



Netredegørelse 2027

Gyldighedsperiode: 13. december 2026 – 11. december 2027

RETTELSER OG ÆNDRINGER

Dette dokument indeholder rettelser og ændringer, som beskrevet i nedenstående tabel.

Dokumentet erstatter tidligere versioner af Netredegørelsen 2027, som fremgår af tabellen.

Version	Udgivelsesdato

Indhold

1	Generel information.....	7
1.1	Introduktion.....	7
1.2	Formål med Netredegørelsen.....	7
1.3	Lovgrundlag.....	7
1.3.1	Lovmæssige rammer.....	7
1.3.2	Retlig status og ansvar.....	9
1.3.3	Klageadgang.....	10
1.4	Netredegørelsens struktur.....	10
1.5	Gyldighed, opdatering og offentliggørelse.....	11
1.5.1	Gyldighedsperiode.....	11
1.5.2	Opdateringsproces.....	11
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 og øvrigt internationalt samarbejde.....	12
2	Infrastrukturen	14
2.1	Introduktion.....	14
2.2	Infrastrukturens omfang.....	14
2.2.1	Geografiske grænser.....	14
2.2.2	Tilstødende infrastruktur.....	15
2.3	Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur.....	17
2.3.1	Sportyper.....	18
2.3.2	Sporvidde.....	18
2.3.3	Stationer og knudepunkter.....	18
2.3.4	Læsseprofiler.....	18
2.3.5	Vægtbegrænsninger.....	19
2.3.6	Stigning.....	19
2.3.7	Maksimal strækningshastighed.....	20
2.3.8	Maksimal toglængde.....	20
2.3.9	Elektrificering.....	20
2.3.10	Signalsystemer.....	21
2.3.11	Trafikstyringssystemer.....	21

2.3.12	Kommunikationssystemer	21
2.3.13	Togkontrolanlæg.....	22
2.4	Trafikale begrænsninger	22
2.4.1	Miljømæssige restriktioner	22
2.4.2	Farligt gods.....	24
2.4.3	Tunnelrestriktioner	25
2.4.4	Brorestriktioner	25
2.5	Adgang/begrænsninger til infrastrukturen	25
2.6	Infrastrukturudvikling	27
3	Adgangsbetingelser	28
3.1	Introduktion.....	28
3.2	Generelle adgangsbetingelser	28
3.2.1	Krav til kapacitetsansøgere.....	28
3.2.2	Betingelser for at få adgang til infrastrukturen.....	28
3.2.3	Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed	29
3.2.4	Sikkerhedscertifikat.....	29
3.2.5	Forsikring.....	29
3.3	Kontraktforhold	29
3.3.1	Rammeaftaler	29
3.3.2	Kontrakt for jernbanevirksomheder.....	29
3.3.3	Kontrakt for ansøgere.....	30
3.3.4	Generelle vilkår og betingelser.....	30
3.4	Specifikke adgangskrav.....	31
3.4.1	Rullende materiel	31
3.4.2	Godkendelse af personale.....	31
3.4.3	Usædvanlige transporter	31
3.4.4	Farligt gods.....	32
3.4.5	Prøvetog og andre specialtog	33
4	Kapacitetstildeling	34
4.1	Introduktion.....	34
4.2	Generel beskrivelse af kapacitetsprocessen.....	34
4.3	Reservation af kapacitet for midlertidige kapacitetsrestriktioner	35
4.3.1	Generelle principper.....	35
4.3.2	Tidsfrister og information til ansøgere	35
4.4	Påvirkninger fra rammeaftaler	42

4.5	Køreplansstudier	42
4.6	Proces for kapacitetstildeling	42
4.6.1	Ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan.....	43
4.6.2	Sen ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan.....	43
4.6.3	Ad hoc-ansøgninger om kanaltildeling	43
4.6.4	Koordinationsproces.....	44
4.6.5	Klageadgang.....	45
4.7	Overbelastet infrastruktur	45
4.8	Usædvanlige transporter og farligt gods.....	45
4.9	Regler efter kanaltildeling	46
4.9.1	Tilpasning af tildelt kapacitet efter anmodning fra ansøgeren.....	46
4.9.2	Ændringer i tildelt kapacitet foretaget af Banedanmark.....	46
4.9.3	Regler for manglende udnyttelse af tildelt kapacitet.....	47
4.9.4	Regler for afbestilling af tildelt kapacitet	47
4.10	Timetabling Redesign (TTR) for smartere kapacitetsstyring	47
4.10.1	Formålet med TTR	47
4.10.2	Procesbeskrivelse	48
4.10.3	Implementering	49
5	Ydelser og afgifter	50
5.1	Introduktion.....	50
5.2	Afgiftsprincipper.....	50
5.3	Minimumsydelser.....	51
5.4	Ekstra ydelser og afgifter.....	51
5.5	Hjælpeydelser og afgifter.....	52
5.6	Gebyrer og incitamenter.....	53
5.6.1	Gebyrer for tilpasning af tildelt kapacitet efter anmodning fra ansøgeren.....	53
5.6.2	Gebyrer for ændring i tildelt kapacitet	53
5.6.3	Gebyrer for manglende anvendelse af tildelt kapacitet	53
5.6.4	Afgift for knaphed på kapacitet.....	53
5.6.5	Afbestillingsgebyrer	53
5.6.6	Incitamenter/rabat.....	54
5.7	Præstationsordning.....	55
5.8	Ændringer i afgifter	55
5.9	Fakturering og betalingsvilkår	55
6	Trafikal drift.....	57

6.1	Introduktion.....	57
6.2	Operationelle regler.....	57
6.3	Trafikale foranstaltninger	57
6.3.1	Principper	57
6.3.2	Trafikafvikling i tilfælde af forstyrrelser	57
6.4	Værktøjer til toginformations- og togvisningssystem	59
6.5	Train Information System – TIS.....	60
7	Servicefaciliteter	61
7.1	Introduktion.....	61
7.2	Servicefaciliteter – overblik.....	61
7.3	Servicefaciliteter forvaltet af Banedanmark.....	62
7.3.1	Generelle bestemmelser.....	62
7.3.2	Passagerstationer.....	62
7.3.2.1	Generel information.....	62
7.3.3	Godsterminaler	63
7.3.4	Rangerbanegårde og oprangeringsfaciliteter, inkl. Rangerfaciliteter	63
7.3.5	Depotspor til parkering.....	63
7.3.6	Faciliteter til vedligeholdelse af materiel.....	66
7.3.7	Andre tekniske faciliteter	66
7.3.8	Havnefaciliteter	67
7.3.9	Beredskab.....	67
7.3.10	Tankanlæg til tankning af diesel.....	67

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 Banedanmarks infrastruktur. Netrededegørelsen indeholder primært oplysninger om den infrastruktur, der bliver forvaltet af Banedanmark, men Netrededegørelsen indeholder også informationer om tilstødende infrastruktur og infrastrukturforvaltere.

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

1.2 Formål med Netrededegørelsen

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, bekendtgørelse af Jernbaneloven nr. 1091 af 11/08/2023 og bekendtgørelse nr. 1245 af 10/11/2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) mv. med senere ændringer.

1.3 Lovgrundlag

1.3.1 Lovmæssige rammer

Netrededegørelsen er udarbejdet på baggrund af EU's jernbanepakker samt den heraf afledte danske lovgivning. Nedenstående er en liste over den mest centrale lovgivning relateret til drift og brug af jernbanens infrastruktur 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 (EU) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (EØS-relevant tekst) (omarbejdning)

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

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

EU-KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2018/1795 af 20. november 2018 om fastsættelse af procedurer og kriterier for anvendelse af en prøvning af økonomisk ligevægt i henhold til artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU (EØS-relevant tekst.)

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

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

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

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

Nationale retsakter

[LBK nr 1091 af 11/08/2023 Jernbaneloven](#)

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

[BEK nr. 1709 af 11/12/2023 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet med senere ændringer](#)

[BEK nr. 855 af 19/06/2023 om Banedanmarks opgaver og beføjelser](#)

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

[BEK nr. 1503 af 29/06/2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser](#)

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

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

[BEK nr. 1475 af 01/12/2023 om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til jernbaneloven](#)

[BEK nr. 2424 af 13/12/2021 om Jernbanenævnet](#)

[BEK nr. 863 af 20/06/2024 om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet](#)

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

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

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

[BEK nr. 1581 af 5. december 2023 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet](#)

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

[BEK nr. 854 af 07/07/2015 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed med senere ændringer](#)

[LBK nr. 5 af 03/01/2023 Lov om miljøbeskyttelse](#)

1.3.2 Retlig status og ansvar

Netredegerelsen 2027 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) m.v., 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 Netredegerelsen.

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 Netredegeørelsen.

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

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

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

1.3.3 Klageadgang

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

1.4 Netredegeørelsens struktur

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

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

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

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

1.5 Gyldighed, opdatering og offentliggørelse

1.5.1 Gyldighedsperiode

Netredegyørelse 2027 er gyldig i kapacitetstildelingsperioden K27, som løber i perioden fra den 13. december 2026 til og med den 11. december 2027.

1.5.2 Opdateringsproces

Såfremt der sker væsentlige ændringer i de forhold, der er omfattet af Netredegyørelsen, opdaterer Banedanmark Netredegyørelsen. Det sker som udgangspunkt uden forudgående offentlig høring. En helt eller delvist revideret Netredegyørelse erstatter den forrige udgave af Netredegyørelsen. Versionshistorik fremgår af skemaet på side 2.

Ovenstående gælder dog ikke for henholdsvis Banedanmarks og Øresundsbro Konsortiets standardadgangskontrakter (bilag 2.3C og 2.3D). Ændringer i standardadgangskontrakten i perioden fra Netredegyørelsens offentliggørelse til ikrafttrædelse kan kun ske efter høring af jernbanevirksomhederne. Dog gennemføres ændringer foranlediget af myndighedskrav – eksempelvis ny eller ændret lovgivning, krav fra Transportministeriet eller afgørelser fra Jernbanenævnet – uden høring.

1.5.3 Offentliggørelse

Netredegyørelsen offentliggøres på Banedanmarks hjemmeside [Netredegyørelser | Banedanmark](#). Den engelske version af Netredegyørelsen er udover at være tilgængelig på Banedanmarks hjemmeside også at finde på RNE's hjemmeside www.rne.eu.

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

1.6 Kontaktinformation

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

Banedanmarks primære kontaktadresse er:

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Danmark

CVR: 18 63 22 76
Telefon: (+45) 82 34 00 00

E-mail: banedanmark@bane.dk

Web: www.bane.dk

1.7 Samarbejde mellem de europæiske infrastrukturforvaltere/kapacitetstildelere

1.7.1 Godstogskorridorer

I EU-forordning 913/2010 er etableringen af en række europæiske godstogskorridorer fastlagt med det formål at øge konkurrencen inden for international godstrafik, herunder konkurrencen med andre transportformer.

En del af den danske jernbaneinfrastruktur indgår i den europæiske godstogskorridor 3 Scandinavian-Mediterranean (ScanMed), der udgør strækningen Stockholm/Oslo – Malmö – København – Padborg – Hamburg – Innsbruck – Verona – Palermo.

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

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

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

1.7.2 RailNetEurope og øvrigt internationalt samarbejde

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

RailNetEurope-værktøjer

Path Coordination System (PCS)

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

Charging Information System (CIS)

CIS er en webbaseret applikation til beregning af infrastrukturafgifter. Applikationen er designet til at give prisoplysninger til jernbanevirksomheder og andre ansøgere, der påtænker at ansøge om tildeling af kapacitet i internationale godskorridorer. 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 i realtid. TIS understøtter international togledelse ved at levere data om international passager- og godstransport ad godstogskorridorer. Der henvises til [applikationens hjemmeside](#) for yderligere information.

One Stop Shop (OSS)

ONE Europe – ONE Service

I Danmark kan henvendelse vedrørende ansøgning om tildeling af kapacitet i internationale godstogskorridorer ske til Banedanmarks One Stop Shop ved at sende en mail til Kunder og Trafikplanlægning, Koordination & Processer: t-kp@bane.dk.

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, der er åbne for passagertrafik i Danmark, findes i bilag 3.1A. Et oversigtskort over faciliteter, der er åbne for godstrafik, findes i bilag 3.1B.

Kapitlet indeholder derudover relevant information om andre infrastrukturforvalteres infrastruktur eller tilstødende infrastrukturelementer.

Nærmere oplysninger om Banedanmarks infrastruktur kan findes i Banedanmarks infrastrukturregister, BaneGISX:

<http://banedanmark.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6541fbc0cbba499b861e4d7fe23b10b6>

Det bemærkes, at data i BaneGISX er vejledende. Jernbanevirksomheder o.a. er velkomne til at kontakte Banedanmark for yderligere detaljer og/eller en bekræftelse af data, der fremgår af BaneGISX.

2.2 Infrastrukturens omfang

Adgangen til Banedanmarks infrastruktur reguleres af en række love og bekendtgørelser. Jernbaneloven, bekendtgørelse nr. 712/2020 med senere ændringer vedr. sikkerhedsgodkendelser, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet udgør det væsentligste regelgrundlag for området.

2.2.1 Geografiske grænser

De geografiske grænseflader mellem Banedanmarks infrastruktur og andre infrastrukturforvaltere fremgår af bilag 3.2B.

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

- Nykøbing F – Gedser
- Nykøbing F Vest – 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 til passagertog, godstog, samt til vedligeholdelses- og ombygningsmateriel fremgår af bilag 3.2A.

Hvilende

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

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

Nedlagt

Der har ikke været efterspørgsel for anvendelse af sidesporet i de seneste 24 måneder, hvor sidesporet har været hvilende. Sidesporet indstilles af Banedanmark til lukning hos Trafikstyrelsen. Såfremt indstillingen godkendes af Trafikstyrelsen, er sidesporet trafikalt og teknisk nedlagt.

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

Nærmere oplysninger om Banedanmarks sidespor kan findes i Banedanmarks infrastrukturregister, BaneGISX:

<http://banedanmark.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6541fbc0cbba499b861e4d7fe23b10b6>

Det bemærkes, at data i BaneGISX er vejledende. Jernbanevirksomheder o.a. er velkomne til at kontakte Banedanmark for yderligere detaljer og/eller en bekræftelse af data, der fremgår af BaneGISX.

2.2.2 Tilstødende infrastruktur

Banedanmarks infrastrukturs grænseflader til andre infrastrukturforvaltere fremgår af bilag 3.2B.

Nationale grænseflader til andre infrastrukturforvaltere

Storebæltsforbindelsen

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

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

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

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

Øresundsbanen

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

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

A/S Øresund forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til infrastrukturen på det danske jernbanetilslutningsanlæg (Øresundsbanen) til den faste forbindelse over Øresund. A/S Øresund afholder samtlige udgifter på banestrækningerne København H – Peberholm frem til km 12,854 og Vigerslev – Kalvebod frem til km 1,555. Banedanmark forestår dog vedligeholdelse og reinvesteringer af sikringsanlæg på det danske jernbanetilslutningsanlæg (Øresundsbanen) til den faste forbindelse over Øresund, indtil nyt signalsystem (ERTMS) er implementeret på strækningerne.

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 (Øresundsbanen) til den faste forbindelse over Øresund.

Øresundsbroen

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

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 3.2B. Banedanmark er infrastrukturforvalter for de vejvendte forhold på sikrede overkørsler på privatbanerne.

Private sidespor

For yderligere information om private sidespor henvises til bilag 3.2C. Oplysninger om havnespor og havnepladser kan indhentes hos de respektive ejere, se afsnit 7.2.

For information om godsterminaler henvises til afsnit 7.3.3.

Internationale grænseflader til andre infrastrukturforvaltere

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

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 3.2B. Infrastruktur forvaltet af Øresundsbro Konsortiet er beskrevet i [Øresundsbroens Netredegerelse](#).

2.3 Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur

I det følgende beskrives den infrastruktur, hvor Banedanmark er infrastrukturforvalter. Det bemærkes at S-banen overdrages til DSB pr. 1. januar 2027, og at oplysningerne vedr. S-banen i denne netredegerelse derfor kun er gældende for perioden fra og med 13. december 2026 til og med 31. december 2026.

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

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

Klassificeringen for godstog følger grundparametrene i F2 og F4 – sidstnævnte kun på de strækninger, hvor det maksimale akseltryk er under

20 tons. F2 er for nuværende således den dominerende klassificering. Signatur F1 er reserveret til en fremtidig korridor Øresund-Femern. For godstogslængder m.v. henvises til bilag 2.3B.

Kinematisk referencelinje for rullende materiel fremgår af bilag 3.3C.

2.3.1 Sportyper

Banedanmarks jernbanenet består af Fjernbane (1.751 km strækninger) og S-bane (171,4 km. dobbeltsporede strækninger). Fjernbanen udgøres af 811,7 km dobbeltsporede strækninger, 927 km enkeltsporede strækninger og 11,8 km strækninger med flere end to spor. Dertil kommer følgende strækninger, der ejes af Sund & Bælt A/S: Storebælt (25,6 km), Kastrupbanen (15,1 km) og Øresundsbroen (5,3 km).

Af bilag 3.3A og 3.3.B fremgår henholdsvis antal spor pr. strækning på Banedanmark jernbanenet og et kort over TIB/ETCS/CBTC-strækninger.

Af bilag 3.2I fremgår en oversigt over DSB-spor, hvor Banedanmark er infrastrukturforvalter.

2.3.2 Sporvidde

Ved Banedanmark er den nominelle sporvidde 1.435 mm.

2.3.3 Stationer og knudepunkter

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

På stationer med fjerntrafik tilstræber Banedanmark en perronlængde på 330 m (220 m). På stationer med regional trafik tilstræbes en perronlængde på 160 m eller 250 m, mens der på stationer med lokal trafik tilstræbes en perronlængde på 95 m eller 140 m. Det bemærkes, at ikke alle stationer har perroner med disse længder. Vejledende oplysninger om længde og højde på alle perroner på stationer på Banedanmarks infrastruktur fremgår af bilag 3.6.

Trafikal information om banestrækningen rummer en beskrivelse af de lokale trafikale forhold på stationerne. TIB/ETCS/CBTC-strækningerne fremgår af bilag 3.3B og på [Banedanmarks hjemmeside](#). På Banedanmarks hjemmeside fremgår desuden regler for kørsel og arbejde på de dele af fjernbanen, der er udstyret med ETCS: [ORF | Banedanmark](#).

2.3.4 Læsseprofiler

En oversigt over gældende læsseprofil fremgår af bilag 2.5.

Der er ikke indført profiler til kombineret trafik, men der kan befordres op til P/C 80 og P/C 410 på de fleste strækninger. Disse skal befordres som usædvanlige transportere, se afsnit 3.4.3.

Sidevind

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

2.3.5 Vægtbegrænsninger

På grund af samvirkende forhold kan der ikke garanteres tilladelse til kørsel med maksimal hastighed samtidig med maksimalt akseltryk og maksimal metervægt. Se afsnit 2.3.7 om strækningshastighed.

Maksimalt akseltryk

En vejledende oversigt over maksimalt akseltryk fremgår af bilag 3.3D. Det gældende maksimale akseltryk for vogne på de enkelte strækninger (og delstrækninger) fremgår af AML. AML er en fortegnelse, der indeholder oplysninger om, hvilke betingelser, herunder akselafstand, metervægt og læsseprofil, der skal være opfyldt for vogne, der skal beføre strækninger, der forvaltes af Banedanmark. AML-fortegnelsen 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 gældende lovgivning samt regler udstukket af Banedanmark. Reglerne kan findes på [Banedanmarks hjemmeside](#).

2.3.6 Stigning

TIB (SR) og Strækningsoversigten (ORS/ORF) indeholder oplysninger om strækningernes stigning. Maksimalt tilladt stigning/fald fremgår af Sporregler 1987, afsnit 2.10.

Skinnehældning

Skinnehældningen på Banedanmarks sporet er 1:40, hvorfor der bør 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-S, ETCS/CBTC-strækningsoversigter.

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 korrtooga@bane.dk.

2.3.9 Elektrificering

Elektrificerede strækninger på Fjernbanen fremgår af bilag 3.3G. Elektrificerede sidespor fremgår af bilag 3.8.

En oversigt over elektrificerede strækninger og strækninger planlagt til elektrificering på Banedanmarks infrastruktur kan desuden findes på Banedanmarks hjemmeside: [Få overblikket over elektrificeringen | Banedanmark](#).

Systemadskillelser

Lernacken, Sverige: Fra 25 kV 50 Hz AC (dansk) til 15 kV 16,7 Hz AC (svensk). Kan befares med strækningshastighed.

Padborg: Fra 25 kV 50 Hz AC (dansk) til 15 kV 16,7 Hz AC (tysk). Kan ikke befares med strækningshastighed.

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

S-banen

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

2.3.10 Signalsystemer

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

Fjernbanen

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

S-banen

Til trafikafvikling på S-banen anvender Banedanmark CBTC.

For øvrig information henvises til Banedanmarks anlægsplan: [Anlægsplan 2035 | Banedanmark](#).

2.3.11 Trafikstyringssystemer

Trafikstyringen foregår ved hjælp af fjernstyring og lokalbetjening af sikrings- og linjeblokanlæg. Stort set alle strækninger på Banedanmarks infrastruktur er fjernstyrede. Strækningerne styres fra større regionale fjernstyringscentraler samt fra mindre fjernstyringscentraler. Enkelte stationer betjenes lokalt. Stationssikringsanlæggene, hvor fjernstyringscentralen er placeret, bestyres af en lokal stationsbestyrer.

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

Horsens Station er den eneste station, der ved særlige kørsler kræver stedligt personale (understationsbemanding). Det er eksempelvis nødvendigt ved arbejdskørsler, eller når der skal sættes ekstra tog ind i forbindelse med afvikling af store koncerter mv. I almindelige driftssituationer afvikles trafikken i spor 2 og 3, og i disse situationer fjernstyres trafikken fra fjernstyringscentralen i Skanderborg.

Betjeningstider for stedligt personale er anført i TIB. Hvis der ønskes betjening uden for disse tidsrum, skal det bestilles hos Banedanmark senest den 15. i måneden før hos tjsyd@bane.dk for Horsens.

2.3.12 Kommunikationssystemer

GSM-R anvendes til radiokommunikation.

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

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

Fjernbanen og S-banen

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

GSM-R radioer kan bruges til rangering, eller der kan 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.

2.3.13 Togkontrolanlæg

I henhold til Trafikstyrelsens "Bestemmelser for jernbanesikkerhed BJ nr. 5-1-2017 om kørsel på jernbaneinfrastruktur med togkontrol" (gælder kun for ATC-strækninger, dvs. de gamle signaler) samt Bekendtgørelse nr. 863 af 1. juli 2024 om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet skal rullende materiel, der tildeles kapacitet på strækninger udstyret med togkontrolanlæg, enten være udstyret med interoperabelt mobilt ETCS Level 2 Baseline 3 (evt. kombineret med STM-udstyr), mobilt ATC, eller mobilt CBTC (på S-banen), alternativt ICI. Strækninger, hvor ETCS eller CBTC er ibrugtaget, kan kun befærdes med materiel, hvor disse mobile togkontrolanlæg er installeret. Kun ETCS er interoperabelt. Det er dog stadig et krav, at der samtidig også skal være en aktiv GSM-R radio på toget, jf. Banedanmarks krav til anvendelse af GSM-R.

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

2.4 Trafikale begrænsninger

2.4.1 Miljømæssige restriktioner

Ifølge [Miljøbeskyttelsesloven](#) skal den ansvarlige virksomhed ved indretning af anlæg og tilrettelæggelse af driften sikre, at forureningen af omgivelserne begrænses mest muligt.

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

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

Jordforurening

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

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

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

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

Skemaet sendes til miljoeogenergi@bane.dk

Støj

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

Støjende aktiviteter såsom tomgang i vendespor og depotspor betragtes som terminalstøj, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi er højst 35 dB om natten ved skel til åben, lav boligbebyggelse. Det indebærer, at et togs motorer, kompressorer og andre støjende komponenter skal slukkes om natten, når kommunen påbyder en grænseværdi til jernbanevirksomheden.

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

I øvrigt skal EUs TSI Noise overholdes, som den er gennemført i [Bekendtgørelse nr. 884 af 7. juli 2015 om ophævelse af bekendtgørelse om støj for rullende materiel \(køretøjer\)](#), der anvendes på det danske jernbanenet. Togproducenternes overholdelse af grænseværdierne i TSI Noise er dog ingen garanti for jernbanevirksomhedens mulighed for at overholde Miljøstyrelsens grænseværdi på 35 dB ved boliger tæt på depotspor.

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

Luftforurening

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

2.4.2 Farligt gods

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

RID-bestemmelser ved transport af farligt gods

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

Der henvises til bestemmelserne herom i standardadgangskontrakten.

Fredericia Rangerbanegård

Fredericia Rangerbanegård er underlagt risikobekendtgørelsens regler for kolonne 3-virksomheder. På grund af Banedanmarks miljøgodkendelse og status som kolonne 3-virksomhed er det kun muligt for jernbanevirksomheder at bruge rangerbanegården til midlertidig henstilling og kort ophold af visse, farlige stoffer under iagttagelse af følgende regler:

Henstilling af farligt gods sker i sporgruppe 200 og skal gøres ud fra retningslinjer i SIN-L instruks 23.1, punkt 3.3, vogne forsynet med faresedler, samt 3.3.1 og 3.3.2.

Vogne med farligt gods (fareklasse 3-9) skal midlertidigt henstilles i sporgruppe 200, hvis opholdet er over fem timer.

Vogne i fareklasse 1, 2, 6.2 og 7 må maksimalt henstilles i fem timer og ikke mere end 35 timer om måneden. Vogne med UN 1017 skal altid henstilles i spor 211 nord og maksimalt i fem timer og ikke mere end 35 timer om måneden.

Der må henstilles alle fareklasser på rangerbanegården, men der må kun midlertidigt henstilles fareklasse 3-9 og UN 1017, dog ud fra andre retningslinjer.

Der er forskellige spor i sporgruppe 200, der er designet ift. midlertidig henstilling af diverse fareklasser. Disse fareklasser skal derfor stå på forudbestemte spor. Der henvises til SIN-L-instruksen.

Ifølge miljøgodkendelsen må togvogne (både tomme og fulde) med følgende RID-fareklasser midlertidigt henstilles et begrænset antal gange om året:

- RID-fareklasse 2 (Klor UN 1017): Op til 70 midlertidigt henstillede vogne årligt.

- RID-fareklasse 3 (Brandfarlige væsker): Op til 120 midlertidigt henstillede vogne årligt.
- RID-fareklasse 4.2 (Pyrofort fast stof): Op til 50 midlertidigt henstillede vogne årligt.

Såfremt ovenstående mængder er opbrugt, vil Banedanmark kunne begrænse anvendelsen af kapaciteten på rangerbanegården for relevante, farlige stoffer, sådan at mængdebegrænsningerne i miljøgodkendelsen ikke overskrides.

2.4.3 Tunnelrestriktioner

Der gælder visse restriktioner for kørsel 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 sikkerhedsreglementer (SR og ORF).

2.4.4 Brorestriktioner

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

2.5 Adgang/begrænsninger til infrastrukturen

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

Kapacitetsrestriktioner

Banedanmark foretager infrastrukturarbejder og kapacitetsindskrænkninger ud fra følgende overordnede betragtninger:

Signalprogrammet:

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

Elektrificeringsprogrammet:

- Primært lange natspærringer (op til ni timer), dog kan spærring af alle spor i en længere periode forekomme. Hvor der er særlige støjrestriktioner, kan dagarbejder med spærring af spor forekomme.

Fornyelsesprojekter:

- Enkeltsporsdrift på dobbeltsporede strækninger; spærring af alle spor vil forekomme,
- Fornyelse 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 3.5B fremgår de planlagte begrænsninger i kapaciteten i hhv. K27 og K28 for fjernbanen. For så vidt angår S-banen, angives kun eventuelle begrænsninger i kapaciteten i perioden fra og med 13. december 2026 til og med 31. december 2026. I standardadgangskontrakterne (bilag 2.3C og 2.3D) fremgår det desuden, hvornår og hvordan jernbanevirksomhederne varsles om øvrige kapacitetsbegrænsninger, der ikke fremgår af Netredegørelsen.

Se afsnit 4.3.2 for yderligere informationer.

Adgang til sidespor

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

Der henvises endvidere til afsnit 7.3.4 om rangerbanegårde og oprangeringsfaciliteter, inkl. rangerfaciliteter, samt til afsnit 7.3.5 om depotspor til parkering.

Der opkræves ikke infrastrukturafgifter for kørsel eller parkering på sidespor eller depotspor.

ETCS on-board-udrustningens kompatibilitet med infrastrukturen

På strækninger, hvor ETCS anvendes som togkontrolsystem, kræves gennemførelse af ETCS System Compatibility-test for den benyttede ETCS on-board-udrustning. En oversigt over strækninger med ETCS fremgår af bilag 3.3I.

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 på [Banedanmarks hjemmeside](#).

2.6 Infrastrukturudvikling

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

Signalprogrammet

Med den politiske aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 besluttede Folketinget, at signalanlæggene på fjernbanen og S-banen skal udskiftes. På fjernbanen etableres et signalsystem baseret på den europæiske togkontrolstandard ERTMS-niveau 2, baseline 3. Signalprogrammets udrulning forventes afsluttet på fjernbanen i 2033.

Fjernbanen

For fjernbanen er der indgået kontrakter om signalinfrastrukturen øst for Lillebælt med Alstom og vest for Lillebælt med et konsortium bestående af Hitachi og Strukton. Den nye signalinfrastruktur ibrugtages strækningsvis.

S-banen

Den nye signalinfrastruktur, CBTC, er fuldt udrullet på S-banen og vedligeholdes af Siemens.

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

Elektrificeringsprogrammet

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

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

3 Adgangsbetingelser

3.1 Introduktion

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

3.2 Generelle adgangsbetingelser

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

3.2.1 Krav til kapacitetsansøgere

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

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

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

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

Kontakt Banedanmark, Kunder & Trafikplanlægning, Koordination & Processer på mail: t-kp@bane.dk for yderligere information om krav til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

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

3.2.2 Betingelser for at få adgang til infrastrukturen

For at drive jernbanevirksomhed i Danmark kræves tilladelse (licens) samt sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen eller det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), se afsnit 3.2.3 og 3.2.4.

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

3.2.3 Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed

Trafikstyrelsen udsteder tilladelse (licens) til at drive jernbanevirksomhed i Danmark.

Trafikstyrelsens vejledning til ansøgning om licens findes på Trafikstyrelsens [hjemmeside](#).

Licens, der er udstedt af andre medlemsstater i EU eller 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 afsnit 3.2.5.

3.2.4 Sikkerhedscertifikat

Trafikstyrelsen og det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) udsteder sikkerhedscertifikat til danske og udenlandske jernbanevirksomheder, der opfylder kravene hertil.

For nærmere information henvises til Trafikstyrelsens [hjemmeside](#). For yderligere information om ERA's udstedelse af sikkerhedscertifikat henvises til ERA's [hjemmeside](#).

3.2.5 Forsikring

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

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

3.3 Kontraktforhold

3.3.1 Rammeaftaler

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

Banedanmark tilbyder for øjeblikket ikke rammeaftaler.

3.3.2 Kontrakt for jernbanevirksomheder

Standardadgangskontrakt for benyttelse af Banedanmarks infrastruktur

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

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

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

Standardadgangskontrakt for benyttelse af Øresundsbro Konsortiets infrastruktur

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

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

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

3.3.3 Kontrakt for ansøgere

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

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

Kontakt Banedanmark, Stab, Sekretariat for Trafik, på Trafik.Stab@bane.dk for yderligere information om standardadgangskontrakt for jernbanevirksomheder og om aftale om reservation af infrastrukturkapacitet (kanaler) for andre ansøgere.

3.3.4 Generelle vilkår og betingelser

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

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

3.4 Specifikke adgangskrav

3.4.1 Rullende materiel

Rullende materiel, herunder lokomotiver, togsæt, personvogne, godsvogne, arbejdskøretøjer og veterantogsmateriel, skal være godkendt i form af en ibrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsen eller køretøjsomsætningstilladelse (Authorisation for Placing On the Market, APOM) fra Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) og være registreret i det nationale køretøjsregister (NVR).

Rullende materiel med ibrugtagningstilladelse/køretøjsomsætningstilladelse må kun fremføres på infrastrukturen af certificeret jernbanevirksomhed, herunder entreprenører på eget certifikat eller Banedanmark, samt jf. [Bek. nr. 1581 af 5. december 2023 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet](#) og dens krav til udfærdigelse/ udstedelse af kompatibilitetsattest (RKA).

Oplysninger om ibrugtagningstilladelse til rullende materiel kan findes på Trafikstyrelsens [hjemmeside](#).

Bane-/vejkøretøjer og enkelte andre køretøjer, der fremføres med en hastighed på under 25 km/t, og som anvendes i spærring, skal godkendes af Banedanmark, jf. [Bek. nr. 1581 af 5. december 2023 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet](#) § 15, inden køretøjet sporsættes.

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

3.4.2 Godkendelse af personale

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

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

3.4.3 Usædvanlige transport

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

Sagsbehandling og udstedelse sker i henhold til Instruks for usædvanlige transport (UT-instruks). 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 transportere, se afsnit 4.8.

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 tre 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 transportere.

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

Oversigt over læsseenheder med tilhørende UT-befordringsnumre:

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

3.4.4 Farligt gods

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

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

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

Banedanmark har til enhver tid pligt til at kunne angive mængde og type af farligt gods på områder under Banedanmarks ansvar. Derfor skal samtlige jernbanevirksomheder og andre, der transporterer farligt gods, til enhver tid overfor Banedanmark oplyse mængde og placering af farligt gods inkl. oplysninger om højrisiko RID 1.10.3.1.2 under transport samt ved endepunkter for rangering for signal på Banedanmarks infrastruktur. Dette sker ved elektronisk indberetning af vognlister til Banedanmarks RID-database i det gældende format for at sikre, at reglerne overholdes, herunder bestemmelserne i RID, samt bekendtgørelse nr. 372 af 25. april 2016 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.

3.4.5 Prøvetog, testtog og andre specialtog

Kan bestilles efter samme procedure som ad-hoc ansøgninger, se afsnit 4.6.3.

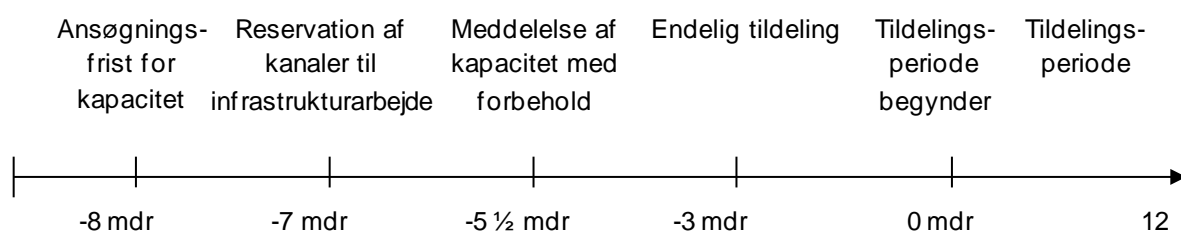
4 Kapacitetstildeling

4.1 Introduktion

I dette kapitel beskrives processen og betingelserne for kapacitetsansøgning og kapacitetstildeling.

4.2 Generel beskrivelse af kapacitetsprocessen

Tildeling af kapacitet på Banedanmarks infrastruktur følger tidsfristerne skitseret herunder og er beskrevet i afsnit 4.6.



4.2.1 Kapacitetstildelingsbegreber

Kapacitet er en samlet betegnelse for de kanaler og servicefaciliteter, Banedanmarks infrastruktur tilbyder.

Kanaler udgør den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode. Kanaler udgør derved kørsel på f.eks. hovedspor, togvejsspor, driftsspor og perronspor i et nærmere bestemt tidsrum.

Depotspor er spor, som specifikt er beregnet til midlertidig parkering af jernbanekøretøjer mellem to opgaver og forvaltes ligesom spor til rangering som servicefaciliteter. Depotspor og rangerspor kaldes som samlet betegnelse også for sidespor.

For yderligere information om servicefaciliteter henvises til kapitel 7, Servicefaciliteter.

4.2.2 Kapacitetsansøgning

Ansøgninger om tildeling af kapacitet fremsendes til Banedanmark otte måneder før tidelingsperiodens begyndelse. Ansøgningen skal indsendes til Banedanmark i et godkendt format.

Ansøgning til kanaler sendes til Banedanmark på mail: kplan@bane.dk.

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

Banedanmark, Kunder & Trafikplanlægning, tilbyder vederlagsfrit grundtræning i brug af PCS. Kontakt Banedanmark på mail: trafikkudvikling@bane.dk for yderligere information.

Herudover tildeles der kapacitet til lejlighedsvis anvendelse af infrastrukturen. For information om tildeling af kanaler henvises til [afsnit 4.6, Proces for kapacitetstildeling](#).

Ansøgning til depotspor sendes til Banedanmark på mail: jernbanevirksomheder@bane.dk. Af depotsporsansøgningen skal det tydeligt fremgå hvilke stationer, herunder sporumre, der ansøges om. Ansøgningsblanket for ansøgning om depotspor fremgår af Banedanmarks [hjemmeside](#).

For information om tildeling af depotsporskapacitet henvises der til [afsnit 7.3.5, Depotspor til parkering](#).

4.3 Reservation 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 omfattende, at der kun kan afvikles trafik i et beskedent antal kanaler i timen, mens der i tilfælde af totalspærringer ikke kan afvikles trafik.

For yderligere informationer henvises der til [afsnit 4.9.2](#).

4.3.2 Tidsfrister og information til ansøgere

Kapacitetsrestriktioner

Kapacitetsrestriktioner refererer til de sporarbejder, der giver begrænsninger på jernbanen. Regelmæssig vedligeholdelse og opgraderinger af jernbanenettet kræver spærringer af bestemte sektioner af sporene. Dette kan reducere den tilgængelige kapacitet og påvirke togplanlægningen.

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. Varslingsfrister, der fremgår af bekendtgørelse nr. 1245 om tildeling om jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. af 10. november 2015 (med senere ændringer), fremgår også af skemaet herunder i kursiv.

Deadline	Beskrivelse	Hjemmelshenvisning og andre bemærkninger
X-24 mdr.	<p>1) Offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner på mere end syv på hinanden følgende dage og annullering/omdirigering/erstatning af mere end 30 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag [High], samt foreløbige resultater af høringen af ansøgerne, i det omfang oplysningerne foreligger.</p> <p>2) Hvis kapacitetsrestriktionerne påvirker mere end et net, skal kapacitetsrestriktionerne samordnes mellem de berørte infrastrukturforvaltere.</p> <p>3) Infrastrukturforvalteren iværksætter en høring af ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter om kapacitetsrestriktionerne. (Under skemaet fremgår de oplysninger, infrastrukturforvalterne skal fremlægge.)</p> <p>4) Hvis det bliver nødvendigt med en ny samordning, fordi kapacitetsrestriktionen påvirker mere end et net, skal høring af ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter om kapacitetsrestriktionerne foretages endnu engang og inden den ajourførte offentliggørelse af</p>	Bilagets pkt. 8, 10 og 11

Deadline	Beskrivelse	Hjemmelshenvisning og andre bemærkninger
	kapacitetsrestriktioner senest X-12 mdr.	
X-24 mdr.	<i>Bekendtgørelse af tidsfrister for ansøgning af kanaler i Statstidende og på Banedanmarks hjemmeside</i>	<i>Bekendtgørelsens § 3, stk. 1</i>
X-18 mdr.	Afslutning af samordning mellem infrastrukturforvaltere om kapacitetsrestriktioner, der medfører annullering/omdirigering/erstatning af mere end 50 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag i en periode på mere end 30 på hinanden følgende dage [Major] (Under skemaet fremgår de oplysninger, infrastrukturforvalterne skal fremlægge, samt de kriterier, infrastrukturforvalterne skal fastlægge i forbindelse med denne type restriktioner.)	Bilagets pkt. 11
X-13 mdr. og 15 dage	Afslutning af samordning mellem infrastrukturforvaltere om kapacitetsrestriktioner, der medfører: 1) annullering/omdirigering/erstatning af mere end 30 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag i en periode på mere end syv på hinanden følgende dage [High], 2) annullering/omdirigering/erstatning af mere end 50 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag i en periode på syv på hinanden følgende dage eller mindre [Medium].	Bilagets pkt. 11
X-12 mdr.	Offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner på mere end syv på hinanden følgende dage og annullering/omdirigering/erstatning af mere end 30 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag [High], samt foreløbige resultater af høringen af ansøgerne, i ajourført form	Bilagets pkt. 8
X-11 mdr.	Etablering af foreløbige internationale kanaler i samarbejde	Bilagets pkt. 4 og <i>Bekendtgørelsens § 4</i>

Deadline	Beskrivelse	Hjemmelshenvisning og andre bemærkninger
	med andre relevante infrastrukturforvaltere	
X-8 mdr. ¹	Frist for indgivelse af ansøgninger om infrastrukturkapacitet	<p>Bilagets pkt. 3 og 6. Ansøgninger, der modtages efter fristen, tages også i betragtning af infrastrukturforvalterne; denne træffer afgørelse om disse ansøgninger i overensstemmelse med en procedure, der offentliggøres i Netredegørelsen (se afs. 4.6.2).</p> <p>Ifølge bekendtgørelsens § 5 træffer infrastrukturforvalterne afgørelse om tildeling af kanaler på grundlag af de ansøgninger, der er indkommet 8 måneder før en tildelingsperiodes begyndelse. (Dette ligger indenfor direktivets bestemmelse om en deadline, der er X-ikke mere end 12 mdr. før X.) Senere indkomne ansøgninger kan imødekommes, såfremt der er ledig kapacitet.</p>
X-8 mdr.	Udarbejdelse og offentliggørelse af udkast til køreplan	Bilagets pkt. 5

¹ Ifølge 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, pkt. 3 er fristen ikke mere end 12 mdr. før X. Se endvidere i kolonnen "Hjemmelshenvisning og andre bemærkninger".

Deadline	Beskrivelse	Hjemmelshenvisning og andre bemærkninger
X-7 mdr.	<i>Reservation af kanaler til infrastrukturarbejder under behørig hensyntagen til de indkomne ansøgninger om kanaler på de baneafsnit, hvor der skal foretages infrastrukturarbejder</i>	<i>Bekendtgørelsens § 6</i>
X-7 mdr.	<i>I tilfælde af modstridende ønsker om kanaler på et baneafsnit: Indkaldelse af de pågældende jernbanevirksomheder til forhandlinger om samordning.</i>	<i>Bekendtgørelsens § 15, stk. 1</i>
X-6 mdr. og 15 dage	Hvis infrastrukturforvalteren senest på dette tidspunkt kender til kapacitetsrestriktioner på syv på hinanden følgende dage eller mindre og annullering/omdirigering/erstatning af mere end 10 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag (dvs. i den kommende køreplansperiode begyndende X) [Minor], skal de berørte ansøgere høres herom.	Bilagets pkt. 12
X-5½ mdr.	<i>Meddelelse til ansøgerne om tildeling af kanaler med forbehold for mindre ændringer og justeringer; udkast til køreplan sendes i høring hos alle berørte parter (høringsfrist: 1 måned).</i>	<i>Bekendtgørelsens § 7, stk. 1.</i>
X-4 mdr.	Offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner på syv på hinanden følgende dage eller mindre og annullering/omdirigering/erstatning af mere end 10 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag (dvs. i den kommende køreplansperiode begyndende X) [Minor]. Infrastrukturforvalteren foreligger nærmere oplysninger om de tilbudte kanaler for passagertog. Nærmere oplysninger om de tilbudte kanaler for godstog forelægges X-1 mdr. (se nedenfor):	Bilagets pkt. 12
X-3 mdr.	<i>Meddelelse til ansøgerne om endelig kanaltildeling</i>	<i>Bekendtgørelsens § 7, stk. 2</i>
X-1 mdr.	Infrastrukturforvalteren foreligger nærmere oplysninger om de tilbudte kanaler for godstog i forhold til kapacitetsrestriktioner på	Bilagets pkt. 12.

Deadline	Beskrivelse	Hjemmelshenvisning og andre bemærkninger
	syv på hinanden følgende dage eller mindre og annullering/omdirigering/erstatning af mere end 10 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag (dvs. i den kommende køreplansperiode begyndende X) [Minor].	
X-1 mdr.	Ajourføring af udkastet til køreplan for at indbefatte de kanaler, der er tildelt efter ansøgningsfristen i (X-12).	Bilagets pkt. 6
X	Ændring af køreplan / Overgang til ny køreplan	Bilagets pkt. 2

Oplysninger, som skal gives af infrastrukturforvalteren i Netredøgørelsen (eller i et link i Netredøgørelsen), i forbindelse med kapacitetsrestriktioner (jf. bilagets pkt. 15)

- a) den planlagte dato,
- b) så snart det kan fastsættes, tidspunktet for begyndelsen og slutningen af kapacitetsrestriktionen
- c) det strækingsafsnit, der påvirkes af restriktionen
- d) hvis det er relevant, kapaciteten på alternative strækninger.

Oplysninger, som endvidere skal gives af infrastrukturforvalteren, ved høring af kapacitetsrestriktioner på mere end 50 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje i en periode på mindst 30 på hinanden følgende dage (jf. bilagets pkt. 16). Disse oplysninger skal indeholde:

En sammenligning af de forhold, der kan forventes i forbindelse med mindst to alternativer for kapacitetsrestriktioner. Infrastrukturforvalteren skal udarbejde disse alternativer på grundlag af input fra ansøgerne på tidspunktet for deres anmodninger og sammen med dem.

Sammenligningen skal for hvert alternativ mindst omfatte:

- a) varigheden af kapacitetsrestriktionen,
- b) de anslåede vejledende infrastrukturafgifter,
- c) kapaciteten på alternative strækninger,
- d) disponible alternative ruter, og
- e) vejledende rejsetider.

Før der vælges mellem alternativer for kapacitetsrestriktioner, skal infrastrukturforvalteren høre de berørte ansøgere og tage hensyn til de forskellige alternativets følger for de pågældende ansøgere og for brugerne af tjenesterne.

Kriterier, som endvidere skal fastlægges af infrastrukturforvalteren i forbindelse med kapacitetsrestriktioner på mere end 50 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje i en periode på mindst 30 på hinanden følgende dage (jf. bilagets pkt. 17):

Hvilke tog inden for hver type togtjenester der bør omdirigeres, under hensyntagen til ansøgerens kommercielle og driftsmæssige begrænsninger, medmindre de pågældende driftsmæssige begrænsninger skyldes ansøgerens ledelsesmæssige eller organisatoriske beslutninger, og uden at det berører målsætningen om infrastrukturforvalterens nedbringelse af omkostningerne i overensstemmelse med direktivets artikel 30, stk. 1.

Infrastrukturforvalteren offentliggør i Netredegørelsen disse kriterier sammen med en foreløbig fordeling af den resterende kapacitet til de forskellige typer tog-tjenester, når denne handler i overensstemmelse med punkt 8 (dvs. ved kapacitetsrestriktioner på mere end syv på hinanden følgende dage og annullering/omdirigering/erstatning af mere end 30 pct. af den anslåede trafikmængde på en jernbanelinje pr. dag). Efter afslutningen af høringen og uden at det berører infrastrukturforvalterens forpligtelser som omhandlet i punkt 3 i direktivets bilag IV, skal infrastrukturforvalteren på grundlag af tilbagemeldingerne fra ansøgerne fremlægge en vejledende fordeling af den resterende kapacitet efter type af tjenester for de berørte jernbanevirksomheder.

Ved fordeling af resterende kapacitet ved spærringer under større kapacitetsrestriktioner på mere end 30 på hinanden følgende dage og på mere end 50 pct. af den anslåede trafikmængde på en strækning, jf. pkt. 17 i Annex VII, vil Banedanmark tage udgangspunkt i den prioritering, der fremgår af bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 (med senere ændringer) om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) mv., § 19. Det betyder, at der først tildeles kapacitet til godstog i de på forhånd fastlagte internationale kanaler for godstrafik, derefter til trafik udført som offentlig tjeneste og til sidst til fri trafik. Hvis der er ligestillede ansøgere, tildeles kapaciteten til den jernbanevirksomhed, der udfører det største transportarbejde i den enkelte kanal på den pågældende (del)strækning.

Kapacitetsrestriktionernes tærskelværdier er udregnet efter følgende metode:

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

Kapacitetsrestriktioner, der afholdes i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder på jernbanen, varsles i overensstemmelse med varslingsfristerne, der følger af bilag VII og bekendtgørelse nr. 1245 om tildeling om jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. af 10. november 2015 (med senere ændringer) (se skema ovenfor).

Banedanmark kan til enhver 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 samt naboinfrastrukturforvaltere og Banedanmark i dialog om, hvordan udfordringen afhjælpes, herunder

mulighederne for at justere kapacitetsrestriktionerne, eventuelt ved at tildele kapacitet på alternative strækninger.

Jævnfør adgangskontraktens § 7.1 indkalder Banedanmark løbende jernbanevirksomheden til møder vedrørende samarbejdet mellem parterne, hvor kapacitetsrestriktioner og kørerplanlægning udgør en del af mødernes formål. Dialogmøderne omfatter bl.a. direktørmøder, samarbejds møder, driftsmøder, granskingsmøder, 218-møder (dvs. drifts- og planlægningsmøder mellem DSB og Banedanmark) og møder i Branchepanelet for gods.

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

Såfremt en eller flere af de berørte jernbanevirksomheder eller naboinfrastrukturforvaltere har indvendinger imod tilbagekaldelse af kapaciteten, iværksættes en skriftlig partshøringsproces.

Hvis Banedanmark tilbagekalder allerede tildelt kapacitet, så opstarter der en forvaltningsproces, der afsluttes med en afgørelse.

4.4 Påvirkninger fra rammeaftaler

Banedanmark anvender for øjeblikket ikke rammeaftaler.

4.5 Køreplansstudier

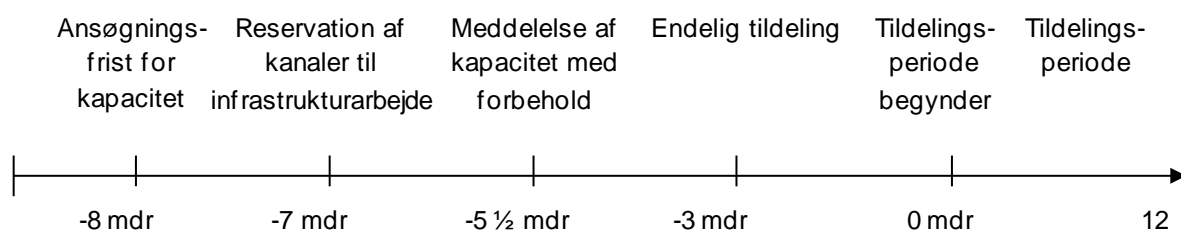
Hvis en jernbanevirksomhed ønsker at undersøge muligheden for at afvikle trafik i en given periode, kan de kontakte Banedanmark og ansøge om køreplansstudier. Ansøgning til køreplansstudier sendes til Banedanmark på mail: kplan@bane.dk.

Banedanmark vil herefter oplyse, om det er muligt at efterleve ansøgers ønske. Ansøgeren er ikke forpligtiget til at acceptere tilbuddet, men såfremt ansøger gør det, skal Banedanmark tage hensyn til dette i køreplanen.

For information om frister for køreplansstudier henvises der til Netrede gørelsens [bilag 4.3, Terminsplan for køreplan eller Banedanmarks hjemmeside](#).

4.6 Proces for kapacitetstildeling

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



4.6.1 Ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan

Banedanmarks reservation af kapacitet til infrastrukturarbejder sker 7 måneder før tidelingsperiodens begyndelse og under hensyn til de ansøgninger om kanaler, der er modtaget 8 måneder før tidelingsperiodens begyndelse.

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

Hvis Banedanmark modtager flere ansøgninger til samme kanal(er), skal Banedanmark søge at løse konflikten 7 måneder før tidelingsperiodens begyndelse efter processen beskrevet i afsnit 4.6.4, Koordineringsproces. Oversigt over terminsdatoer for K27 fremgår af [Netredegørelsens bilag 4.3, Terminsplan for køreplan eller Banedanmarks hjemmeside](#).

4.6.2 Sen ansøgning om kanaltildeling i årskøreplan

Ansøgninger om kanaltildeling til årskøreplanen, der modtages efter ansøgningsfristen, kan blive optaget i årskøreplanen. De vil dog først blive behandlet, når alle rettidigt modtagne ansøgninger er færdigbehandlet, herunder at ansøgerne, der har søgt indenfor fristen, har haft mulighed for at komme med indsigelser til kapacitetstildeling med eventuelle 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.

For information om frister for sen ansøgning henvises der til [Netredegørelsens bilag 4.3, Terminsplan for køreplan eller Banedanmarks hjemmeside](#).

4.6.3 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 fem hverdage før planlagt kørsel. Banedanmark håndterer tildeling af kapacitet og besvarer ansøgninger senest fem hverdage efter modtagelse af ansøgningen. Der afregnes efter de gældende satser.

Ansøger har muligheden for at acceptere, afvise eller bede om et alternativt forslag ved modtagelse af Banedanmarks tildeling. Hvis ansøger anmoder om tilpasning, vil de modtage et alternativ fra Banedanmark. Men hvis der ikke er nogen alternative muligheder, skal ansøger udarbejde en ny ansøgning. I det tilfælde vil processen starte forfra med en helt ny anmodning.

Ansøgning sker ved skriftlig henvendelse på korrtoega@bane.dk eller via PCS i perioden X-1.25 til X+12.

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

Ansøgningerne behandles efter først til mølle-princippet.

4.6.4 Koordinationsproces

I de tilfælde, hvor der foreligger flere ansøgninger om samme kanal(er), har Banedanmark pligt til at søge en løsning 7 måneder før tildelingsperiodens begyndelse.

Banedanmark kan, inden for rimelighedens grænser, tilbyde en eller flere ansøgere andre kanaler end den, der er ansøgt om. Hvis en ansøger ikke kan acceptere Banedanmarks forslag, eller Banedanmark ikke har mulighed for at anvise en anden, rimelig kanal, har Banedanmark pligt til at forsøge at løse konflikten, også kaldet at samordne.

Banedanmark kan vælge at høre parterne eller at indkalde parterne til forhandling på et samordningsmøde.

Ved høring informerer Banedanmark ansøgerne om, at der er flere ansøgere til samme kanal og beder om de enkelte ansøgers bemærkninger. Høringsprocessen foregår uden at afsløre identiteten af den enkelte ansøger, medmindre denne har givet samtykke. Ved mødeindkaldelse informerer Banedanmark ligeledes ansøgerne om, at der er flere ansøgere til samme kanal og indkalder til samordningsmøde. Hvis en ansøger er udeblevet fra forhandlingerne eller har udvist passivitet ved høringen, kan Banedanmark nedprioritere ansøgningen.

Hvis ansøgerne ikke har opnået enighed efter afslutning af høringen eller efter afslutning af forhandlingen, vurderer Banedanmark hvem der tildeles kanalen. Tildelingen af kapacitet sker i henhold til bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.

4.6.5 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 ansøger. Læs om gebyrer og frister på [Jernbanenævnets hjemmeside](#).

4.7 Overbelastet infrastruktur

I tilfælde af, at det ikke er muligt at imødekomme ansøgninger om kapacitet, på trods af høring eller samordning, er der tale om overbelastet infrastruktur. En oversigt over kapacitetsudnyttelsen i K27 findes i bilag 4.4.

Hvis en strækning erklæres overbelastet, følger kapacitetstildelingen de principper, der er beskrevet i 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 bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.

4.8 Usædvanlige transportere og farligt gods

Usædvanlige transportere

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

Farligt gods

Hvis en ansøger har til hensigt at transportere farligt gods, skal de til enhver tid overfor Banedanmark oplyse mængde og placering af farligt gods. For yderligere information om dette, henvises der til afsnit 2.4.2 og 3.4.4.

4.9 Regler efter kanaltildeling

4.9.1 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, der kræver ændringer i køreplanstider, behandles som en ad hoc-ansøgning. Se afsnit 4.6.3.

Hvis alle berørte ansøgere accepterer det ændrede kanaltilbud, sender den initiativtagende ansøger en formel godkendelse. Den oprindelige kanal er stadig aktiv under hele processen indtil afslutningen af kanaltildelingen.

Ansøgerens accept skal sendes inden for 30 kalenderdage efter modtagelsen af den ændrede kanaltildeling. Hvis ansøgerne ikke svarer inden for 30 kalenderdage (eller indtil toget kører, hvis tilbuddet sendes mindre end 30 kalenderdage før drift), forbliver den oprindelige kanal uændret.

4.9.2 Ændringer i tildelt kapacitet foretaget af Banedanmark

Ændringer i tildelt kapacitet ifm. kapacitetsrestriktioner håndteres i praksis ved, at Banedanmark foretager korrigeringer i årskøreplanen. Banedanmark, Trafik, Køreplanskorrigerings 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.
3. Passagertrafik har herefter andenprioritet efterfulgt af øvrig trafik.

Der foretages i hvert enkelt tilfælde en vurdering af, hvorvidt der i den konkrete situation er forhold, som nødvendiggør særlige hensyn. Det kan eksempelvis være et tilfælde, hvor en national gods kanal 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 korrigerings, også selvom det bliver på bekostning af enten international godstrafik eller passagertrafik.

Når ændringen i tildelt kapacitet foretaget af Banedanmark modtages af ansøgerne, har de ret til at acceptere eller bede om alternativ indenfor 30 dage.

4.9.3 Regler for manglende udnyttelse af tildelt kapacitet

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

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

Hvis en jernbanevirksomhed i en periode på mindst en kalendermåned ikke har anvendt 75 pct. af kapaciteten i den tildelte kanal, kan Banedanmark gøre brug af bestemmelsen om tilbagekaldelse af kanaler. Bestemmelsen giver Banedanmark mandat til at træffe 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.

4.9.4 Regler for afbestilling af tildelt kapacitet

Kanaler kan afbestilles mod betaling af et gebyr. Fristerne for afbestilling og størrelsen af det pålagte gebyr er reguleret i den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter mv. for statens jernbanenet.

4.10 Timetabling Redesign (TTR) for smartere kapacitetsstyring

4.10.1 Formålet med TTR

RailNetEurope (RNE) og Forum Train Europe (FTE), der er understøttet af European Rail Freight Association (ERFA), arbejder på det såkaldte Timetabling Redesign (TTR) for Smart Capacity Management. Formålet med TTR er at forbedre udnyttelsen af den eksisterende kapacitet. Dette skal gøres gennem en mere langsigtet planlægning af køreplaner, der skal

mindske behovet for aflysninger af kanaler og sikre, at jernbanevirksomhederne får den aftalte kapacitet. Det skal eksempelvis være langt nemmere at booke kanaler gennem digitale platforme.

TTR skal efter planen være fuldt implementeret fra køreplansåret K30, forudsat at dette understøttes af EU- og national lovgivning.

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

For passagertransport vil det betyde, at den endelige køreplan vil være tilgængelig på et tidligere tidspunkt end i dag, og at togpassagerer vil kunne købe billetter på et mere pålideligt grundlag og længere tid i forvejen. TTR tilfredsstiller da på samme tid passagertransportens behov for stabile køreplaner, og godsvirksomhedernes ønske om større fleksibilitet i tildelt kapacitet.

For yderligere information om projektet henvises til RNEs hjemmeside og FTEs hjemmeside.

4.10.2 Procesbeskrivelse

I kapacitetstildelingsprocessen i TTR-regi indføres der strategisk kapacitetsplanlægning.

Den strategisk kapacitetsplanlægning opstartes med en kapacitetsstrategi fem år før køreplanens ikrafttrædelse (X-60). Herefter udgives kapacitetsmodellen, der er en modellering af den tilgængelige kapacitet, tre år før (X-36). Modellen er Banedanmarks oversigt over, hvilke volumener, der kan køres, og ikke hvad der køres af konkrete kanaler. Denne kapacitet udbydes halvandet år før den endelige køreplan. Jernbanevirksomheder og andre virksomheder, der kan have interesse i at benytte kapacitet på jernbanen, har mulighed for at byde ind på benyttelse af kapaciteten i form af udtrykte kapacitetsbehov ("capacity needs announcements"). Det sidste element i TTR er kapacitetsforsyningsplanen, der skaber et overblik over konkrete kanaler, som ansøgere og jernbanevirksomheder kan byde på. Både kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen skal tage højde for input fra ansøgere, og derved kommer kapacitetsplanlægningen også i højere grad til at afspejle markedets ønsker og behov. Denne udgives X-11,5 før køreplanens ikrafttrædelse.

Foruden strategisk kapacitetsplanlægning introduceres en ny form for kapacitet, kaldet rullende planlægning ("rolling planning"). Rullende planlægning betyder, at infrastrukturforvalteren har pligt til at tilbageholde en andel af den samlede tilgængelige kapacitet til senere tildeling. Denne kapacitetsrest kan herefter uddeles efter behov, således at jernbanevirksomheder eller andre interesserede virksomheder kan anmode om kapacitet med en kortere planlægningshorisont. Denne kapacitet frigives løbende, 4 måneder før togkørsel, og tildeles ud fra først til mølle-princippet.

Der vil desuden fortsat være mulighed for at byde på ad hoc-kapacitet, såfremt der er ledig kapacitet helt frem til kørselstidspunktet.

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

Banedanmarks kapacitetsstrategi kan findes [her](#).

4.10.3 Implementering

Banedanmark har iværksat følgende implementeringsaktiviteter i TTR-projektet:

Nordisk pilotprojekt

Implementeringen af TTR finder løbende sted på både nationalt, regionalt, samt europæisk plan. Som forløber for TTR er der etableret et samarbejde mellem Norge, Sverige og Danmark om en skandinavisk implementeringspilot.

Deltagelsen i det nordiske TTR-pilotprojekt betyder, at Banedanmark udvikler og udgiver både kapacitetsstrategier og kapacitetsmodeller. Disse udgivelser er til brug for henholdsvis offentlig oplysning og som datagrundlag for arbejdet med TTR på europæisk niveau.

Ønskes flere informationer om TTR-implementeringen i Banedanmark, kontakt da venligst Koordinering og Processer på t-kp@bane.dk.

TTR

TTR arbejder løbende med implementeringen af de dertilhørende IT-platforme. Der er i denne sammenhæng særlig fokus på implementeringen af ECMT (European Capacity Management Tool), hvori kapacitetsmodellen indgår som kerneelement. Banedanmark følger og deltager i udviklingen af sporspærringsværktøjet TCR-Tool (Temporary Capacity Restrictions) samt udviklingen fra PCS til PCS – Capacity Broker.

5 Ydelser og afgifter

5.1 Introduktion

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

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

5.2 Afgiftsprincipper

Infrastrukturafgifter

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

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

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

Togkilometerafgift

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

Gældende satser på henholdsvis togkilometerafgift og broafgifter fremgår af gældende Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Ved opgørelsen af togkilometerafgifter anvendes de strækningsslængder, der fremgår af bilag 6.6. Strækningsslængden måles fra midten af en given station til midten af en anden, given station.

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 omlæses til eller fra lastbil. De nærmere betingelser er angivet i Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

5.3 Minimumsydelser

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/EU, bilag II punkt 1, omfatter følgende minimumsadgangsydelser:

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

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

5.4 Ekstra ydelser og afgifter

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

Kørestrøm

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

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

- Kørestrøm afregnes med timens aktuelle elpris på spotmarkedet (Nord Pool Spot) med tillæg af elhandelsgebyr,
- Prisen er afhængig af den aktuelle placering og forbrug i prisområderne DK1 hhv. DK2,

- Elprisen tillægges statens aktuelle elafgifter, PSO, nettab, bidrag til administration af kørestrømsafregningen og moms.

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

Kørestrøm til tog uden kørestrømsmålere ombord:

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

Togforvarme og anden elektricitet til tog via fremmednet

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

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

For øvrig information henvises til bekendtgørelse om Banedanmarks levering af kørestrøm på [Retsinformation](#).

Vand til klargøring af tog

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

Usædvanlige transporter (UT)

For information om afregning af befordringstilladelse til usædvanlige transporter henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt i bilag 2.3C.

5.5 Hjælpeydelse og afgifter

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

Adgang til telenet

Lov om etablering og fælles udnyttelse af master til radiokommunikationsformål m.v. (masteloven) giver teleoperatører indenfor offentlig mobilkommunikation ret til at leje antenneplads i eksisterende master og på høje bygninger. Banedanmark kan derfor tilbyde antenneplads i Banedanmarks master og på Banedanmarks bygninger på de tilsvarende lejevilkår, som teleoperatørerne tilbydes.

5.6 Gebyrer og incitamenter

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 Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter mv. for statens jernbanenet.

5.6.2 Gebyrer for ændring i tildelt kapacitet

Banedanmark opkræver ikke gebyrer for ændringer i tildelt kapacitet.

Der henvises til Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter mv. for statens jernbanenet.

5.6.3 Gebyrer for manglende anvendelse af tildelt kapacitet

Der henvises til den gældende Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter mv. for statens jernbanenet.

5.6.4 Afgift for knaphed på kapacitet

I henhold til den til enhver tid gældende Bekendtgørelse for infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet kan infrastrukturafgifterne omfatte en afgift, der afspejler knaphed på kapacitet i et klart afgrænset afsnit af infrastrukturen i perioder med overbelastning.

Banedanmark opkræver for øjeblikket ikke en supplerende afgift, der afspejler knaphed på kapacitet.

5.6.5 Afbestillingsgebyrer

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

Banedanmark opkræver i tillæg til disse gebyrer et supplerende obligatorisk afbestillingsgebyr pr. måned, såfremt en jernbanevirksomhed i løbet af den

måned, der afregnes for, undlader at udnytte tildelte kanaler eller dele af dem svarende til en udnyttelse på mindre end 75 pct. af den pågældende jernbanevirksomheds planlagte og tillyste kilometer i den pågældende måned.

Det obligatoriske gebyr udregnes således:

$$\frac{(\text{Planlagte} + \text{tillyste km}) - \text{aflyste km} * 100}{(\text{Planlagte} + \text{tillyste km})}$$

Banedanmark tager udgangspunkt i de kilometer, som jernbanevirksomheden for en given måned har planlagt at køre eller – efter køreplanens fastlæggelse – har tillyst at køre i form af almindelige passager- eller godstog og materieltog. Fra summen af jernbanevirksomhedens planlagte og tillyste kilometer i måneden trækkes antallet af de kilometer, som jernbanevirksomheden har aflyst at køre. Tallet, der herved fremkommer, divideres med summen af planlagte og tillyste kilometer i måneden, og dette tal ganges med 100. Herved fremkommer et procenttal, der udtrykker hvor stor en procentvis andel jernbanevirksomheden har gennemført af sin planlagte og tillyste kilometerproduktion i den pågældende måned og dermed ikke aflyst. Er denne procentvise andel mindre end 75 pct., opkræves jernbanevirksomheden det obligatoriske afbestillingsgebyr for den pågældende måned.

Procentgrænsen på 75 pct. afspejler bestemmelsen i Netredegørelsens afsnit 4.9.3, som anvendes ved afgørelser om tilbagekaldelse af kanaler fra jernbanevirksomhederne: "Hvis en jernbanevirksomhed i en periode på mindst en kalendermåned ikke har anvendt 75 pct. af kapaciteten i den tildelte kanal, kan Banedanmark gøre brug af bestemmelsen om tilbagekaldelse af kanaler. Bestemmelsen giver Banedanmark mandat til at træffe afgørelse om, hvorvidt kanalen skal tilbagekaldes for det resterende køreplansår."

Opgørelsesmetoden omfatter kun togkørsel på fastlandet og ikke togkørsel på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Det skyldes, at der på fastlandet opkræves togkilometerafgifter, der opgøres efter antallet af tilbagelagte kilometer, mens der på de faste forbindelser opkræves broafgifter, der opgøres efter antal passager af forbindelserne og ikke efter kilometer.

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

5.6.6 Incitament/rabat

Banedanmark yder i øjeblikket ingen rabatter på infrastrukturafgifter.

5.7 Præstationsordning

I overensstemmelse med Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser samt Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet har Banedanmark etableret en obligatorisk præstationsordning. Formålet med præstationsordningen er at tilskynde infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomhederne til at minimere forstyrrelser på infrastrukturen og derved forbedre infrastrukturens ydeevne.

Ordningen er fastsat i Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter mv. for statens jernbanenet.

5.8 Ændringer i afgifter

Alle ændringer af satser for infrastrukturafgifter, bortset fra den løbende prisregulering, skal så vidt muligt varsles af Banedanmark mindst 12 måneder inden de pågældende ændringers ikrafttrædelse. Eventuelle ændringer vil blive meddelt jernbanevirksomhederne gennem høring og senere offentliggørelse af ændringsbekendtgørelse.

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

5.9 Fakturering og betalingsvilkår

Infrastrukturafgifter og afbestillingsgebyrer

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

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

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

Alle afbestillingsgebyrerne opgøres og opkræves månedligt af Banedanmark i forbindelse med den månedlige opgørelse af infrastrukturafgifter.

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 månedsvist bagud med en betalingsfrist på 30 dage netto.

Vand til klargøring af tog

For yderligere information om fakturering for vand til klargøring henvises til Banedanmarks standardadgangskontrakt (bilag 2.3C).

Usædvanlige transporter (UT)

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

6 Trafikal drift

6.1 Introduktion

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

6.2 Operationelle regler

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

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

Kursus i grænsekørsel

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

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 for fjernbanen, 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 2.3C.

6.3.2 Trafikafvikling i tilfælde af forstyrrelser

I tilfælde af uforudsete situationer har Driftscenter Danmark (DcDK) det overordnede ansvar for at disponere den tilgængelige kapacitet i samarbejde med jernbanevirksomhederne og de lokale trafikstyringsenheder, Regionale Fjernstyringscentraler (RFC), kommandoposter og andre infrastrukturforvaltere mv. På strækninger, hvor der er udrullet ERTMS,

foretages disponeringen i henholdsvis TKC-V og TKC-Ø. På S-banen foretages disponeringen i TKC-S.

Banedanmark udsender desuden trafikcirkulærer og instrukser i forbindelse med specifikke vejsituationer.

Banedanmarks beredskabsplan dækker foruden Banedanmarks infrastruktur også Storebæltsforbindelsen samt strækningen København H/Vigerslev – Københavns Lufthavn Kastrup. Strækningen mellem Københavns Lufthavn Kastrup og Peberholm forvaltes dog af Øresundsbro Konsortiet i henhold til Trafiksikkerhedsforskrift (TF).

Banedanmark kan i henhold til den gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) mv. 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 vinterberedskab, der er gældende i perioden 15. november til 15. april.

Vinterberedskabet er forankret i trafikcirkulære "Vinterforanstaltninger", der er opdelt med retningslinjer gældende for Fjernbanen og retningslinjer gældende for S-banen. "Vinterforanstaltninger" er tilgængelig på Banedanmarks hjemmeside.

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

Stormberedskab

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

Løvfaldsberedskab

Banedanmark udsender hvert år informationer til alle jernbanevirksomhederne om løvfald og eventuelle tiltag.

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. vinter-, storm- og løvfaldssæsonen.

Hændelser med international påvirkning

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

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

6.4 Værktøjer til toginformations- og togvisningssystem

Trafikinformation til passagerer

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

Banedanmark leverer efter aftale og i samarbejde med jernbanevirksomheden visuel og auditiv trafikinformation til passagerer på fjernbanen via Banedanmarks medier på stationerne og MitTog på web og app. Banedanmarks leverance af trafikinformation er betinget af, at Banedanmark har adgang til de nødvendige data om jernbanevirksomhedernes trafik.

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

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

Ved normal togdrift

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

Ved ændringer i togdriften

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

Øvrigt

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

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

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

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

6.5 Train Information System – TIS

TIS administreres af RNE og er en web-baseret applikation, der supporterer international togstyring ved at levere data i realtid, der er registreret for internationale tog. Der hentes relevante data direkte fra infrastrukturforvalternes systemer, og al information fra forskellige infrastrukturforvaltere kombineres i et togløb fra afgang eller oprindelsessted til endelig destination. Det er således muligt at overvåge et tog fra start til slut på tværs af landegrænser.

Jernbanevirksomheder og terminaloperatører kan ligeledes få adgang til TIS, ligesom de kan tilslutte sig det rådgivende organ for RNE TIS. Det er gratis at få adgang til TIS, men der skal underskrives en brugeraftale. For yderligere oplysninger henvises til <https://tis.rne.eu>.

7 Servicefaciliteter

7.1 Introduktion

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

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

7.2 Servicefaciliteter – overblik

Forvaltere af servicefaciliteter er, jf. bekendtgørelse nr. 1503/2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser (med senere ændringer), § 12, stk. 2, forpligtiget til at oplyse Banedanmark om, hvor mange kanaler servicefaciliteten har kapacitet til i det følgende år².

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

Forvalteren er forpligtet til at offentliggøre servicefacilitetsbeskrivelsen på egen hjemmeside via en fælles webportal med de nødvendige oplysninger. Banedanmark kan i den sammenhæng henvise til de respektive forvalteres hjemmesider nedenfor.

Kombiterminaler

Høje Taastrup kombiterminal forvaltes af DB Cargo: [Terminal Hoeje Taastrup \(dbcargo.com\)](http://TerminalHoejeTaastrup.dbcargo.com)

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

Kombiterminal Padborg forvaltes pt. af [TX Logistik](#).

Kombiterminal Hirtshals forvaltes af Hirtshals Havn: [Hirtshals Havn \(hirtshalshavn.dk\)](http://HirtshalsHavn.hirtshalshavn.dk)

Kombiterminal Esbjerg forvaltes af Esbjerg Havn: [Port of Esbjerg \(portesbjerg.dk\)](http://PortofEsbjerg.portesbjerg.dk)

² Privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturejeren til dennes egne godsoperationer, er undtaget fra bekendtgørelsen og dermed oplysningspligten.

Privatejede terminaler

Taulov Container og Rail Terminal

www.fredericiashipping.dk

Havneterminaler

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

[Fredericia Havn \(forvaltes af ADP\)](#)

[Frederikshavn Havn \(havnen er pt. ikke åben for trafik\)](#)

[Kolding Havn](#)

[Køge Havn](#)

[Thyborøn Havn](#)

[Vejle Havn](#)

[Port of Aalborg](#)

[Aarhus Havn: \[www.apmterminal.com\]\(http://www.apmterminal.com\)](#)

Servicefaciliteter og tjenesteydelser, som DSB er ansvarlige for, kan tilgås via dette link: <https://www.dsb.dk/om-dsb/virksomheden/rapporter-og-regnskab/servicefaciliteter/>

7.3 Servicefaciliteter forvaltet af Banedanmark

7.3.1 Generelle bestemmelser

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

7.3.2 Passagerstationer

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

En oversigt over passagerstationer og trinbrætter på Banedanmarks infrastruktur efter udrulningen af ETCS på de strækninger, hvor udrulningen forventes gennemført i 2027, samt vejledende oplysninger om perronlængder og -højder, fremgår af bilag 3.6.

7.3.2.1 Generel information

Banedanmark leverer ikke information om billetsystemer på passagerstationer.

Passagervendte faciliteter ved stationer beliggende på Banedanmarks infrastruktur forvaltes af jernbaneselskaberne i henhold til deres trafikkontrakter.

7.3.3 Godsterminaler

Banedanmark ejer kombiterminalerne ved Høje Taastrup, Taulov og Padborg, men terminalerne forvaltes og drives af tredjepart. Banedanmark tildeler kapacitet frem til kombiterminalerne i henhold til bestemmelserne i Bekendtgørelse om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser.

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

7.3.4 Rangerbanegårde og oprangeringsfaciliteter, inkl. Rangerfaciliteter

Gods- og passagertog kan rangere på visse af Banedanmarks sidespor. Af bilag 3.2.A fremgår en oversigt over stationer med sidespor til henholdsvis gods- og passagertog, der kan anvendes til rangering. Der gøres opmærksom på, at ikke alle sidespor kan anvendes til rangering.

Der kan alene foretages rangering efter ansøgning hos Banedanmark, Trafik, Koordination & Processer på mail: jernbanvirksomheder@bane.dk

Nærmere oplysninger om Banedanmarks sidespor kan findes i Banedanmarks infrastrukturregister, BaneGISX:

<http://banedanmark.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6541fbc0cbba499b861e4d7fe23b10b6>

Det bemærkes, at data i BaneGISX er vejledende. Jernbanevirksomheder o.a. er velkomne til at kontakte Banedanmark for yderligere detaljer og/eller en bekræftelse af data, der fremgår af BaneGISX.

7.3.5 Depotspor til parkering

Depotspor er omfattet af bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser (servicefacilitetsbekendtgørelsen) og Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser (gennemførelsesforordningen), men følger tidsfristerne for kapacitetstildeling, der fremgår af kapitel 4, Kapacitetstildeling. Depotspor og rangerspor kaldes som samlet betegnelse for sidespor.

7.3.5.1 Ansøgnings- og koordineringsprocedure

Ansøgning til depotspor sendes til Banedanmark, Trafik, Koordination & Processer på mail: jernbanvirksomheder@bane.dk.

Af depotsporsansøgningen skal det tydeligt fremgå hvilke stationer, herunder sporumre, der ansøges om.

Ansøgningsblanket for ansøgning om depotspor fremgår af Banedanmarks [hjemmeside](#).

Såfremt der er flere ansøgere om samme depotspor, forsøger Banedanmark gennem drøftelse og koordinering med ansøgeren at sikre at alle ansøgninger tilgodeses bedst muligt.

Banedanmark kan fastsætte prioritetskriterier for at tildele kapacitet i tilfælde af uforenelige ansøgninger, hvis ansøgningerne ikke kan imødekommes efter koordineringsproceduren. Sådanne prioritetskriterier skal være ikke-diskriminerende og objektive. I prioritetskriterierne skal der tages hensyn til formålet med og karakteren af de pågældende jernbanetransporttydelser og til målet om at sikre effektiv brug af den tilgængelige kapacitet. I prioritetskriterierne kan der desuden tages hensyn til følgende aspekter:

- eksisterende kontrakter,
- hensigten om og evnen til at bruge den kapacitet, der ansøges om, herunder eventuelle tidligere undladelser af at bruge hele den tildelte kapacitet eller en del heraf og grundene til undladelsen,
- allerede tildelte kanaler, som er knyttet til de tjenesteydelser, der ansøges om,
- prioritetskriterier for tildelingen af kanaler,
- rettidig indsendelse af ansøgninger.

Hvis en ansøgning ikke kan imødekommes, vurderer Banedanmark og ansøgeren i fællesskab, om der findes levedygtige alternativer, som gør det muligt at drive den berørte gods- eller passagertransport på de samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår.

Såfremt et levedygtigt alternativ ikke kan findes, må Banedanmark medgive afslag på ansøgningen.

7.3.5.2 Leasing og leje af depotspor

Såfremt Banedanmark har haft ubenyttede servicefaciliteter, herunder depotspor, i mere end 2 år har ansøger mulighed for leasing og leje af sporet.

Depotsporet må alene benyttes af lejers eget materiel, og vedligehold eller reinvestering af sporet, påhviler lejer.

Ved forespørgsel om muligheden for leasing og leje af depotspor, kontaktes Banedanmark, Trafik, Koordination & Processer på mail: jernbanevirksomheder@bane.dk.

7.3.5.3 Oversigt over sidespor

En oversigt over stationer med sidespor til gods- og passagertog fremgår af bilag 3.2A.

Nærmere oplysninger om Banedanmarks sidespor kan findes i Banedanmarks infrastrukturregister, BaneGISX:

<http://banedanmark.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6541fbc0cbba499b861e4d7fe23b10b6>

Det bemærkes, at data i BaneGISX er vejledende. Jernbanevirksomheder o.a. er velkomne til at kontakte Banedanmark for yderligere detaljer og/eller en bekræftelse af data, der fremgår af BaneGISX. Det garanteres ikke, at samtlige sidespor kan anvendes til parkering.

På visse depotspor 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).

Etablering af fremmednetstik opstartes som tredjepartsprojekt, og udgifterne varetages af jernbanevirksomhederne. Jernbanevirksomhederne kan kontakte den strækningsansvarlige sagsbehandler via mail arealer@bane.dk.

Nærmere oplysninger om Banedanmarks sidespor kan findes i Banedanmarks infrastrukturregister, BaneGISX:

<http://banedanmark.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6541fbc0cbba499b861e4d7fe23b10b6>

Det bemærkes, at data i BaneGISX er vejledende. Jernbanevirksomheder o.a. er velkomne til at kontakte Banedanmark for yderligere detaljer og/eller en bekræftelse af data, der fremgår af BaneGISX.

Det bemærkes, at regler for henstilling af farligt gods er underlagt Bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.

Der opkræves ikke infrastrukturafgifter for kørsel eller parkering på depotspor.

7.3.5.4 Ad-hoc ansøgninger til parkering

Ansøgninger til parkering kan både ansøges ved kapacitetstildelingsprocessen, som beskrevet i kapitel 4, Kapacitetstildeling, samt ved løbende ad-hoc-ansøgninger. Ad-hoc ansøgninger behandles løbende og hurtigst muligt indenfor rimelig tid.

Ad-hoc ansøgninger til parkering sendes til Banedanmark, Trafik, Koordination & Processer på mail: jernbanevirksomheder@bane.dk.

7.3.5.5 Midlertidige kapacitetsrestriktioner for depotspor:

Kapacitetsrestriktioner, der afholdes i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder på jernbanen, varsles i overensstemmelse med varslingsfristerne, der følger af bilag VII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, medmindre det undtagelsesvist kan lægges til grund, at der er tale om en helt ubetydelig ændring, som ikke påfører

ansøger noget tab. I den forbindelse kan Banedanmark indgå i dialog med ansøger med henblik på at finde en løsning, som ansøger kan acceptere.

7.3.6 Faciliteter til vedligeholdelse af materiel

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

7.3.7 Andre tekniske faciliteter

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

Anlæg til overvågning af hjullaster og aksellaster på tog i drift

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

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

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

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

Anlæg til overvågning af strømaftagere på tog i drift

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

TIB-strækning/Strækningsoversigt	Spornummer	Kilometrering
1	H	12,708
1	V	12,721
26	H	25,60
26	V	25,60
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

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 henholdsvis bilag 3.2B og 3.2C.

7.3.9 Beredskab

Ydelser leveres efter aftale med Beredskab Banedanmark.

For yderligere information herom henvises til Banedanmarks hjemmeside:
[Beredskab Banedanmark | Banedanmark](#)

7.3.10 Tankanlæg til tankning af diesel

Banedanmark råder ikke over faciliteter til tankning af diesel.