af 02/09/2015 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](#)

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

[Bekendtgørelse nr. 1089 af 07/10/2014 om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til lov om jernbane](#)

[Bekendtgørelse nr. 1136 af 22/09/2015 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 nr. 653 af 08/05/2015 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

Netredegeørelse 2017 er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning med tilhørende administrative forskrifter. Infrastrukturen følger specifikationer, der er angivet i denne Netredegeørelse, og det kan forventes, at Banedanmark efterlever de standarder og procedurer, som er angivet heri.

1.4.2 Ansvar

Banedanmark tager generelt forbehold for at planlagte infrastrukturarbejder i forbindelse med projekter kan ændres eller aflyses, såfremt der tages politisk beslutning herom.

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

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

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

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

1.4.3 Klageprocedure

Klager over Netredegeørelsens indhold samt afgørelser truffet af Banedanmark kan påklages 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 fælles struktur for Netredegørelsens opbygning og indhold. Den seneste version af fællesstrukturen kan findes på [RNE's hjemmeside](#).

Banedanmarks Netredegørelse er udarbejdet efter denne struktur med det formål, at alle ansøgere om kapacitet på såvel Banedanmarks infrastruktur som ansøgere i andre lande, der benytter den fælles struktur, finder den samme type af information under tilsvarende struktur.

Netredegørelsen består af et hoveddokument, der beskriver infrastrukturen samt de generelle vilkår for kapacitetstildeling og benyttelse. Derudover består Netredegørelsen af en række bilag med mere detaljerede oplysninger. Endelig indeholder Netredegørelsen links til bl.a. publikationer og relevante hjemmesider.

1.6 Gyldighed og opdateringsproces

1.6.1 Gyldighedsperiode

Netredegørelse 2017 er gyldig i kapacitetstildelingsperioden K17 (dvs. perioden fra den 11. december 2016 til den 09. december 2017).

1.6.2 Opdateringsproces

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

Ovenstående gælder dog ikke for henholdsvis Banedanmarks og Øresundsbro Konsortiets standardadgangskontrakter (bilag 2.3A og 2.3B). Ændringer i standardadgangskontrakten, 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 Transport- og Bygningsministeriet eller afgørelser fra Jernbanenævnet – uden høring.

1.7 Offentliggørelse

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

Netredegørelse 2017 udgives på dansk og engelsk. Både hoveddokument og samtlige bilag er oversat til engelsk. Ved uoverensstemmelser mellem de to versioner af Netredegørelsen går den danske version forud for den engelske.

1.8 Kontaktinformation

Henvendelse vedrørende national og international trafik og adgang til infrastrukturen i øvrigt kan rettes til Banedanmark. Relevant kontaktinformation fremgår af nedenstående liste.

Banedanmarks primære kontaktadresse er:

Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø
Danmark

CVR: 18 63 22 76

Telefon: (+45) 82 34 00 00

E-mail: banedanmark@bane.dk

Web: www.bane.dk

Adgangskontrakt	Trafikal Drift, Key Account Management
Dataudveksling	Teknisk Drift, IT og Signal
Farligt gods	Kvalitet & Sikkerhed, Arbejdsmiljø
Godsbaner	Trafikal Drift, Trafikplanlægning
Kapacitetsansøgning	Trafikal Drift, Trafikplanlægning
Kommercielle henvendelser, herunder reklamer	Trafikal Drift, Key Account Management
Kommunikationssystemer	Teknisk Drift, IT og Signal
Køretidsberegninger	Trafikal Drift, Trafikplanlægning
Netredegørelse	Trafikal Drift, Key Account Management
One Stop Shop	Trafikal Drift, Key Account Management
Rutekompabilitet	Kvalitet & Sikkerhed
Sidesporsbenyttelse	Trafikal Drift, Trafikplanlægning
Strøm	Teknisk Drift, Strøm
Tekniske krav og regler	Teknisk Drift
Togkontrol	Teknisk Drift, Sikring
Trafikale regler	Kvalitet & Sikkerhed
Transmission og kabler	Teknisk Drift, IT
Usædvanlige transportere	Trafikal Drift, Key Account Management
Veterantogskørsel	Trafikal Drift, Key Account Management

1.9 Godstogskorridorer

I [EU-forordning 913/2010](#) er etableringen af en række europæiske godstogskorridorer fastlagt med det formål at øge konkurrencen inden for international godstrafik, herunder konkurrencen med andre transportformer. En del af den danske jernbaneinfrastruktur indgår i den europæiske godstogskorridor 3 (Scandinavian Mediterranean – ScanMed), der udgør strækningen

Stockholm/Oslo – Malmö – København – Padborg – Hamburg – Innsbruck – Verona – Palermo.
ScanMed er etableret i 2015.

Der er udarbejdet et såkaldt Corridor Information Document (CID), der beskriver de nærmere forhold omkring godstogskorridoren.

Yderligere oplysninger om godstogskorridoren findes på [Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside](#) samt på [Banedanmarks hjemmeside](#).

For oplysninger om andre godstogskorridorer henvises der til [RNE's hjemmeside](#).

1.10 RailNetEurope - Internationalt samarbejde mellem infrastrukturforvaltere

Banedanmark deltager i det europæiske samarbejde mellem infrastrukturforvaltere, RailNetEurope (RNE). Der henvises til [RNE's hjemmeside](#) for mere information om organisationen.

1.10.1 One Stop Shop

ONE Europe – ONE Service

I Danmark kan henvendelse vedrørende ansøgning om tildeling af kapacitet i internationale godstogskorridorer ske til Banedanmarks One Stop Shop via asn@bane.dk. Alternativt kan henvendelse ske til Banedanmark, Trafikal Drift, Key Account Management.

På [RNE's 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. Banedanmark anbefaler anvendelse af PCS. Der henvises til [RNE's hjemmeside](#) for yderligere information.

CIS (tidligere EICIS)

CIS (Charging Information System) er en webbaseret applikation til beregning af infrastrukturafgifter, designet til at give jernbanevirksomheder og andre der påtænker at ansøge om tildeling af kapacitet i internationale godskorridorer prisoplysninger. Systemet kan på et øjeblik udregne et prisestimat. Der henvises til [RailNetEurope's hjemmeside](#) for yderligere information.

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 [RNE's hjemmeside](#) for yderligere information.

1.11 Ordliste

RNE har udarbejdet en brugervenlig engelsksproget ordliste over termer, der bruges i Netredegørelsen. Ordlisten kan findes på [RNE's hjemmeside](#).

2 ADGANGSBETINGELSER

2.1 Introduktion

I det følgende beskrives betingelser og vilkår for jernbanevirksomhedernes adgang til jernbaneinfrastruktur i Danmark, herunder krav om tilladelse og sikkerhedscertifikat.

2.2 Generelle adgangsbetingelser

Adgangen til Banedanmarks infrastruktur er reguleret af en række love og bekendtgørelser, hvor [Jernbaneloven](#) er den overordnede, mens der findes mere specifikke regler om licens, sikkerhedscertificering og -godkendelse på [Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside](#).

2.2.1 Krav til kapacitetsansøgere

Ansøgning om tildeling af kapacitet på Banedanmarks infrastruktur, samt eventuel forbindelse til tilstødende landes infrastruktur, indgives til Banedanmark. For at ansøge 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 OSSs (One Stop Shops), kan således også ansøge om kapacitet på en jernbanevirksomheds vegne.

Tildelt kapacitet må ikke overdrages, udlejes eller sælges til tredjemand.

2.2.2 Betingelser for at drive jernbanevirksomhed

Ret til at drive jernbanevirksomhed i Danmark kræver tilladelse (licens) samt sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik- og Byggestyrelsen, se afsnit 2.2.3 og 2.2.4. Krav til forsikring er beskrevet i afsnit 2.2.5.

2.2.3 Tilladelse (licens) til at drive jernbanevirksomhed

Trafik- og Byggestyrelsen udsteder licens til at drive jernbanevirksomhed i Danmark. Trafik- og Byggestyrelsens vejledning til ansøgning om licens findes på [Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside](#).

Licens udstedt af andre medlemsstater i EU samt i Norge og Schweiz gælder i Danmark under forudsætning af, at den der besidder licensen har tegnet gyldig og lovpligtig forsikring i overensstemmelse med gældende ret, se mere under pkt. 2.2.5.

2.2.4 Sikkerhedscertifikat

Trafik- og Byggestyrelsen udsteder sikkerhedscertifikat til danske og udenlandske jernbanevirksomheder, der opfylder kravene hertil.

For nærmere information henvises til [Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside](#).

2.2.5 Forsikring

Jernbanevirksomheder, der er tildelt kapacitet, skal tegne en lovpligtig ansvarsforsikring i henhold til bestemmelserne i [Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere](#).

For nærmere information henvises til [Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside](#).

2.3 Almindelige forretningsvilkår og kommercielle forhold

2.3.1 Rammeaftaler

I RailNetEurope-regi sigtes der på at indføre standardrammeaftaler, der giver mulighed for at tildele kapacitet i en længere periode end den 1-årige køreplansperiode/kapacitetstildelingsperiode. Banedanmark anvender for øjeblikket ikke sådanne aftaler. Kontakt Banedanmark, Key Account Management, hvis der ønskes yderligere information om mulighederne for i fremtiden at indgå rammeaftaler om tildeling af kapacitet.

2.3.2 Kontrakter

Standardadgangskontrakt

Forud for benyttelse af den tildelte kapacitet på Banedanmarks infrastruktur er det obligatorisk for den, der har fået tildelt kapaciteten, at indgå aftale med Banedanmark i form af en standardadgangskontrakt (bilag 2.3A).

Standardadgangskontrakten fastlægger samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser, betingelser osv. for benyttelse af Banedanmarks infrastruktur.

Såfremt der er særlige forhold for den, der har fået tildelt kapaciteten, kan standardadgangskontrakten suppleres af individuelle bilag og tillæg.

Tillige er det forud for benyttelse af tildelt kapacitet på Øresundsbro Konsortiets infrastruktur beliggende i Danmark obligatorisk for den, der har fået tildelt kapaciteten, at indgå aftale med Banedanmark i form af en standardadgangskontrakt der indgås af Banedanmark på vegne af Øresundsbro Konsortiet (bilag 2.3B).

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

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 benyttelse af tildelt kapacitet på Banedanmarks infrastruktur efter godkendelse af Trafik- og Byggestyrelsen. Reglerne findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

Andre infrastrukturforvaltere i Danmark fastsætter ligeledes regler for disses infrastruktur.

Øresundsbro Konsortiet udgiver Trafiksikkerhedsforskrift (TF), som finder anvendelse i samspil med Banedanmarks regler for kørsel på Øresundsbro Konsortiets infrastruktur.

På nuværende tidspunkt er dansk eneste tilladte sprog på Banedanmarks infrastruktur. Banedanmark planlægger på sigt at introducere engelsk som tilladt sprog. Introduktionen vil følge udrulningen af Signalprogrammet, se mere under 3.9.

2.5 Usædvanlige transporters

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

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

Gældende profiler i Danmark findes i bilag 2.5. For information om strækningssklasser (akseltryk og metervægt), se afsnit 3.3.2.2.

For information om ansøgning om kapacitet i forbindelse med usædvanlige transporters, se afsnit 4.7.

Kombitrafik

Læsseenheder, der transporteres på rullende materiel, skal være konstruerede og mærkede i henhold til kravene i UIC-fiche 596-5 og 596-6.

I Danmark er det muligt at anvende infrastrukturen op til P/C 80 eller P/C 410 som usædvanlige transporters.

Der er udstedt faste befordringstilladelser for trafik mellem kombiterminalerne (se afsnit 3.7) og transittrafik mellem Padborg-grænse og Malmø-grænse. Udstedelse af befordringstilladelser foretages af Banedanmark, Trafikal Drift. Henvendelse kan ske til ut@bane.dk.

Oversigt over læsseenheder med tilhørende UT-befordringsnumre:

- P/C 45 = BDK 8100-17
- P/C 60 = BDK 8101-17
- P/C 80 = BDK 8102-17
- P/C 369 = BDK 8103-17
- P/C 375 = BDK 8104-17
- P/C 400 = BDK 8105-17
- P/C 410 = BDK 8110-17

2.6 Farligt gods

Trafik- og Byggestyrelsen 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 infrastrukturen. 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 [Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside](#).

For befordring af farligt gods på infrastrukturen, i såvel national trafik som i internationale godstogskorridorer, 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 Transport- og Bygningsministeren eller Trafik- og Byggestyrelsen.

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

Banedanmark har til enhver tid pligt til at kunne angive mængde og type af farligt gods på områder under Banedanmarks ansvar. Derfor skal samtlige jernbanevirksomheder, og andre der transporterer farligt gods, til enhver tid overfor Banedanmark oplyse mængde og placering af farligt gods under transport samt i sikrede og usikrede områder på Banedanmarks infrastruktur. Dette sker ved elektronisk indberetning til Banedanmarks RID-database for at sikre, at de til enhver tid gældende regler overholdes herunder bestemmelserne i RID samt den til enhver tid gældende [Bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer](#).

For information om ansøgning om tildeling af kapacitet i forbindelse med transport af farligt gods, se afsnit 4.7.

2.7 Godkendelse af materiel

Rullende materiel, herunder lokomotiver, togsæt, personvogne, godsvogne, arbejdskøretøjer og veterantogsmateriel, skal være i besiddelse af en godkendelse i form af en ibrugtagningstilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, samt være registreret i det nationale køretøjsregister (NVR).

Rullende materiel med ibrugtagningstilladelse må kun fremføres på infrastrukturen af hhv. certificeret jernbanevirksomhed eller godkendt infrastrukturforvalter. Oplysninger om ibrugtagningstilladelse til rullende materiel kan findes på [Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside](#).

Bane-/vejkøretøjer, og enkelte andre køretøjer, der fremføres med en hastighed på under 20 km/t og som anvendes i spærring, skal indhente tilladelse fra Banedanmark, inden køretøjet sporsættes. For nærmere information henvises til [Banedanmarks hjemmeside](#).

2.8 Godkendelse af personale

Trafik- og Byggestyrelsen godkender jernbanevirksomhedernes interne uddannelser af personer, der udfører sikkerhedscertificerede funktioner. For yderligere oplysninger henvises til [Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside](#).

3 INFRASTRUKTUREN

3.1 Introduktion

I det følgende beskrives Banedanmarks overordnede infrastruktur. Beskrivelsen indeholder en række geografiske, tekniske og trafikale karakteristika, som er relevante i forhold til infrastrukturens anvendelsesformål.

Et oversigtskort over strækninger i Danmark findes i bilag 3.1A. Et oversigtskort over strækninger, der er åbne for henholdsvis passager- og godstrafik, findes i bilag 3.1B og 3.1C.

Kapitlet beskriver tillige andre infrastrukturforvalteres infrastruktur eller tilstødende infrastrukturelementer. Kapitlet er ikke en udtømmende beskrivelse af infrastrukturen i Danmark, da ikke alle infrastrukturforvaltere og terminaloperatører, herunder operatører af servicefaciliteter, har bidraget hertil.

3.2 Infrastrukturens omfang

3.2.1 Geografiske grænser

De geografiske grænser for infrastruktur i Danmark fremgår af bilag 3.1A.

Følgende strækninger er spærrede, hvorfor der ikke kan ansøges om tildeling af kapacitet:

- Nykøbing F – Gedser
- Tønder – Tinglev

Trimning af sidespor

Når Banedanmark konstaterer et behov for at trimme (formelt nedlægge) et sidespor, gælder følgende procedure aftalt med Trafik- og Byggestyrelsen: Et sidespor skal være erklæret hvilende i 24 måneder, inden det kan nedlægges formelt. Status som hhv. hvilende og nedlagt skal offentliggøres i Netredegørelsen.

Hvilende sidespor, herunder tilslutningsspor til andre sidespor herunder forbindelser til havnebaner og firmaspor, som Banedanmark har erklæret hvilende efter Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse, fremgår af bilag 3.2A.

Ovenstående procedure fører til, at et sidespor klassificeres på ét af tre niveauer:

Åbent

Der er efterspørgsel for anvendelse af sidesporet, hvilket betyder, at sidesporet vedligeholdes i fuldt omfang og er fuldt funktionsdygtigt. En oversigt over åbne sidespor grupperet efter benyttelse til forskellige trafikale formål fremgår af bilag 3.2A.

Hvilende

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

Såfremt der opstår efterspørgsel for anvendelse af sporet i denne periode, er Banedanmark ansvarlig for at sporet kan benyttes trafikalt. Derfor er sporet teknisk set i drift, således at der kan udføres vedligehold.

Lukket/nedlagt

Der har ikke været efterspørgsel for anvendelse af sidesporet i de seneste 24 måneder, hvor sidesporet har været hvilende. Sidesporet indstilles af Banedanmark til lukning hos Trafik- og Byggestyrelsen. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen godkender det ændrede niveau, er sidesporet trafikalt og teknisk lukket.

Såfremt der ikke forventes efterspørgsel for genåbning af sidesporet inden for overskuelig fremtid, indstiller Banedanmark til Trafik- og Byggestyrelsen, at sidesporet fjernes.

3.2.2 Tilstødende infrastruktur til Banedanmarks infrastruktur

Banedanmarks internationale og indenlandske grænseflader til andre infrastrukturforvaltere er illustreret i bilag 3.2B.

Internationale grænseflader til andre infrastrukturforvaltere

Banedanmarks infrastruktur grænser op til den tyske infrastruktur Padborg-grænse og Tønder-grænse. For yderligere information om grænsens placering og tilstødende infrastrukturforvalter henvises til bilag 3.2C.

Den danske jernbaneinfrastruktur afgrænses mod Sverige ved systemgrænsen ved Peberholms vestlige stationsgrænse i km 23,6. Grænsen mellem Banedanmarks infrastruktur og infrastruktur forvaltet af Øresundsbro Konsortiet fremgår af bilag 3.2C. Infrastruktur forvaltet af Øresundsbro Konsortiet er beskrevet i [Øresundsbrons Netredegerelse](#).

Infrastrukturen på det danske landanlæg – 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 på den faste forbindelse over Storebælt, og har ansvaret for den trafikale drift.

A/S Storebælt forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til infrastrukturen på den faste forbindelse over Storebælt og afholder samtlige 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 under øvelsen.

Regionsbaner

På nedenstående links findes oplysninger om de regionsbaner, hvis jernbaneinfrastruktur grænser op til Banedanmarks infrastruktur:

- [Midtjyske Jernbaners hjemmeside](#)
- [Lokaltogs hjemmeside](#)
- [Nordjyske Jernbaners hjemmeside](#)
- [Vestbanens hjemmeside](#)

Oplysninger om, hvor de respektive regionsbaner grænser op til Banedanmarks infrastruktur findes i bilag 3.2C. Banedanmark er infrastrukturforvalter på overkørslerne på privatbanerne.

Private sidespor

For yderligere information om private sidespor henvises til bilag 3.2C. Oplysninger om havnespor og havnepladser kan indhentes hos de respektive sporejere, se afsnit 5.3.7.

For information om godsterminaler henvises til afsnit 3.7.

3.2.3 Yderligere information

Vedrørende oplysninger om regionsbaners infrastruktur henvises til bilag 3.2D – 3.2H.

3.3 Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur

Banedanmarks infrastruktur beskrives indgående i dette afsnit.

3.3.1 Geografisk identifikation

3.3.1.1 Antal strækningsspor

En oversigt over antal strækningsspor fremgår af bilag 3.3A.

3.3.1.2 Sporvidde

I Danmark er sporvidde 1.435 mm. standard.

3.3.1.3 Stationer og knudepunkter

Et kort over udvalgte stationer, trinbrætter og knudepunkter på Banedanmarks infrastruktur fremgår af bilag 3.1B.

På stationer med fjerntrafik og international trafik er Banedanmarks standard for perroner 320 meter. Det bemærkes, at ikke alle stationer benytter denne standard. Vejledende oplysninger om længde og højde på alle perroner på stationer på Banedanmarks infrastruktur fremgår af bilag 3.6.

For så vidt angår Banedanmarks infrastruktur rummer trafikale information om banestrækningen (TIB) en beskrivelse af de lokale trafikale forhold på stationerne. TIB-strækningerne fremgår af bilag 3.3B og på [Banedanmarks hjemmeside](#). Netredefølelsen indeholder ikke detaljerede oplysninger om sidespor i tilknytning til stationerne.

3.3.2 Infrastrukturens ydeevne

3.3.2.1 Referencelinje

En oversigt over den gældende referencelinje på Banedanmarks infrastruktur fremgår af 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 pkt. 5. Ved nyanlæg udbygges til læsseprofil (UIC) GC i henhold til 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 transporter, 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 afsnit 3.3.2.4 om strækningshastighed.

Maksimalt akseltryk

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

Togvægt og belastning

Der henvises til den til enhver tid gældende lovgivning samt regler udstykket af Banedanmark. Reglerne kan findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

3.3.2.3 Stigning

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

Skinnehældning

Siden introduktionen af monoblokbetonsvellen i 1989 forefindes der både skinnehældning 1:20 og 1:40 på Banedanmarks infrastruktur. På fjern- og S-banen er der i 1997 og 2001 foretaget skinneslibning således, at profilet på toppen af skinnen er tilpasset skinnehældning 1:40.

Som en konsekvens heraf skal der anvendes hjulprofiler tilpasset skinnehældning 1:40.

3.3.2.4 *Strækningshastighed*

En oversigt over maksimal strækningshastighed fremgår af 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 øvrigt rullende materiel kan den maksimale hastighed være lavere end de i bilag 3.3F angivne maksimale strækningshastigheder. 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 over 835 meter, hvorfor der i sådanne tilfælde kan forekomme kapacitetsmæssige begrænsninger. Oplysninger kan fås ved henvendelse til korrtoqa@bane.dk.

3.3.2.6 *Elektrificering*

Fjernbanen

Elektrificerede strækninger i Danmark strækker sig fra Helsingør i nord (Kystbanen), over Sjælland via København, over Fyn til Jylland i Fredericia og herfra mod vest til Esbjerg og mod syd, Padborg og Sønderborg. Herudover er den elektrificerede strækning udbygget til Sverige. Systemadskillelse mellem 25 kV 50 Hz hhv. 15 kV 16,7 Hz kørestrøm er etableret i hhv. Lernacken, Sverige (bekørbar med strækningshastighed) og Padborg (ikke bekørbar). En oversigt over de elektrificerede strækninger i Danmark fremgår af bilag 3.3G

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

S-banen

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 trafikafvikling anvender Banedanmark forskellige typer af sikringsanlæg, som optisk signalerer stop-/ køretilladelse til lokomotivføreren i henhold til Sikkerhedsreglementet af 1975.

Til trafikafvikling på fjernbanen for strækninger, hvor Signalprogrammet er udrullet anvender Banedanmark ERTMS i henhold til Sikkerhedsreglementet Operational Rules (OR-F)

Til trafikafvikling på S-banen på strækningen Jægersborg - Hillerød anvender Banedanmark CBTC i henhold til Sikkerhedsreglementet Operational Rules (OR-S).

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 bestyret af en lokal stationsbestyrer, dog med undtagelse af S-banen.

Fjernstyringscentralernes placering og dækningsområde samt stedligt betjente stationer fremgår af bilag 3.3H.

Betjeningstider for stedligt betjente stationer:

Horsens 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.

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 [infrastrukturregistret](#) (kun på engelsk).

Radiosamtaler optages og 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.

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 ikke interoperabelt. For at kunne benytte systemet skal togene være udstyret med en GSM-R radio.

3.3.3.4 *Togkontrolanlæg*

I henhold til Trafik- og Byggestyrelsens "*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.

Oplysninger om togkontrolanlæg på de enkelte strækninger på Banedanmarks infrastruktur fremgår af bilag 3.3I.

I det til enhver tid gældende trafikcirkulære udsendt af Banedanmark om håndtering af Trafik- og Byggestyrelsens 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 grænseværdier for, hvor meget støj den eksisterende infrastruktur 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 EUs TSI Noise overholdes, som den er gennemført i Transport- og Bygningsministeriets [Bekendtgørelse nr. 884 af 07/07/2015](#) og senere ændringer med støjgrænser for nyt rullende materiel ved forbikørsel og ved tomgang. Togproducenternes overholdelse af grænseværdierne i TSI Noise er dog ingen garanti for jernbanevirksomhedens mulighed for at overholde Miljøstyrelsens grænseværdi på 35 dB ved boliger tæt på depotspor.

Luftforurening

Miljøstyrelsen har ingen nationale generelle krav til luftkvaliteten i forbindelse med anvendelsen af infrastrukturen i forhold til naboer og andre. Der findes dog grænse-værdier 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

Jernbanevirksomheden skal indberette spild af olie fra lokomotiver, togsæt og andet rullende materiel til Banedanmark gennem miljoenergi@bane.dk og til den lokale miljømyndighed (den kommune, hvor oliespildet er foregået). Jernbanevirksomheden, Banedanmark og kommunen beslutter i fællesskab, i hvilket omfang 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 oprensninger i samarbejde med Banedanmark og kommunen.

3.4.3 Farligt gods

På [Trafik- og Byggestyrelsens 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 dieseldrevne tog i jernbanetunnellerne under Storebælt og Øresund. Derudover skal personførende tog opfylde visse betingelser for at befordre passagerer i Storebælts- og Øresundstunnellerne. Tilladelsen til passagerbefordring i tunnellerne skal fremgå af materiellets ibrugtagningstilladelse.

Der findes tilsvarende restriktioner på andre tunneller/overdækninger.

For yderligere information, se henholdsvis Øresundsbro Konsortiets Trafiksikkerhedsforskrift samt Banedanmarks Sikkerhedsreglement (SR), Sikkerhedsinstrukser (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 fremhæves to væsentlige begrænsninger i adgangen til infrastrukturen: infrastrukturarbejder og adgang til sidespor.

Infrastrukturarbejder

I bilag 3.5A fremgår de planlagte infrastrukturarbejder og andre begrænsninger i kapaciteten i K17 for henholdsvis fjernbanen og S-banen, der i henhold til standardadgangskontrakten (bilag 2.3A) skal varsles i Netredegørelsen.

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

Såfremt allerede tildelt kapacitet spærres, indgår den/de påvirkede jernbanevirksomheder og Banedanmark en dialog om, hvordan udfordringen afklares. Herunder undersøges muligheder for at finde alternativ tildeling af kapacitet til den berørte jernbanevirksomhed.

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

Adgang til sidespor

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

3.6 Passagerterminaler

En oversigt over samtlige passagerstationer og trinbrætter på Banedanmarks infrastruktur samt vejledende oplysninger om perronlængder og -højder fremgår af bilag 3.6.

3.7 Godsterminaler

Kombiterminaler

I Danmark findes en række kombiterminaler med modtagepligt, hvor gods kan omlades mellem vej og jernbane. Banedanmark ejer nedenstående kombiterminaler, der drives af andre terminaloperatører:

Beliggenhed	Antal spor	Sporlængder	Rampe	Terminal-operatør
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

En oversigt over sidespor til godstog fremgår af bilag 3.8. Oplysninger om omfanget af sidespor til godsformål fremgår af bilag 3.2.A. Banedanmark tildeler kapacitet til og fra disse faciliteter.

Havnebaner/-spor

En oversigt over havnebaner/-spor findes i bilag 3.1C og 3.2C. Banedanmark tildeler kapacitet til og fra havnesporene.

3.8 Servicefaciliteter

3.8.1 Rangering

Jernbanevirksomheder kan foretage rangering på sidespor. En oversigt over stationer med sidespor til gods- og passagertog fremgår af bilag 3.8. En oversigt over, hvor mange meter sidespor, der findes på de pågældende stationer fremgår af bilag 3.2A.

Det garanteres ikke, at samtlige sidespor kan anvendes til rangering.

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

3.8.2 Parkering

Jernbanevirksomheder kan parkere rullende materiel på sidespor. En oversigt over stationer med sidespor til gods- og passagertog fremgår af bilag 3.8. En oversigt over, hvor mange meter sidespor, der findes på de pågældende stationer fremgår af bilag 3.2A.

Det garanteres ikke, at samtlige sidespor kan anvendes til parkering.

Der ansøges om kapacitet til parkering hos Banedanmark, Trafikal Drift, 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 anden spænding.

Det bemærkes, at regler for henstilling af farligt gods er underlagt Bekendtgørelse nr. 1666 af 14/12/2006 om kontrol med risikoen for større uheld og farlige stoffer.

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

Vognvægte

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

By	Bæreevne
Esbjerg	43 t
Fredericia	2 á 50 t
Kolding	43 t
Padborg	60 t

Banedanmark kan ikke garantere, at vognvægtene er verificerede og driftsklare.

3.9 Infrastrukturudvikling

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

3.9.1 Signalprogrammet

Med den politiske Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 besluttede Folketinget, 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. Signalprogrammets udrulning forventes afsluttet i 2021 på fjernbanen og i 2018 på S-banen. For yderligere om Signalprogrammets udrulning henvises til Banedanmarks hjemmeside samt den overordnede plan i bilag 3.9.

Fjernbanen

For fjernbanen er der indgået 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.

S-banen

For S-banen er der indgået kontrakter om signalinfrastrukturen med Siemens. Den nye signalinfrastruktur ibrugtages strækingsvist.

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 strækningen mellem København og Ringsted.

Jernbaneprojektet er beregnet til en pris på 10,4 mia. kr. (prisniveau 2009), og banen skal stå klar til brug i 2018. Strækningen får én ny station, Køge Nord, hvor passagerne kan skifte mellem tog på fjernbanen og tog på S-banen. 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 forbedre kapaciteten og rejsetiderne mellem landets største byer. Der skal således indføres rejsetider imellem landets store byer (København, Odense, Aarhus og Aalborg) på maks. 60 minutter, og i disse byer etableres et trafikknudepunkt, hvor der skabes bedre forbindelse mellem landsdelstrafikken og den regionale trafik.

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

3.9.3 Elektrificeringsprogrammet

Banedanmark har den 29. maj 2015 underskrevet kontrakt om elektrificering af størstedelen af det danske jernbanenet med et konsortium bestående af Aarsleff-Siemens. Samtidig med selve elektrificeringen udfører Banedanmark en lang række større forberedende arbejder herunder ombygninger af flere hundrede broer rundt om i Danmark som del af det samlede elektrificeringsprogram. Strækningen mellem Lunderskov og Esbjerg elektrificeres som den første strækning under Banedanmarks Elektrificeringsprogram.

Læs mere om Elektrificeringsprogrammet på [Banedanmarks hjemmeside](#).

4 KAPACITETSTILDELING

4.1 Introduktion

I det følgende beskrives regler og procedurer i forbindelse med tildeling af kapacitet på Banedanmarks infrastruktur i henhold til den til enhver tid gældende [Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet \(kanaler\) m.v.](#)

Banedanmark, Trafikal Drift, Kapacitetsplanlægning, udarbejder og udsender Banedanmarks årlige køreplaner. Datoen for udsendelsen følger datoen for det årlige internationale køreplansskifte, dvs. søndag efter anden lørdag i december. I køreplansperioden kan Banedanmark udsende en opdatere køreplan, såfremt det er nødvendigt. Ændringer i de mellemliggende perioder håndteres via toganmeldelser.

Banedanmark udgiver alene tjenestekøreplaner i elektronisk format, som kan findes på [Banedanmarks hjemmeside](#)

4.2 Beskrivelse af kapacitetstildelingsprocessen

En ansøger tildeles kapacitet af Banedanmark efter retningslinjerne i afsnit 4.4. Tildelingen sker årligt og hver tildelingsperiode har en varighed af et år.

Ansøger skal ifm. med ansøgningen oplyse på hvilke stationer, der ønskes depotsporkapacitet, herunder det forventede antal enheder, der ønskes plads til på en given geografisk lokation samt oplysninger om, hvilke stationer, der ønskes rangeret på. Ansøgninger om tildeling af kapacitet skal fremsendes i et af Banedanmark godkendt format. Tildeling af depotspor meddeles skriftligt som et tillæg til kapacitetstildelingen.

Mere information om ansøgning om tildeling af kapacitet, herunder ansøgningsskema, kan findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

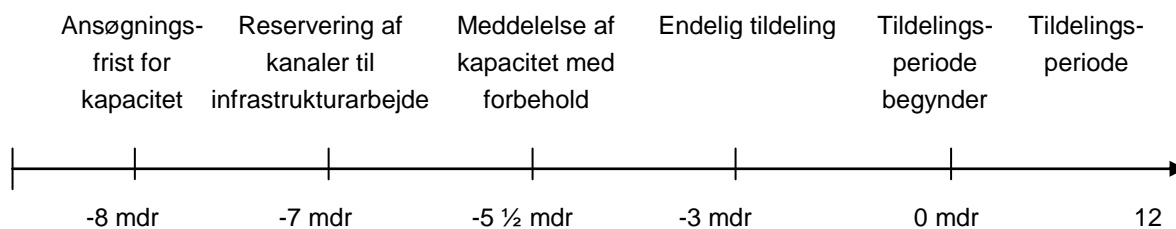
Jernbanevirksomheder, der ansøger om kapacitet til international jernbanetrafik, skal benytte det fælles europæiske køreplanlægningsystem PCS (Path Coordination System), tidligere benævnt Pathfinder. Se mere på [RNE's hjemmeside](#) og under afsnit 1.10.2. Banedanmark, Trafikal Drift, Kapacitetsplanlægning, tilbyder vederlagsfrit grundtræning i brug af PCS.

Herudover tildeles der kapacitet til lejlighedsvis anvendelse af infrastrukturen.

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 ansøgninger modtaget 8 måneder før tildelingsperiodens begyndelse træffer Banedanmark afgørelse om tildeling af kapacitet. Såfremt Banedanmark identificerer at flere ansøgere ansøger om tildeling af den samme kapacitet, vil Banedanmark, med ansøgernes samtykke, tage initiativ til at tildele 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 modtagne kapacitetsansøgninger.

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

En oversigt over terminsdatoer for K17 fremgår af bilag 4.3.

4.3.2 Tidsfrister for ad hoc-ansøgninger

Ansøgninger om lejlighedsvis tildeling af kapacitet til veterantog 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 korrtoqa@bane.dk eller via PCS.

4.4 Tildelingsprocedure

4.4.1 Koordinationsproces

I de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om tildeling af kapacitet på samme strækning, indkalder Banedanmark de pågældende ansøgere til forhandlinger gennem samordning. Ansøgere, der 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 tildelingen.

Tildelingen af kapacitet sker i henhold til den enhver tid gældende [Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet \(kanaler\) m.v.](#)

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 med efterfølgende høring, er der tale om overbelastet infrastruktur. En oversigt over overbelastede strækninger i K17, samt flaskehalse, som er strækninger, der risikerer overbelastning, idet kapacitetsudnyttelsen overstiger UIC's anbefalede maksimumsudnyttelse, findes i bilag 4.4.

Når en strækning er overbelastet, følger kapacitetstildelingen de principper, der er beskrevet i den til enhver tid gældende [Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet \(kanaler\) m.v.](#)

Ved ansøgning om tildeling af 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 den tildelte kapacitet skal den, der har fået kapaciteten tildelt benytte disse. Såfremt den, der har fået tildelt kapaciteten, helt eller delvist ophører med at benytte kapaciteten, er denne forpligtet til straks at meddele Banedanmark dette.

Banedanmark kan af optimeringsgrunde tilbagekalde kapacitet, som ikke benyttes af den der har fået kapaciteten tildelt, såfremt den ikke benyttede kapacitet udgør 25 pct. eller mere af den samlede mængde kapacitet i beregningsmåneden. Hvis infrastrukturen er erklæret overbelastet, fastsættes tærskelkvoten af Trafik- og Byggestyrelsen ved bekendtgørelse.

Kanaler kan afbestilles mod betaling af en afgift. Fristerne for afbestilling og størrelsen af den pålagte afgift er reguleret i [Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet](#). For yderligere herom henvises til afsnit 6.

4.7 Usædvanlige transporter og farligt gods

Usædvanlige transporter

Når der ansøges om tildeling af kapacitet til usædvanlige transporter, skal ansøger oplyse herom og forinden indhente befordringstilladelse hertil (se mere i afsnit 2.5). Når befordringstilladelsen er givet, kan der tildeles kapacitet.

Farligt gods

Kontakt Banedanmark, Kapacitetsplanlægning, for information om tildeling af kapacitet ifm. 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. Strækningen mellem Københavns Lufthavn Kastrup og Peberholm forvaltes dog af Øresundsbro Konsortiet i henhold til Trafiksikkerhedsforskrift (TF).

Banedanmark kan, i henhold til den til enhver tid gældende [Bekendtgørelse nr. 1245 af 10/11/2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet \(kanaler\) m.v.](#) forlange, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, herunder rullende materiel, som Banedanmark finder mest hensigtsmæssige, til Banedanmarks disposition med henblik på, at trafikken hurtigst muligt kan normaliseres.

I nødsituationer og ved sammenbrud, som gør infrastrukturen utilgængelig, kan Banedanmark spærre tildelt kapacitet 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. "*Principper for afvikling*" tilsendes jernbanevirksomheden inden køreplanperiodens start.

4.8.2 Operationelle regler

En oversigt over operationelle regler findes via [Banedanmarks hjemmeside](#).

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 strækninger 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 har den endelige kompetence til at afgøre, hvornår der skiftes fase/niveau.

Løvfald

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

Aktiv deltagelse

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.

Bro - og tunnelrestriktioner på Storebælt og Øresund

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.

4.8.4 Uforudsete problemer

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

4.9 Kapacitetstildeling til servicefaciliteter

Banedanmark tildeler kapacitet til servicefaciliteter. Al rangering på Banedanmarks infrastruktur 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 i henhold til direktiv 2012/34/EU, bilag II. Banedanmark tilbyder ikke alle af de i direktivet nævnte ydelser. Såfremt ydelserne leveres af andre aktører, henvises i muligt omfang hertil.

5.2 Minimumsadgangsydelser

Banedanmarks minimumsadgangsydelse giver ansøgere og jernbanevirksomheder mulighed for at få tildelt kapacitet og anvende infrastrukturen. Banedanmark er forpligtet til at levere minimumsadgangsydelsen 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 standardadgangskontrakt (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.

5.2.1 Særligt om trafikinformation til passagerer

Banedanmarks standardadgangskontrakt (bilag 2.3A) 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 regionaltoogsstationerne 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 højttalere.

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 højttalere 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 efter retningslinjerne i kapitel 4 og standardadgangskontrakten (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 i henhold til den til enhver tid gældende [Bekendtgørelse om modtagepligt på kombiterminaler](#).

Banedanmark tildeler kapacitet til kombiterminalerne i henhold til bestemmelserne i [Bekendtgørelse om modtagepligt på kombiterminaler](#).

For oplysninger vedrørende terminalerne, og hvilke ydelser der leveres, henvises til 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 i henhold til retningslinjerne i kapitel 4.

5.3.4 Depotspor

Banedanmark tildeler kapacitet i henhold til retningslinjerne 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 indlandshavnfaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter

Banedanmark leverer ikke ydelser på havnene.

For yderligere information om havnene og ydelser relateret hertil henvises til de respektive havne på nedenstående links:

[Copenhagen Malmö Port AB](#)

[Esbjerg Havn](#)

[Fredericia Havn](#)

[Frederikshavn Havn](#)

[Grenaa Havn](#)
[Hirtshals Havn](#)
[Kolding Havn](#)
[Kalundborg Havn](#)
[Køge Havn](#)
[Randers Havn](#)
[Skagen havn](#)
[Thyborøn havn](#)
[Vejle Havn](#)
[Aalborg Havn](#)
[Aarhus 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

Efter anmodning leverer Banedanmark nedenstående ekstra ydelser til jernbanevirksomhederne.

Der henvises til kapitel 6 for information om betaling

5.4.1 Kørestrøm

For information om leverance af kørestrøm henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.

5.4.2 Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet

For information om togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.

5.4.3 Vand til klargøring af tog

For information om vand til klargøring af tog henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.

5.4.4 Usædvanlige transporter (UT)

For information om befordringstilladelse til usædvanlige transporter henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.

5.5 Hjælpeydelse

Efter bestilling leverer Banedanmark følgende hjælpeydelse til jernbanevirksomhederne i 5.5.1-5.5.8.

Der henvises til kapitel 6 for information om betaling.

5.5.1 Adgang til telenet

Masteloven 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 tilsvarende 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 standardadgangskontrakt bilag 2.3A.

5.5.2.2 Rutekompatibilitet

Banedanmark er behjælpelig, såfremt der er tvivlsspørgsmål vedrørende rutekompatibilitet.

5.5.3 Teknisk inspektion af rullende materiel

Banedanmark leverer ikke 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. Hovedparten af reklamepladserne er dog omfattet af en koncessionsaftale med en partner.

Øvrige aftaler om reklamer indgås løbende. For yderligere oplysninger, kontakt Trafikal Drift, Key Account Management.

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 prøvekursler

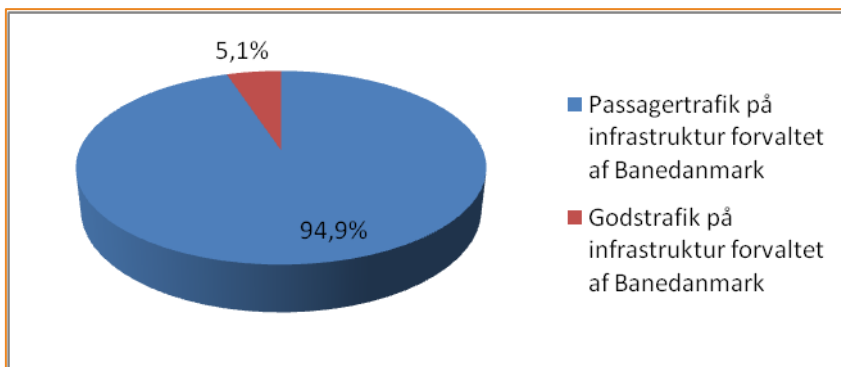
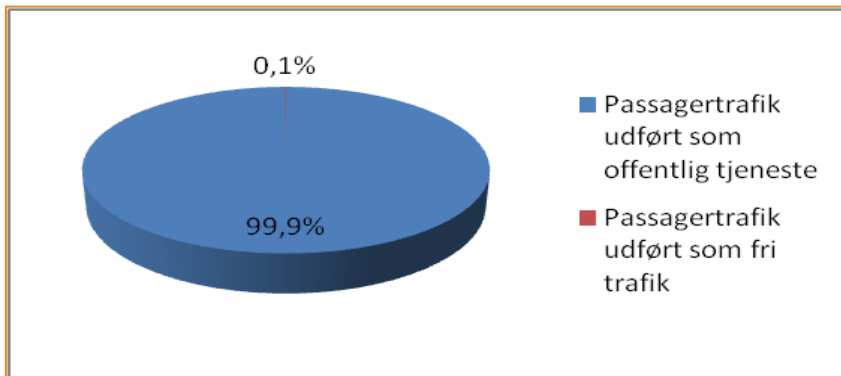
Banedanmark er i forbindelse med prøvekursler behjælpelig med gennemgang af sikkerhedsregler og eventuelle kompenserende tiltag, samt godkendelse af dispensation. Endvidere medvirker Banedanmark i forbindelse med vurdering af prøvetogs eventuelle påvirkning af infrastrukturen.

6 AFGIFTER

6.1 Afgiftsprincipper

I det følgende redegøres for forskellige former for afgiftsprincipper, der er gældende for ydelserne beskrevet i kapitel 5.

På baggrund af de samlede opkrævede afgifter fordelte trafikken sig som følger i 2014:



6.1.1 Minimumsadgangsydelser

Betaling for kørsel på Banedanmarks infrastruktur 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 Banedanmarks infrastruktur med undtagelse af S-banen.

Transport- og Bygningsministeriet og Banedanmark planlægger at indføre et nyt system for infrastrukturafgifter pr. 1. januar 2016, som varslet i Banedanmarks brev af 16. december 2014 til jernbanevirksomhederne. Når detaljerne herom foreligger, vil der blive udarbejdet et tillæg til Netredegørelsen, der nærmere specificerer infrastrukturafgifterne for kørsel på Banedanmarks infrastruktur.

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

Miljøtilskud

Jernbanevirksomheder kan i en række 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 afsnit 5.3

Der betales ikke særskilt for sporadgang til servicefaciliteter.

6.1.3 Ydelser på servicefaciliteter beskrevet i afsnit 5.3

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

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 elpris på spotmarkedet (Nord Pool Spot) med tillæg af elhandelsgebyr.
- 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 elhandelsgebyr.
- Afregningen sker på baggrund af det indberettede antal kørte kilometer i perioden ganget med et antal kWh/km. kWh-beregning er forskellig fra 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.

Strømforsøg fra fremmednetstik, der stilles til rådighed af Banedanmark, afregnes til kostpris incl. afgifter etc.

Vand til klargøring af tog

For information om afregning for vand til klargøring henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.

Usædvanlige transportere (UT)

For information om afregning af befordringstilladelse til usædvanlige transportere henvises til Banedanmarks standard adgangskontrakt i bilag 2.3A.

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 2017 i Netredegørelse 2017 på tidspunktet for dennes offentliggørelse.

Banedanmark fastsætter tillige satsen for miljøtilskud i en bekendtgørelse.

Aktuelle satser kan findes i [Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet](#) eller ved henvendelse til Banedanmark, Trafikal Drift, Key Account Management.

6.3.2 Adgang til servicefaciliteter beskrevet i afsnit 5.3

Der betales ikke særskilt for sporadisk adgang til servicefaciliteter.

6.3.3 Ydelser på servicefaciliteter beskrevet i afsnit 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

For yderligere information om pris for elektricitet via fremmednet henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.

Vand til klargøring af tog

For yderligere information om pris for vand til klargøring henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.

Usædvanlige transporter (UT)

For yderligere information om pris for befordringstilladelse til usædvanlige transporter henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.

6.3.5 Hjælpeydelse

Takster for hjælpeydelse oplyses af Banedanmark på forespørgsel.

6.4 Præstationsordning

Som følge af [direktiv 2012/34/EU](#) og [Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser](#) har Banedanmark etableret en obligatorisk præstationsordning for at tilskynde infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomhederne til at minimere forstyrrelser på infrastrukturen og derved forbedre infrastrukturens 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 ændringers 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 med en betalingsfrist på 30 dage netto i henhold til Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Ved manglende betaling af infrastrukturafgifter kan Banedanmark inddrage den tildelte kapacitet, såfremt betaling ikke finder sted inden en frist, der meddeles jernbanevirksomheden.

Kørestrøm

Betaling for kørestrøm opkræves månedsvis bagud med en betalingsfrist på 30 dage netto.

Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet

Forbrug af strøm til togforvarme og fremmednetstik afregnes månedsvis bagud med en betalingsfrist på 30 dage netto.

Vand til klargøring af tog

For yderligere information om fakturering for vand til klargøring henvises til bilag 2.3A.

Usædvanlige transporter (UT)

For yderligere information om fakturering for befordringstilladelse til usædvanlige transporter henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.