



Netredegørelse 2022

banedanmark



Netredegørelse 2022

Gyldighedsperiode:
12. december 2021 - 10. december 2022

Netredegørelse 2022

Trafik
Ledelsessekretariatet

Version 1.0

Forretningsudvikling

Carsten Niebuhrsgade 49
1577 København V

Telefon
+45 8234 0000

I-sektrafik@bane.dk
www.bane.dk

RETTELSER OG ÆNDRINGER

Dette dokument indeholder rettelser og ændringer, som beskrevet i nedenstående tabel. Dokumentet erstatter tidligere versioner af Netredegørelsen 2022, som fremgår af tabellen.

Version	Udgivelsesdato
1.0	11.12.2020

1	GENEREL INFORMATION	7
1.1	Introduktion	7
1.2	Formål	7
1.3	Lovgrundlag.....	7
1.3.1	Lovmæssige rammer	7
1.3.2	Retlig status og ansvar.....	9
1.3.3	Klageadgang.....	10
1.4	Netredegørelsens struktur	10
1.5	Gyldighed og opdateringsproces.....	10
1.5.1	Gyldighedsperiode	10
1.5.2	Opdateringsproces.....	10
1.5.3	Offentliggørelse.....	11
1.6	Kontaktinformation.....	11
1.7	Samarbejde mellem de europæiske infrastrukturforvaltere/kapacitetstildelere	12
1.7.1	Godstogskorridorer.....	12
1.7.2	RailNetEurope – Internationalt samarbejde mellem infrastrukturforvaltere.....	12
1.7.3	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	16
2.3.1	Geografisk identifikation.....	16
2.3.2	Sporvidde.....	16
2.3.3	Stationer og knudepunkter	16
2.3.4	Læsseprofiler	17
2.3.5	Vægtbegrænsninger	17
2.3.6	Stigning	17
2.3.7	Maksimal strækningshastighed.....	17
2.3.8	Maksimal toglængde	18
2.3.9	Elektrificering.....	18
2.3.10	Signalsystemer	18
2.3.11	Trafikstyringssystemer.....	19
2.3.12	Kommunikationssystemer.....	19
2.3.13	Togkontrolanlæg	20
2.4	Trafikale begrænsninger.....	20
2.4.1	Specialiseret infrastruktur	20
2.4.2	Miljømæssige restriktioner.....	20
2.4.3	Farligt gods	21
2.4.4	Tunnelrestriktioner	22
2.4.5	Brorestriktioner	22
2.5	Begrænsninger i adgangen til infrastrukturen.....	22
2.6	Infrastrukturudvikling	23
2.6.1	Signalprogrammet.....	23
2.6.2	Elektrificeringsprogrammet.....	24
3	ADGANGSBETINGELSER	25
3.1	Introduktion	25

3.2	Generelle adgangsbetingelser	25
3.2.1	Krav til kapacitetsansøgere.....	25
3.2.2	Betingelser for at få adgang til infrastrukturen	25
3.2.3	Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed	25
3.2.4	Sikkerhedscertifikat	26
3.2.5	Forsikring	26
3.3	Kontraktforhold	26
3.3.1	Rammeaftaler	26
3.3.2	Kontrakt for jernbanevirksomheder	26
3.3.3	Kontrakt for andre ansøgere	27
3.3.4	European General Terms & Conditions for use of railway infrastructure	27
3.4	Specifikke adgangskrav.....	27
3.4.1	Godkendelse af materiel.....	27
3.4.2	Godkendelse af personale.....	28
3.4.3	Usædvanlige transportere	28
3.4.4	Farligt gods	29
3.4.5	Prøvetog og andre specialtog	29
4	KAPACITETSTILDELING	30
4.1	Introduktion	30
4.2	Generel beskrivelse af kapacitetstildelingsprocessen	30
4.3	Reservering af kapacitet for midlertidige kapacitetsrestriktioner	30
4.3.1	Generelle principper.....	30
4.3.2	Tidsfrister og information til ansøgere	30
4.4	Påvirkninger fra rammeaftaler.....	33
4.5	Proces for kapacitetstildeling.....	33
4.5.1	Ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan	34
4.5.2	Sen ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan	34
4.5.3	Ad hoc-ansøgninger om kanaltildeling	34
4.5.4	Koordinationsproces	35
4.5.5	Klageadgang.....	35
4.6	Overbelastet infrastruktur	35
4.7	Usædvanlige transportere og farligt gods	36
4.8	Regler efter kanaltildeling.....	36
4.8.1	Tilpasning af tildelt kapacitet efter anmodning fra ansøgeren	36
4.8.2	Ændringer i tildelt kapacitet foretaget af Banedanmark	36
4.8.3	Manglende udnyttelse af tildelt kapacitet.....	36
4.8.4	Afbestilling af tildelt kapacitet	37
4.9	TimeTable Redesign (TTR).....	37
4.9.1	Formålet med TTR	37
4.9.2	TTR-pilotprojekt	38
5	YDELSER OG AFGIFTER	39
5.1	Indledning	39
5.2	Afgiftsprincipper	39
5.3	Minimumsadgangsydelser.....	40
5.4	Ekstra ydelser og afgifter	40
5.5	Hjælpeydelser og afgifter	41
5.6	Gebyrer og incitamenter.....	42
5.6.1	Gebyrer for tilpasning af tildelt kapacitet efter anmodning fra ansøgeren.....	42

5.6.2	Gebyrer ved ændringer i tildelt kapacitet.....	42
5.6.3	Gebyrer for manglende anvendelse af tildelt kapacitet	42
5.6.4	Afbestillingsgebyrer	42
5.6.5	Incitament/rabat	42
5.7	Præstationsordning.....	42
5.8	Ændringer i afgifter	43
5.9	Fakturering og betalingsvilkår	43
6	TRAFIKAL DRIFT	44
6.1	Introduktion	44
6.2	Operationelle regler	44
6.3	Trafikale foranstaltninger.....	44
6.3.1	Principper.....	44
6.3.2	Trafikafvikling i tilfælde af forstyrrelser	44
6.4	Værktøjer til toginformations- og togvisningssystem.....	46
6.4.1	Trafikinformation til passagerer	46
6.4.2	Train Information System - TIS.....	47
7	SERVICEFACILITETER	48
7.1	Indledning	48
7.2	Servicefaciliteter – overblik.....	48
7.2.1	Information til operatørerne af servicefaciliteter	48
7.2.2	Godsterminaler	48
7.2.3	Havneterminaler	49
7.3	Servicefaciliteter forvaltet af Banedanmark.....	49
7.3.1	Generelle bestemmelser	49
7.3.2	Passagerstationer	49
7.3.3	Godsterminaler	49
7.3.4	Rangerbanegårde og oprangeringsfaciliteter, inkl. rangerfaciliteter	50
7.3.5	Sidespor til parkering.....	50
7.3.6	Faciliteter til vedligeholdelse af materiel	50
7.3.7	Andre tekniske faciliteter, inkl. faciliteter til rengøring og vask af rullende materiel	51
7.3.8	Havnefaciliteter	52
7.3.9	Redningsfaciliteter	52
7.3.10	Tankanlæg til tankning af diesel	52

1 GENEREL INFORMATION

1.1 Introduktion

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

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

1.2 Formål

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

Netrededegørelsen 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.

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

1.3 Lovgrundlag

1.3.1 Lovmæssige rammer

Netrededegørelsen er udarbejdet på baggrund af EUs 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) nr. 869/2014 af 11. august 2014 om nye jernbanepassagerruter

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

Bekendtgørelse nr. 1276 af 20/11/2015 om Banedanmarks opgaver og beføjelser med senere ændringer

Bekendtgørelse nr. 1379 af 01/12/2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v. med senere ændringer

Bekendtgørelse nr. 1233 af 25/11/2019 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet (herunder de til enhver tid gældende fastsatte takster i Bekendtgørelsen) med senere ændringer

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

Bekendtgørelse nr. 1047 af 02/09/2015 om modtagepligt på kombiterminaler

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

1.3.2 Retlig status og ansvar

Netredegørelsen 2022 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 [Jernbanenævnets hjemmeside](#).

1.4 Netredegørelsens struktur

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

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

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

1.5 Gyldighed og opdateringsproces

1.5.1 Gyldighedsperiode

Netredegørelse 2022 er gyldig i kapacitetstildelingsperioden K22, som løber i perioden fra den 12. december 2021 til og med den 10. december 2022.

1.5.2 Opdateringsproces

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

Ovenstående gælder dog ikke for henholdsvis Banedanmarks og Øresundsbro Konsortiets standardadgangskontrakter (bilag 2.3A og 2.3B). Ændringer i standardadgangskontrakten i

perioden fra Netredeghørelsens offentliggørelse til ikrafttrædelse kan kun ske efter høring af jernbanevirksomhederne. Dog gennemføres ændringer foranlediget af myndighedskrav – eksempelvis ny eller ændret lovgivning, krav fra Transport- og Boligministeriet eller afgørelser fra Jernbanenævnet – uden høring.

1.5.3 Offentliggørelse

Banedanmark offentliggør alene Netredeghørelsen på bane.dk [Netredeghørelser | Banedanmark](#), hvorfra den kan downloades gratis.

Netredeghørelsen udgives på dansk og engelsk. Ved uoverensstemmelser mellem de to versioner af Netredeghørelsen 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. Relevant kontaktinformation fremgår af nedenstående liste.

Banedanmarks primære kontaktsadresse 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

Emne	Ansvarlig afdeling i Banedanmark
Adgangskontrakt	Trafik, Ledelsessekretariatet
Dataudveksling	Signalsystemer
Farligt gods	Kvalitet & Sikkerhed, Arbejdsmiljø
Godsbaner	Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning
Kapacitetsansøgning	Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning
Kommercielle henvendelser, herunder reklamer	Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning
Kommunikationssystemer	Signalsystemer
Køretidsberegninger	Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning
Netredeghørelse	Trafik, Ledelsessekretariatet
One Stop Shop	Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning
Rutekompatibilitet	Kvalitet & Sikkerhed
Sidesporsbenyttelse	Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning
Strøm	Infrastruktur
Tekniske krav og regler	Infrastruktur

Togkontrol	Signalsystemer
Trafikale regler	Kvalitet & Sikkerhed
Transmission og kabler	Signalsystemer
Usædvanlige transporter	Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning
Veterantogskørsel	Trafik, Kunder & Kapacitetsplanlægning

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 – Internationalt samarbejde mellem infrastrukturforvaltere

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

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, 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.

1.7.3 Øvrigt internationalt samarbejde

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens [hjemmeside](#).

2.2.1 Geografiske grænser

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

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

- Nykøbing F – Gedser
- Nykøbing F – Rødby Færge (spærret indtil åbningen af Femern-forbindelsen)
- 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 Trafik-, Bygge-

og Boligstyrelsen. Såfremt indstillingen godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, er sidesporet trafikalt og teknisk nedlagt.

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

Sidesporenes status som hhv. hvilende og nedlagte offentliggøres i Netredeøgørelsen 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 reinvesteringsopgaver 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 reinvesteringsopgaver i relation til infrastrukturen på det danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund og afholder samtlige udgifter hertil. Banedanmark forestår dog vedligeholdelse og reinvesteringsopgaver af sikringsanlæg på det danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund.

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

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 vejvndte 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 5.3.1.7.

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 Netredegeørelse](#).

2.3 Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur

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

2.3.1 Geografisk identifikation

2.3.1.1 Antal strækningsspor og strækningsslængder

En oversigt over antal strækningsspor fremgår af bilag 3.3A. En oversigt over strækningsslængder fremgår af bilag 6.6.

2.3.2 Sporvidde

I Danmark er sporvidden 1.435 mm. standard.

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.

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 ECTS 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 transporter, se afsnit 3.4.3.

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 ECTS.

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 korrtoga@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
- Lunderskov – Tinglev – Padborg
- Tinglev – Sønderborg

Systemadskillelser:

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

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

Eldrift 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 ORF/ORS.

Fjernbanen

Til trafikafvikling på fjernbanen for strækninger, hvor Signalprogrammet er udrullet, anvender Banedanmark ERTMS i henhold til Operationelle Regler for fjernbanen (ORF).

S-banen

Til trafikafvikling på S-banen på strækninger, hvor Signalprogrammet er udrullet, anvender Banedanmark CBTC i henhold til Operationelle regler S-banen (ORS).

Den overordnede udrulningsplan fremgår af bilag 3.9.

2.3.11 Trafikstyringssystemer

Trafikstyringen foregår ved hjælp af fjernstyring og lokalbetjening af sikrings- og linjeblokanlæg. Omkring 97 % af Banedanmark-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, er normalt bestyret af en lokal stationsbestyrer, dog med undtagelse af S-banen.

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

Ganske få stationer fordrer stedligt personale som eventuel forudsætning for kørsel. Det drejer sig om; 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

For hver strækning/station er der tilknyttet formålsbestemte radiofrekvenser, som jernbanevirksomheden har tilladelse og forpligtigelse til at benytte. GSM-R anvendes til radiokommunikation

Kanaler (frekvenserne) må kun anvendes i forbindelse med benyttelse af den tildelte kapacitet og de tildelte rangeringssteder og -tidspunkter. Radiokanaler, der kan benyttes på de enkelte stationer, er beskrevet i TIB. Banedanmarks krav til anvendelse af GSM-R er beskrevet i infrastrukturet.

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.

Til rangering og lignende anvendes 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens "Bestemmelser for jernbanesikkerhed BJ nr. 5-1-2017 om bestemmelser for kørsel på strækninger med togkontrolanlæg" skal rullende materiel, der tildeles kapacitet på strækninger udstyret med togkontrolanlæg, enten være udstyret med interoperabelt mobilt ETCS Level2 Baseline 3 (evt. kombineret med ATC STM-udstyr), eller være udstyret med mobilt ATC, HKT (på S-banen) eller mobilt CBTC (på S-banen). Kun ETCS er interoperabelt.

I det til enhver tid gældende trafikcirkulære udsendt af Banedanmark om håndtering af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens BJ 5-1-2017 fremgår retningslinjer for kørsel med materiel uden ATC-anlæg på strækninger med ATC.

2.4 Trafikale begrænsninger

2.4.1 Specialiseret infrastruktur

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

2.4.2 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 miljøloven 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 nedenstående 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 afværge-foranstaltninger som skal udføres, og disse skal betales af Jernbanevirksomheden.

Jernbanevirksomheden skal efterfølgende informere Banedanmarks Miljøsektion om olieuheldet ved at udfylde skemaet på Banedanmarks hjemmeside: <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 forbiørende 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 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 strækningstøj fra eksisterende jernbaner. Kørsel til og fra depotspor eller vendespor er omfattet af reglerne om strækningstøj.

I øvrigt skal EUs TSI Noise overholdes, som den er gennemført i [bekendtgørelse nr. 884 af 07/07/2015](#) og senere ændringer med støjgrænser for nyt rullende materiel ved forbikørsel og ved tomgang. Togproducenternes overholdelse af grænseværdierne i TSI Noise er dog ingen garanti for jernbanevirksomhedens mulighed for at overholde Miljøstyrelsens grænseværdi på 35 dB ved boliger tæt på depotspor.

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. 1458 af 7.12.2015 og senere ændringer om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke-vejpgående maskiner.

2.4.3 Farligt gods

På Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens [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 til enhver tid gældende risikobekendtgørelse, SR, ORS, ORF og SIN overholdes.

Der henvises til bestemmelserne herom i standardadgangskontrakten (bilag 2.3A).

2.4.4 Tunnelrestriktioner

Der gælder visse restriktioner for dieseldrevne tog i jernbanetunnellerne under Storebælt og Øresund. Derudover skal personførende tog opfylde visse betingelser for at befordre passagerer i Storebælts- og Øresundstunnellerne. Tilladelsen til passagerbefordring i tunnellerne skal fremgå af materiellets ibrugtagningstilladelse. Der findes tilsvarende restriktioner på andre tunneller/overdækninger.

For yderligere information, se henholdsvis Øresundsbro Konsortiets Trafiksikkerhedsforskrift (TF) samt Banedanmarks Sikkerhedsreglement (SR), Sikkerhedsinstrukser (SIN) og trafikcirkulærer.

2.4.5 Brorestriktioner

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

2.5 Begrænsninger i adgangen 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-/natspærringer
- I forbindelse med test og ibrugtagninger, vil der forekomme længere spærringer

Elektrificeringsprogrammet:

- Primært lange natsspærringer (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 K22 og K23 for henholdsvis fjernbanen og S-banen. I standardadgangskontrakterne (bilag 2.3A og 2.3B) 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 ECTS anvendes som togkontrolsystem, kræves gennemførelse af ETCS System Compatibility test for den benyttede ETCS on-board-udrustning. En oversigt over strækninger med ECTS fremgår af bilag 3.3I.

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 her:

https://www.bane.dk/da/Jernbanevirksomhed/Test-af-ETCS_ombordudstyr.

2.6 Infrastrukturudvikling

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

2.6.1 Signalprogrammet

Med den politiske aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 besluttede Folketinget, at signalanlæggene på fjernbanen og S-banen skal udskiftes. På fjernbanen etableres et signalsystem baseret på eksisterende signalløsninger og den europæiske togkontrolstandard ERTMS niveau 2, 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](#).

2.6.2 Elektrificeringsprogrammet

Banedanmark har den 29. maj 2015 underskrevet kontrakt om elektrificering af størstedelen af det danske jernbanenet med et konsortium bestående af Aarsleff-Siemens. Samtidig med selve elektrificeringen udfører Banedanmark en lang række større forberedende arbejder, herunder ombygninger af flere hundrede broer rundt om i Danmark som 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 [Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens 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.

Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, skal have en godkendelse af Banedanmark for at kunne ansøge om kapacitet på Banedanmarks infrastruktur.

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

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

3.2.2 Betingelser for at få adgang til infrastrukturen

For at drive jernbanevirksomhed i Danmark kræves tilladelse (licens) samt sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 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

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder tilladelse (licens) til at drive jernbanevirksomhed i Danmark.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vejledning til ansøgning om licens findes på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens [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

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

For nærmere information henvises til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens [hjemmeside](#).

3.2.5 Forsikring

Jernbanevirksomheder, der er tildelt kapacitet, 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens [hjemmeside](#).

3.3 Kontraktforhold

3.3.1 Rammeaftaler

I henhold til den til enhver tid 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 1-årige køreplansperiode.

Banedanmark tilbyder for øjeblikket ikke rammeaftaler.

3.3.2 Kontrakt for jernbanevirksomheder

Standardadgangskontrakt for benyttelse af Banedanmarks infrastruktur

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

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

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

Standardadgangskontrakt for benyttelse af Øresundsbro Konsortiets infrastruktur

Forud for benyttelse af tildelt kapacitet på 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 2.3B).

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 andre 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 2.3C).

Kontakt Banedanmark, Trafik, Ledelsessekretariatet, for yderligere information om standardadgangskontrakt for jernbanevirksomheder og kontrakt for andre ansøgere.

3.3.4 European General Terms & Conditions for use of railway infrastructure

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 materiel

Rullende materiel, herunder lokomotiver, togsæt, personvogne, godsvogne, arbejdskøretøjer og veterantogsmateriel, skal være i besiddelse af en godkendelse i form af en ibrugtagningstilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samt være registreret i det nationale køretøjsregister (NVR). Rullende materiel med ibrugtagningstilladelse må kun fremføres på infrastrukturen af hhv. certificeret jernbanevirksomhed eller godkendt infrastrukturforvalter.

Oplysninger om ibrugtagningstilladelse til rullende materiel kan findes på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens [hjemmeside](#).

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

3.4.2 Godkendelse af personale

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender jernbanevirksomhedernes interne uddannelser af personer, der udfører sikkerhedscertificerede funktioner.

For yderligere oplysninger henvises til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens [hjemmeside](#).

3.4.3 Usædvanlige transport

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

Sagsbehandling og udstedelse sker i henhold til Instruks for usædvanlige transport, som udarbejdes af Trafik, Kunder og Kapacitetsplanlægning. Instruksen indeholder også definition af usædvanlige transport. 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 strækningsskasser (akseltryk og metervægt), se afsnit 2.3.5.

For information om ansøgning om kapacitet i forbindelse med usædvanlige transport, 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 transport.

Der er udstedt faste befordringstilladelser for trafik mellem kombiterminalerne (se afsnit 7.3.3) og transittrafik mellem Padborg grænse og Malmø 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

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

For befordring af farligt gods på infrastrukturen, i såvel national trafik som i internationale godstogskorridorer, gælder Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID), der findes som bilag 1 til appendiks B til den internationale jernbanekonvention, COTIF, med bilagene CIM og CIV, samt regler, der fastsættes af Transport- og Boligministeren eller Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen.

RID er ved anordning nr. 919 af 16. december 1998 undtaget fra indførelse i Lovtidende. En dansk oversættelse af reglementet findes på [Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens 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 til enhver tid gældende format for at sikre, at de til enhver tid gældende regler overholdes, herunder bestemmelserne i RID samt den til enhver tid gældende bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.

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

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, herunder ansøgningskema, 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 % 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. den 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 % af den anslåede trafikmængde pr. strækning (High)	Bilag 3.5B indeholder bl.a. den 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-12	Kapacitetsrestriktioner med en varighed på eller mindre end 7 sammenhængende dage, og med en påvirkning på mere end 50 % af den anslåede trafikmængde pr. strækning (Medium)	<p>Bilag 3.5A indeholder bl.a. den konkrete data om den pågældende spærring, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.</p> <p>Dette bilag specificerer også Major- og High-spærringer, som blev indmeldt X24.</p>
X-5,5	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.	Jernbanevirksomheden modtager foreløbigt tildelingsbrev, der indeholder den foreløbige kanaltildeling.
X-4	Kapacitetsrestriktioner med en varighed på eller mindre end 7 sammenhængende dage, og med en påvirkning på mere end 10 % af den anslåede trafikmængde pr. strækning, og som Banedanmark har kendskab til senest 6½ måned før køreplansårets begyndelse (Minor)	<p>Bilaget indeholder bl.a. den konkrete data om den pågældende spærring, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.</p>

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.

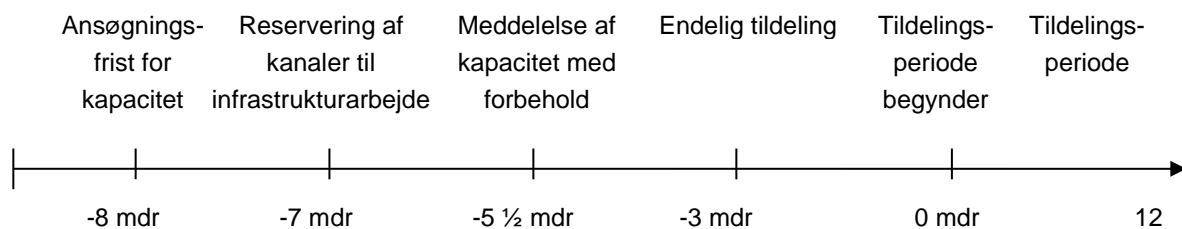
Jernbanevirksomhederne/ansøgerne kan i den forbindelse anmode Banedanmark om at fremkomme med alternative spærringsscenarier til de kapacitetsrestriktioner, der er varslet i Netredeøgørelsen i overensstemmelse med ovenstående skema.

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 K22 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 korrtoaga@bane.dk eller via PCS.

Ved ansøgning om kanaler mindre end tre hverdage før planlagt kørsel skal bestilling sendes til Banedanmarks Driftcenter (DCDK) på t1p@bane.dk.

4.5.4 Koordinationproces

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 K20 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) m.v..

4.7 Usædvanlige transporter og farligt gods

Usædvanlige transporter

Når der ansøges om tildeling af kapacitet til usædvanlige transporter, skal ansøger oplyse herom og forinden indhente befordringstilladelse hertil (se mere i afsnit 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 2. prioritet, 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 internationalt gods eller passagertrafik.

4.8.3 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 % 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 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 TimeTable Redesign (TTR)

4.9.1 Formålet med TTR

RailNetEurope (RNE) og Forum Train Europe (FTE), der er understøttet af European Rail Freight Association (ERFA), arbejder i øjeblikket på en ny proces for den internationale køreplanlægning under navnet TimeTable Redesign (TTR). Formålet med TTR er at kunne tilgodese alle behov på markedet samt at kunne opnå optimal udnyttelse af eksisterende kapacitet gennem en yderligere harmonisering og forbedring af det europæiske køreplanssystem med henblik på at gøre jernbanetransport mere konkurrencedygtig.

TTR består af 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, og at passagerer vil kunne købe billetter på et mere pålideligt grundlag og længere tid i forvejen, end det er tilfældet i dag.

For godstransportens vedkommende vil den nye proces rumme flere og bedre muligheder for at booke kapacitet med kort varsel. Herved vil der kunne opnås større fleksibilitet og bedre muligheder for at tilgodese kundernes behov.

For yderligere information om projektet henvises til <https://ttr.rne.eu/> og <http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>.

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

4.9.2 TTR-pilotprojekt

Banedanmark er i dialog med den svenske infrastrukturforvalter, Trafikverket, og den norske infrastrukturforvalter, BaneNOR, om et skandinavisk TTR-pilotprojekt. Dette skal under rammerne fra RailNetEurope afprøve centrale koncepter inden for TTR.

Kontakt Trafik, Kunder & Trafikplanlægning for yderligere information.

5 YDELSER OG AFGIFTER

5.1 Indledning

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.

Togkilometerafgifter 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 gælde 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.

I 2020 udgør togkilometerafgiften bortset fra strækningerne Korsør – Nyborg og Øresundskyst – Svensk grænse, 5,09 kr. pr. kørt togkilometer (ekskl. moms).

Kørsel på S-banen er fritaget for togkilometerafgifter.

Broafgift

For passage af Storebælts- og Øresundsforbindelserne betales følgende broafgifter pr. passage (2020):

	Storebælt	Øresund
Passagertog	5.537,00 kr.	2.276,53 kr.
Godstog	6.732,05 kr.	2.754,53 kr.

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 minimumsadgangsydelsen 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 2.3A) 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 som defineret i bilag II til direktiv 2012/34/EU foregår efter aftale.

Kørestrøm

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

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

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

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

Kørestrøm leveret til tog uden kørestrømsmålere ombord:

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

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

Vand til klargøring af tog

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

Usædvanlige transportere (UT)

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

5.5 Hjælpeydelse og afgifter

Efter bestilling leverer Banedanmark en række hjælpeydelse som defineret i bilag II til direktiv 34/2012/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 til enhver tid gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

5.6.2 Gebyrer ved ændringer i tildelt kapacitet

Banedanmark opkræver ikke gebyrer for ændringer i tildelt kapacitet

Der henvises til den til enhver tid 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 til enhver tid 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 8 dage før den planlagt kørsel, betales hele afgiften for den pågældende kanal.

Der henvises til den enhver tid 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 den til enhver tid gældende bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser, har Banedanmark etableret en obligatorisk præstationsordning for at tilskynde infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomhederne til at minimere forstyrrelser på infrastrukturen og derved forbedre infrastrukturens ydeevne.

Ordningen er fastsat i den til enhver tid 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 ændrings ikrafttrædelse. Eventuelle ændringer vil blive meddelt jernbanevirksomhederne gennem høring og senere offentliggørelse af ændringsbekendtgørelse.

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

5.9 Fakturering og betalingsvilkår

Infrastrukturafgifter

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

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

Kørestrøm

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

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 2.3A).

Usædvanlige transportere (UT)

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

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 standardadgangskontrakt i bilag 2.3A.

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 til enhver tid 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 til enhver tid 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 infrastruktur-snebekæmpelsen 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 3 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

6.4.1 Trafikinformation til passagerer

Banedanmarks standardadgangskontrakt (bilag 2.3A) 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. 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 elektroniske informationsskærme på stationer og perroner opdateres med information om afgang. Banedanmark varsler passagerne om kommende planlagte ændringer i trafikken via informationsskærme og højtalere.

Ved ændringer i togdriften

Banedanmarks elektroniske informationsskærme på stationer og perroner opdateres med information om togenes aktuelle afgangstider. Der gives auditiv information om ændringer i

trafikken og rådgivning til passagererne via udkald i Banedanmarks højtalere på stationer og perroner.

Øvrigt

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

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

Realtidsdata til brug for trafikinformation

For at sikre ensartet og opdateret data til trafikinformation har Banedanmark etableret en dataservice, som samler 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 passagerne 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 GPS-positioner for egne tog samt køreplansoplysninger og materieldata i realtid.

6.4.2 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. Alle medlemmer af dette rådgivende organ kan give andre medlemmer fuld adgang til TIS, hvis de er involveret i det samme togløb. Hvis dette ikke er muligt, skal der indgås gensidige aftaler mellem de pågældende jernbanevirksomheder og mellem de pågældende jernbanevirksomheder og terminaloperatører.

Det er gratis at få adgang til TIS. For yderligere oplysninger henvises til <http://tis.rne.eu>

7 SERVICEFACILITETER

7.1 Indledning

Servicefacilitetsoperatøren skal i henhold 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

7.2.1 Information til operatørerne af servicefaciliteter

Operatøren er forpligtet til at offentliggøre servicefacilitetsbeskrivelsen på egen hjemmeside eller en fælles webportal eller ved at forsyne Banedanmark med de nødvendige oplysninger. Såfremt operatøren vælger at lade servicefacilitetsbeskrivelsen offentliggøre på egen hjemmeside eller en fælles webportal, skal operatøren forsyne Banedanmark med et link til denne hjemmeside eller fælles webportal.

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.

Uanset operatørens valg af offentliggørelsesmetode skal de nødvendige informationer være Banedanmark i hænde senest fredag den 9. december 2020, med henblik på optagelse i Banedanmarks Netredegørelse for 2022.

7.2.2 Godsterminaler

[Taulov Kombiterminal](#)

[Kombiterminal Padborg](#)

[Taulov Container & Baneterminal](#)

[Kombiterminal Hirtshals](#)

[Kombiterminal Esbjerg](#)

7.2.3 Havneterminaler

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

[Fredericia Havn](#)

[Frederikshavn Havn](#)

[Grenaa Havn](#)

[Kolding Havn](#)

[Kalundborg Havn](#)

[Køge Havn](#)

[Skagen havn](#)

[Thyborøn havn](#)

[Vejle Havn](#)

[Aalborg Havn](#)

[Aarhus Havn](#)

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 3.6A.

En oversigt over passagerstationer og trinbrætter på Banedanmarks infrastruktur efter udrulningen af ETCS på de strækninger, hvor udrulningen forventes gennemført i 2022, samt vejledende oplysninger om perronlængder og -højder, fremgår af bilag 3.6B.

Banedanmark leverer ikke information om billetssystemer 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 til enhver tid gældende bekendtgørelse om modtagepligt på kombiterminaler.

Alle jernbanevirksomheder har ret til adgang til terminalerne og ydelser, der leveres af terminaloperatøren i henhold til den til enhver tid gældende bekendtgørelse om modtagepligt på kombiterminaler.

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 kapacitet til rangering hos Banedanmark, Trafik, Kunder og Kapacitetsplanlægning.

Banedanmark tildeler kapacitet på opstillingsspor. Al anden rangering skal aftales med Banedanmark.

7.3.5 Sidespor til parkering

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

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

Der ansøges om kapacitet til parkering hos Banedanmark, 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 og 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, inkl. faciliteter til rengøring og vask af rullende materiel

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 Redningsfaciliteter

Banedanmark leverer hjælpevognsberedskabets ydelser efter aftale.

7.3.10 Tankanlæg til tankning af diesel

Banedanmark råder ikke over faciliteter til tankning af diesel.