



Netredegørelse 2023

Gyldighedsperiode:

11. december 2022 – 9. december 2023

RETTELSER OG ÆNDRINGER

Dette dokument indeholder rettelser og ændringer, som beskrevet i nedenstående tabel.
Dokumentet erstatter tidligere versioner af Netredegørelsen 2023, som fremgår af tabellen.

Version	Udgivelsesdato
1.0	10.12.2021

Indhold

1	Generel information	7
1.1	Introduktion	7
1.2	Formål med Netredegørelsen.....	7
1.3	Lovgrundlag	7
1.3.1	Lovmæssige rammer	7
1.3.2	Retlig status og ansvar	10
1.3.3	Klageadgang.....	10
1.4	Netredegørelsens struktur	10
1.5	Gyldighed opdateringsproces og offentliggørelse	11
1.5.1	Gyldighedsperiode	11
1.5.2	Opdateringsproces.....	11
1.5.3	Offentliggørelse.....	11
1.6	Kontaktinformation	12
1.7	Samarbejde mellem de europæiske infrastrukturforvaltere/kapacitetstildelere	13
1.7.1	Godstogskorridorer.....	13
1.7.2	RailNetEurope og øvrigt internationalt samarbejde.....	13
2	Infrastrukturen.....	14
2.1	Introduktion	14
2.2	Infrastrukturens omfang	14
2.2.1	Geografiske grænser	14
2.2.2	Tilstødende infrastruktur	15
2.3	Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur.....	17
2.3.1	Geografisk identifikation.....	18
2.3.2	Sporvidde.....	18
2.3.3	Stationer og knudepunkter.....	18
2.3.4	Læsseprofiler	18
2.3.5	Vægtbegrænsninger.....	19
2.3.6	Stigning.....	19
2.3.7	Maksimal strækningshastighed	19
2.3.8	Maksimal toglængde	20
2.3.9	Elektrificering	20
2.3.10	Signalsystemer	21
2.3.11	Trafikstyringssystemer	21

2.3.12	Kommunikationssystemer	22
2.3.13	Togkontrolanlæg	22
2.4	Trafikale begrænsninger	23
2.4.1	Miljømæssige restriktioner	23
2.4.2	Farligt gods	24
2.4.3	Tunnelrestriktioner	24
2.4.4	Brorestriktioner	25
2.5	Adgang/begrænsninger til infrastrukturen	25
2.6	Infrastrukturudvikling.....	26
3	Adgangsbetingelser	28
3.1	Introduktion	28
3.2	Generelle adgangsbetingelser.....	28
3.2.1	Krav til kapacitetsansøgere	28
3.2.2	Betingelser for at få adgang til infrastrukturen	28
3.2.3	Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed	29
3.2.4	Sikkerhedscertifikat	29
3.2.5	Forsikring.....	29
3.3	Kontraktforhold	29
3.3.1	Rammeaftaler	29
3.3.2	Kontrakt for jernbanevirksomheder	30
3.3.3	Kontrakt for ansøgere	30
3.3.4	Generelle vilkår og betingelser.....	30
3.4	Specifikke adgangskrav	31
3.4.1	Godkendelse af rullende materiel	31
3.4.2	Godkendelse af personale.....	31
3.4.3	Usædvanlige transporter	31
3.4.4	Farligt gods	32
3.4.5	Prøvetog og andre specialtog	33
4	Kapacitetstildeling.....	34
4.1	Introduktion	34
4.2	Generel beskrivelse af kapacitetstildelingsprocessen	34
4.3	Reservering af kapacitet for midlertidige kapacitetsrestriktioner	34
4.3.1	Generelle principper	34
4.3.2	Tidsfrister og information til ansøgere.....	35
4.4	Påvirkninger fra Rammeaftaler	38

4.5	Proces for kapacitetstildeling.....	38
4.5.1	Ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan.....	38
4.5.2	Sen ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan	38
4.5.3	Ad hoc-ansøgninger om kanaltildeling	39
4.5.4	Koordinationsproces	39
4.5.5	Klageadgang.....	39
4.6	Overbelastet infrastruktur	40
4.7	Usædvanlige transporter og farligt gods.....	40
4.8	Regler efter kanaltildeling	40
4.8.1	Tilpasning af tildelt kapacitet efter anmodning fra ansøgeren	40
4.8.2	Ændringer i tildelt kapacitet foretaget af Banedanmark.....	41
4.8.3	Regler for manglende udnyttelse af tildelt kapacitet.....	41
4.8.4	Regler for afbestilling af tildelt kapacitet.....	42
4.9	Timetabling Redesign for Smart Capacity Management (TTR)	42
4.9.1	Formålet med TTR	42
4.9.2	Procesbeskrivelse.....	43
4.9.3	Implementering	43
5	Ydelser og afgifter	44
5.1	Introduktion	44
5.2	Afgiftsprincipper.....	44
5.3	Minimumsadgangsydelser	45
5.4	Ekstra ydelser og afgifter	45
5.5	Hjælpeydelser og afgifter	46
5.6	Gebyrer og incitamentter	47
5.6.1	Gebyrer for tilpasning af tildelt kapacitet efter anmodning fra ansøgeren	47
5.6.2	Gebyrer for ændringer i tildelt kapacitet.....	47
5.6.3	Gebyrer for manglende anvendelse af tildelt kapacitet	47
5.6.4	Afbestillingsgebyrer	47
5.6.5	Incitamentter/rabat.....	47
5.7	Præstationsordning.....	48
5.8	Ændringer i afgifter	48
5.9	Fakturering og betalingsvilkår	48
6	Trafikal drift	50
6.1	Introduktion	50
6.2	Operationelle regler.....	50

6.3	Trafikale foranstaltninger.....	50
6.3.1	Principper.....	50
6.3.2	Trafikafvikling i tilfælde af forstyrrelser.....	50
6.4	Værktøjer til toginformations- og togvisningssystem.....	52
6.5	Train Information System – TIS.....	53
7	Servicefaciliteter.....	55
7.1	Introduktion.....	55
7.2	Servicefaciliteter – overblik.....	55
7.3	Servicefaciliteter forvaltet af Banedanmark.....	56
7.3.1	Generelle bestemmelser.....	56
7.3.2	Passagerstationer.....	56
7.3.2.1	Generel information.....	57
7.3.3	Godsterminaler.....	57
7.3.4	Rangerbanegårde og oprangeringsfaciliteter, inkl. rangerfaciliteter.....	57
7.3.5	Sidespor til parkering.....	57
7.3.6	Faciliteter til vedligeholdelse af materiel.....	58
7.3.7	Andre tekniske faciliteter.....	58
7.3.8	Havnefaciliteter.....	59
7.3.9	Nødhjælpsfaciliteter.....	59
7.3.10	Tankanlæg til tankning af diesel.....	59

1 Generel information

1.1 Introduktion

Banedanmark, der forvalter statens jernbaneinfrastruktur i Danmark, jf. jernbanelovens § 16, stk. 1, har udarbejdet og offentliggjort denne Netredegørelse. Netredegørelsens målgruppe er jernbanevirksomheder og andre ansøgere, der planlægger at ansøge om tildeling af kapacitet på infrastruktur i Danmark. Netredegørelsen indeholder primært oplysninger om den infrastruktur, der bliver forvaltet af Banedanmark, men Netredegørelsen indeholder også informationer om tilstødende infrastruktur og infrastrukturforvaltere.

Som udgangspunkt vil den infrastruktur, der forvaltes af Banedanmark, i det følgende blive benævnt Banedanmarks infrastruktur.

1.2 Formål med Netredegørelsen

Netredegørelsens formål er at give jernbanevirksomheder og andre ansøgere information om Banedanmarks infrastruktur og vilkår for tildeling af kapacitet og benyttelse.

Netredegørelsen er udarbejdet i overensstemmelse med direktiv 2012/34/EU, lov nr. 686 af 27/05/2015 med senere ændringer (jernbaneloven) og bekendtgørelse nr. 1245 af 10/11/2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. med senere ændringer.

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

1.3 Lovgrundlag

1.3.1 Lovmæssige rammer

Netredegørelsen er udarbejdet på baggrund af EU's jernbanepakker, 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:

Internationale retsakter

[EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2012/34/EU](#)

af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2016/2370/EU af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

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

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70

EU-KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/10 af 6. januar 2015 om krav til ansøgere af jernbaneinfrastrukturkapacitet og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 870/2014

EU-KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2018/1995 af 20. november 2018 om fastsættelse af procedurer og kriterier for anvendelse af en prøvning af økonomisk ligevægt i henhold til artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU (EØS-relevant tekst.)

EU-KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/909 af 12. juni 2015 om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften

EU-KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/171 af 4. februar 2015 om visse aspekter af proceduren for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder

EU-KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til service faciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

EU-KOMMISSIONENS DELEGEREDE AFGØRELSE (EU) 2017/2075 af 4. september 2017 om erstatning af bilag VII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

Nationale retsakter

Lov nr. 686 af 27/05/2015 med senere ændringer (Jernbanelov)

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

[BEK nr 1470 af 29/06/2021 om Banedanmarks opgaver og beføjelser med senere ændringer.](#)

[BEK nr 2244 af 29/11/202 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet \(retsinformation.dk\)](#)

[Bekendtgørelse nr. 1949 af 10/12/2020 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet](#)

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

[Bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser \(retsinformation.dk\)](#)

[Bekendtgørelse nr. 1380 af 01/12/2015 om modtagepligt på stationer med senere ændringer](#)

[Bekendtgørelse nr. 1461 af 15/12/2009 om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere med senere ændringer](#)

[Bekendtgørelse nr. 1125 af 09/10/2017 om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til lov om jernbane](#)

[Bekendtgørelse nr. 1136 af 22/09/2015 om Jernbanenævnet med senere ændringer](#)

[Bekendtgørelse nr. 1465 af 05/12/2016 om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenet](#)

[Bekendtgørelse nr. 1312 af 16/12/2008 om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde med senere ændringer](#)

[Bekendtgørelse nr. 712 af 20/05/2020 om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet med senere ændringer](#)

[Bekendtgørelse nr. 896 af 13/07/2015 om ophævelse af bekendtgørelse om lokomotiver og passagervogne, der anvendes på det danske jernbanenet.](#)

[Bekendtgørelse nr. 601 af 23/06/2009 om jernbanetransport af farligt gods med senere ændringer](#)

[Bekendtgørelse nr. 710 af 20/05/2020 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet med senere ændringer](#)

[Bekendtgørelse nr. 372 af 25/04/2016 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer med senere ændringer](#)

Bekendtgørelse nr. 854 af 07/07/2015 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed med senere ændringer

Miljøbeskyttelsesloven (retsinformation.dk)

1.3.2 Retlig status og ansvar

Netredegørelsen 2023 er udarbejdet på baggrund af gældende relevant lovgivning med tilhørende relevante administrative forskrifter på området, herunder §§ 26-27 i bekendtgørelse nr. 1245 af 10/11/2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) mv., med senere ændringer, som gennemfører artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, samt direktivets bilag IV. Infrastrukturen følger de standarder, procedurer og specifikationer, der er angivet i Netredegørelsen.

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

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

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

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

Gældende relevante love med tilhørende administrative forskrifter på området gælder forud for oplysningerne i Netredegørelsen.

1.3.3 Klageadgang

Klager over Netredegørelsens indhold, samt afgørelser truffet af Banedanmark efter bekendtgørelse om tildeling af kapacitet m.v., kan påklages til Jernbanenævnet. For yderligere information om klageadgang, gebyrer og frister henvises til Jernbanenævnet (jernbanenaevnet.dk).

1.4 Netredegørelsens struktur

Den internationale sammenslutning af jernbaneinfrastrukturforvaltere i Europa, RailNetEurope (RNE), har udarbejdet en fælles struktur for Netredegørelsens opbygning og indhold.

Netredegerelsen er udarbejdet efter fællesstrukturen med det formål at gøre information lettere tilgængelig for de ansøgere, der søger om kapacitet på tværs af landegrænser.

Det er ikke alle temaer/overskrifter i fællesstrukturen, der er relevante for Banedanmarks infrastruktur, og disse vil derfor ikke fremgå af den danske version af Banedanmarks Netredegerelse. Den engelske version af Banedanmarks Netredegerelse følger fællesstrukturen, og alle temaer/overskrifter vil fremgå i den engelske version. Når et tema ikke er relevant for den danske infrastruktur, vil det fremgå af teksten under den enkelte overskrift, at emnet ikke er relevant for Banedanmarks infrastruktur.

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

1.5 Gyldighed opdateringsproces og offentliggørelse

1.5.1 Gyldighedsperiode

Netredegerelse 2023 er gyldig i kapacitetstildelingsperioden K23, som løber i perioden fra den 11. december 2022 til og med den 9. december 2023.

1.5.2 Opdateringsproces

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

Ovenstående gælder dog ikke for henholdsvis Banedanmarks og Øresundsbro Konsortiets standardadgangskontrakter (bilag 2.3C og 2.3D). Ændringer i standardadgangskontrakten i perioden fra Netredegerelsens offentliggørelse til ikrafttrædelse 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.

1.5.3 Offentliggørelse

Netredegerelsen offentliggøres på Banedanmarks hjemmeside [Netredegerelser | Banedanmark](#). Den engelske version af Netredegerelsen er

udover at være tilgængelig på Banedanmarks hjemmeside også at finde på RNE's hjemmeside www.rne.eu.

Netredegørelsen udgives på dansk og engelsk. Ved uoverensstemmelser mellem de to versioner af Netredegørelsen går den danske version forud for den engelske.

1.6 Kontaktinformation

Henvendelser vedrørende national og international trafik og adgang til infrastrukturen kan rettes til Banedanmark.

Banedanmarks primære kontaktadresse er:

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Danmark

CVR: 18 63 22 76
Telefon: (+45) 82 34 00 00
E-mail: banedanmark@bane.dk
Web: www.bane.dk

1.7 Samarbejde mellem de europæiske infrastrukturforvaltere/kapacitetstildelere

1.7.1 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.

Der er udarbejdet et Corridor Information Document (CID), der beskriver de nærmere forhold omkring godstogskorridoren. Yderligere oplysninger findes på [ScanMeds hjemmeside](#).

Yderligere oplysninger om godstogskorridoren findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

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

1.7.2 RailNetEurope og øvrigt internationalt samarbejde

Banedanmark er medlem af RailNetEurope (RNE). RNE er en paraplyorganisation af europæiske infrastrukturforvaltere. RNE faciliterer det operationelle, internationale forretningssamarbejde mellem medlemslandene. For yderligere information om organisationen henvises til [RNE's hjemmeside](#).

RailNetEurope-værktøjer

Path Coordination System (PCS)

PCS er et online software-værktøj, der understøtter koordinering af processer for international kapacitetsansøgning. Banedanmark anbefaler anvendelse af PCS. Der henvises til [værktøjets hjemmeside](#) for yderligere information.

Charging Information System (CIS)

CIS er en webbaseret applikation til beregning af infrastrukturafgifter. Applikationen er designet til at give jernbanevirksomheder og andre ansøgere, der påtænker at ansøge om tildeling af kapacitet i internationale godskorridorer, prisoplysninger. Systemet udregner et prisestimat. Der henvises til [applikationens hjemmeside](#) for yderligere information.

Train Information System (TIS)

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

One Stop Shop (OSS)

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, Trafik, Kunder og Kapacitetsplanlægning.

På [RNE's hjemmeside](#) findes yderligere information om One Stop Shops.

2 Infrastrukturen

2.1 Introduktion

I det følgende beskrives Banedanmarks 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 indeholder derudover relevant information om andre infrastrukturforvalteres infrastruktur eller tilstødende infrastrukturelementer.

2.2 Infrastrukturens omfang

Adgangen til Banedanmarks infrastruktur reguleres af en række love og bekendtgørelser, herunder Jernbaneloven, samt mere specifikke regler om licens, sikkerhedscertificering og -godkendelse, der kan findes på Trafikstyrelsens [hjemmeside](#).

2.2.1 Geografiske grænser

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

Følgende strækninger er hvilende (se definition herunder), hvorfor der ikke kan ansøges om tildeling af kapacitet:

- Nykøbing F – Gedser
- Nykøbing F – Rødby Færge (spærret indtil åbningen af Femernforbindelsen)
- Tønder – Tinglev

Sidespor og tilslutningsspor til andre sidespor herunder forbindelser til havnebaner og firmaspor

Et sidespor klassificeres på ét af tre niveauer:

Åbent

Der er efterspørgsel for anvendelse af sidesporet. 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 sidesporet. Sidesporet er derfor ikke trafikalt tilgængeligt, og Banedanmark kan erklære sidesporet for hvilende.

Såfremt der opstår efterspørgsel for anvendelse af sidesporet indenfor 24 måneder, kan sidesporet benyttes trafikalt. Sidesporet er teknisk set i drift, således at der kan udføres vedligehold.

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 Trafikstyrelsen. Såfremt indstillingen godkendes af Trafikstyrelsen, er sidesporet trafikalt og teknisk nedlagt.

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

Sidesporenes status som hhv. hvilende og nedlagte offentliggøres i Netredegørelsen i bilag 3.2A.

2.2.2 Tilstødende infrastruktur

Banedanmarks nationale og internationale grænseflader til andre infrastrukturforvaltere fremgår af bilag 3.2B.

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 reinvesteringsopgaver på banestrækningen fra km 106.840 til 132.396.

Der afholdes hvert andet år en beredskabsøvelse på Storebæltsforbindelsen. Forbindelsen er spærret under øvelsen.

Øresundsbanen

Infrastrukturen på det danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund – Øresundsbanen – ejes af A/S Øresund.

A/S Øresund forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til infrastrukturen på det danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund. A/S Øresund afholder samtlige udgifter på banestrækningerne København H - Peberholmen frem til km 12,854 og Vigerslev-Kalvebod frem til km1,555. Banedanmark forestår dog vedligeholdelse og reinvesteringer af sikringsanlæg på det danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund, indtil Signalprogrammet er implementeret på strækningerne.

Banedanmark er infrastrukturforvalter på de danske jernbanetilslutningsanlæg og har ansvaret for den trafikale drift.

Øresundsbron A/S er infrastrukturforvalter for Øresundsbroens jernbaneanlæg beliggende efter km 12,854, og Øresundsbron A/S har ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til denne del af jernbaneinfrastrukturen.

Sund og Bælt Holding A/S varetager administration af anlæg ejet af A/S Øresund og har ansvaret for alle vedligeholdelses- og reinvesteringsopgaver. Banedanmark forestår dog administrationen af sikringsanlæg på det danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund.

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 for de vejvendte forhold på sikrede overkørsler 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 ejere, se afsnit 7.2.

For information om godsterminaler henvises til afsnit 7.3.3.

Internationale grænseflader til andre infrastrukturforvaltere

Banedanmarks infrastruktur grænser op til den tyske infrastruktur ved 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 Øresundsbroens Netredegørelse.

2.3 Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur

I det følgende beskrives den infrastruktur, hvor Banedanmark er infrastrukturforvalter.

Af bilag 2.3A og 2.3B fremgår oversigtskort for person- og godstrafikken, hvor klassifikation er foretaget med udgangspunkt i TSI-INF kategorierne (P og F). Oversigtskortene giver et overblik over strækningernes grundparametre (maksimalhastighed, aksellast, fritrumsprofil mv).

Klassificeringen følger TSI-INF P3, P5 og P6, idet P3 er inddelt i to hastighedsintervaller som vist i signaturen i bilag 2.3A. Jernbanens "store H" inkl. Nordvestbanen er klassificeret som P3a/b pga. længere tog end på de mindre P5 og P6 baner. På visse strækninger optræder to farver, hvilket skyldes, at perronlængder på de mindre stationer kun tillader kortere tog end krævet for en højere kategori. Det fremgår af bilag 2.3A og 2.3B (henvisninger jf. efterfølgende afsnit), hvilke perronlængder der findes på hvilke stationer. S-banen er vist som kategori P5 alene for at visualisere grundparametrene i sammenligning med andre baner. S-banen er ikke omfattet af TSI-krav.

Klassificeringen for godstog følger grundparametrene i F2 og F4 – sidstnævnte kun på de strækninger, hvor det maksimale akseltryk er under 20 tons. F2 er for nuværende således den dominerende

klassificering. Signatur F1 er reserveret til en fremtidig korridor Øresund-Femern. For vigesporlængder mv henvises til bilag 2.3A og 2.3B.

2.3.1 Geografisk identifikation

2.3.2 Sporvidde

I Danmark er den nominelle sporvidde 1.435 mm.

2.3.3 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 standardlængde 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 og via [Banedanmarks hjemmeside](#).

Trafikal information om banestrækningen (TIB) rummer en beskrivelse af de lokale trafikale forhold på stationerne. TIB-strækningerne fremgår af bilag 3.3B og på [Banedanmarks hjemmeside](#), hvor strækningsoversigt for ETCS-strækninger også fremgår.

2.3.4 Læsseprofiler

En oversigt over gældende læsseprofil fremgår af bilag 2.5.

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 3.4.3.

Sidevind

Der er i den europæiske regulering defineret specifikke krav til infrastrukturforvalteren i forhold til grænserne for sidevind. Disse krav er afhængige af, hvilken hastighed der tillades på en strækning. På Banedanmarks net tillades hastigheder på op til 180 km/t. Det indebærer, at et referencetog, der er stabilt ved 34,8 m/s sidevind ved 200 km/t (som ifølge EU-reglerne er den relevante tabelværdi), skal kunne køre sikkert på strækningen under de mest kritiske forhold. Det er derfor jernbanevirksomhedernes ansvar, at deres materiel inklusive last er stabilt ved denne referenceværdi.

2.3.5 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 2.3.7 om strækningshastighed.

Maksimalt akseltryk

En vejledende oversigt over maksimalt akseltryk fremgår af bilag 3.3D. Det gældende maksimale akseltryk for vogne på 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 vogne på 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 udstukket af Banedanmark. Reglerne kan findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

2.3.6 Stigning

TIB indeholder oplysninger om strækningernes stigning. Maksimalt tilladt stigning/fald fremgår af Sporregler 1987, afsnit 2.10.

Skinnehældning

Der skal anvendes hjulprofiler tilpasset skinnehældning 1:40.

2.3.7 Maksimal 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/Strækningsoversigt ETCS.

2.3.8 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 overhalingsspor eller krydsningsspor ikke tillader tog på 835 meter, hvorfor der i sådanne tilfælde kan forekomme kapacitetsmæssige begrænsninger. Oplysninger kan fås ved henvendelse til korrtoqa@bane.dk.

2.3.9 Elektrificering

Fjernbanen

Følgende strækninger på Banedanmarks infrastruktur er elektrificerede:

- Helsingør – København – Roskilde - Odense – Fredericia – Lunderskov – Esbjerg.
- København – Øresundsforbindelsen
- København – Køge Nord – Ringsted
- Køge Nord – Køge – Næstved
- Ringsted – Næstved
- Lunderskov – Tinglev – Padborg
- Tinglev – Sønderborg

Systemadskillelser:

Lernacken, Sverige: Mellem 25 kV 50 Hz (kan befares med strækningshastighed)

Padborg: Mellem 15 kV 17,7 Hz (kan ikke befares med strækningshastighed).

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

S-banen

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

En oversigt over elektrificerede strækninger og strækninger planlagt til elektrificering på Banedanmarks infrastruktur kan findes på Banedanmarks [hjemmeside](#).

2.3.10 Signalsystemer

Til trafikafvikling anvender Banedanmark forskellige typer af sikringsanlæg, som optisk signalerer stop-/køretilladelse til lokomotivføreren i henhold til Sikkerhedsreglementet af 1975 (SR), eller sikringsanlæg i kombination med ETCS/CBTC, der signalerer stop-/køretilladelse til lokomotivføreren via dataradio og førerrumssignal i henhold til Sikkerhedsreglementet ORS/OFR.

Fjernbanen

Til trafikafvikling på fjernbanen for strækninger, hvor Signalprogrammet er udrullet, anvender Banedanmark ERTMS i henhold til Operationelle Regler for fjernbanen (ORF). Se udrulningskort over fjernbanen via dette link: [Fjernbanen | Banedanmark](#).

S-banen

Til trafikafvikling på S-banen på strækninger, hvor Signalprogrammet er udrullet, anvender Banedanmark CBTC i henhold til Operationelle regler S-banen (ORS). Se udrulningskort over S-banen via dette link: [S-banen | Banedanmark](#).

For øvrig information henvises til Banedanmarks anlægsplan: [Anlægsplan 2030 | Banedanmark](#).

2.3.11 Trafikstyringssystemer

Trafikstyringen foregår ved hjælp af fjernstyring og lokalbetjening af sikrings- og linjeblokanlæg. Omkring 97 pct. af Banedanmarks strækninger er fjernstyrede. Disse omfatter større regionale fjernstyringscentraler og mindre fjernstyringscentraler. Enkelte stationer er stedligt betjente, mens resten er fjernstyret. Stationssikringsanlæggene, hvor fjernstyringscentralen er placeret, bestyres af en lokal stationsbestyrer, dog med undtagelse af S-banen.

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

Ganske få stationer fordrer stedligt personale som eventuel forudsætning for kørsel. Det drejer sig om f.eks. Horsens, Herning, Silkeborg, Ellidshøj og Langå.

Betjeningstider for stedligt personale er anført i TIB. Hvis der ønskes betjening uden for disse tidsrum, kan dette bestilles hos Banedanmark den 15. i måneden før:

tjsyd@bane.dk for Horsens

tjnord@bane.dk for øvrige stationer

2.3.12 Kommunikationssystemer

GSM-R anvendes til radiokommunikation.

Radiokanaler, der kan benyttes på de enkelte stationer, er beskrevet i TIB. Banedanmarks krav til anvendelse af GSM-R er beskrevet i infrastrukturregistret.

Radiosamtaler optages, overvåges og benyttes til at finde årsager i forbindelse med sikkerhedsmæssige hændelser.

Fjernbanen

Til tale- og datakommunikation til/fra togene anvendes GSM-R radio, som er interoperabel. For at anvende systemet skal togene være udstyret med en GSM-R radio.

GSM-R radioer kan bruges til rangering, eller man kan anvende bærbare radioer til Point to Point. Bærbare radioer skal konfigureres til kun at bruge de tildelte kanaler/frekvenser. Jernbanevirksomhederne er selv ansvarlige for korrekt konfiguration.

S-banen

Til tale- og datakommunikation til/fra togene anvendes GSM-R. For at anvende systemet skal togene være udstyret med en GSM-R radio.

2.3.13 Togkontrolanlæg

I henhold til Trafikstyrelsens "Bestemmelser for jernbanesikkerhed BJ nr. 5-1-2017 om kørsel på jernbaneinfrastruktur med togkontrol" (gælder kun for ATC- og HKT-strækninger, dvs. de gamle signaler, og således ikke de nye signaler ETCS og CBTC), samt Bekendtgørelse nr. 1465 af 5. december 2016 om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet skal rullende materiel, der tildeles kapacitet på strækninger udstyret med togkontrolanlæg, enten være udstyret med interoperabelt mobilt ETCS Level2 Baseline 3 (evt. kombineret med STM-udstyr), mobilt ATC, eller mobilt CBTC sammen med HKT (på S-banen). Strækninger, hvor ETCS eller CBTC er ibrugtaget, kan kun befærdes med materiel, hvor disse togkontrolanlæg er installeret. Kun ETCS er interoperabelt.

I det gældende trafikcirkulære udsendt af Banedanmark om håndtering af Trafikstyrelsens BJ 5-1-2017 fremgår retningslinjer for kørsel med materiel uden ATC-anlæg på strækninger med ATC.

2.4 Trafikale begrænsninger

2.4.1 Miljømæssige restriktioner

Ifølge miljøbeskyttelsesloven skal den ansvarlige virksomhed ved indretning af anlæg og tilrettelæggelse af driften sikre, at forureningen af omgivelserne begrænses mest muligt.

Jernbanevirksomheden er forpligtet til at iværksætte de tiltag, som Banedanmark finder nødvendige af hensyn til efterlevelse af konkrete påbud adresseret til Banedanmark fra miljømyndighederne om forurening forårsaget af jernbanevirksomheden.

Parterne er forpligtet til at involvere hinanden i enhver kontakt med relevante myndigheder, hvis drøftelserne potentielt kan føre til, at en af parterne eller begge parter måtte blive adressat for et påbud efter miljøbeskyttelsesloven og nærværende bestemmelse.

Jordforurening

Ved nyopstået spild af olie eller kemikalier forvoldt af jernbanevirksomheden på Banedanmarks arealer skal jernbanevirksomheden straks informere nærmeste fjernstyringscentral eller kommandopost.

Jernbanevirksomheden skal via et særligt skema til håndtering af olie- og kemikaliespild på Banedanmarks hjemmeside oplyse, hvor olien er spildt, samt hvilken mængde der er tale om. Når oliespildet opdages, skal jernbanevirksomheden dels stoppe udslippet, dels påbegynde opsamling af olien.

Den pågældende kommune beslutter, hvilke undersøgelser og afværgeforanstaltninger, der skal udføres, og disse skal betales af jernbanevirksomheden.

Jernbanevirksomheden skal efterfølgende informere Banedanmarks Miljø- og Klimasektion om olieuheldet ved at udfylde skemaet på Banedanmarks hjemmeside. Link til skema: <https://www.bane.dk/-/media/Bane/Leverandoer/Miljoe/Haandtering-af-oliespild-og-kemikaliespild.docx>.

Skemaet sendes til miljoeogenergi@bane.dk

Støj

Jernbanevirksomhederne skal søge at minimere støjen. Miljølovgivningen opererer med to forskellige støjbegreber for støj fra jernbanen; støj fra forbikørende tog (strækningstøj) og støj fra andre aktiviteter (terminalstøj). Disse begreber er defineret i Miljøstyrelsens vejledning nr.1/1997: Støj og vibrationer fra jernbanen, samt i tillæg fra Miljøstyrelsen fra juli 2007.

Støjende aktiviteter såsom tomgang i vendespor og depotspor betragtes som terminalstøj, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi er højst 35 dB om natten ved skel til åben, lav boligbebyggelse. Det indebærer, at togets

motorer, kompressorer og andre støjende komponenter skal slukkes om natten, når kommunen påbyder en grænseværdi til jernbanevirksomheden.

Miljølovgivningen indeholder ikke grænseværdier for strækningsstøj fra eksisterende jernbaner. Kørsel til og fra depotspor eller vendespor er omfattet af reglerne om strækningsstøj.

I øvrigt skal EUs TSI Noise overholdes, som den er gennemført i bekendtgørelse nr. 884 af 7. juli 2015 om ophævelse af bekendtgørelse om støj for rullende materiel (køretøjer), der anvendes på det danske jernbanenet. 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.

Støj fra tog i depotspor, herunder i tomgang, er omfattet af reglerne om støj fra virksomheder og kan reguleres af kommunerne.

Luftforurening

Miljøstyrelsen har ingen grænseværdier for luftforurening fra jernbanedriften. Der findes dog grænseværdier for nye lokomotiver og motorvogne i bilag 4 i Miljø- og Fødevarerministeriets bekendtgørelse nr. 1335 af 17.6 2021 Nonroadbekendtgørelsen (retsinformation.dk).

2.4.2 **Farligt gods**

På Trafikstyrelsens hjemmeside findes oplysninger om regler for kørsel med farligt gods, herunder særlig information om kørsel med farligt gods i jernbanetunnellerne under Storebælt og Øresund.

Inden ankomst fra anden infrastruktur, afsendelse eller opstilling (henstilling) af gods på Banedanmarks infrastruktur og/eller arealer, skal jernbanevirksomheden indberette alle nødvendige oplysninger til Banedanmark i et af Banedanmark godkendt format, således at RID 1.4.3.6 og den gældende risikobekendtgørelse, SR og SIN, samt ORS og ORF overholdes.

Der henvises til bestemmelserne herom i standardadgangskontrakten.

2.4.3 **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 (TF), samt Banedanmarks Sikkerhedsreglement (SR), Sikkerhedsinstrukser (SIN) og trafikcirkulærer.

2.4.4 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.

2.5 Adgang/begrænsninger til infrastrukturen

Der fremhæves tre væsentlige begrænsninger i adgangen til infrastrukturen: kapacitetsrestriktioner, adgang til sidespor, samt ETCS-ombordudrustningens kompatibilitet med infrastrukturen.

Kapacitetsrestriktioner

Banedanmark foretager infrastrukturarbejder og kapacitetsindskrænkninger ud fra følgende overordnede betragtninger:

Signalprogrammet:

- Hovedsageligt aften-/natspæringer,
- I forbindelse med test og ibrugtagninger vil der forekomme længere spæringer.

Elektrificeringsprogrammet:

- Primært lange natspæringer (op til ni timer), dog kan spærring af alle spor i en længere periode forekomme.

Fornyelsesprojekter:

- Enkeltsporsdrift på dobbeltsporede strækninger; spærring af alle spor vil forekomme,
- Vedligehold udføres på baggrund af strækningernes livscyklus.

Anlægs- og 3. partsprojekter – herunder hastighedsopgraderinger:

- Koordineres i videst muligt omfang med fornyelsesprojekter.

Arbejderne koordineres med det formål at sikre bedst mulige køreplaner for ansøgerne. Således vil der fortsat kunne opstå behov for aflysninger og omlægninger efter tildelingen af kapacitet.

I bilag 3.5A og bilag 3.5B fremgår de planlagte begrænsninger i kapaciteten i K23 og K24 for henholdsvis fjernbanen og S-banen. I standardadgangskontrakterne (bilag 2.3C og 2.3D) fremgår det desuden, hvornår og hvordan jernbanevirksomhederne varsles om øvrige kapacitetsbegrænsninger, der ikke fremgår af Netredegørelsen.

Se afsnit 4.3.2 for yderligere informationer.

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.

ETCS on-board-udrustningens kompatibilitet med infrastrukturen

På strækninger, hvor ETCS anvendes som togkontrolsystem, kræves gennemførelse af ETCS System Compatibility test for den benyttede ETCS on-board-udrustning. En oversigt over strækninger med ETCS fremgår af bilag 3.31.

Banedanmark stiller testfaciliteter og testpersonale til rådighed for gennemførelsen af de nødvendige kompatibilitetstest af jernbanevirksomheders ETCS on-board-udrustning.

Testcases samt information om testprocessen kan findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

2.6 Infrastrukturudvikling

I dette afsnit beskrives store udviklingsprojekter på infrastrukturen. Projekterne kan have en længere tidshorisont end Netredegørelsens gyldighedsperiode.

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 den europæiske togkontrolstandard ERTMS-niveau 2, baseline 3, og på S-banen etableres et CBTC-system. Signalprogrammets udrulning forventes afsluttet i 2030 på fjernbanen og i 2022 på S-banen.

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 strækningsvis.

S-banen

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

For yderligere information om Signalprogrammet henvises til [Banedanmarks hjemmeside](#).

Elektrificeringsprogrammet

Banedanmark har den 29. maj 2015 underskrevet kontrakt om elektrificering af størstedelen af det danske jernbaneland 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 en del af det samlede Elektrificeringsprogram.

For yderligere information om Elektrificeringsprogrammet henvises til [Banedanmarks hjemmeside](#).

3 Adgangsbetingelser

3.1 Introduktion

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

3.2 Generelle adgangsbetingelser

Adgangen til Banedanmarks infrastruktur reguleres af en række love og bekendtgørelser, herunder Jernbaneloven, samt mere specifikke regler om licens, sikkerhedscertificering og -godkendelse, der kan findes på [Trafikstyrelsens hjemmeside](#).

3.2.1 Krav til kapacitetsansøgere

Ansøgning om tildeling af kapacitet på Banedanmarks infrastruktur, samt eventuel forbindelse til tilstødende landes infrastruktur indgives til Banedanmark.

Det er ikke en forudsætning for at kunne indgive ansøgning om kapacitet, at ansøgeren på ansøgningstidspunktet opfylder betingelserne for at drive jernbanevirksomhed. Tredjeparter, eksempelvis andre landes OSS (One Stop Shops), kan således også ansøge om kapacitet på en jernbanevirksomheds vegne.

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

Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, kan indgå en aftale med Banedanmark for at ansøge og få kapacitet på Banedanmarks infrastruktur.

Kontakt Banedanmark, Trafik, Kunder og Kapacitetsplanlægning for yderligere information om krav til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

Ved tildeling af kapacitet skal ansøgeren inden 30 dage oplyse, hvilken jernbanevirksomhed der indgås aftale med.

3.2.2 Betingelser for at få adgang til infrastrukturen

For at drive jernbanevirksomhed i Danmark kræves tilladelse (licens), samt sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen, se afsnit 3.2.3-3.2.4.

Såfremt jernbanevirksomheden er tildelt kapacitet, kræves lovpligtig ansvarsforsikring, se afsnit 3.2.5.

3.2.3 Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed

Trafikstyrelsen udsteder tilladelse (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 under forudsætning af, at den, der besidder licensen, har tegnet en lovpligtig ansvarsforsikring i overensstemmelse med gældende ret, se mere under pkt. 3.2.5.

3.2.4 Sikkerhedscertifikat

Trafikstyrelsen udsteder sikkerhedscertifikat til danske og udenlandske jernbanevirksomheder, der opfylder kravene hertil.

For nærmere information henvises til Trafikstyrelsens [hjemmeside](#).

3.2.5 Forsikring

Jernbanevirksomheder skal tegne en lovpligtig ansvarsforsikring i henhold til bestemmelserne i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere.

For nærmere information henvises til Trafikstyrelsens [hjemmeside](#).

3.3 Kontraktforhold

3.3.1 Rammeaftaler

I henhold til gældende bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. kan en ansøger på visse betingelser indgå rammeaftaler med Banedanmark om udnyttelsen af infrastrukturkapacitet for en periode længere end den ét-årige køreplansperiode.

Banedanmark tilbyder for øjeblikket ikke rammeaftaler.

3.3.2 Kontrakt for jernbanevirksomheder

Standardadgangskontrakt for benyttelse af Banedanmarks infrastruktur

Forud for benyttelse af Banedanmarks infrastruktur er det obligatorisk for jernbanevirksomheden at indgå aftale med Banedanmark i form af en standardadgangskontrakt (bilag 2.3C).

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

Såfremt der er særlige individuelle forhold for jernbanevirksomheden, kan standardadgangskontrakten suppleres af individuelle bilag og tillæg.

Standardadgangskontrakt for benyttelse af Øresundsbro Konsortiets infrastruktur

Forud for benyttelse af Øresundsbro Konsortiets infrastruktur beliggende i Danmark er det obligatorisk for jernbanevirksomheden at indgå aftale med Banedanmark i form af en standardadgangskontrakt, der indgås af Banedanmark på vegne af Øresundsbro Konsortiet (bilag 2.3D).

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

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

3.3.3 Kontrakt for ansøgere

En ansøger, der ikke er en jernbanevirksomhed, skal godkendes af Banedanmark for at kunne ansøge om kapacitet.

Ansøgeren indgår en obligatorisk kontrakt med Banedanmark, der fastsætter betingelserne for at kunne ansøge om kapacitet, herunder at ansøgeren skal kunne stille med en betalingsgaranti på DKK 50.000, - (bilag 2.3E).

Kontakt Banedanmark, Trafik, Ledelsessekretariatet, for yderligere information om standardadgangskontrakt for jernbanevirksomheder og om aftale om reservation af infrastrukturkapacitet (kanaler) for andre ansøgere.

3.3.4 Generelle vilkår og betingelser

RNE og International Rail Transport Committee (CIT) har udarbejdet et fælles udkast til generelle betingelser og vilkår for alle kontraktuelle forhold vedrørende jernbanetransport (E-CGTC-I).

Banedanmark anvender ikke E-CGTC-I på statens jernbaneinfrastruktur.

3.4 Specifikke adgangskrav

3.4.1 Godkendelse af rullende materiel

Rullende materiel, herunder lokomotiver, togsæt, personvogne, godsvogne, arbejdskøretøjer og veterantogsmateriel, skal være i besiddelse af en godkendelse i form af en ibrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsen, 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 Trafikstyrelsens [hjemmeside](#).

Bane-/vejkøretøjer, og enkelte andre køretøjer, der fremføres med en hastighed på under 25 km/t, og som anvendes i spærring, skal indhente tilladelse fra Banedanmark jf. [Bekendtgørelse nr. 710 af 20. maj 2020 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet](#), inden køretøjet sporsættes. For nærmere information henvises til [Banedanmarks hjemmeside](#).

3.4.2 Godkendelse af personale

Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedernes interne uddannelser af personer, der udfører sikkerhedscertificerede funktioner.

For yderligere oplysninger henvises til Trafikstyrelsens [hjemmeside](#).

3.4.3 Usædvanlige transporter

Udstedelse af befordringstilladelser til usædvanlige transporter foretages af Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning. Henvendelse kan ske til ut@bane.dk.

Sagsbehandling og udstedelse sker i henhold til Instruks for usædvanlige transporter, som udarbejdes af Trafik, Kunder og Kapacitetsplanlægning. Instruksen indeholder også definition af usædvanlige transporter. Instruksen findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

Banedanmark bestræber sig på at færdigbehandle en UT-ansøgning inden for 14 hverdage. Dog kan det i nogle tilfælde, hvor det er nødvendigt at indhente yderligere informationer/ tilladelser, tage længere tid at færdigbehandle en ansøgning.

Gældende profiler i Danmark findes i bilag 2.5. For information om strækningsklasser (akseltryk og metervægt), se afsnit 2.3.5.

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

Faste befordringstilladelser

For at fremme en smidig sagsbehandlingstid henstilles den jernbanevirksomhed, der ønsker en fornyelse af en fast befordringstilladelse, til at kontakte ut@bane.dk med henblik på fornyelse senest 3 måneder før udløbet af den gældende befordringstilladelse.

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 transporter.

Der er udstedt faste befordringstilladelser for trafik mellem kombiterminalerne (se afsnit 7.3.3) og transittrafik mellem Padborg grænse og Peberholm grænse. Udstedelse af befordringstilladelser foretages af Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning. Henvendelse kan ske til ut@bane.dk.

Oversigt over læsseenheder med tilhørende UT-befordringsnumre:

- P/C 45 = BDK 8100-22
- P/C 60 = BDK 8101-22
- P/C 80 = BDK 8102-22
- P/C 369 = BDK 8103-22
- P/C 375 = BDK 8104-22
- P/C 400 = BDK 8105-22
- P/C 410 = BDK 8110-22

3.4.4 **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 infrastrukturen. Oplysninger om tilsynsområder og omfanget af tilsynet vil kunne findes i det gældende direktiv om indlandstransport af farligt gods. Læs mere på [Trafikstyrelsens 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 Transportministeren eller Trafikstyrelsen.

RID 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 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 inkl. oplysninger om højrisiko RID 1.10.3.1.2 under transport, samt ved endepunkter for rangering for signal på Banedanmarks infrastruktur. Dette sker ved elektronisk indberetning af vognlister til Banedanmarks RID-database i det gældende format for at sikre, at de gældende regler overholdes, herunder bestemmelserne i RID, samt gældende bekendtgørelse nr. 372 af 25. april 2016 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.

3.4.5 **Prøvetog og andre specialtog**

Kan bestilles efter samme procedure som ad-hoc ansøgninger, se pkt. 4.5.3.

4 Kapacitetstildeling

4.1 Introduktion

4.2 Generel beskrivelse af kapacitetstildelingsprocessen

En ansøger tildeles kapacitet til Banedanmarks infrastruktur efter retningslinjerne i afsnit 4.5.

Ansøger skal i forbindelse med ansøgningen oplyse, på hvilke stationer der ønskes depotsporskapacitet, 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.

For yderligere information om ansøgning om tildeling af kapacitet henvises der til [Banedanmarks hjemmeside](#).

Jernbanevirksomheder, der ansøger om kapacitet til international trafik, skal benytte det fælles europæiske køreplanlægningssystem Path Coordination System (PCS). Se mere på [RNE's hjemmeside](#).

Banedanmark, Trafik, Kunder og Kapacitetsplanlægning, tilbyder vederlagsfrit grundtræning i brug af PCS.

Herudover tildeles der kapacitet til lejlighedsvis anvendelse af infrastrukturen.

4.3 Reservering af kapacitet for midlertidige kapacitetsrestriktioner

4.3.1 Generelle principper

Banedanmark fornyer og udvikler i disse år jernbaneinfrastrukturen i et hidtil uset omfang, samtidig med at trafikken skal afvikles.

Kompleksiteten i anlægs- og fornyelsesprojekterne gør, at Banedanmark har brug for at kunne indføre kapacitetsrestriktioner på de berørte strækninger. Konsekvensen heraf er en reduktion i de kanaler, som det er muligt at afvikle trafik i. Ved særligt komplicerede og omfattende projekter vil reduktionen i tilgængelige kanaler være så kraftig, at der kun kan afvikles trafik i et beskedent antal kanaler i timen, mens der i tilfælde af totalspærringer slet ikke kan afvikles trafik.

For yderligere informationer henvises der til pkt. 4.8.2.

4.3.2 Tidsfrister og information til ansøgere

Kapacitetsrestriktioner

Kapacitetsrestriktionerne er kategoriseret ud fra de tærskelværdier, som fremgår af bilag VII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, som ændret ved Kommissionens delegerede afgørelse 2017/2075 af 4. september 2017 om erstatning af bilag VII til direktiv 2012/34.

Disse tærskelværdier er kategoriseret herunder og er foretaget efter kapacitetsrestriktionernes varighed samt trafikale påvirkning. Varslingsfristerne er angivet i måneder, hvor X udgør datoen for starten på det køreplansår, i hvilket kapacitetsrestriktionen forventes gennemført.

Deadline	Beskrivelse	Leverance
X-24 (opdateres ved X-12)	Kapacitetsrestriktioner med en varighed på mere end 30 sammenhængende dage og med en påvirkning på mere end 50 pct. af den anslåede trafikmængde pr. strækning (Major)	I bilag 3.5B findes en spærringsoversigt, der viser indmeldte spærringer, der betegnes som major (se beskrivelse). Bilag 3.5B indeholder bl.a. de konkrete data om den pågældende spærring, herunder: - start- og sluttidspunkt for spærringen, så vidt det kendes, - spærringstypen, dvs. om alle spor er spærret, eller der stadig kan køres på sporene med en reduceret drift, - hvordan spærringen påvirker driften, så vidt det vides. Bilaget sendes i høring hos interessenter før publicering, hvor der er mulighed for at kommentere på spærringerne.
X-24 (opdateres ved X-12)	Kapacitetsrestriktioner med en varighed på mere end 7 sammenhængende dage, og med en påvirkning på mere end 30 pct. af den anslåede trafikmængde pr. strækning (High)	Bilag 3.5B indeholder bl.a. de konkrete data om den pågældende spærring, herunder: - start- og sluttidspunkt for spærringen, så vidt det kendes, - spærringstypen, dvs. om alle spor er spærret, eller der stadig

		<p>kan køres på sporene med en reduceret drift, - hvordan spærringen påvirker driften så vidt det vides.</p> <p>Bilaget sendes i høring hos interessenter før publicering, hvor der er mulighed for at kommentere på spærringerne.</p>
X-12	<p>Kapacitetsrestriktioner med en varighed på eller mindre end 7 sammenhængende dage, og med en påvirkning på mere end 50 pct. af den anslåede trafikmængde pr. strækning (Medium)</p>	<p>Bilag 3.5A indeholder bl.a. de konkrete data om den pågældende spærring, herunder: - start- og sluttidspunkt for spærringen, så vidt det kendes, - spærringstypen, dvs. om alle spor er spærret, eller der stadig kan køres på sporene med en reduceret drift, - hvordan spærringen påvirker driften så vidt det vides.</p> <p>Bilaget sendes i høring hos interessenter før publicering, hvor der er mulighed for at kommentere på spærringerne.</p> <p>Dette bilag specificerer også Major- og High-spærringer, som blev indmeldt X-24.</p>
X-5,5	<p>Banedanmark giver ansøgerne meddelelse om tildelingen af kanaler med forbehold for mindre ændringer og justeringer og sender udkast til køreplan i høring hos alle berørte parter. Høringsperioden er herefter én måned.</p>	<p>Jernbanevirksomheden modtager foreløbigt tildelingsbrev, der indeholder den foreløbige kanaltildeling.</p>
X-4	<p>Kapacitetsrestriktioner med en varighed på eller mindre end 7 sammenhængende dage, og med en påvirkning på mere end 10 pct. af den anslåede trafikmængde pr. strækning, og som Banedanmark har kendskab til senest 6½ måned før køreplansårets begyndelse (Minor)</p>	<p>Bilaget indeholder bl.a. de konkrete data om den pågældende spærring, herunder: - start- og sluttidspunkt for spærringen, så vidt det kendes, - spærringstypen, dvs. om alle spor er spærret, eller der stadig kan køres på sporene med en reduceret drift, - hvordan spærringen påvirker driften så vidt det vides.</p>

		Bilaget sendes i høring hos interessenter før publicering, hvor der er mulighed for at kommentere på spærringerne.
X-3	Banedanmark meddeler ansøgerne om den endelige kanaltildeling.	Jernbanevirksomheden modtager endeligt tildelingsbrev, der indeholder den endelige kanaltildeling. Der kan dog senere komme ændringer til denne grundet sporspærringer. I så fald indarbejdes ændringer i samarbejde med jernbanevirksomheden.

Kapacitetsrestriktionernes tærskelværdier er udregnet efter følgende metode:

$$\text{Procentuel påvirkning af trafikken} = \frac{\text{Påvirkede kanaler}}{\text{Antal kanaler på en normal dag}} \times 100$$

Den nationale og europæiske lovgivning om kapacitetsrestriktioner tager ikke højde for kapacitetsrestriktioner, der afholdes i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder på jernbanen. Disse varsles i overensstemmelse med den nærmere aftalte proces herfor med jernbanevirksomheden i Adgangskontrakten.

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

I tilfælde af, at allerede tildelt kapacitet ikke kan afvikles pga. kapacitetsrestriktioner, indgår den/de påvirkede jernbanevirksomheder/ansøgere og Banedanmark i en dialog om, hvordan udfordringen afhjælpes. Herunder undersøges mulighederne for at finde alternativ tildeling af kapacitet til den berørte jernbanevirksomhed.

Til det formål afholder Banedanmark løbende projekt- og kapacitetsmøder med jernbanevirksomhederne og andre ansøgere, hvor jernbanevirksomhederne/ansøgerne har mulighed for at drøfte eventuelle justeringer af kapacitetsrestriktionerne.

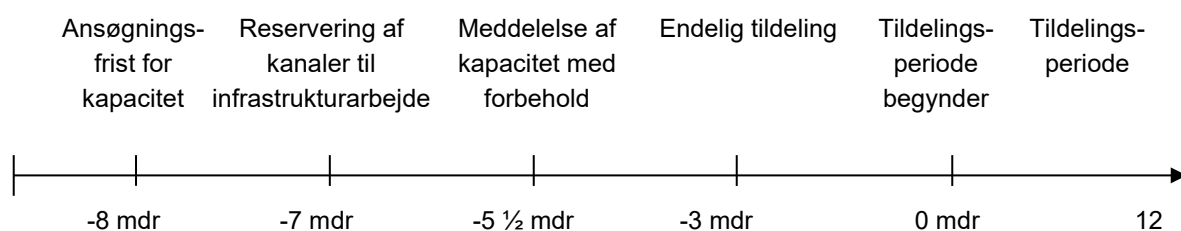
Jernbanevirksomhederne/ansøgerne kan i den forbindelse anmode Banedanmark om at fremkomme med alternative spærringsscenarier til de kapacitetsrestriktioner, der er varslet i Netredegørelsen i overensstemmelse med ovenstående skema.

4.4 Påvirkninger fra Rammeaftaler

Banedanmark anvender for øjeblikket ikke rammeaftaler.

4.5 Proces for kapacitetstildeling

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



4.5.1 Ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan

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 K23 fremgår af bilag 4.3.

4.5.2 Sen ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan

Ansøgninger om kanaltildeling til årskøreplanen modtaget efter ansøgningsfristen optages i årskøreplanen, men kan først behandles, når alle rettidigt modtagne ansøgninger er behandlet, samt at ansøgerne har haft mulighed for at komme med indsigelser til kapacitetstildeling med forbehold.

Hvis det er nødvendigt at omlægge en allerede tildelt kanal for at kunne imødekomme ansøgninger modtaget efter ansøgningsfristen, kan dette kun ske, hvis det er nødvendigt for at sikre, at alle ansøgninger om kanaler i videst muligt omfang imødekommes, og hvis det er godkendt af den ansøger, som har fået tildelt kanalen.

4.5.3 Ad hoc-ansøgninger om kanaltildeling

Ved ad-hoc ansøgninger forstås ansøgninger om tildeling af kapacitet i en igangværende køreplansperiode.

Ansøgninger om lejlighedsvis tildeling af kapacitet til veterantog skal være Banedanmark i hænde senest 30 dage før planlagt kørsel. Øvrige jernbanevirksomheder henstilles til at ansøge senest 5 hverdage før planlagt kørsel. 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 korrtoega@bane.dk eller via PCS.

Ved ansøgning om kanaler mindre end tre hverdage før planlagt kørsel skal bestilling sendes til Banedanmarks Driftscenter (DCDK) på tlp@bane.dk.

4.5.4 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.

4.5.5 Klageadgang

Klager over tildelingsproceduren kan indgives skriftligt til:

Jernbanenævnet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
info@jernbanenaevnet.dk

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

4.6 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 kapacitetsudnyttelsen i K23 findes i bilag 4.4.

Hvis en strækning erklæres 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.

Hvis en strækning erklæres overbelastet, udarbejder Banedanmark en kapacitetsanalyse og kapacitetsforbedringsplan i overensstemmelse med reglerne herfor i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) mv.

4.7 Usædvanlige transportere og farligt gods

Usædvanlige transportere

Når der ansøges om tildeling af kapacitet til usædvanlige transportere, skal ansøger oplyse herom og forinden indhente befordringstilladelse hertil (se mere i afsnit 3.4.3). Når befordringstilladelsen er givet, kan der tildeles kapacitet. Befordringstilladelsen skal vedlægges ansøgningen om kapacitet.

Farligt gods

Kontakt Banedanmark, Kunder og Kapacitetsplanlægning, for information om tildeling af kapacitet ifm. farligt gods.

4.8 Regler efter kanaltildeling

4.8.1 Tilpasning af tildelt kapacitet efter anmodning fra ansøgeren

Ændringsanmodninger til den tildelte kapacitet behandles lige, så længe de er modtaget inden fristen for at komme med indsigelser til den foreløbige kapacitetstildeling.

En ændringsanmodning behandles som en ad hoc ansøgning. Se punkt 4.5.3.

4.8.2 Ændringer i tildelt kapacitet foretaget af Banedanmark

Ændringer i tildelt kapacitet ifm. kapacitetsrestriktioner håndteres i praksis ved, at Banedanmark foretager korrigeringer i årskøreplanen. Banedanmark, Kunder og Kapacitetsplanlægning, søger altid at opnå enighed med de berørte jernbanevirksomheder omkring fordelingen af den kapacitet, der er tilgængelig, mens kapacitetsrestriktionen står på.

Ved manglende enighed herom håndteres korrigeringerne efter følgende overordnede principper:

1. Passagertrafik prioriteres i myldretiden, mens international godstrafik prioriteres i nattetimerne.
2. Udenfor myldretid prioriteres international godstrafik i ScanMed-korridorens godskanaler.

Passagertrafik har herefter andenprioritet, efterfulgt af øvrig trafik.

Der foretages i hvert enkelt tilfælde en konkret vurdering af, hvorvidt der i den konkrete situation er forhold, som nødvendiggør særlige hensyn. Det kan eksempelvis være et tilfælde, hvor en national godskanal ligger med et 14 dages interval, og derfor ikke – ud fra ovenstående – vil kunne køre i forbindelse med et projekt, som har en varighed på 6-8 uger. I et sådant tilfælde kan det være hensigts- og forholdsmæssigt at sikre, at denne konkrete kanal sikres i en korrigering, også selvom det bliver på bekostning af enten international gods- eller passagertrafik.

4.8.3 Regler for manglende udnyttelse af tildelt kapacitet

Jernbanevirksomheden er forpligtet til af egen drift at afbestille tildelt kapacitet, som ikke ønskes udnyttet.

I forbindelse med tog, der krydser fra et net til et andet og ankommer med en forventet forsinkelse på højst 18 timer, bevarer jernbanevirksomheden retten til kanalkapaciteten, medmindre jernbanevirksomheden meddeler Banedanmark, at kanalen ikke ønskes bevaret. Banedanmark giver hurtigst muligt jernbanevirksomheden de nødvendige oplysninger om den ajourførte eller nye kanal.

Hvis en jernbanevirksomhed i en periode på mindst en måned ikke har anvendt 75 pct. af kapaciteten i den tildelte kanal, træffer Banedanmark afgørelse om, hvorvidt kanalen skal tilbagekaldes for det resterende køreplansår.

Den kapacitet, som frigives ved tilbagekaldelse, vil blive stillet til rådighed som ad hoc-kapacitet, og kan søges af alle jernbanevirksomheder/ansøgere på lige vilkår.

Ved aflysning af kanaler for et helt år vil sådanne også de facto blive tilbagekaldt og frigivet som ad hoc-kapacitet.

For yderligere informationer vedrørende processen om tilbagekaldelse af tildelte kanaler henvises til kplan@bane.dk.

4.8.4 Regler for afbestilling af tildelt kapacitet

Kanaler kan afbestilles mod betaling af en afgift. Fristerne for afbestilling og størrelsen af den pålagte afgift er reguleret i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

4.9 Timetabling Redesign for Smart Capacity Management (TTR)

4.9.1 Formålet med TTR

RailNetEurope (RNE) og Forum Train Europe (FTE), der er understøttet af European Rail Freight Association (ERFA), arbejder på det såkaldte Timetabling Redesign for Smart Capacity Management (TTR). Formålet med TTR er at forbedre benyttelsen af den eksisterende kapacitet. Dette skal gøres gennem en mere langsigtet planlægning af pålidelige køreplaner, der skal mindske behovet for aflysninger af kanaler. TTR arbejder også på at kunne tilgodese alle transportbehov på jernbanemarkedet og på at gøre jernbanetransport mere konkurrencedygtig. Det skal eksempelvis være langt nemmere at booke kanaler gennem digitale platforme.

TTR består af mange forskellige elementer, herunder forbedret planlægning af fordeling af kapacitet, inkl. midlertidige kapacitetsrestriktioner og indførelse af nye kapacitetstildelingsprocesser.

For passagertransport vil det betyde, at den endelige køreplan vil være tilgængelig på et tidligere tidspunkt end i dag, og at togpassagerer vil kunne købe billetter på et mere pålideligt grundlag og længere tid i forvejen, end det er tilfældet i dag.

For godstransportens vedkommende vil TTR rumme flere og bedre muligheder for at booke forskellige typer af kapacitetsprodukter end i dag. Det vil eksempelvis være muligt at ansøge om kapacitet med kort varsel og med en sikkerhed i kvalitet uanset produkt. Herved vil der kunne opnås større fleksibilitet og bedre muligheder for at tilgodese slutkundernes behov.

For yderligere information om projektet henvises til [RNEs hjemmeside](#) og [FTEs hjemmeside](#).

TTR skal efter planen være fuldt implementeret fra køreplansåret K25, forudsat at dette understøttes af EU- og national lovgivning.

4.9.2 **Procesbeskrivelse**

For en beskrivelse af TTR-processerne henvises til [RNEs hjemmeside](#).

4.9.3 **Implementering**

TTR-pilotprojekt

Som forløber for TTR er der etableret et samarbejde mellem Norge, Sverige og Danmark om et skandinavisk pilotprojekt. I øjeblikket arbejder det skandinaviske TTR-pilotprojekt på den såkaldte kapacitetsstrategi, som er det første vigtige skridt i den lange planlægningshorisont, som TTR lægger op til for at kunne skabe mere pålidelige køreplaner. Banedanmark vil tage kontakt til diverse interessenter, herunder jernbanevirksomheder, terminaler og Transportministeriet m.fl., for feedback på kapacitetsstrategien.

5 Ydelser og afgifter

5.1 Introduktion

Banedanmark leverer en række ydelser til jernbanevirksomhederne mod betaling af infrastrukturafgifterne. Ligeledes leverer Banedanmark en række ydelser mod særskilt betaling.

Banedanmarks ydelser er kategoriseret i fire forskellige kategorier i henhold til direktiv 2012/34/EU, bilag II. Banedanmark tilbyder ikke alle de i direktivet nævnte ydelser.

5.2 Afgiftsprincipper

Infrastrukturafgifter

For kørsel på statens infrastruktur betales en afgift i form af en togkilometerafgift samt broafgifter for passage af Storebælt og Øresund.

Togkilometerafgift og broafgifter betegnes samlet som infrastrukturafgifter og opkræves månedligt bagud af Banedanmark på baggrund af den faktiske kørsel i en given køreplan.

Banedanmark foretager en gang årligt på baggrund af udviklingen i det generelle pris- og lønindeks en regulering af satserne for infrastrukturafgifter. Beløbene, der herefter vil skulle betales, fastsættes i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. på statens jernbanenet.

Togkilometerafgift

Jernbanevirksomheder betaler en togkilometerafgift baseret på kørte kilometer. Togkilometerafgiften fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.

Gældende satser på henholdsvis togkilometerafgift og broafgifter fremgår af gældende bekendtgørelse om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v. [Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet \(retsinformation.dk\)](#)

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, international godstransport (import/eksport) samt til intermodale transportere (trailere, veksellad eller containere), der går i transit gennem Danmark, og som enten ved start eller slut af transporten omlæsses til eller fra lastbil. De nærmere betingelser er angivet i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om

betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til jernbanetransport m.v.

5.3 Minimumsadgangsydelser

Banedanmarks minimumsadgangsydelse giver ansøgere og jernbanevirksomheder mulighed for at få tildelt kapacitet og anvende infrastrukturen. Banedanmark er forpligtet til at levere minimumsadgangsydelser på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

Direktiv 2012/34, bilag II punkt 1, omfatter følgende minimumsadgangsydelser:

- 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 2.3C) findes en nærmere beskrivelse af Banedanmarks minimumsadgangsydelser, samt de gensidige vilkår, rettigheder og forpligtelser, som Banedanmark og jernbanevirksomhederne er underlagt i forbindelse med levering eller benyttelse af ydelserne.

5.4 Ekstra ydelser og afgifter

Betaling for ekstra ydelser er defineret i bilag II til direktiv 2012/34/EU og foregår efter aftale.

Kørestrøm

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

Kørestrøm 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 elforsyning.

Kørestrøm 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 (forskellige typer af materiel). Det beregnede antal kWh anvendes til afregningen,
- Afregningen består af elprisen, der tillægges statens aktuelle elafgifter, PSO, nettab, vedligeholdelse, administration af kørestrømsafregningen og moms.

Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet

Strøm til forvarmning af tog (standbystrøm) leveret via togets pantografer beregnes og afregnes i forbindelse med afregning af kørestrøm.

Strømforbrug fra fremmednetstik, der stilles til rådighed af Banedanmark, afregnes til kostpris inkl. afgifter etc.

For øvrig information henvises til gældende bekendtgørelse på [Retsinformation](#).

Vand til klargøring af tog

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

Usædvanlige transportere (UT)

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

5.5 Hjælpeydelse og afgifter

Efter bestilling leverer Banedanmark en række hjælpeydelse, som er defineret i bilag II til direktiv 2012/34/EU til jernbanevirksomhederne. Betaling for hjælpeydelse foregår efter aftale.

Adgang til telenet

Lov om etablering og fælles udnyttelse af master til radiokommunikationsformål m.v. (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.

5.6 Gebyrer og incitament

5.6.1 Gebyrer for tilpasning af tildelt kapacitet efter anmodning fra ansøgeren

Banedanmark opkræver ikke gebyrer for anmodninger om tilpasning af tildelt kapacitet.

Der henvises til den gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

5.6.2 Gebyrer for ændringer i tildelt kapacitet

Banedanmark opkræver ikke gebyrer for ændringer i tildelt kapacitet.

Der henvises til den gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

5.6.3 Gebyrer for manglende anvendelse af tildelt kapacitet

Banedanmark opkræver pt. ikke gebyrer for ikke-anvendte kanaler.

Der henvises til den gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

5.6.4 Afbestillingsgebyrer

Hvis en ansøger eller jernbanevirksomhed ikke ønsker at benytte en tildelt kanal, skal den pågældende kanal afbestilles. Afbestiller en ansøger eller en jernbanevirksomhed en eller flere kanaler ad gangen mindre end 49 dage før den planlagte kørsel, betales 50 pct. af afgiften for den afbestilte kanal eller den første af de afbestilte kanaler i afbestillingsperioden. Afbestilles kanalen mindre end otte dage før den planlagte kørsel, betales hele afgiften for den pågældende kanal.

Der henvises til gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

5.6.5 Incitament/rabat

Banedanmark yder i øjeblikket ingen rabatter på infrastrukturafgifter.

5.7 Præstationsordning

I overensstemmelse med gældende bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser, samt gældende bekendtgørelse om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v. har Banedanmark etableret en obligatorisk præstationsordning. Formålet med præstationsordningen er at tilskynde infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomhederne til at minimere forstyrrelser på infrastrukturen og derved forbedre infrastrukturens ydeevne.

Ordningen er fastsat i den gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

5.8 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.

5.9 Fakturering og betalingsvilkår

Infrastrukturafgifter

Banedanmark opkræver infrastrukturafgifter månedligt bagudrettet med en betalingsfrist på 30 dage netto i henhold til den gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Forud for udstedelse af faktura for infrastrukturafgifter fremsender Banedanmark hver måned et afregningsgrundlag til hver enkelt jernbanevirksomhed. Afregningsgrundlaget indeholder en specifikation af de enkelte opgørelser. Hermed får hver enkelt jernbanevirksomhed mulighed for at gennemgå opgørelserne, inden faktura udstedes.

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.

Forvarmning af tog og anden elektricitet til tog via fremmednet

Forbrug af strøm til forvarmning af tog 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 Banedanmarks standardadgangskontrakt (bilag 2.3C).

Usædvanlige transporter (UT)

For yderligere information om fakturering for befordringstilladelse til usædvanlige transporter henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt (bilag 2.3C).

6 Trafikal drift

6.1 Introduktion

Dette afsnit indeholder en oversigt over Banedanmarks regler for afvikling af tog i drift, herunder rangering.

6.2 Operationelle regler

Banedanmarks trafikale regler udgives med hjemmel i Jernbaneloven og gælder for alle, som kører eller på anden måde færdes på Banedanmarks infrastruktur.

Reglerne kan findes på Banedanmarks [hjemmeside](#).

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. Kontakt Banedanmark, Kvalitet og Sikkerhed, for yderligere oplysninger.

6.3 Trafikale foranstaltninger

6.3.1 Principper

I forbindelse med udarbejdelse af køreplanen udarbejdes tillige "Principper for afvikling" af køreplan, der beskriver, hvordan trafikken skal afvikles ved trafikale uregelmæssigheder med eller uden nedsat kapacitet. "Principper for afvikling" omfatter et sæt disponeringsregler, samt et større antal disponeringsplaner. Banedanmark kan afvige fra "Principper for afvikling" af køreplanen, såfremt situationen kræver det for at normalisere driften. "Principper for afvikling" af køreplan er tilgængelige i Banedanmarks Driftsinformationssystem (DIS).

Adgang til DIS kan rekvireres ved henvendelse til dcdkom@bane.dk.

For yderligere informationer henvises til Banedanmarks standardadgangs kontrakt i bilag 2.3C.

6.3.2 Trafikafvikling i tilfælde af forstyrrelser

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

Banedanmark har udarbejdet en beredskabsplan, der er opbygget i overensstemmelse med den gældende bekendtgørelse om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde, der beskriver, hvordan alvorlige hændelser eller forstyrrelser i togtrafikken håndteres. Banedanmark udsender desuden trafikcirkulærer og instrukser i forbindelse med specifikke vejsituationer.

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 gældende bekendtgørelse 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.

Vinterberedskab

Banedanmark iværksætter hvert år et vinterberedskab, der er gældende i perioden 15. november til 15. april.

Vinterberedskabet er forankret i et trafikcirkulære "Vinterforanstaltninger", der er opdelt med retningslinjer gældende for Fjernbanen og retningslinjer gældende for S-banen. "Vinterforanstaltninger" fordeles til alle relevante samarbejdspartnere, herunder alle jernbanevirksomheder, der kører på anlæg, hvor Banedanmark er infrastrukturforvalter.

Afviklingen af togtrafikken under vintervejr gennemføres med afsæt i en særlig vinterdisponeringsplan, der er opdelt dels i niveauer afhængig af, hvor ekstremt vintervejret er, dels i geografiske områder afhængig af, hvilke jernbanestrækninger der er berørt af vintervejret. De enkelte niveauer er blandt andet afgørende for, hvilke sporskifter der skal prioriteres, og hvor og hvorledes snebekæmpelsen på infrastrukturen i det hele taget skal udføres. De enkelte niveauer er således dimensionerende for, hvilken trafik der kan afvikles. Det er Banedanmark, der har den endelige kompetence til at afgøre, hvornår der skiftes niveau.

Stormberedskab

Banedanmark iværksætter et stormberedskab. Afviklingen af togtrafikken under stormvejr gennemføres med afsæt i en særlig stormdisponeringsplan, der er opdelt dels i niveauer afhængig af, hvor ekstremt stormvejret er, dels i geografiske områder afhængig af, hvilke jernbanestrækninger der er berørt af stormvejret. De enkelte niveauer er dimensionerende for, hvilken trafik der kan afvikles. Det er Banedanmark, der har den endelige kompetence til at afgøre, hvornår der skiftes niveau.

Løvfaldsberedskab

Banedanmark iværksætter et løvfaldsberedskab. Beredskabet etableres efter en aftalt dato med opstart af løvfaldsspuling på udvalgte jernbanestrækninger, hvor afviklingen af togtrafikken her er særligt berørt af løvfaldet.

Aktiv deltagelse

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

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.

Hændelser med international påvirkning

I tilfælde af større hændelser med international påvirkning, kræves der koordinering af hændeshåndtering på internationalt plan.

Ved internationale driftsnedbrud af mere end tre dages varighed med stor påvirkning af den internationale trafik finder [RNEs International Contingency Management Handbook](#) så vidt muligt anvendelse. Dog kan Banedanmark gennemføre andre disponeringer, hvis situationen kræver det.

6.4 Værktøjer til toginformations- og togvisningssystem

Trafikinformation til passagerer

Banedanmarks standardadgangskontrakt (bilag 2.3C) indeholder en overordnet beskrivelse af trafikinformationsleverancen. I det følgende gives en detaljeret beskrivelse af Banedanmarks trafikinformationsleverance.

Banedanmark leverer efter aftale og i samarbejde med jernbanevirksomheden visuel og auditiv trafikinformation til passagerer på fjernbanen via Banedanmarks medier på stationerne og Din Station på web og app. 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 passagerernes behov.

Den præcise leverance aftales via "*Servicestandarden For Trafikinformation*". Aftalen justeres løbende, men generelt omfatter trafikinformationsleverancen som minimum følgende:

Ved normal togdrift

Banedanmarks informationsskærme på stationer og perroner opdateres med information om afgange. Banedanmark varsler passagerne om kommende planlagte ændringer i trafikken via informationsskærme og højttalere.

Ved ændringer i togdriften

Banedanmarks informationsskærme på stationer og perroner opdateres med information om togenes aktuelle afgangstider, ændringer til køreplanen og oplysninger om toget. Der gives auditiv information om ændringer i trafikken og rådgivning til passagererne via udkald i Banedanmarks højttalere på stationer og perroner.

Øvrigt

Banedanmark opdaterer Rejseplanen med togenes aktuelle ankomst- og afgangstider, sporbenyttelser, aflysninger og tillysninger for fjernbanen. Det gælder også Din Station (web og app).

Banedanmark har en landsdækkende telefonservice til blinde og svagtsende, 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 dataservices, som samler plan- og realtidsdata om togtrafikken fra egne kilder, samt tilsluttede jernbanevirksomheders realtidsdata.

Denne information anvendes af Banedanmark samt tilsluttede jernbanevirksomheder, Rejseplanen og andre interessenter i samtlige systemer og grænseflader. Dette sikrer, at passagererne oplever overensstemmelse i trafikinformationen, uanset hvilket medie de tilgår. Jernbanevirksomhederne kan tilslutte sig via en standardiseret grænseflade.

For at Banedanmark kan levere retvisende og korrekt trafikinformation til passagerer, skal jernbanevirksomheder, der udfører passagerbefordring, levere bl.a. GPS-positioner, oprangeringsdata og standsningsmønster/destination uden for Banedanmarks infrastruktur for egne tog i realtid. Se bilag 5 i Adgangskontrakten.

6.5 Train Information System – TIS

TIS administreres af RNE og er en web-baseret applikation, der supporterer international togstyring ved at levere data i realtid, der er registreret for internationale tog. Der hentes relevante data direkte fra infrastrukturforvalternes systemer, og al information fra forskellige infrastrukturforvaltere kombineres i et togløb fra afgang eller

oprindelsessted til endelig destination. Det er således muligt at overvåge et tog fra start til slut på tværs af landegrænser.

Jernbanevirksomheder og terminaloperatører kan ligeledes få adgang til TIS, ligesom de kan tilslutte sig det rådgivende organ for RNE TIS.

Det er gratis at få adgang til TIS, men der skal underskrives en brugeraftale. For yderligere oplysninger henvises til <https://tis.rne.eu>.

7 Servicefaciliteter

7.1 Introduktion

Servicefacilitetsforvalterne skal i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser udarbejde en servicefacilitetsbeskrivelse for den servicefacilitet og de tjenesteydelser, de er ansvarlige for.

Servicefacilitetsbeskrivelsen skal leve op til kravene i art. 4 (2) i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

7.2 Servicefaciliteter – overblik

Forvaltere af servicefaciliteter er jf. bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser, § 12, stk. 2, forpligtiget til at oplyse Banedanmark om, hvor mange kanaler servicefaciliteten har kapacitet til i det følgende år¹.

RNE har udviklet en skabelon for servicefacilitetsbeskrivelsen til fri afbenyttelse, som kan findes på RNEs [hjemmeside](#). Skabelonen er udarbejdet i overensstemmelse med krav til servicefacilitetsbeskrivelsen, som fremgår af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

Forvalteren er forpligtet til at offentliggøre servicefacilitetsbeskrivelsen på egen hjemmeside, via en fælles webportal eller ved at forsyne Banedanmark med de nødvendige oplysninger. Såfremt forvalteren vælger at lade servicefacilitetsbeskrivelsen offentliggøre på egen hjemmeside eller en fælles webportal, skal forvalteren forsyne Banedanmark med et link til denne hjemmeside eller fælles webportal. Banedanmark kan i den sammenhæng henvise til de respektive forvalteres hjemmesider nedenfor.

¹ Privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturejeren til dennes egne godsoperationer, er undtaget fra bekendtgørelsen og dermed oplysningspligten.

Godsterminaler

Høje Taastrup kombiterminal forvaltes af DB Cargo: [Terminal Høje Taastrup \(dbcargo.com\)](https://www.dbcargo.com)

Kombiterminal Taulov forvaltes af DB Cargo: [Terminal Taulov \(dbcargo.com\)](https://www.dbcargo.com)

Kombiterminal Padborg forvaltes pt. af [TX Logistik](https://www.txlogistik.com) (Terminalen er pt. sendt i udbud, hvorfor det er uvist, om den fortsat vil være forvaltet af TX Logistik i 2023).

Kombiterminal Hirtshals forvaltes af Hirtshals Havn: [Hirtshals Havn \(hirtshalshavn.dk\)](https://www.hirtshalshavn.dk)

Kombiterminal Esbjerg forvaltes af Esbjerg Havn: [Port of Esbjerg | \(portesbjerg.dk\)](https://www.portesbjerg.dk)

Havneterminaler

For yderligere information om havnene og ydelser relateret hertil henvises til de respektive havne, samt forvaltere heraf via nedenstående links. Hvis ikke der er angivet en forvalter, foretages forvaltningen af den respektive havn.

[Fredericia Havn](https://www.adp.dk) forvaltes af [ADP](https://www.adp.dk)

[Frederikshavn Havn](https://www.portof Fredericia.dk) forvaltes af [Port of Fredericia](https://www.portof Fredericia.dk)

[Grenaa Havn](https://www.grenaa.dk)

[Kolding Havn](https://www.koldinghavn.dk)

[Kalundborg Havn](https://www.kalundborghavn.dk)

[Køge Havn](https://www.koge.dk)

[Skagen Havn](https://www.skagen.dk)

[Thyborøn Havn](https://www.thyboron.dk)

[Vejle Havn \(Vejle Havn har to banespor på hver side af havnekajen – nordkajen og sydkajen. Der er ikke faciliteter til rådighed til service af togvognene mm.\)](https://www.vejlehavn.dk)

[Aalborg Havn](https://www.aalborghavn.dk)

[Aarhus Havn](https://www.aarhushavn.dk)

7.3 Servicefaciliteter forvaltet af Banedanmark

7.3.1 Generelle bestemmelser

Informationerne i dette afsnit er udarbejdet med udgangspunkt i den tilgængelige data/information.

7.3.2 Passagerstationer

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

En oversigt over passagerstationer og trinbrætter på Banedanmarks infrastruktur efter udrulningen af ETCS på de strækninger, hvor udrulningen

forventes gennemført i 2023, samt vejledende oplysninger om perronlængder og -højder, fremgår af [Banedanmarks hjemmeside](#).

7.3.2.1 Generel information

Banedanmark leverer ikke information om billetsystemer på passagerstationer.

Alle passagervendte faciliteter ved stationer beliggende på Banedanmarks infrastruktur forvaltes af DSB.

7.3.3 Godsterminaler

Banedanmark ejer kombiterminalerne ved Høje Taastrup, Taulov og Padborg, men terminalerne forvaltes og drives af 3. part. Banedanmark tildeler kapacitet frem til kombiterminalerne i henhold til bestemmelserne i den gældende bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser.

Alle jernbanevirksomheder har ret til adgang til terminalerne og ydelser, der leveres af terminaloperatøren i henhold til den gældende bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser.

7.3.4 Rangerbanegårde og oprangeringsfaciliteter, inkl. rangerfaciliteter

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 opstillingsspor til maskiner og vogne hos Banedanmark, Trafik, Kunder og Kapacitetsplanlægning.

7.3.5 Sidespor til parkering

Jernbanevirksomheder kan parkere (dvs. hensætte i en periode på over 72 timer) 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, Trafik, Kunder og 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 formål:

- 1.500 V (enfaset)
- 1.000 V (enfaset)
- 400 V (trefaset).

Det bemærkes, at regler for henstilling af farligt gods er underlagt den til enhver tid gældende bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.

7.3.6 Faciliteter til vedligeholdelse af materiel

Banedanmark tilbyder ikke faciliteter til vedligeholdelse af rullende materiel til jernbanevirksomheder.

7.3.7 Andre tekniske faciliteter

Banedanmark tilbyder ikke faciliteter til rengøring og vask af rullende materiel til jernbanevirksomheder.

Anlæg til overvågning af hjullaster og aksellaster på tog i drift

Banedanmark overvåger hjul- og aksellaster på tog i drift. Til formålet benyttes Aksellast Checkpoints anlæg af typen ATLAS FO. Banedanmarks ATLAS FO anlæg er placeret i infrastrukturen som følger:

TIB-strækning	Spornummer	Kilometrering (midtpunkt af ATLAS FO anlægget i sporet)
1	H	14,191
1	V	14,191
1	H	181,974
1	V	181,980
26	2. hsp	85,983
820	5	2,391

Banedanmark håndterer overskridelser af gældende grænseværdier for hjul- og aksellaster i henhold til BN2-205.

Banedanmark tilbyder jernbanevirksomhederne mulighed for adgang til deres måledata fra Banedanmarks ATLAS FO anlæg. For yderligere information kontakt ALC-drift@bane.dk.

Anlæg til overvågning af strømaftagere på tog i drift

Banedanmark overvåger strømaftagere på tog i drift. Til formålet benyttes anlæg af typen PantoInspect. Banedanmarks PantoInspect-anlæg er placeret i infrastrukturen som følger:

TIB-strækning	Spornummer	Kilometrering
1	H	12,708
1	V	12,721
820	H	2,251
820	V	2,251
880	H	4,071

Vognvægte

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

By	Bæreevne	Vægt-ID
Kolding	50 t	23362
Fredericia	2 x 50 t.	23363
Køge	60 t	23364

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

Drejeskiver

Banedanmark ejer drejeskiver i Padborg og Nykøbing F.

7.3.8 Havnefaciliteter

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

7.3.9 Nødhjælpsfaciliteter

Banedanmark leverer hjælpevognsberedskabets ydelser efter aftale.

7.3.10 Tankanlæg til tankning af diesel

Banedanmark råder ikke over faciliteter til tankning af diesel.

Netredegørelse 2023

Version

Sagsnr.: 2021-9090

Rapportskabelon 2.0

Revideret: DD-MM-ÅÅÅÅ

Revideret af: Initialer

Godkendt: DD-MM-ÅÅÅÅ

Godkendt af: Initialer

Julie Grønbæk Walsh

Ledelseskonsulent

Forretningsudvikling

Ledelsessekretariatet Trafik

1234

jgws@bane.dk

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 49

1577 København V