

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 4178 0386  
info@jernbanenaevnet.dk  
www.jernbanenaevnet.dk

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

## **Opfølgning på vejledende udtalelse om Banedanmarks netredegørelse for 2017**

### **0. Resume**

Jernbanenævnet afgav den 24. november 2016 udtalelse<sup>1</sup> vedrørende nævnets tilsyn med Banedanmarks netredegørelse for 2017. Udtalelsen indeholder dels en række konkrete *anbefalinger*, bl.a. om ændringer af netredegørelsens struktur, og dernæst en række *krav* om ændringer af netredegørelsens tekst og bilag, m.v.

I forlængelse heraf har Banedanmark foretaget opfølgning som nærmere gennemgået i afsnit 1, nedenfor.

I forhold til Jernbanenævnets krav om ændringer af netredegørelsen, er der, som nærmere anført i afsnit 2 nedenfor, fortsat tre udeståender, herunder manglende oplysninger i et bilag, manglende oversættelser af bilag og manglende henvisninger til aktuelt gældende retsakter.

De nævnte udeståender skal rettes **snarest muligt og meddelelse om, at rettelserne er foretaget, skal sendes til Jernbanenævnet senest den 1. november 2017.**

Sagen har senest været behandlet af Jernbanenævnet den 19. september 2017. I sagens behandling deltog:

Nævningsformand: Dommer Line Kornerup.

---

<sup>1</sup> Der henvises til Jernbanenævnets udtalelse af 24. november 2016 (sag JN36-00017) som ligger på [www.jernbanenaevnet.dk](http://www.jernbanenaevnet.dk)

Nævnsmedlemmer: Vicedirektør Jacob Schaumburg-Müller;  
chefkonsulent Alex Landex: institutleder Lars Peter Raahave Østerdal;  
professor Bjarne Kjær Ersbøll; professor Birgit Liin og professor Claus  
Holm.

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

## **1. Banedanmarks opfølgning på Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 24. november 2016**

Jernbanenævnets vejledende udtalelse af 24. november 2016  
indeholder følgende anbefalinger og krav til Banedanmark:

### Netredeegørelsens struktur

Strukturen i Banedanmarks netredeegørelse er i det væsentlige i  
overensstemmelse med RNE's såkaldte skabelon "Common Structure"  
(CS). Med henblik på at opnå fuld overensstemmelse med CS'en,  
anbefalede nævnet:

- a. At CS'ens punkt 2.3.3 (afsnit om betingelser for ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder) blev indarbejdet i Banedanmarks netredeegørelse.
- b. At punkterne 3.6 – 3.8.5 i netredeegørelsen blev tilpasset efter punkterne 3.6 – 3.6.10 i CS'en.
- c. At CS'ens punkt 5.5.4 (om billetservice på passagerstationer) blev indarbejdet i netredeegørelsen.
- d. At CS'ens punkter 6.4.1 og 6.4.2 (med oplysninger om reservationsafgifter m.v.) blev indarbejdet i netredeegørelsen.
- e. At punkt 1.9 i netredeegørelsen blev tilføjet en samlet oversigt over godskorridorerne samt links til oversigtskortet over disse samt mere detaljerede oplysninger, særligt for så vidt angår "Scan-Med" korridoren.
- f. At der under punkt 1.10.1 i netredeegørelsen blev tilføjet oplysninger om de af RNE udpegede OSS kontaktpunkter i hvert medlemsland, og at der blev indsat link til listen over kontaktpunkter.

### Afsnit 1.1. Introduktionen

Betegnelsen af Jernbanenævnet som "tilsynsorgan" burde ændres til "klage- og tilsynsorgan".

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

### Afsnit 1.2. Formål

Henvisningen til den tidligere gældende bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., skulle erstattes af en henvisning til den gældende bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015, som trådte i kraft den 15. november 2015.

### Afsnit 1.3. Lovgrundlag

Listen med internationale retsakter på jernbaneområdet burde suppleres, og links til bekendtgørelser skulle erstattes af virksomme links til aktuelt gældende bekendtgørelser, ligesom der burde være link til Jernbanenævnets hjemmeside.

#### Afsnit 1.4.1. Almindelige bemærkninger om retlig status

Det burde fremgå, at netredegørelsen er udstedt i henhold til bekendtgørelse nr. 1245/2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, som gennemfører direktiv 2012/34, artikel 27 og direktivets bilag IV.

### Afsnit 1.7. Offentliggørelse

I Banedanmarks engelske version af netredegørelsen manglede enkelte bilag (bilag 3.2.D-H) at blive oversat til engelsk og bilag 3.3.B kunne ikke åbnes i den engelske version.

### Afsnit 3.7. Godsterminaler

Navnet på terminaloperatøren, som driver kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov, skulle rettes til DB Cargo.

### Bilag 2.5

Der ses at burde være en henvisning til dette bilag i netredegørelsens afsnit 3.3.2.1 (i teksten under overskriften "læsseprofiler"), hvor der også manglede mere præcise beskrivelser af, på hvilke strækninger de enkelte profiler må anvendes.

### Bilag 3.1C

Det var angivet, at strækningen Nykøbing F – Gedser er åben, hvilket ikke stemmer overens med bilag 3.1A og teksten på side 19 i netredegørelsen, hvorefter strækningen er spærret. Denne uoverensstemmelse skulle afklares.

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

#### Bilagene 3.2B-C

Det burde overvejes, om grænsen til Øresundsbro Konsortiet var korrekt angivet. I netredegørelsens afsnit 3.2.2 var det anført: "Den danske infrastruktur afgrænses mod Sverige ved systemgrænsen ved Peberholms vestlige stationsgrænse i km 23,6". Samme oplysning fremgik imidlertid ikke af bilag 3.2C, hvor det blandt andet om førnævnte grænse var anført: "ændring pågår".

Endvidere burde det overvejes, hvorvidt der manglede oplysninger om grænsen til Sund & Bælt, samt hvorvidt der mangler oplysning om, at Aarhus Letbane starter drift i efteråret 2017 på strækningerne Odder – Aarhus og Grenaa – Aarhus.

#### Bilag 3.3F

Bilaget indeholder et oversigtskort med overskriften "Hastighed på Banedanmarks jernbanenet". I den vejledende tekst nederst på kortbilaget under signaturerne for de forskellige maksimale hastigheder burde der henvises til TIB<sup>2</sup> ligesom det burde nævnes, at der heraf følger begrænsninger i forhold til de på kortbilaget markerede maksimale hastigheder.

#### Bilag 3.3G

Bilaget indeholder en oversigt over elektrificeringen af Banedanmarks jernbanenet. Det burde overvejes også at oplyse hvilke sidespor og terminaler, der er elektrificerede og hvornår yderligere spor forventes elektrificerede.

#### Bilag 3.3I

---

<sup>2</sup> TIB er en forkortelse for "Trafikal Information om Banestrækningen". TIB indeholder oplysninger om de enkelte strækningers kilometrering, højst tilladte hastigheder, bremsetabeller samt signaludstyr.

I oversigten over togkontrollsystemer, som anvendes på Banedanmarks jernbanenet, burde det oplyses mere præcist, hvornår nye signalsystemer baseret på ERTMS<sup>3</sup> forventes taget i anvendelse.

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

#### Bilag 3.5A

Oversigten over planlagte infrastrukturarbejder og andre særlige kapacitetsindskrænkninger burde om muligt oplyse mere præcist de tidsperioder, hvor sporene vil være lukkede.

#### Bilag 3.6

Nogle af oplysningerne i oversigten over perronhøjder og længder var markeret med rødt, men der manglede en forklaring på, hvad de røde markeringer betød.

#### Bilag 3.8

Oversigten over sidespor på stationer burde tilføjes oplysning om, hvilke af sidesporene, der er elektrificerede og hvornår yderligere sidespor forventes elektrificerede.

#### Bilag 3.9

Oversigten over udrulningen af signalprogrammet på fjernbanen burde opdateres og tilføjes månedsangivelser for, hvornår de forskellige faser af udrulningen gennemføres. Det burde således fremgå, hvornår togene skal være parate til de nye signalsystemer og hvornår tog med nyt ERTMS signaludstyr kan benyttes.

#### Bilag 4.4

Bilaget skulle ifølge netredegørelsens punkt 4.4.3 indeholde en oversigt over overbelastede strækninger i K17. Dette stemte imidlertid ikke overens med, at det på bilagsoverskriften samt i den engelske version af netredegørelsen (i bilagsoversigten samt i overskriften på selve bilaget) var anført, at det vedrørte 2015. Disse uoverensstemmelser skulle rettes.

Derudover burde det overvejes, hvorvidt bilaget også burde vise S-banen samt strækningen til Peberholm.

---

<sup>3</sup> ERTMS er forkortelsen for "The European Rail Traffic Management System". Der er tale om et signalsystem til jernbaner, som skal erstatte det eksisterende signalsystem, og som består af togkontrollsystemet ECTS og radiosystemet GSM-R.

## Bilag 6.6

Der manglede en henvisning til dette bilag (strækningsslængder til beregning af infrastrukturafgifter) samt en beskrivelse af bilagets funktion i netredegørelsens tekst (hoveddokumentet), jf. kapitel 6 om afgifter.

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

\*

De ovenfor nævnte anbefalinger og krav er besvaret af Banedanmark som følger, jf. telefonsamtaler 16. og 29. august 2017 samt ved Banedanmarks mails af 13. december 2016, 28. august og 1. september 2017.

### Ad Netredegørelsens struktur

Alene nævnets forslag, jf. litra e, er indarbejdet i netredegørelsen for 2017. Således er der på side 13 i hoveddokumentet tilføjet en oversigt over godskorridorerne i Europa samt indsat link til relevante hjemmesider, herunder til ScanMed, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og RNE.

De øvrige af nævnets anbefalinger, jf. litra a-d og f, har Banedanmark besluttet ikke at indarbejde i netredegørelsen for 2017. Dette skyldes, at der i øjeblikket pågår arbejde med at revidere de pågældende dele af CS'en i en international arbejdsgruppe (RNE's Network Statement & Corridor Information Document Work Group, NSCID WG), i hvilken Banedanmark deltager.

### Ad afsnit 1.1. Introduktionen

Jernbanenævnet er nu korrekt betegnet som "klage- og tilsynsorgan" i organisationsdiagrammet.

### Ad afsnit 1.2. Formål

Den korrekte bekendtgørelse nr. 1245/2015 af 10. november 2015 om tildeling af infrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. er nu indsat.

### Ad 1.3. Lovgrundlag

Jernbanenævnet har ved opfølgningen konstateret, at listen med såvel internationale som nationale retsakter er blevet udvidet og ajourført, dog med undtagelse links til nedenstående tre historiske bekendtgørelser:

- Bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelser af jernbaneinfrastrukturforvaltere.
- Bekendtgørelse nr. 1032 af 22. oktober 2008 om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere.
- Bekendtgørelse nr. 1190 af 12. december 2011 om lokomotiver og passagervogne, der anvendes på det danske jernbanenet (med senere ændringer).

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

Netredeghørelsens links til de nævnte bekendtgørelser mangler således at blive erstattet af links til de aktuelt gældende bekendtgørelser, som har erstattet disse.

#### Ad 1.4.1. Almindelige bemærkninger om retlig status

Banedanmark har præciseret hjemmelsgrundlaget som anbefalet af nævnet.

#### Ad afsnit 1.7. Offentliggørelse

Ved det opfølgende tilsyn har Jernbanenævnet konstateret, at kravet om oversættelse af bilagene (3.2D-H) ikke er imødekommet for 2017. Jernbanenævnet har derimod konstateret, at bilagene i 2018 er oversat med undtagelse af bilaget 3.2D som vedrører Midtjyske Jernbaners infrastruktur<sup>4</sup>. Foreholdt dette meddelte Banedanmark, at der efter deres opfattelse ikke er hjemmel til at tvinge et selskab til at foretage en sådan oversættelse<sup>5</sup>, men at den manglende oversættelse af bilaget vedrørende Midtjyske Jernbaner vil indgå i dialogen med jernbaneselskabet i forbindelse med næste års adgangskontrakt.

#### Ad afsnit 3.7. Godsterminaler

---

<sup>4</sup> Bilaget indeholder henvisning til blandt andet sikkerhedsreglementet (SR). Dette er ikke i overensstemmelse med bilagets formål, som er at give information om jernbanevirksomhedens infrastrukturdata. Rettelig bør bilaget indeholde konkrete oplysninger om de enkelte stationers strækningsdata (fx afstand i delstrækning, hastighed, akseltryk m.v.); Tekniske funktionalitet (fx antal hovedspor, togkontrolsystem, m.v.); Stationer (fx antal perronspor, perronhøjde, m.v.); Togforsyningsanlæg (fx vand, el); Godsterminal (fx antal spor, rampe, spurlængde m.v.). Som eksempel kan henvises til andre jernbanevirksomheders infrastrukturdata, eksempelvis Nordjyske Jernbaner, jf. netredeghørelsens bilag 3.2.F.

<sup>5</sup> Jf. telefonsamtale 29. august 2017 samt mail af 1. september 2017 fra Banedanmark til Jernbanenævnet.

Terminaloperatørens navn er nu rettet.

#### Ad bilag 2.5

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

Der er nu en henvisning til bilaget i netredegørelsen (afsnit 3.3.2.1, side 23). Bilaget er opdateret med gældende læsseprofiler. Endvidere er der indsat en tekst, hvoraf det fremgår på hvilke strækninger læsseprofilerne gælder.

#### Ad bilag 3.1C

Strækningen Nykøbing F - Gedser er blevet slettet på bilag 3.1C.

#### Ad bilag 3.2B-C

Bilag 3.2B er opdateret for så vidt angår strækningen Aarhus - Grenaa og Aarhus - Odder (Aarhus Letbane). Strækningen Kastrup - Peberholm fremstår uændret.

Bilag 3.2C er derimod opdateret med oplysning om grænsefladen til Øresunds Konsortiet, som er infrastrukturforvalter for strækningen mellem Kastrup og Lernacken. Således fremgår det nu af bilaget, at Banedanmark er infrastrukturforvalter fra København/Vigerslev til Kastrup (banenr. 50) med en strækningslængde på km 12,854, hvorefter strækningen videre frem mod Peberholm (jernbaneteknisk systemgrænse) overgår til Øresunds Konsortiet mod Lernacken i Sverige.

#### Ad bilag 3.3F

Banedanmark har oplyst, at der i den vejledende tekst nederst på oversigtskortet henvises til hoveddokumentets afsnit 3.3.2.4 vedr. strækningshastighed. Afsnittet i hoveddokumentet henviser til eventuelle hastighedsbegrænsninger i TIB for så vidt angår rullende materiel uden dokumenteret lav påvirkning af sporet. Banedanmark finder dermed, at det fremgår tilstrækkeligt klart, at der kan være hastighedsbegrænsninger på visse strækninger i forhold til de i bilaget anførte maksimale hastigheder.

#### Ad bilag 3.3G



Banedanmark har oplyst, at der snarest muligt vil blive oprettet et nyt bilag med angivelse af elektrificeringen af jernbanenettet, som i opsætning vil ligne bilag 3.8.<sup>6</sup>

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

#### Ad bilag 3.3I

Bilaget vil udgå i 2018 og erstattes af nye udrulningskort<sup>7</sup>. De nye udrulningskort er tilføjet netredegørelsen for 2017 og er at finde som bilag 3.9A (fjernbanen) og 3.9B (S-banen).

#### Ad bilag 3.5A

Banedanmark har ved telefonisk henvendelse<sup>8</sup> oplyst, at oversigten udarbejdes så præcis som det lader sig gøre. Når et forestående arbejde på jernbanenettet planlægges har Banedanmark en klar procedure, hvorefter der udsendes et "lægbrev"<sup>9</sup> til de jernbanevirksomheder som berøres af infrastrukturarbejdet og/eller særlige indskrænkninger i kapaciteten.

#### Ad bilag 3.6

Banedanmark har ikke forklaret de røde markeringer, men derimod oplyst<sup>10</sup>, at der fremadrettet vil være to bilag – bilag 3.6A-B i forbindelse med udrulningen af signalprogrammet, hvoraf bilag 3.6B viser skema over "TIB 4 Roskilde Køge Næstved efter udrulningen af ETCS forventet i 2018"

#### Ad bilag 3.8

Banedanmark har meddelt, at der vil blive udarbejdet et nyt bilag, hvoraf det vil fremgå, hvilke af sidesporene, der er elektrificerede.

Ved opfølgningen bemærkede Jernbanenævnet, at der i tidligere udgaver af bilaget var angivet sidespor til godstog (mørkerød markering) ved Odense station. Denne markering var imidlertid ikke at se i udgaven fra august 2017.

---

<sup>6</sup> I mailen af 1. september 2017 oplyses det, at de fagansvarlige arbejder på bilaget og det forventes færdigt og uploadet i uge 36.

<sup>7</sup> Meddelt i Banedanmarks svar af 13. december 2016.

<sup>8</sup> Jf. telefonsamtale den 16. august 2017

<sup>9</sup> Udtrykket "lægbrev" stammer fra Banedanmarks beskrivelse af proceduren, jf. telefonsamtale 16. august 2017. Lægbrevet er en slags varslingsbrev.

<sup>10</sup> Jf. mail af 1. september 2017 fra Banedanmark.

Banedanmark meddelte<sup>11</sup>, at det ville blive undersøgt, om der var sidespor til godstog på Odense station. Den 5. september 2017 kunne Jernbanenævnet konstatere, at bilaget var blevet opdateret, med angivelse af sidespor til godstog i Odense.

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

#### Ad bilag 3.9

Banedanmark har udarbejdet nye opdaterede bilag 3.9A (fjernbanen) og 3.9B (S-banen).

Bilag 3.9A er et oversigtskort over Danmark med indtegnede strækninger i forskellige farver. Oversigten er opdateret med angivelse af årstal for, hvornår fjernbanestrækningerne tages i brug. Ibrugtagningen sker strækningsvis til og med 2023.

Bilag 3.9B ligner den tidligere udgave af udrulningskortet for signalprogrammet på S-banen. Strækningerne er fortsat inddelt i farver, som dog er opdateret med angivelse af årstal for, hvornår strækningerne tages i brug. Ibrugtagning sker strækningsvis til og med 2021.

#### Ad bilag 4.4

Bilaget har fortsat samme overskrift "Kapacitetsudnyttelse 2016". Til dette har Banedanmark meddelt, at bilaget beskriver kapacitetsudnyttelsen for det kommende kalenderår, som den er kendt på tidspunktet for offentliggørelsen af Netredegørelsen.

Den tidligere forkerte angivelse af kapacitetsperioden er nu rettet i den danske udgave af netredegørelsen. I den engelske version er det i hoveddokumentet fortsat angivet som K17, hvor der i stedet burde stå K16. Det engelske bilag er korrekt.

#### Ad bilag 6.6

Banedanmark har indarbejdet henvisning til bilaget i afsnit 3.3.1.1, under overskriften "Beskrivelse af Banedanmarks infrastruktur", side 21.

---

<sup>11</sup> Jf. Banedanmarks mail af 1. september 2017.

## 2. Jernbanenævnets bemærkninger

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

Jernbanenævnets udtalelse af 24. november 2016 indeholdt dels en række anbefalinger, og dernæst en række krav til Banedanmark om ændringer af netredegørelsen.

For så vidt angår nævnets *anbefalinger*, fremgår det af afsnit 1, ovenfor, at Banedanmark har fulgt enkelte af disse. Jernbanenævnet noterer sig Banedanmarks begrundelser for ikke at følge de øvrige anbefalinger og har ikke yderligere bemærkninger hertil.

Med hensyn til de af nævnet fremsatte *krav* til netredegørelsen for 2017 er der fortsat to udeståender. Der er uenighed om, hvorvidt Banedanmark har hjemmel til at kræve, at en infrastrukturforvalter oversætter de til netredegørelsen påkrævede infrastrukturdata.

Jernbanenævnet skal i den forbindelse henvises til § 27, stk. 3 i bekendtgørelse nr. 1245/2015, som foreskriver:

*"Til brug for Banedanmarks netredegørelse, jf. § 26, stk. 1, skal de øvrige infrastrukturforvaltere på Banedanmarks anmodning levere de nødvendige oplysninger om deres infrastruktur inden for en frist på 4 uger. Den enkelte infrastrukturforvalter indestår for rigtigheden af de leverede oplysninger. "*

Idet § 26, stk. 4 i bekendtgørelse 1245/2015 foreskriver, at netredegørelsen også skal skrives på engelsk, gentager Jernbanenævnet anmodningen til Banedanmark om at få samtlige bilag skrevet på engelsk i den engelske version af netredegørelsen. Samtlige bilag skal således oversættes til engelsk, herunder også bilagene til netredegørelsen for 2017, idet denne fortsat er relevant for jernbanevirksomhederne, eksempelvis i tilfælde af "ad hoc" ansøgninger.

Bilag 3.2.D (Midtjyske Jernbaner) skal indeholde infrastrukturdata, idet der henvises til vejledningen herom i note 4, ovenfor.

Om fornødent må Banedanmark fastsætte en frist overfor Midtjyske Jernbaner for fremsendelse af de nævnte oplysninger (ændret bilag 3.2.D og oversættelse til engelsk), jf. § 27, stk. 3, i bkg. 1245/2015.

Jernbanenævnet har tidligere anført, at netredegørelsens liste med retsakter jf. punkt "1.3. Lovgrundlag", skulle opdateres med henvisninger til aktuelt gældende retsakter. Dette har Banedanmark også i vidt omfang opfyldt, dog udestår tre bekendtgørelser fortsat, som nævnt i afsnit 1, ovenfor.

Dato 27. september 2017  
j.nr. JN36-00017

De nævnte forhold skal rettes **hurtigst muligt** og Banedanmarks skal **senest den 1. november 2017 fremsende meddelelse til Jernbanenævnet om, at ændringerne er foretaget.**

Jernbanenævnet har ikke yderligere bemærkninger på det foreliggende grundlag.

Med venlig hilsen

På Jernbanenævnets vegne



Line Kornerup  
Nævnshoved