

Öresundsbro Konsortiet Jernbanedrift

Järnvägsnätbeskrivning 2017
Network Statement 2017
Netredegørelse 2017

Tågplan 2017 (2016-12-11 - 2017-12-10)
Revision: 1
Datum: 2016-12-14
Dokument: Network Statement

Utarbetat: Rolf Sundqvist
Kontrollerat: Nils Blom Salmonsén
Godkänt: Nils Blom Salmonsén



Öresundsbro Konsortiets Järnvägsnätbeskrivning 2017

I enlighet med EU-direktivet (2001/14/EG) om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av infrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg samt tillämplig svensk och dansk lag för järnväg, har Öresundsbro Konsortiet arbetat fram denna beskrivning av det järnvägsnät som Öresundsbro Konsortiet förvaltar: kust till kust mellan Danmark och Sverige (Københavns Lufthavn Kastrup - LERNACKEN).

Genom publiceringen av dokumentet uppfyller Öresundsbro Konsortiet således kravet på upp-rättande och offentliggörande av en beskrivning av järnvägsnätet. I beskrivningen finns angivet vilkor för trafikering och principer för kapacitetstilldelning, krav på sökande, information om avgifter samt en beskrivning av infrastrukturen för perioden 2016-12-11 - 2017-12-10.

Mot bakgrund av att järnvägen inte utgör en teknisk och kommersiell helhet utan en integrerad del av de danska och svenska nationella järnvägssystemen, träffades i april 2000 avtal mellan Öresundsbro Konsortiet och Banedanmark respektive mellan Öresundsbro Konsortiet och Trafikverket rörande koordinering och delegering av uppdrag.

Banedanmark och Trafikverket utför på uppdrag av Öresundsbro Konsortiet tjänster som bandrift-, trafikledning, trafikplanläggning, fördelning av kapacitet etc på delsträckor som är belägna inom danskt respektive svenskt tekniskt gränssnitt samt inom danskt respektive svenskt territorium. För att få en helhet måste denna järnvägsnätbeskrivning läsas tillsammans med Banedanmarks respektive Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning där ansökningsblanketter för kapacitet och närmare former för kapacitetstilldelning etc. finns beskrivna.

Köpenhamn december 2016



Nils Blom Salmonsén

Innehållsförteckning:

1.	Allmän information	5
1.1	Introduktion.....	5
1.1.1	Ägarförhållanden.....	5
1.1.2	Redaktionellt	5
1.1.3	Öresundsbro Konsortiet järnvägsorganisation	6
1.1.4	Externa parter	8
1.2	Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen.....	8
1.3	Rättslig grund	9
1.4	Juridisk status	11
1.5	Struktur.....	12
1.6	Giltighetstid och ändringar	12
1.7	Distribution/publicering, utgivare	13
1.8	Godskorridor	13
1.9	One Stop Shop (OSS).....	13
1.10	Systemverktyg RNE.....	13
1.11	Ordlista.....	13
1.11.1	Förkortningar.....	13
1.11.2	Definitioner	14
2.	Villkor för tillträde och trafikering.....	16
2.1	Författningsrättslig reglering.....	16
2.2	Allmänna tillträdesvillkor	16
2.2.1	Vem har rätt att bedriva trafik/Tillstånd.....	16
2.2.2	Licens/Säkerhetsintyg/Tillstånd	16
2.2.3	Säkerhetsintyg/ Auktorisation.....	16
2.2.4	Säkerhetsstyrningssystem	17
2.2.5	Återkallelse av säkerhetsintyg/tillstånd.....	17
2.2.6	Krav för att få ansöka om tågläge	17
2.2.7	Krav för att få trafikera Öresundsbro Konsortiets spåranläggning	17
2.2.8	Förhandsbesked.....	17
2.2.9	Avtal om tillgång till tjänster m m	17
2.3	Andra villkor	17
2.3.1	Säkerhetsordning.....	17
2.3.2	Elsäkerhet.....	18
2.3.3	Samarbete PÖLS (Driftsforum Öresund).....	18
2.4	Godkännandeprocess för fordon	19
2.4.1	Danmark.....	20
2.4.2	Sverige	20
2.4.3	Provkörning.....	20
2.5	Villkor för godkännande av säkerhetspersonal	21
3.	Infrastruktur.....	21
3.1	Generell information	21
3.1.1	Geografiska upplysningar	21
3.1.2	Prestanda	21
3.1.3	Trafik och säkerhetssystem	23
3.2	Trafikrestriktioner	23
3.2.1	Farligt gods	23
3.2.2	Miljörestriktioner	24
3.2.3	Tunnelrestriktioner.....	24
3.3	Underhåll och serviceanläggningar	25
3.4	Infrastrukturens tillgänglighet.....	25

4.	Kapacitetstilldelning.....	25
4.1	Introduktion.....	25
4.1.1	Tilldelning av tågläge och tidtabellskonstruktion	26
4.1.2	Tidsplan och tågplanepioder	26
4.1.3	Ansökan om tågläge.....	26
4.1.4	Konfliktlösning	26
4.1.5	Internationell tidtabellspanering.....	26
4.1.6	Banedanmark och Trafikverket genomförande av uppdraget	26
4.1.7	Koordinering av kapacitetstilldelning	27
4.2	Beskrivning av kapacitetstilldelningsprocessen.....	27
4.3	Plan för tilldelningprocessen.....	28
4.3.1	Tidsfrister för processen.....	29
4.3.2	Preliminärt förslag till Køreplan/tågplan.....	29
4.3.3	Förslag till tågplan.....	29
4.3.4	Samordning	30
4.3.5	Twistlösning.....	30
4.3.6	Överbelastad infrastruktur.....	30
4.3.7	Kapacitetsanalys.....	31
4.3.8	Kapacitetsförstärkningsplan	31
4.4	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbete och andra banarbeten.....	32
4.4.1	Infrastrukturarbete.....	32
4.4.2	Prioritering vid planläggning av arbete/sporspærringer till infrastrukturarbete	32
4.4.3	Varlingsfrister	33
4.4.4	Målstyring	36
4.5	Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas.....	36
4.6	Specialtransport.....	36
4.6.1	Tågläge med specialtransport.....	36
4.6.2	Tågläge med farligt gods.....	37
4.7	Særskilda åtgärder i hændelse av stœrninger	37
4.7.1	Principer	37
4.7.2	Operativa regler.....	37
4.7.3	Fœrutsægbare problem.....	38
4.7.4	Ej fœrutsægbare problem.....	38
4.8	Specialtransporter och farligt gods.....	39
4.9	œverklagande	39
5.	Tjænstes.....	40
5.1	Inledning	40
5.1.1	Minimipaket av tilltrædestjænstes.....	40
5.1.2	Bantilltrædestjænstes.....	40
5.1.3	Tillæggstjænstes.....	40
5.1.4	Extratjænstes	40
6.	Avgiftsgrund.....	41
6.1	Grundlæggande	41
6.2	Priser	41
6.2.1	Danmark	41
6.2.2	Sverige	41
6.2.3	Kvalitetsavgifter	41
6.2.4	Avgifter fœr extratjæsnter	41
7.	Bilagor.....	42

1. Allmän information

1.1 Introduktion

Denna järnvägsnätbeskrivning är utarbetad av Öresundsbro Konsortiet och vänder sig till järnvägsföretag som vill trafikera eller trafikerar Öresundsförbindelsen och i tillämpliga delar till Banedanmark och Trafikverket som är viktiga leverantörer av Badrift-, Trafikledning, Mellanhavande med järnvägsföretag etc.

1.1.1 Ägarförhållanden

Öresundsbron ägs och drivs av Öresundsbro Konsortiet som i sin tur ägs till lika delar av A/S Øresund och Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB).

SVEDAB ägs av den svenska staten (Näringsdepartementet) medan A/S Øresund ägs till 100 procent av Sund og Bælt Holding A/S som i sin tur ägs av den danska staten (Transportministeriet).

Öresundsbro Konsortiets huvuduppgift är att äga och driva Öresundsbron så att de lån som finansierat byggandet och den inledande driftsperioden kan återbetalas.

Öresundsbro Konsortiet har en självständig styrelse och ledning. Styrelsen består av åtta medlemmar där SVEDAB AB och A/S Øresund utser fyra styrelsemedlemmar var. Styrelsearbetet leds av en ordförande, Sverige och Danmark ska växelvis vartannat år nominera ordförande och vice ordförande. Den dagliga verksamheten leds av en verkställande direktör.

Ägarförhållandena för Öresundsbro Konsortiet finns närmare beskrivna i det svensk-danska regeringsavtal från 1991 samt i det konsortialavtal som ingåtts mellan SVEDAB AB och A/S Øresund.

1.1.2 Redaktionellt

Öresundsbro Konsortiet har ingått avtal med Banedanmark och Trafikverket som är medlemmar i Rail Net Europe (RNE), som är ett samarbete mellan ett 36 europeiska infrastrukturförvaltare med syfte att underlätta gränsöverskridande järnvägstrafik. RNE verkar bland annat för att infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivningar ska följa en gemensam dokumentstruktur. Syftet är att göra informationen mer lätt-tillgänglig för läsare av flera järnvägsnätbeskrivningar. Enligt RNE:s dokumentstruktur är järnvägsnätbeskrivningen uppdelad i följande avsnitt:

Kap 01. General Information – Allmän information

Kap 02. Access Conditions – Villkor för tillträde och trafikering

Kap 03. Infrastructure – Infrastruktur

Kap 04. Capacity Allocation – Kapacitetstilldelning

Kap 05. Services – Tjänster

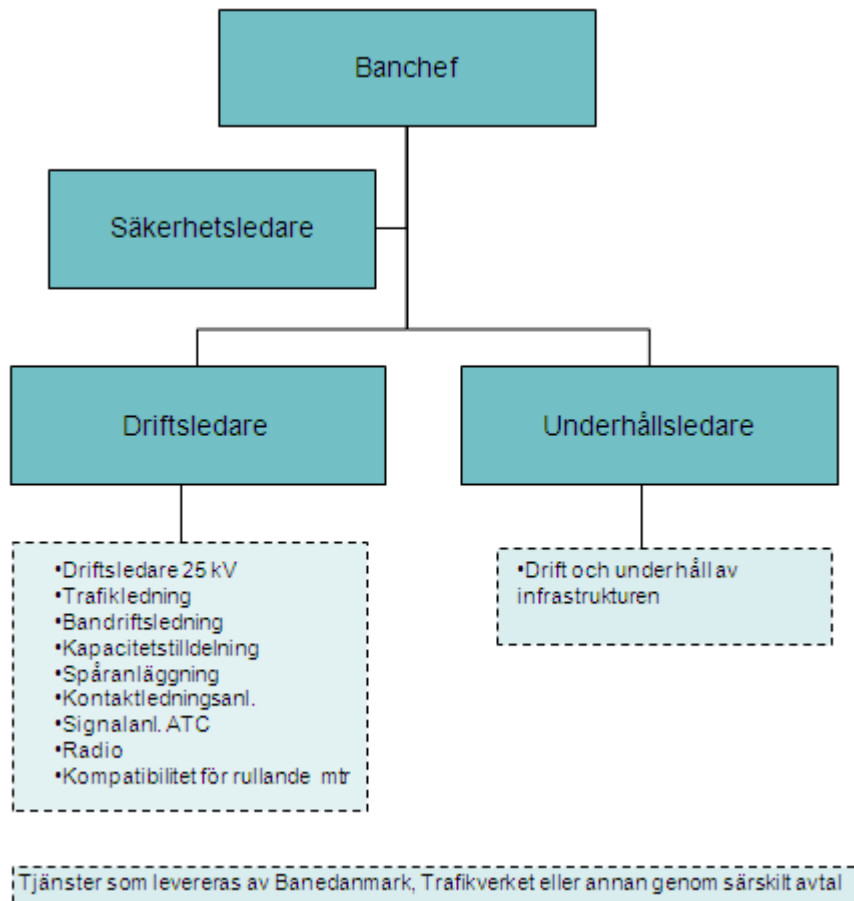
Kap 06. Charges – Avgifter

Öresundsbro Konsortiet har följt RNE:s dokumentstruktur vid framtagandet av järnvägsnätbeskrivningen. Järnvägsnätbeskrivningen ska uppdateras regelbundet och det ges möjlighet att lämna synpunkter på såväl innehåll som presentation till redaktionen via e-post:

Railway@oresundsbron.com.

1.1.3 Öresundsbro Konsortiet järnvägsorganisation

Öresundsbro Konsortiets järnvägsorganisation är en självständig driftsenhet som ingår i Öresundsbro Konsortiets driftsorganisation.



Figur: Driftsenhet för Järnvägsdrift

Öresundsbro Konsortiet är godkänt som infrastrukturförvaltare i förhållande till dansk och svensk lag.

Öresundsbro Konsortiet har som infrastrukturförvaltare ansvaret för att organisationen har en försvarlig och effektiv järnvägssäkerhetsorganisation med en klar ansvarsplacering.

Principen i Öresundsbro Konsortiets järnvägssäkerhetsmässiga ansvarsplacering är att ansvaret, alltid är placerat i driftsenheten järnvägsdrift.

Säkerhetsorganisationen i relation till järnvägssäkerheten framgår av bilaga 1.

Av Bilaga 2.1 framgår det att Öresundsbro Konsortiet är koordinationsansvarig för den generella trafiksäkerheten på sträckan Københavns Lufthavn Kastrup – Malmö.

Alla relevanta referenslinjer och ansvarsområden framgår av Bilaga 2.1 och 2.2.

Koordineringsansvaret, som är reglerat via Öresundsbro Konsortiets säkerhetsprocedur SP 7-09, förpliktar Öresundsbro Konsortiet till att sätta igång och träffa de nödvändiga beslut så att alla gränslöden mellan egna uppgifter och andras uppgifter - så vitt det angår trafiksäkerheten på Öresundsförbindelsen - klarläggs och att uppföljning görs av de involverade parterna.

Verkställande direktören (VD) har det övergripande ansvaret för Öresundsbro Konsortiets aktiviteter i alla enheter och avdelningar och därmed även för järnvägssäkerheten.

Enheten för järnvägsdrift har det samlade ansvaret för driften av Öresundsbro Konsortiets järnvägssträcka, det vill säga tillrättaläggning, dokumentation och utförande av drifts- och underhållsinsatser.

Enheten för järnvägsdrift övergripande uppgift med att förvalta driften av Öresundsbro Konsortiets järnvägssträcka faller huvudsakligen inom följande arbetsområden.

- Trafikledning
- Ban- och eldriftsledning
- Teknisk drift och underhåll
- Norm- och systemledning
- Säkerhetsledning
- Kvalitets-, miljö- och arbetsmiljöledning

Banchefen (BC) har det övergripande ansvaret för aktiviteter i järnvägsdriftsorganisationen. Banchefen ansvarar för utarbetande av generella rättningslinjer för enheten, fastställande av den övergripande organisationen och delegering av enhetens uppgifter i organisationen.

Öresundsbro Konsortiets säkerhetsledare för järnväg, följer upp på järnvägssäkerheten i Öresundsbro Konsortiet och tar nödvändiga beslut för att avhjälpa eventuellt uppkomna problem.

Den etablerade driftsorganisationen för järnvägsdrift ska understödja och uppfylla säkerhetsmålsättningarna genom säkerhetsledningsfunktionen. Funktionsområdet omfattar även koordinering av de säkerhetsrelaterade aktiviteterna i järnvägsdriftsorganisationen.

Driftsledaren har ansvar för uppföljning av följande driftsuppgifter:

- Trafikstyrning
- Bandrift, driftsplanläggning samt drift av 25 kV elströmanläggningen och andra system
- Kapacitetstilldelning
- Ingående av trafikeringsavtal

Ovanstående driftsuppgifter är i huvudsaklig grad reglerade via avtal överlämnat till Banedanmark i Danmark och Trafikverket i Sverige. De nödvändiga dygnsbemannade funktionerna utförs från driftcentralerna i Danmark respektive Sverige. Driftsledaren har ansvar för uppföljning av dessa uppgifter.

Driftsledaren får även fortlöpande information om driften på järnvägen.

Driftsledaren har systemansvaret för de järnvägtekniska systemen.

Underhållsfunktionen, ansvarar för drift och underhåll av järnvägen.

Järnvägsorganisationen ingår administrativt som en enhet i Öresundsbro Konsortiets Anläggningssenhet.

Öresundsbro Konsortiet anläggningsenhet har även en stabsfunktion med en säkerhetsledare för vägdelen och den icke järnvägsspecifika anläggningen. Stabsfunktion-

en övervakar säkerheten, arbetsmiljö och säkerhet för vägtrafikanterna. Stabsfunktionen ansvarar dessutom för den järnvägsspecifika anläggningen i förhållande till beredskapsmyndigheterna.

1.1.4 Externa parter

Trafikstyrning och eldriftsledning

Dessa arbetsuppgifter tillvaratas av Banedanmark och Trafikverket i förhållande till särskilda avtal.

Banedanmark och Trafikverket ansvarar inför Öresundsbro Konsortiet för att uppgifterna i DcDK, TC M och OCK (Driftledningscentralerna) utförs efter specifika krav.

I förbindelse med detta tillvaratar även Banedanmark och Trafikverket uppgifter som ”undersøgelsesvagt” och olycksutredare vid olyckor och ”nära på-olyckor”.

Eldriftsansvar

Via avtal om järnvägsdrift, är Banedanmarks eldriftsansvarige i förhållande till Öresundsbro Konsortiet. Den eldriftsansvariga är således ansvarig för den eltekniska ledningen av OCK (Overvagningscenter Kørestrøm (Banedanmark Eldriftscentral) och PPELS (Produktionsplats El Syd Göteborg) för Öresundsbro Konsortiets järnvägssträcka.

Drift och underhåll av järnvägen

Drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen tillvaratas genom avtal med drift och underhållsentreprenörer. Den största underhållsentreprenören (sedan den 1 april 2005) är Infranord AB. I uppgiften ingår även en uppgift som järnvägssäkerhetskoordinator. Vidare ingår koordinering av Öresundsbro Konsortiets entreprenörers önskemål om tillträde till järnvägsanläggningen, handläggande av avstängt spår, spänningslös kontaktledning etc. I förbindelse med detta ställs järnvägssäkerhetspersonal, SR-arbetsleder och/eller tillsyningsmän, till förfogande för gällande entreprenörers arbete i eller invid järnvägsanläggningen.

Underhåll av konstruktioner/tele

Öresundsbro Konsortiets tekniska driftsenhet ansvarar för underhåll av de till järnvägen angränsande anläggningselementen – först och främst tunnel, bro och anläggningen på ön Peberholm.

Dessutom är det gränslöden rörande teletransmission och elförsörjning till järnvägs-tekniska anläggningar. Järnvägsdriftenheten har i förhållande till Trafikstyrelsen och Transportstyrelsen, det systemmässiga ansvaret för den järnvägsrelaterade säkerhetskommunikationen. Säkerhetskommunikation sker med GSM-R, säkerhetstelefoner samt nödtelefoner.

Teknisk övervakning

Öresundsbro Konsortiets trafikcenter, TC, kontrollerar och styr underhållspersonalens tillträde till anläggningarna. ØSB-TC övervakar de tekniska systemen, som är anslutna till SCADA-övervakningssystemet. Tekniska alarm och anmälningar överlämnas till drift- och underhållsansvariga.

1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen

Genom att redovisa de förhållanden som gäller för järnvägsföretagen, ska järnvägsnätsbeskrivningen hjälpa den som avser att bedriva järnvägstrafik att hitta nödvändig information. I denna beskrivning presenteras grundläggande uppgifter om Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät. Här framgår också information om grundläggande förutsättningar för att få trafikera det järnvägsnät som Öresundsbro Konsortiet förvaltar.

1.3 Rättslig grund

Följande lagar och förordningar är en lista över de mest centrala för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen.

Järnvägsnätbeskrivningen har upprättats med hänvisning till EU:s järnvägspaketet, och relevant danska och svenska lagstiftningar. Nedan finns en lista på de mest centrala lagstiftningarna i samband med drift och användning av den järnvägen över Öresund, listan inte uttömmande.

Europeisk

Europaparlamentets och EU-Rådets direktiv 2001/14/EG den 26 februari 2001 om tilldelning av kapacitet på järnvägsinfrastruktur och upptag av avgifter vid nyttjande av järnvägsinfrastruktur samt säkerhetscertifiering.

Europaparlamentets och EU-Rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik

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

Övriga EU-beslut

Järnvägssystem för höghastighetståg 96/48/EG 2008/57/EG

Transeuropeiska transportnätet 913/2010/EG

Järnvägssystem för konventionella tåg 2001/16/EG

Ändring av direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG 2004/50/EG

Kontroll av överensstämmelse med tekniska krav 93/465/EEG

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som krävs för att uppfylla de väsentliga krav som anges i direktivet 96/48/EG.

Rådets direktiv 402/2013 /EF. (Common safety method (CSM)).

Dansk

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

Bekendtgørelse nr. 1222 af 21/11/2014 om Banedanmarks opgaver og beføjelser

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

Bekendtgørelse nr. 1433 af 17/12/2014 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet (Herunder de til enhver tid gældende fastsatte takster i Bekendtgørelsen)

Bekendtgørelse nr. 59 af 02/02/2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.

Bekendtgørelse nr. 421 af 26/05/2009 om ændring af Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.

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

Bekendtgørelse nr. 560 af 21/6/2000 om modtagepligt på stationer m.fl. med senere ændringer

Bekendtgørelse nr. 1461 af 15/12/2009 om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere

Bekendtgørelse nr. 1359 af 02/12/2010 om ændring af Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere

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

Bekendtgørelse nr. 1188 af 12/12/2012 om Jernbanenævnet

Bekendtgørelse nr. 1127 af 30/11/2012 om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet

Bekendtgørelse nr. 1312 16/12/2008 om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde

Bekendtgørelse nr. 13 af 04/01/2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere

Bekendtgørelse nr. 1190 af 12/12/2011 om lokomotiver og passagervogne, der anvendes på det danske jernbanenet

Bekendtgørelse nr. 601 af 23/06/2009 om jernbanetransport af farligt gods

Bekendtgørelse nr. 576 af 31/05/2013 om ændring af Bekendtgørelse om jernbanetransport af farligt gods

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

Bekendtgørelse 653 af 08/05/2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet

Bekendtgørelse nr. 1666 af 14/12/2006 om kontrol med risikoen for større uheld og farlige stoffer

Ovanstående och för var tid i Danmark gällande lagar, bekantgørelser mm finns tillgänglig på www.retsinformation.dk

Svensk

Järnvägslag (2004:519)

Lag (2006:263) om transport av farligt gods

Lag (2011:725) om behörighet för lokförare

Järnvägsförordning (2004:526)

Förordning (2011:728) om behörighet för lokförare

Förordning (2006:311) om transport av farligt gods

Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2009:28 om undantag från Järnvägsstyrelsens-
trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) vid provkörning

Transportstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för
järnväg

Ovanstående och för var tid i Sverige gällande lagar, förordningar mm finns till-
gänglig på www.lagrummet.se respektive på Transportstyrelsens hemsida
[http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-jarnvag/Jarnvagsstyrelsens-
forfattningssamling](http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-jarnvag/Jarnvagsstyrelsens-forfattningssamling)

1.4 Juridisk status

Allmänna anmärkningar

Järnvägsnätbeskrivningen är utarbetad på basis av den lagstiftning, som var gällande
vid publiceringstidpunkten med tillhörande administrativa föreskrifter. Järnvägsnät-
beskrivningen tar inte lagar som är under framtagande i beaktning.

Järnvägsföretag förväntar sig att järnvägsinfrastrukturen lever upp till de specifika-
tioner, som är angivna i järnvägsnätbeskrivningen, och att Öresundsbro Konsortiet
följer de standarder och procedurer som anges i denna.

Järnvägsnätbeskrivningen utgör en beskrivning av det järnvägsnät som Öresunds-
bro Konsortiet råder över och innehåller uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt
information om villkoren för att få tillträde till den. Järnvägsnätbeskrivningen inne-
håller vidare information om förfaranden och kriterier för fördelningen av infrastruk-
turkapacitet. Öresundsbro Konsortiet ansvarar för informationen i järnvägsnätbes-
krivningen enligt lag. Ett järnvägsföretag eller sökande kan till Transportstyrelsen
hänskjuta frågan om järnvägsnätbeskrivningen har upprättats i enlighet med gäl-
lande bestämmelser. Det åligger läsaren att hålla sig informerad om uppdateringar av
innehållet i detta dokument genom att ta del av ändringsmeddelanden på Öresunds-
bro Konsortiets webbsida: www.oresundsbron.com

För danskt territorium gäller dansk lagstiftning och det är Trafikstyrelsen som är
tillsynsmyndighet och ansvarig för tillsyn av att verksamheten lever upp till lag krav.
På svenkt territorium är det Transportstyrelsen som utövar tillsyn enligt svenk lag
och av dessa utgivna föreskrifter, författningar etc. Här ingår även uppföljning på
att järnvägsnätbeskrivningen lever upp till kraven.

Ansvar

Öresundsbro Konsortiet frångår sig ansvaret för fel som uppstår i samband med uppsättning eller utskrift av järnvägsnätbeskrivningen.

Öresundsbro Konsortiet ansvarar inte heller för riktigheten av uppgifter i denna järnvägsnätbeskrivning som är lämnade av andra infrastrukturförvaltare.

Ansvariga myndigheter kan besluta om förändringar i information eller lagstiftning i förhållande till uppgifterna i denna järnvägsnätbeskrivning. Öresundsbro Konsortiet reserverar sig generellt för ändringar i järnvägsnätbeskrivningen eller infrastrukturens tillstånd för möjliga händelser som inte har kunna förutses.

Överklagande

För danskt respektive svenskt territorium ska överklagande av järnvägsnätbeskrivningens innehåll insändas skriftligt till:

Danmark	Sverige
Jernbanenævnet Edvard Thomsens Vej 14 DK-2300 København S Telefon: +45 6093 4800 E-post: info@jernbanenaevnet.dk	Transportstyrelsen Väg- och järnvägsavdelningen Box 267 SE-781 21 Borlänge Telefon: +46 (0) 771 503 503 E-post: jarnvag@transportstyrelsen.se

1.5 Struktur

Järnvägsnätbeskrivningen följer den dokumentstruktur som de europeiska infrastrukturförvaltare enats om inom ramarna för RNE Europeiska infrastrukturförvaltare.

En gemensam struktur för de olika ländernas järnvägsnätbeskrivningar ska underlätta för den som planerar att bedriva en gränsöverskridande trafik och söker information i flera länders dokument. Öresundsbro Konsortiet har därför vid framtagandet av detta dokument följt denna struktur, även i de fall där relevant information saknats under rubriken.

1.6 Giltighetstid och ändringar

Informationen i denna järnvägsnätbeskrivning avser tiden från 11 december 2016 kl. 00.00 till och med den 10 december 2017 kl 24.00.

Informationen riktar sig till alla som har ett närmare intresse av att planera trafikflöden under denna tågplanperiod. Erforderliga uppdateringar av denna utgåva av järnvägsnätbeskrivningen kommer fortlöpande att publiceras i form av ändringsmeddelanden på Öresundsbro Konsortiets webbsida:

<https://www.oresundsbron.com/sv/node/4607>

Ändringsmeddelanden publiceras dock endast om informationen är brådskande till sin karaktär. Ändringsmeddelanden kan avse ändringar rörande infrastrukturen som inte kunnat förutses vid tiden för publiceringen av dokumentet eller ändringar som krävs till följd av förändringar av gällande regelverk.

1.7 Distribution/publicering, utgivare

Järnvägsnätsbeskrivningen publiceras på Öresundsbro Konsortiets webbplats <https://www.oresundsbron.com/sv/node/4607> Där finns beskrivningen endast på svenska. På webbplatsen publiceras även ändringsmeddelanden.

1.8 Godskorridor

Enligt EU-förordning 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik har en godskorridor etablerats från Stockholm via Malmö till Palermo i Italien. Korridoren blev operativ 2015-11-09.

Godskorridoren beskrivs utifrån en strukturerad mall som benämns Corridor Information Document, CID. Publicerad på http://uk.bane.dk/visArtikel_eng.asp?artikelID=19731

1.9 One Stop Shop (OSS)

Öresundsbro Konsortiet, Banedanmark och Trafikverket samarbetar med andra europeiska infrastrukturförvaltare för att skapa ett europeiskt infrastrukturnätverk. All kontakt rörande OSS se Banedanmark eller Trafikverket webbsida.

1.10 Systemverktyg RNE

Path Coordination System (PCS) är en webbapplikation för internationella tåglägen som RNE erbjuder. Systemet stödjer även järnvägsföretag vid förfrågan om tåglägen. Charging Information System (CIS) erbjuder kalkylering av priser för internationella tåglägen. Train Information System (TIS) visar aktuell tåglägesinformation för internationella tåg.

För mer information: <http://pcs.rne.eu>
<http://cis.rne.eu>
<http://tis.rne.eu>

1.11 Ordlista

1.11.1 Förkortningar

BAP	Banarbetsplan
BDK	Banedanmark, dansk nationell infrastrukturförvaltare
UIC	Internationella järnvägsunionen
DcDK	Driftcenter Danmark
EES	Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet
EG (EC)	Europeiska Gemenskapen (European Parliament and of the Council)
EN	Europeisk Norm utarbetad av CEN/CENELEC. Harmoniserade EN är del av europeisk lagstiftning.
JF/JBV	Järnvägsföretag (SE) / Jernbanevirksomhed (DK)
JvSFS	Transportstyrelsens föreskrifter för järnväg
OCK	Overvagningscenter Kørestrøm (Banedanmark Eldriftscentral)
OSS	One Stop Shop
PPELS	Produktions Plats El Syd Göteborg
RAS	Regler för arbete i spår (Öresundsbro Konsortiet järnvägsanläggning)

RFC Kh	Regional Fjernstyrings Central i København (Banedanmark Trafikledning)
RNE	RailNetEurope
SCADA	Styr-, regler- och övervakningssystem
TC M	Trafikverkets Trafikledningscentral Malmö Adgangskontrakt
TC-ØSB	TrafikCenter, Lernacken (Öresundsbro Konsortiets trafikledning för vägdelen av förbindelsen)
TF	Trafiksäkerhetsföreskrift (Öresundsbro Konsortiet järnvägsanläggning)
TRAV	Trafikeringsavtal/Adgangskontrakt
TrV	Trafikverket, svensk nationell infrastrukturförvaltare
TS	Trafikstyrelsen, dansk nationell säkerhetsmyndighet
TSJ	Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning, svensk nationell säkerhetsmyndighet
SI	Säkerhetsinstruktion
SP	Öresundsbro Konsortiets säkerhetsprocedur, ett antal för trafiksäkerheten styrande dokument
SR	Sikkerhedsreglementet, dansk trafiksäkerhetsföreskrift

1.11.2 Definitioner

Avgifter

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av denna ska betalas till Banedanmark och Trafikverket enligt vad som föreskrivs i Regeringsavtal mellan danska och svenska regeringen.

Delsystem

Del av järnvägssystem.

Infrastrukturförvaltare

Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen, exempelvis Öresundsbro Konsortiet, Banedanmark och Trafikverket.

Järnvägsfordon

Rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår. I begreppet inkluderas exempelvis: spårfordon, spårgående arbetsredskap, storfordon, småfordon, drivfordon, manöverbagn, lok, motorvagn, vagn, etc.

Järnvägsföretag SE/Jernbanevirksomhed DK

Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

Järnvägsinfrastruktur

För järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

Järnvägsnät/Jernbanenet

Järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.

Järnvägssystem

Järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.

Kapacitetstilldelning

Fördelning av infrastrukturkapacitet.

Länstrafikansvariga

Länstrafikansvariga enligt lagen 2002:36 om ansvar för viss kollektiv persontrafik i Sverige.

Största profil

Den största profil ett järnvägsfordon kan ha för att kunna trafikera Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät

Största tillåtna axellast (STAX)

Ett mått på hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret.

Största tillåtna hastighet (STH)

Den högsta hastigheten ett tåg eller annan form för rörelse med järnvägsfordon får framföras med då alla kriterier för färden är uppfyllda.

Trafikeringsavtal /Adgangskontrakt (TRAV)

Avtal mellan Öresundsbro Konsortiets och järnvägsföretag avseende förutsättningar och villkor för trafik på Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät. Avtalet träffas med järnvägsföretagen/Jernbanevirksomhed genom Banedanmark och Trafikverket å Öresundsbro Konsortiets vägnar.

Tågplan/Køreplan

Plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period. Plan som anger tågfärdens beteckning, sträcka, tidsangivelser och andra behövliga uppgifter om tåg.

Tågläge

Den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod.

UIC Fiche

Standard utfärdad av UIC, exempelvis UIC 505 om utformning av personvagnar.

Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät

Den järnvägsinfrastruktur, drifts och förvaltas av Öresundsbro Konsortiet går från Københavns Lufthavn Kastrup km 12.854 till Lernacken station km 29.795 (Trafikverkets längdmätning 281.813). Ägarskapsgränsem mot Svedab är km 29.137.

2. Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Författningsrättslig reglering

Öresundsbro Konsortiet är infrastrukturförvaltare enligt den danske Lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11.11 2010 och den svenska järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526) samt föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar.

Som infrastrukturförvaltare är Öresundsbro Konsortiet ansvarig för att ge järnvägsföretag/jernbanevirksomhed tillstånd att trafikera järnvägen.

Generella villkor:

Tillträde till Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur ges till järnvägsföretag eller verksamheter som uppfyller kraven på att driva järnvägstrafik i Danmark och Sverige.

2.2 Allmänna tillträdesvillkor

För att trafikera järnvägsnätet krävs antingen licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd. Det krävs även avtal med Öresundsbro Konsortiet. För att underlätta processen behöver Järnvägsföretagen/Jernbanevirksomheder bara ha kontakt med Banedanmark och Trafikverket som på vägnar av Öresundsbro Konsortiet tecknar avtalen.

2.2.1 Vem har rätt att bedriva trafik/Tillstånd

De villkor som måste vara uppfyllda för att få rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnätet framgår av dansk repektive svensk järnvägslag samt gällande bekendtgørelser, författningssamlingar samt föreskrifter som gäller med stöd av dessa. För de företag som önskar utöva trafik på den danska och svenska järnvägsinfrastrukturen finns olika tillståndsformer. Närmare redovisning av detta kan läsas i Banedanmarks netredegørelse respektive Trafikverket järnvägsnätbeskrivning. Dokumenten finns att ta del av på [Banedanmark](#) respektive [Trafikverket](#) webbsida.

2.2.2 Licens/Säkerhetsintyg/Tillstånd

För att få utföra järnvägstrafik krävs både licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd i såväl Danmark som i Sverige, licens eller annat motsvarande tillstånd utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

Transportstyrelsen och Trafikstyrelsen kan bevilja:

- Licens
- Säkerhetsintyg del A och del B
- Särskilt tillstånd
- Tillstånd i form av auktorisation

För att organisera, men inte själv utföra, järnvägstrafik krävs tillstånd i form av auktorisation.

Närmare redovisning av detta kan läsas på Transportstyrelsens respektive Trafikstyrelsens webbsida. Länk till [Transportstyrelsen](#) respektive [Trafikstyrelsen](#) webbsida.

2.2.3 Säkerhetsintyg/ Auktorisation

Licens och säkerhetsintyg hanteras av Transportstyrelsen för svenskt territorium och Trafikstyrelsen för dansk territorium.

Auktorisation är ett tillstånd för den organisation eller det företag som avser att organisera men inte själv utföra järnvägstrafik. Detta tillstånd möjliggör ansökan om infrastrukturkapacitet hos Öresundsbro Konsortiet och andra infrastrukturförvaltare. Stora godstransportköpare och trafik huvudmän etc. kan vara aktuella för auktorisation.

2.2.4 Säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsföretagen ska själva ha de säkerhetsbestämmelser som behövs utöver Lagar och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagar. Vad som ska ingå i dessa säkerhetsbestämmelser, regleras i Transportstyrelsens respektive Trafikstyrelsens regelverk.

2.2.5 Återkallelse av säkerhetsintyg/tillstånd

Om förutsättningarna för tillstånd inte längre uppfylls eller tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter, kan detta återkallas av Transportstyrelsen och/eller Trafikstyrelsen.

2.2.6 Krav för att få ansöka om tågläge

Krav för att ansöka framgår av Banedanmark Netredegørelse respektive av Trafikverkets Järnvägsnätbeskrivning.

I båda fallen ställer lagen krav på tillstånd, se avsnitt 2.2.3.

2.2.7 Krav för att få trafikera Öresundsbro Konsortiets spåranläggning

För att få trafikera Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät krävs ett danskt och ett svenskt adganskontrakt/trafikeringsavtal. Avtalet träffas med Järnvägsföretagen/Jernbanevirksomheder genom Banedanmark och Trafikverket på Öresundsbro Konsortiets vägnar.

2.2.8 Förhandsbesked

Förhandsbesked kan lämnas av Banedanmark respektive Trafikverket. Tillträde till Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur kan ges villkorligt till Järnvägsföretagen/Jernbanevirksomheder och andra som uppfyller kraven för att driva järnvägstrafik. Det är inte ett hinder för ansökan om tilldelning av ett villkorat tidstabellsläge/kanaler till Järnvägsföretagen/Jernbanevirksomheder som vid ansökningpunkten inte uppfyller grunderna.

2.2.9 Avtal om tillgång till tjänster m m

Öresundsbro Konsortiet har uppdragit åt Banedanmark och Trafikverket att teckna avtal med järnvägsföretag/Jernbanevirksomhed om kapacitetstilldelning, tillgång till tjänster mm.

2.3 Andra villkor

2.3.1 Säkerhetsordning

Banedanmark Sikkerhedsreglement – SR 1975 gäller på den danska delen av sträckan mellan km 12,854 och km 18,235.

Trafikverkets TDOK 2015:0309 Trafiksäkerhetsbestämmelser för järnväg, TTJ, gäller på den svenska delen av sträckan mellan km 18,235 och km 29,795 (Trafikverkets längdmätning 281.813).

Öresundsbro Konsortiets trafiksäkerhetsföreskrift SP 7-06 – TF gäller på hela sträckan. TF beskriver reglerna för passage av gränsen mellan den danska delen av sträckan och den svenska delen av sträckan. Dessutom innehåller TF kompletterande och skärpande regler i förhållande till Banedanmarks och Transportstyrelsens regler för hela sträckan Københavns Lufthavn Kastrup – Lernacken.

2.3.2 *Elsäkerhet*

För sträckan gäller Öresundsbro Konsortiets elsäkerhetsföreskrift SP 4-02 Eldrifts-procedur samt för den danska systemdelen gäller Fjernbane Kørestrøm Instruksion kallad FKI) och för den svenska sträckan gäller BVF 1921 Elsäkerhetsföreskrifter för arbete på eller nära kontaktlednings- och tågvärmeanläggningar.

Operativa regler

Danmark

Den danska tidtabellsboken TKØ (Tjenstekøreplan Øst) och SIN (Sikkerhedsinstrukser) gäller på den danska delen av sträckan mellan km 12,854 och km 18,235. Linjen är beskriven i TIB (Trafikal Information om Banestrækningen).

Tillfälliga akuta hastighetsnedsättningar meddelas i ”La”. Sent beslutade, (akuta) arbeten m m meddelas i ”Rettelse til La”. Järnvägsföretaget tar mot information om detta och skall obesörja att lokföraren delges detta innan färden påbörjas.

Tillåtna typer av fordonsrörelser vid passage av gränsen mellan de svenska och danska tekniskasystemen är:

- Tåg: högsta tillåtna hastighet är 180 km/t.
- Arbejdskøretøj (arbetsfordon): högsta tillåtna hastighet är 40 km/t.

All radiokommunikation ska utväxlas med RFC Kh (Regional Fjernstyringscentral København H). GSM-R radio skall användas. Språket i radiokommunikationen ska vara på danska eller svenska. Danska benämningar på järnvägsobjekt ska användas på dansk systemdel. För säkerhetskommunikation har det framtagits en särskild ordlista för gränsöverskridande järnvägstrafik. Ordlistan finns att ta del av på Konsortiets webbsida www.oresundsbron.com

Sverige

Den svenska Tidtabellsboken gäller på den svenska delen av sträckan mellan km 18,235 och km 29,795. Linjen är beskriven i den svenska Linjeboken.

Tillfälliga hastighetsnedsättningar annonseras i ”Körorder”. Lokföraren ska hämta ut körorder från en terminal innan färden påbörjas alternativt på det sätt som Trafikverket anger.

Tillåtna typer av fordonsrörelser vid passage av gränsen mellan de svenska och danska systemen är:

- Tåg, högsta tillåtna hastighet är 200 km/t.
- Växling högsta tillåtna hastighet är 30 km/h.

All radiokommunikation ska utväxlas med TRV-TC Syd Öresund i Malmö. GSM-R radio ska användas. Språket i radiokommunikationen ska vara svenska eller danska och svenska ord för järnvägsobjekt ska användas på svensk systemdel. För säkerhetskommunikation har det framtagits en särskild ordlista för gränsöverskridande järnvägstrafik. Ordlistan finns att ta del av på Konsortiets webbsida

<https://www.oresundsbron.com/sv/node/4610>

2.3.3 *Samarbete PÖLS (Driftsforum Öresund)*

PÖLS står för: Punktlighet i Öresundstrafiken genom Ledningarnas Samverkan. Då det även deltar järnvägsföretag som inte ha trafikeringsavtal på Öresundsförbindelsen förekommer även namnet Driftsforum Öresund. PÖLS är de parter som ingår avtal med att trafikera Öresundsförbindelsen skall 4-8 ggr per år var delaktiga i samverkan mellan berörda aktörer, infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, hantera alla tvärfunktionella frågor och därmed säkerställa att järnvägstransporterna kan

hålla hög kvalitet avseende punktlighet för både person- och godstrafik över Öresundsförbindelsen. Strategien för PÖLS-arbetet är att PÖLS ska behandla de frågor där ett gemensamt agerande bedöms ge framgång. Överordnat mål är att säkra säkra tåg i rätt tid. För arbetet skall det fastställas gemensamma mål för kvalitetsarbetet. Arbetet organiseras i en styrgrupp som består av representanter från Öresundsbro Konsortiet, Banedanmark, Trafikverket samt de järnvägsföretag som trafikerar Öresundsförbindelsen med följande uppgifter och mandat:

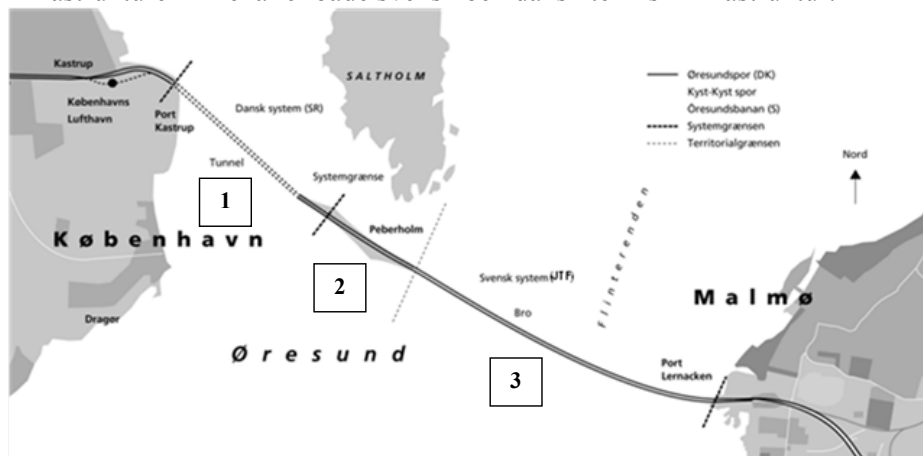
- Har övergripande ansvar för punktligheten i Öresundstrafiken
- Bevakar samtliga punktlighetsaktiviteter i Öresundstrafiken
- Formulerar och fastställer mål
- Är beslutande organ i frågor rörande punktlighetshöjande åtgärder
- Tillsätter vid behov särskilda tvärfunktionella arbetsgrupper
- Följer upp effekter av genomförda aktiviteter
- Representanterna skall vara beslutsförmåga för respektive organisation
- Precenterar månatligen punktlighetsstatistik för Öresundstrafiken.

2.4 Godkännandeprocess för fordon

Det järnvägsföretag som vill trafikera Öresundsbro Konsortiet järnvägsinfrastruktur ska bara göra det med rullande materiel som uppfyller tekniska minimikrav samt är godkända av den danska och den svenska säkerhetsmyndigheten.

Syftet med kravet på att fordon skall uppfylla tekniska minimikrav bygger på att Öresundsbro Konsortiet har som sitt överordnade mål att erbjuda en säker och tillförlitlig kommunikationslänk mellan Danmark och Sverige. En länk som skall präglas av öppenhet och enkelhet. För att uppnå detta överordnade mål måste den rullande materiel som trafikerar förbindelsen vara så beskaffad att den inte kan orsaka skada eller olägenhet för vare sig Öresundsbro Konsortiet eller de järnvägsföretag som trafikerar bron.

Öresundsbro Konsortiet är infrastrukturförvaltare för sträckan mellan Kastrup (km12+854) och Lernacken (km 29+795) enligt dansk längdmätning. Observera att infrastrukturen innehåller både svensk och dansk teknisk infrastruktur.



Områdes indelning

1. Dansk järnvägsteknisk systemdel beläget i danmark
2. Svensk järnvägsteknisk systemdel beläget i danmark
3. Svensk järnvägsteknisk systemdel beläget i sverige

2.4.1 Danmark

Rollande material som lok, tågsätt, personvagnar, godsvagnar, arbetsfordon får intet tas i bruk innan Trafikstyrelsen har utfärdat en "ibrugtagningstilladelse" i enlighet med "Lov om jernbane og bekendtgørelse 56 af 24/01/2013 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet".

Upplysningar om procedurer etc. om omkring "ibrugtagningstilladelse" återfinns på Trafikstyrelsens hemsida. Trafikstyrelsens webbplats www.trafikstyrelsen.dk.

"Arbetsredskap-/verktyg, och andra arbetsredskap, som framförs med en hastighet på under 20 km/h och som används i ett spår avstängt för arbete (A-skydd, sporspærring skall ha tillstånd av Öresundsbro Konsortiet innan fordonet sätts på spåret)."

2.4.2 Sverige

Rullande material som lok, tågsätt, personvagnar, godsvagnar, arbetsfordon får intet tas i bruk innan Trafikstyrelsen har utfärdat en "Godkännande för delsystem" i enlighet med "Transportstyrelsens författningssamling (TSFS 2010:116) Transportstyrelsens för godkännande av delsystem för järnväg".

För delsystem som inte omfattas av TSD sköts godkännandeprocessen av Transportstyrelsen. Det finns undantag från kravet på godkännande. Dokumenten som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se.

"Arbetsredskap-/verktyg, och andra arbetsredskap, som framförs med en hastighet på under 20 km/h och som används i ett spår avstängt för arbete (A-skydd, sporspærring skall ha tillstånd av Öresundsbro Konsortiet innan fordonet sätts på spåret)."

2.4.3 Provkörning

För att genomföra tekniska provkörningar på Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät som ligger på danskt territorium krävs att Trafikstyrelsen i Danmark och Transportstyrelsen har lämnat ett tillfälligt godkännande för tekniskt provkörning. Efter detta kan Öresundsbro Konsortiet godkänna en teknisk provkörning på Öresundsförbindelsen danska del. Avser den tekniska provkörningen test av mobilt ATC STM/STM utrustning etc. ska särskild dispens ges från Öresundsbro Konsortiets Trafiksäkerhetsföreskrift (TF).

Den som önskar genomföra provkörningar skall ha trafikeringsavtal med Öresundsbro Konsortiet.

Vid ansökan om dispens från Öresundsbro Konsortiets säkerhetsinstruktioner, säkerhetsprocedurer och avtal, som inte kräver godkännande av säkerhetsmyndigheter, ska ansökan vara Öresundsbro Konsortiet tillhanda senast 1 vecka innan dispensen ska användas.

Vid ansökan om dispens från Öresundsbro Konsortiets säkerhetsregler som kräver godkännande av säkerhetsmyndigheterna i Danmark och/eller Sverige ska ansökan vara Öresundsbro Konsortiet tillhanda så tidigt att Öresundsbro Konsortiet kan genomföra tillståndprocessen och därmed också uppfylla kraven i enlighet med Kommissionens förordning (EF) Nr. 352/2009 av den 2 april 2009.

Ansökningsblankett finns på Öresundsbro Konsortiets webbsida.
<https://www.oresundsbron.com/sv/node/4415>

Ansökan om dispens från TF sänds till Bandrift@oresundsbron.com.

2.5 Villkor för godkännande av säkerhetspersonal

Rutiner för utbildning av personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten prövas av Trafikstyrelsen i Danmark och Transportstyrelsen i Sverige. Öresundsbro Konsortiet har utarbetat speciella regler för den personal som tjänstgör på persontåg. Regler för personalens utbildning framgår av Öresundsbro Konsortiets procedur för utbildning och instruktion ([SP 7-01](#)).

3. Infrastruktur

3.1 Generell information

Enligt Järnvägslagen (2004:519) ska en infrastrukturförvaltares beskrivning av det järnvägsnät som förvaltaren råder över innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur. Denna del av järnvägsnätsbeskrivningen beskriver Öresundsbro Konsortiets tillgängliga infrastruktur i Sverige och Danmark. Infrastrukturen är inte fullt TSD INF-kompatibel men TSD:n kan användas som referens i tillämplig omfattning.

3.1.1 Geografiska upplysningar

Den järnvägssträcka som Öresundsbro Konsortiet förvaltar är belägen mellan den danska stationen Københavns Lufthavn Kastrup (km 12,854) och den svenska stationen (*driftsplatsen*) Lernacken (km 29,795 eller 281+813 i TrV systemet).

Sträckan är uppdelad i en dansk del mellan Københavns Lufthavn Kastrup och systemgränsen (km 18,235) och en svensk del mellan systemgränsen och Lernacken. Systemgränsen är gränsen mellan svenska och danska trafikledningsområden, kontaktledningsstyrning, signalsystem och radiosystem. Gränsen mellan de olika kontaktledningssystemen är belägen på Lernacken. Översiktliga ritningar framgår av bilaga 5 - 13.

Öresundsbro Konsortiets järnvägssträcka gränsar mot Banedanmark förvaltningsgräns vid km 12,854 och mot Trafikverket förvaltningsgräns vid km 29,795. Längdmätningen är en fortsättning av Banedanmarks längdmätning och den utgår från Köpenhamns Huvudbangård.

Järnvägssträckan är dubbelspårig i hela sin utsträckning och är normalspårig 1435 mm. En krysstation Peberholm (Phm) är belägen vid km 19,140. Inom driftsplatsen förekommer inget utbyte av gods eller passagerare.

3.1.2 Prestanda

Axellast

Största tillåtna axellast STAX är: 22,5 ton vid 200 km/h och 25,0 ton vid 120 km/h.

Hastigheter

På den svenska delen mellan km 18,235 och km 29,795 är den maximala hastigheten 200 km/t. På den danska delen mellan km 12,854 och km 18,235 är den maximala hastigheten 180 km/t. Dessa hastigheter gäller under förutsättning att färden uppfyller villkoren i JTF respektive SR samt att fordonens gångdynamiska egenskaper uppfyller EN 14 363:2012 eller UIC 518:2009.

Kraftförsörjning

Kontaktledningssystemet energimatas med AC 25 kV 50 Hz.

Kontaktledningshöjden är 5 330 mm på större delen av sträckan.

Lastprofil

Öresundsbro Konsortiets järnväg kan trafikeras med fordon som uppfyller UIC GC och P/C450, enligt UIC 506, se bilaga 4.

Lutning/Hældning

Maximal lutning på sträckan är 15,6 promille. Denna lutning återfinns vid nedfart i och uppfart ur tunneln samt upp mot bron från tunneln, se lutningsdiagram bilaga 11.

Metervikt

Största tillåtna normala metervikten är STMV är 8,3 ton/m

Räls och överbyggnad (hjul-räl-gränssnitt)

Spåret är byggt med UIC60-profil på betongslipers 60 kg med Fastclipbefästningar. Beräkningar av ekvivalent konicitet skall utgå från EN 15 302.

Trafikkapacitet

Konsumerad kapacitet är uppskattas till mindre än 60 % av tillgänglig kapacitet per dygn och per tvåtimmarsperiod.

Tåglängd

Normaltåglängd dansk teknisk systemdel är 835m och svensk teknisk systemdel 730m Största tillåtna tåglängd för specialtransport är 1 000m.

Tågvikt

1 EG lok 2 120 ton. 2 EG lok 2 600 ton. Specialtransport största möjliga tillåtna tågvikt är 4 000 ton.

3.1.3 Trafik och säkerhetssystem

Trafikstyrningssystem

Trafiken övervakas och styrs operativt av trafikledare (Fjärrtågklarare). Den danska delen mellan stationen Københavns Lufthavn Kastrup (km 12,854) och systemgränsen (km 18,235) övervakas av trafikledningen i RFC Kh (Regional Fjernstyringscentral København H). Den svenska delen mellan systemgränsen och stationen (*driftsplatsen*) Lernacken (km 29,795 eller 281+813 i Trafikverkets systemet) övervakas från Trafikverket TLO Syd Trafikledning Öresund (Driftledningscentral i Malmö).

Sträckan mellan Københavns Lufthavn Kastrup station och Peberholm station är utrustad med danskt linjeblock och axelräknarsystem. Peberholm station är utrustad med svenska signaler. Sträckan mellan Peberholm Station och Lernacken driftsplatsen är utrustad med svenskt linjeblock och spårledningar.

Kommunikationssystem

GSM-R radiosystem används mellan km 12,812 och km 29,795. Systemsifte mellan dansk och svenska GSM-R sker på linjen mellan Tårnby och Københavns Lufthavn Kastrup.

Tilläggfunktioner utöver det allmänna GSM systemet som är i bruk är samtalsprioritering, järnvägsnödanrop, gruppsamtal, att ringa till tågnummer och automatisk samtalsstyrning.

ATC Automatiskt Tågkontrollsystem

Den svenska delen av sträckan mellan km 18,235 och km 29,795 är utrustat med svenskt ATC EBICAB 700.

Den danska delen av sträckan mellan km 12,854 och km 18,235 är utrustat med danskt ATC ZUB 123.

Fordonen kan vara utrustade med både EBICAB 700 och ZUB 123 system. Systemen ska vara förbundna via en ATC-bus och en systemvalspanel. ATC systemen ska använda programversioner som kan hantera den automatiska systemöverkopplingen när tåget passerar systemgränsen. Båda systemen ska vara aktiva.

Under perioden kommer det genomföras förberedelsearbeten för införande av ERTMS och möjlighet att montera ERTMS + STM i rullande material. Öresundsbro Konsortiet avser därför att (2016) etablera STM-STM övergångszon på Peberholm. Övergången planeras att läggas i anslutning till nuvarande dansk-svensk ATC-systemskiftesgräns på Peberholm.

Detektering av varmgång-, tjuvbroms, urspårning

Öresundsförbindelsen är skyddad med varmgång-, tjuvbroms, urspårningsdetektorer från båda sidorna om förbindelsen. Detektorer finns dels på BDK:s infrastruktur respektive TrV:s infrastruktur. Detektorernas, placering, prestanda och krav för detektion redovisas av respektive infrastrukturförvaltare. För att få passera förbindelsen krävs att den rullande materielen uppfyller tekniska krav på utförande för att detektion skall vara möjlig.

3.2 Trafikrestriktioner

3.2.1 Farligt gods

Allmänt gäller att när det kör godståg med farligt gods på den danska sträckan i Öresundstunneln så får det inte samtidigt befinna sig andra tåg på samma spår i tunneln.

Godståg som befordrar vagnar lastade med varor försedd med varningsetikett RID klass 1 och RID underklasserna, 1.5 eller 1.6 får ej ske i Öresundstunneln samtidigt som det finns andra tåg i tunneln.

Vagnar som befordras genom Öresundstunneln och som är lastade med explosiva varor klass 1 får endast lastas med 1000 kg explosivt ämne per vagn.

3.2.2 Miljörestriktioner

Obegränsad dieseldrift är inte tillåten på sträckan mellan Københavns Lufthavn Kastrup och Lernacken. Det krävs särskild tillåtelse för körning med dieseltåg. Det är ett krav, att emissioner från dieseltåg uppfyller Euro II och Euro III standarderna. Ytterligare information kan fås genom att kontakta:

Öresundsbro Konsortiet
Jernbaneafdelingen
Vester Søgade 10
DK-1601 København V
e-mail: Railway@oresundsbron.com

3.2.3 Tunnelrestriktioner

Det gäller vissa restriktioner för körning med diesel i Öresundstunneln. Dessutom skall personförande tåg uppfylla vissa betingelser. Tillstånd till passagerarbefordran i tunnlar skall framgå av fordonets ”ibrugtagningstilladelse från Trafikstyrelsens.”

För ytterligare information se Öresundsbro Konsortiets Trafiksäkerhetsföreskrift (TF) samt Banedanmarks SR, SIN och trafikmedellanden.

Höga vindhastigheter

I samband med höga vindhastigheter kan restriktioner i tågtrafiken förekomma. Restriktionerna syftar dels till att en eventuell evakuering/räddningsinsats kommer att kunna genomföras planeringsmässigt dels till att förhindra att delar av lasten blåser av godsvagnar.

Följande restriktioner gäller för olika vindhastigheter:

Nivå	Uppmätt vindhastighet	Trafikrestriktioner		
		Godståg	Övriga tåg, El dragkraft	Övriga tåg, Diesel dragkraft
1	Mer än 18m/s aktuell eller 12 m/s effektiv vind	Inga	Inga	Inga
2	Mer än 21 m/s aktuell eller 17 m/s effektiv vind	max 80 km/t	Inga	Inga
3	Mer än 24 m/s aktuell eller 20 m/s effektiv vind	max 80 km/t	Inga	Inga
4	Mer än 27 m/s aktuell vind	Trafiken ställs in	max 100 km/t	Inga
5	Mer än 30 m/s aktuell vind	Trafiken ställs in	max 40 km/t	max 100 km/t
6	Mer än 34 m/s aktuell vind	Trafiken ställs in	Trafiken ställs in	Trafiken ställs in

Väderförhållanden som påverkar tågtrafiken på förbindelsen, t ex svajande kontaktledning till följd av hård vind, meddelas av lokförare till RFC Kh/TRV-TC M. Be-

slut om restriktioner fattas i samråd mellan RFC Kh, TRV-TC M och Öresundsbro Konsortiet Trafikledare Väg (ØSB-TC).

När vindhastigheten är över 25 m/s och vägförbindelsen är stängd kan det inte förväntas en normal räddningsinsats vid en eventuell järnvägsolycka på bron.

Väderförhållanden som påverkar tågtrafiken på förbindelsen, t ex svajande kontaktledning till följd av hård vind, meddelas av lokförare till RFC Kh/TRV-TC M. Beslut om restriktioner fattas i samråd mellan TRV-TC M och Öresundsbro Konsortiet Trafikledare.

3.3 Underhåll och serviceanläggningar

Järnvägsföretagen är ansvariga för borttransport av havererade tåg och utrustning för bärgning av urspårade fordon. Järnvägsföretaget ska beskriva hur de kommer att använda hjälptåg eller bärgningsutrustning. Bortforsling skall ske snarast möjligt. Om bortforsling inte sker så kan Öresundsbro Konsortiet (Banedanmark eller Trafikverket) genomföra detta, järnvägsföretaget blir ersättningsskyldig för en sådan insats.

Den närmaste svenska vagnhallen är belägen i Malmö och den närmaste danska vagnhallen är belägen i Københavns Lufthavn Kastrup.

3.4 Infrastrukturens tillgänglighet

Det periodiska underhållet planeras årsvis och redovisas i en underhållsplan. Det periodiska underhållet genomförs så långt som möjligt nattetid då antalet tåg är mindre. Vid sådant arbete förekommer ofta enkelspårdrift på hela eller delar av anläggningen. Även nedsatt hastighet kan förekomma. Information om trafikrestriktioner i samband med periodiskt underhåll kan erhållas från Öresundsbro Konsortiet.

Vid akut felavhjälpning kan delar av infrastrukturen stängas med kort varsel. Information om detta lämnas av RFC Kh respektive TRV-TC M Syd Trafikledning Öresund.

4. Kapacitetstilldelning

4.1 Introduktion

I det följande beskrivs regler och processer i samband med tilldelning av kapacitet på Öresundsförbindelsen. Eftersom järnvägen inte utgör en teknisk och kommersiell helhet utan en integrerad del av de nationella järnvägssystemen har Öresundsbro Konsortiet träffat avtal med Banedanmark för den danska systemdelen av förbindelsen och Trafikverket på den svenska systemdelen av förbindelsen. Enligt detta avtal ombesörjer de handhavande av kapacitetstilldelning på järnvägen mellan Lernacken och Københavns Lufthavn Kastrup å Öresundsbro Konsortiets vägnar.

Öresundsbro Konsortiet är huvudansvarig för tilldelningen av kapacitet medan Banedanmark och Trafikverket genom avtal har åtagit sig att fördela kapaciteten på respektive delsträcka av järnvägen. Uppdraget innefattar samtliga förberedelser som erfordras för tilldelning av kapacitet.

Järnvägsföretag som ansöker om kapacitet skall använda det gemensamma europeiska planeringssystemet PCS (Path Coordination System) tidigare benämnt Pathfinder. Mer om detta kan läsas på RailNetEurope webbsida avsnitt 1.10.2.

Dessutom tilldelad kapacitet för tillfällig trafik ad hoc.

Alla blanketter och närmare beskrivningar framgår i Banedanmark respektive Trafikverkets järnvägsnätbeskrivningar. För att trafikera förbindelsen krävs också att järnvägsföretaget tagit del av Banedanmarks och Trafikverkets beskrivningar. I deras beskrivningar återfinns även blanketter och närmare beskrivningar för respektive länders hantering av tilldelning av kapacitetsfrågor etc.

Se: www.bane.dk
www.trafikverket.se
www.rne.eu

Parternas huvudsakliga arbetsuppgifter avser följande aktiviteter:

4.1.1 Tilldelning av tågläge och tidtabellskonstruktion

Fördelning av kapacitet till de järnvägsföretag som har tillstånd att trafikera järnvägen och att upprätta tidtabeller.

4.1.2 Tidsplan och tågplanepioder

Parterna upprättar tidplan för arbetet med tågplanen. Tidplanen presenteras årligen varefter Öresundsbro Konsortiet ska ange sin prioritetsordning.

4.1.3 Ansökan om tågläge

Ansökan ska ställas till, antingen Banedanmark eller Trafikverket. Banedanmark och Trafikverket tar emot och registrerar ansökan om tågläge. Ansökningar som eventuellt inkommer till Öresundsbro Konsortiet vidarebefordras snarast dock senast inom två arbetsdagar till Banedanmark respektive Trafikverket eller annan infrastrukturförvaltare som kan vara berörd. Banedanmark och Trafikverket ger Öresundsbro Konsortiet fortlöpande information om ansökningar och tidtabells förslag som framkommer under tågplaneprocessen.

4.1.4 Konfliktlösning

Vid konflikt avseende önskemål om tåglägen samråder Banedanmark respektive Trafikverket med berörda parter för att söka optimala lösningar.

Fastställande av tågplanen.

Öresundsbro Konsortiet fastställer tågplanen för Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät vid samma tidpunkt som Banedanmark respektive Trafikverket fattar beslut om tågplan/køreplan på respektive stats spåranläggningar.

4.1.5 Internationell tidtabellsplanering

Banedanmark och Trafikverket ska efter överenskommelse kunna representera Öresundsbro Konsortiet i det forum som finns för koordinering av internationella tidtabeller (RNE).

4.1.6 Banedanmark och Trafikverket genomförande av uppdraget

Kapacitetstilldelningen ska ske i enlighet med det övergripande syftet att främja säker, rationell och ändamålsenligt järnvägstrafik mellan Sverige och Danmark. Inom ramen för detta övergripande syfte och den tillämpliga lagstiftningen ska Banedanmark och Trafikverket tillförsäkra en lämplig balans mellan lokal/transittrafik, passagerar/godstrafik samt öst/västgående trafik.

Kapacitetstilldelningen ska ske på konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt inom ramen för dansk respektive svensk lagstiftning av spårkapacitet samt med iakttagande av vid var tid tillämplig övrig lagstiftning på området. Tilldelningen ska präglas av full transparens, objektivitet och neutralitet.

Vid tilldelning av kapacitet ska Öresundsbro Konsortiets vid var tid gällande föreskrifter avseende säkerhet, rullande materiel, dieseltrafik, farligt gods och övriga aspekter följas. Det åligger Öresundsbro Konsortiet att fortlöpande hålla Parterna informerade om Öresundsbro Konsortiets vid var tid gällande föreskrifter för trafik på järnvägen.

Tilldelning av kapacitet ska ske med beaktande av Öresundsbro Konsortiets behov av att kontinuerligt underhålla järnvägen. Det åligger Öresundsbro Konsortiet att hålla Banedanmark och Trafikverket fortlöpande underrättad om Öresundsbro Konsortiets planerade underhållsaktiviteter.

Inom ramen för handläggning av kapacitetstilldelning åligger det Banedanmark och Trafikverket att ge erforderlig information till järnvägsföretagen vad gäller bl.a. tje-nestekøreplan, TIB, LA-instruktioner, tidtabellbok och grafisk tidtabell eller dokument som ersätter eller kompletterar dessa.

Banedanmark och Trafikverket ska handlägga klagomål och krav från järnvägsföretagen hänförliga till kapacitetstilldelning på respektive ifrågavarande delsträcka av järnvägen. Om Banedanmark och Trafikverket och järnvägsföretagen/ jernbane-virksomhed genom samråd ej lyckas lösa tvistefråga, ska frågan hänvisas till Öresundsbro Konsortiet för avgörande.

4.1.7 Koordination av kapacitetstilldelning

Med särskilt beaktande av järnvägens gränsöverskridande karaktär och behovet av att utbjuda en teknisk och kommersiell helhet har Banedanmark respektive Trafikverket åtagit sig att kontinuerligt koordinera sitt uppdrag under detta avtal med den andra parten. Banedanmark och Trafikverket är även införstådda med att dess organisation i samtliga avseenden ska verka för att underlätta effektiv koordination i syfte att skapa effektiv och ändamålsenlig trafik på järnvägen över Öresund.

Skyldigheten att identifiera koordinationsaspekter åvilar Banedanmark respektive Trafikverket emedan Banedanmark är övergripande koordinationssansvarigt med primär skyldighet att tillse att koordination initieras och sker metodiskt samt att koordinationaspekter regelbundet följes upp. Vad som avses med koordinationsansvar definieras enligt följande:

Öresundsbro Konsortiet har överenskommit med Banedanmark och Trafikverket och de är införstådda med att Öresundsbro Konsortiet inte har det övergripande koordinationsansvaret, detta regleras i särskilda avtal. Öresundsbro Konsortiet är emellertid berett att vid var tid besluta vid meningsskiljaktigheter kring någon aspekt som rör uppdragsförhållandet eller i övriga frågor som Öresundsbro Konsortiet ansvarar för.

4.2 Beskrivning av kapacitetstilldelningsprocessen

En sökande tilldelas kapacitet med beaktande att de ska driva järnvägstrafik samt drift och underhåll av infrastrukturen. Tilldelning sker vart år på bakgrund av konkreta ansökningar om kapacitet. Banarbete likställs med en kapacitetsansökan från järnvägsföretag eller sökande.

Utöver detta kan det tilldelas kapacitet på lediga lägen.

Ad hoc-tilldelningsprocess

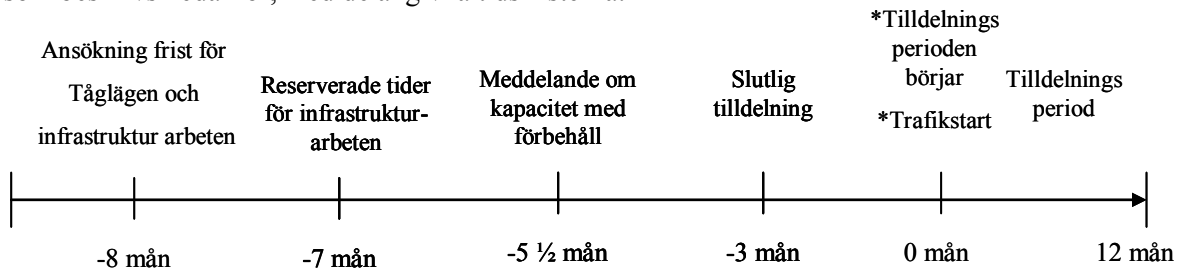
För ansökan om tillträdestjänster och övriga banarbeten som inkommit efter ”datum för ansökan om tillträdestjänster, internationellt” gäller att dessa hanteras inom ad hoc-tilldelningsprocessen. Dock hanteras ad hoc ansökningar olika beroende på när de inkommer i förhållande till olika processteg.

4.3 Plan för tilldelningprocessen

Detta sker i enlighet med Banedanmark Netredogørelse respektive Trafikverket Järnvägsnätbeskrivning.

4.3.1 Tidsfrister för processen

Tilldelning av kapacitet på Öresundsbro Konsortiets infrastruktur följer, proceduren som beskrivs nedanför, med de angivna tidsfristerna:



På grundval av ansökningar som inkommer 8 månader före tilldelningsperioden börjar, träffar Banedanmark/Trafikverket (Öresundsbro Konsortiet) avgörande om tilldelning av kanaler.

Öresundsbro Konsortiet anmäler sitt övergripande behov av tider för arbete totalavstämningar <56 timmar ansöks 8 månader före tilldelningsperioden påbörjar kapacitet till infrastrukturarbete med reservation till de inkommande kapacitetsansökningarna.

Banedanmark/Trafikverket (Öresundsbro Konsortiet) tilldelar vilkorat/förbehåll senast 5 ½ månader före tilldelningsperioden påbörjas.

Den slutliga kapacitetstilldelningen meddelas senast 3 månader före tilldelningsperioden påbörjar.

4.3.2 Preliminärt förslag till Køreplan/tågplan

Vid sista "datum för ansökan om tillträdestjänster, internationellt och nationellt" inleds tilldelningsprocessen för den ettåriga tågplanen med att Banedanmark och Trafikverket tar fram "Preliminärt förslag till tågplan". "Preliminärt förslag till tågplan" utgör underlag för de processteg inom RailNetEurope (RNE) som genomförs för att fastställa gränspassagetider för internationell trafik. En tidtabellsteknisk konferens inom samarbetet för RNE hålls varje år, och därefter får de sökande ett preliminärt förslag till tågplan, som innehåller kapacitetstilldelning samt gränspassagetider för internationell trafik. Efter detta startar en synpunkts- och samordningsperiod för den gränsöverskridande trafikens gränspassagetider, vilken pågår fram till början av augusti. Gränspassagetiderna beslutas i samråd mellan Banedanmark och Trafikverket efter samordning mellan infrastrukturförvaltarna. Beslutsperioden omfattar en tvåveckorsperiod för att beslutet skall kunna delges de sökande samordnat för samtliga gränspassager. RNE's beslut ligger till grund för den fortsatta nationella tilldelningsprocessen.

4.3.3 Förslag till tågplan

När "Förslag till tågplan" tas fram kan Banedanmark och/eller Trafikverket komma att kontakta de sökande för arbetsmöten som en del i arbetet med att ta fram förslaget. Då "Förslag till tågplan" skickats till berörda sökande har de en månad på sig att yttra sig över förslaget. Om yttrandena innehåller behov av ändringar, inleds processteget samordning. För detaljer, se nedanstående avsnitt om samordning. Tidsplan: se bilaga 3.1. Om yttrandena inte innehåller några behov av ändringar, kan tågplanen fastställas. I "Förslag till tågplan" redovisar Banedanmark och/eller Trafikverket hur planeringen av banarbeten ser ut samt vilka åtgärder som föreslås för tillträdestjänster som är i konflikt med banarbeten.

4.3.4 Samordning

Samordningen syftar till att jämka samman de sökandes behov och Öresundsbro Konsortiets behov av banarbetstider, för att få till stånd en tågplan utan intressekonflikter. Under samordningen kan Banedanmark och/eller Trafikverket ta underhandskontakter med de sökande eller bjuda in till samordningsmöten. Ifall en intressekonflikt inte ser ut att kunna lösas, kan de sökande begära tvistlösning vid en viss given tidpunkt inom samordningen. Tidsplan: se bilaga 3.1.

Finns inga intressekonflikter, hanteras inte detta processteg. Om en eventuell intressekonflikt blir löst i detta processteg, kan tågplanen fastställas.

4.3.5 Tvistlösning

Om en intressekonflikt inte ser ut att få sin lösning under samordningen kan de sökande som är berörda av intressekonflikten begära tvistlösning vid en angiven tidpunkt som gäller för alla tvistlösningar. När en sökande begär tvistlösning skall denne samtidigt inkomma till Banedanmark eller Trafikverket med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning avseende produktion av tillträdestjänsten samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras. Med begäran om tvistlösning kan de sökande även inkomma med nya förslag på lösningar av intressekonflikten. Efter begärd tvistlösning kallar Öresundsbro Konsortiet de inblandade till ett tvistlösningsråd där Öresundsbro Konsortiet redovisar vilken lösning som valts och vilka alternativ som valts bort samt grunderna för detta. Om de sökande inte accepterar lösningen som redovisas, fortsätter samordningen. Finns inga intressekonflikter hanteras inte detta processteg. Om en eventuell intressekonflikt blir löst i detta processteg, kan tågplanen fastställas.

4.3.6 Överbelastad infrastruktur

Om det fortfarande finns olösta intressekonflikter efter samordningen, skall Öresundsbro Konsortiet förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Öresundsbro Konsortiet, delger de sökande beslutet och offentliggör det på webbplats: www.oresundsbron.com. Beslutet skall innehålla information om på vilken del av infrastrukturen en intressekonflikt råder, under vilka tider, vilka parter som är berörda, om tvistlösning har förekommit och orsaken till att intressekonflikten inte kunde lösas. Beslutet om att en banan är förklarad överbelastad är ett villkor för att Öresundsbro Konsortiet ensidigt skall kunna avgöra intressekonflikten genom att tillämpa prioriteringskriterier för att tilldela kapacitet till de sökande som är berörda av intressekonflikten. För detaljer om prioriteringskriterier se avsnitt behandlande prioriteringskriterier. Om banan förklaras överbelastad, skall en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan tas fram.

I tilldelningsprocessen för tågplan 2017 avser Öresundsbro Konsortiet för svensk territorium att inte utnyttja möjligheten att på en överbelastad del av infrastrukturen ge företräde åt den som betalar en extra avgift. För danskt territorium är det en fråga som Trafikstyrelsen beslutar. Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen, kan Öresundsbro Konsortiet förklara denna del av infrastrukturen överbelastad innan samordningen inleds.

Öresundsbro Konsortiet har hittills inte förklarat någon del av banan överbelastad utifrån uppenbar betydande kapacitetsbrist. Om en intressekonflikt mellan tågläge och övrigt banarbete leder till att en bana förklaras överbelastad, kommer Öresundsbro Konsortiet att tilldela kapacitet för banarbetet där det bedöms vara mest gynnsamt för trafiken samtidigt som genomförandet av banarbetet skall vara möjligt.

Kapacitetstilldelningen skall i detta fall motiveras skriftligen och lösningsförslaget, till exempel omledning av tåg skall presenteras för den sökande. Öresundsbro Konsortiet kan dock välja att senarelägga ett övrigt banarbete till annan tidsperiod eller tågplan i fall konsekvenserna för trafiken till följd av en intressekonflikt bedöms vara av sådan art.

4.3.7 Kapacitetsanalys

Senast sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad, offentliggör Öresundsbro Konsortiet en kapacitetsanalys på Öresundsbro Konsortiets webbplats: www.oresundsbron.com

Kapacitetsanalysen kommer att utföras utifrån beslutet om överbelastad infrastruktur.

Kapacitetsanalysen anger:

- orsakerna till överbelastning
- förslag på metoder för att åtgärda den överbelastade infrastrukturen
- förslag på åtgärder på kort sikt (upp till ett år) och på lång sikt (upp till tre år).

4.3.8 Kapacitetsförstärkningsplan

Senast sex månader efter det att en kapacitetsanalys enligt avsnittet 4.3.7 avslutats, offentliggör Öresundsbro Konsortiet en kapacitetsförstärkningsplan på Öresundsbro Konsortiets webbplats www.oresundsbron.com. Planen upprättas efter samråd med dem som använder den överbelastade infrastrukturen och anger:

- orsakerna till överbelastning
- den sannolika framtida trafikutvecklingen
- hinder för infrastrukturutveckling
- alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning.

Kapacitetsförstärkningsplanen innehåller också en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder, uppgift om vilka åtgärder infrastrukturförvaltaren utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete. Den tidsplan som redovisas i kapacitetsförstärkningsplanen sträcker sig upp till maximalt tre år. Åtgärder som analyseras och föreslås i kapacitetsförstärkningsplanen kan vara exempelvis åtgärder i infrastrukturen, tidtabellsanpassningar eller åtgärder relaterade till järnvägsföretagens fordon och vagnar. Om det finns en upprättad kapacitetsförstärkningsplan för den överbelastade infrastrukturen och om denna plan håller på att genomföras, upprättas inte någon ny kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan.

4.4 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten

Planerade större banarbeten har varit föremål för samråd innan publiceringen av järnvägsnätbeskrivningen, och denna typ av banarbeten utgör en del av förutsättningarna för exempelvis framkomlighet och hastigheter på banan i tilldelningsprocessen. Samtliga kapacitetsrelaterade ansökningar skall vara anpassade efter de planerade större banarbetena som finns banarbetsboken. Det kan till exempel innebära att en sökande ansöker om ett omledningsläge för ett planerat större banarbete som utförs på en bana med enkelspårdrift. I syfte att minska trafikpåverkan kan Öresundsbro Konsortiet, utan att påverka det totala tidsbehovet för banarbetet, tidigarelägga eller senarelägga starttiden som angetts i banarbetsboken, se bilaga 3.2, Planerade större banarbeten. För att välja ut vilka banarbeten som skall ingå i järnvägsnätbeskrivningen har Öresundsbro Konsortiet använt nedanstående modell för kriterier för planerade större banarbeten.

Klass	Typ av banarbete	Anges i
1	Behov som Öresundsbro Konsortiet har för planerade <i>större banarbeten</i> som medför kapacitetsinskränkningar anges under denna rubrik. ”Större” banarbeten som innebär avstängt spår under längre tid.	Järnvägsnätbeskrivning <i>Netredegoelse</i> <i>Network Statement</i>
2	Banarbeten av löpande karaktär som måste få genomföras för att förvalta infrastrukturen.	Öresundsbro Konsortiets förslag till tider enligt bilaga 3.1-2 alternativt Järnvägsnätbeskrivning 4.4.1 Infrastrukturarbeten.
3	Mindre arbeten med trafikpåverkan.	I samarbete med Banedanmark, Trafikverket.
4	Akut felavhjälpning	Avhjälpning av fel sker efter behov i samråd med dansk och svensk trafikledningsfunktion.

4.4.1 Infrastrukturarbeten

Öresundsbro Konsortiet planlägger och genomför arbeten inom Öresundsbro Konsortiets var tids gällande järnvägsnätbeskrivning. Det åligger Banedanmark och Trafikverket, på uppdrag av Öresundsbro Konsortiet att löppande varsla järnvägsföretagen om planlagda infrastrukturarbeten.

Vid omfattande störningar i trafiken som sammanfaller med planagda infrastrukturarbeten skall Banedanmark och Trafikverket inbjudas Öresundsbro Konsortiet i dialog om trafikavecklingen. Öresundsbro Konsortiet är då inställd på att skjuta på eller ställa in infrastrukturarbetet. Banedanmark och Trafikverket kan inte utan Öresundsbro Konsortiets accept skjuta på eller ställa in ett infrastrukturarbete.

4.4.2 Prioritering vid planläggning av arbete/sporspærringer till infrastrukturarbeten

Vid planläggning av infrastrukturarbeten kan det ofta mellan flera scenarior, som avtalsbalans pålitlighet/ robusthet mot tillgänglig kapacitet. Det är mellan Öresundsbro Konsortiet genom Banedanmark avtalat med järnvägsföretagen att pålitligheten i infrastrukturarbeten och planläggningen skall prioriteras högst.

Pålitligheten omfattar här både varslingsfrister i planlägningsprocessen efterlevs (så att resenärer och godskunder kan få tillförlitlig information om vilka tåg kommer att

köra etc.), och att de faktiska infrastrukturarbetena planeras att vara robusta i utförandet (med hög punktlighet och uppstart och avslut av av infrastrukturarbetet enligt avtalad tid).

4.4.3 Varslingsfrister

Banedanmark och Trafikverket varslar järnvägsföretagen om infrastrukturarbeten. Nedanstående varslingsfrister är gällande för planläggningen av infrastrukturarbeten omfattande av exklusive infrastrukturarbeten omfattande av system- och intervall avstängningar. System- och intervall avstängningar. Kräver ingen varslning från Banedanmark och Trafikverket "Öresundsbro Konsortiet" till järnvägsföretagen. Ytterligare definition om system och intervall avstängningar kan läsas avsnittet "definitioner" nedan.

Banedanmark och Trafikverket "Öresundsbro Konsortiet" är inte skyldig att anmäla infrastrukturarbeten för att reparera fel och brister. Fel definieras i detta sammanhang som situationer, var händelsen med utgångspunkt, som härrör från tekniskt fel, olyckshändelse eller skadegörelse samt särskild väder och naturförhållanden, orsakar (eller kan ge) driftstörningar och/eller säkerhetsmässiga konsekvenser.

Som resultat av normbaserad besiktning så kallad månadsanmärkningar som skall avhjälpas inom 3 månader från det uppmärksammades. Sådana infrastrukturarbeten är undantagna från N-4 månaders varslning även om infrastrukturarbetets längd föreskriver denna varslning. Infrastrukturarbetet kommer istället att planläggas genom en dialog mellan parterna.

Varslingsfrister är beskrivna i nedanstående tabell:

	Varsling X-12 mdr. ^{*1}	Varsling N-4 mdr. ^{*2}	Varsling N-144 timmar
Media	Järnvägsnätbeskrivning	LA-brev BUP/BAP	Muntlig varsling och e-post till en av järnvägsföretagens utpekade mottagare
Infrastrukturarbeten med en längd > 56 sammanhängande timmar	För alla infrastrukturarbeten anges: 1. TIB/BAP/BUP nr. 2. Avgränsning station/driftsplats med motriktade signaler ^{3*} 3. Ca. varaktighet (antal dagar) 4. Om infrastrukturarbetet ligger i en semesterperiod eller helgdag ^{*4} 5. Start början/mitten/slutet på sommarlovet 6. Sammantaget avstängnings mönster (stängs ett eller flera spår totalavstängning etc.)	För alla infrastrukturarbeten anges: 1. Exakt lokalisering 2. Exakta datum för start och slut 3. Exakt tidpunkt för start och slut 4. Slutligen trafikala konsekvenser (körbarhet) mht. infrastrukturarbetena	Anmälan om planlaggda infrastrukturarbeten som inte kommer att brukas
Infrastrukturarbeten med en varaktighet <= 56 timmar i följd, men som inte är en del av system och intervall avstängningar	Ingen information anges	För alla infrastrukturarbeten anges: 1. Exakt lokalisering 2. Exakta datum för start och slut 3. Exakt tidpunkt för start och slut 4. Slutligen trafikala konsekvenser (körbarhet) mht. infrastrukturarbetena	Anmälan om planlaggda infrastrukturarbeten som inte kommer att brukas
Systemavstängningar	Ingen information anges	Ingen information anges	Ingen information anges
Intervall avstängningar	Ingen information anges	Ingen information anges	Ingen information anges

Alla datum räknas från den första dagen i den vecka då infrastrukturarbetet börjar gälla. En vecka definieras som börjar måndag. 00:01.

^{*1} X betecknar datumet för tidtabells börjar (söndag efter den andra lördagen i december)

^{*2} N betecknar det datum då den första dagen i den vecka då infrastrukturarbetet startar (måndag 00:01 fortlöpande).

*³ Inledningsvis ges ett projekt som kräver stängning av ett eller flera spår mellan en eller flera exakta stationer/driftsplatser, eventuellt inklusive den ena eller båda stationerna/driftsplatserna helt eller delvis. För att tillmötesgå projektets potentiella behov för, att det kan komma tilläggsarbete till projekten som ligger utanför station/driftsplats gränserna tilläggs en buffert på en extras station/driftsplats. Detta avtalas från tid till annan.

*⁴ helgdags och sommarperioden skall definieras i samarbete med Banedanmark och Trafikverket och Järnvägsföretagen.

Öresundsbro Konsortiet kommer att informera Banedanmark och Trafikverket om status på projektarbete eller informera på annat vis om statusen på större infrastrukturarbeten omfattat av X-12 och N-4 månader arbeten. Banedanmark och Trafikverket varslar järnvägsföretagen om Öresundsbro Konsortiets behov av tider i spår för infrastrukturarbeten.

När ett infrastrukturarbete är varslat till järnvägsföretagen i förhållande till ovanstående tabell har järnvägsföretaget i den planlagda arbetsperioden inte rådighet över de tidtabellslägena som är omfattat av arbetet, även om järnvägsföretaget har tilldelats kanalerna i kanaltilldelning för tidtabellperioden.

I tillfälle, där järnvägsföretagen har önskemål, som medför behov av genomförande i innevarande tidtabellperiod, vill Öresundsbro Konsortiet principiellt vara öppen för en sådan begäran.

Planeringen genomförs i nära samarbete mellan Banedanmark, Trafikverket, Järnvägsföretagen och Öresundsbro Konsortiets med hänsyn till trafikpåverkan. Infrastrukturprojekt som svar på Järnvägsföretagen, skall meddelas av Banedanmark och Trafikverket till andra järnvägsföretag som berörs av arbetet, efter varslingsfrister i tabellen ovanför. Det ingås separata avtal för vart infrastrukturarbete.

Användning av likviditetsprincipen

För att optimera planläggningen och användningen av det avstängda spåret, är anmälda arbeten anmälda avstängningar vid X-12 månader likvida fram till N-4 månader. Öresundsbro Konsortiet har därmed möjlighet att för att ”byta ut” en varslad avstängning till en alternativ spåravstängning. Detta kan endast genomföras om den, vid X-12 månaden., beräknade:

- Total service till slutkund (passagerar-och fraktkunder), definierad som det antal kanaler som inte är osäkra
- Ekonomisk totala effekterna för järnvägsföretaget inte ökar. Planeringskostnader ska inte tas med i den totala ekonomiska konsekvensen

När likviditetsprincipen användes är järnvägsföretagen förpliktiga att framlägga "business case", där den ursprungliga budgeterade spåravstängningen sammanhålls med den önskade ändringen.

Likviditetsprincipen är inte en generell planläggningsprincip, men kan användas i tillfälle, när omprioriteringar av projekt är nödvändiga.

Koncept för systemavstängningar

Tidtabellen har från och med T16/K16 tagit höjd för planläggning av systemavstängningar. Systemavstängningar är avstängningar av avstängt spår på kvällen- och natt-timmar, det vill säga typiskt i (men inte begränsat till) tidsrummet kl. 22.00 – 05.00,

som ger möjlighet för att mindre infrastrukturarbeten kan planeras och kan genomföras så långt som möjligt utan att trafiken påverkas enligt avtalade knutpunkter i tidtabellen. Detta uppnås genom att lägga in tillägg i tidtabellen som absorberar eventuella förseningar från infrastrukturarbetet innan ankomst vid den definerade knutpunkten.

Definitioner

Infrastrukturarbeten: alla arbeten, som kan påverka järnvägsföretagens trafikavveklning eller nedsätta den tillgängliga kapaciteten.

Infrastrukturdata: de data, som är nödvändiga för att Järnvägsföretagen kan utforma önskemål om transport för Banedanmark och Trafikverkets (Öresundsbro Konsortiet) planläggning av kapacitet.

Intervallavstämningar: avstämning av spår i tidsrummet två tåg passerar. Intervallavstämningar påverkar inte punktligheten och föranleder inte till korrigering av tidtabellen. Föremålet med intervallavstämning är att tillförsäkra tillgång till spåret i korta tidsrymder med ett minimum av förhandsplanering av arbetet.

Spåravstämningar (exklusive avstämningar omfattande av system och intervallavstämningar): avstämningarna är förändrade av korrigeringar i tidtabellen. Inställningar av tåg kan förekomma. Föremålet med avstämning av spåret är att tillförsäkra tillgång till spåret för nödvändiga infrastrukturarbeten, där tågen kommer att påverkas.

Systemavstämningar: Systemavstämningar är avstämningar av spår typiskt på kvällen och natt tid (men det begränsas inte till) tidsrummet 22.00 – 05.00, som ger möjlighet för att mindre infrastrukturarbeten kan planläggas och genomföras så långt som möjligt utan trafik påverkan i förhållande till avtalade knutpunkter i tidtabellen (det vill säga så att tidtabellen kan hållas vid de knutpunkterna, men inte nödvändigt på mellanliggande stationer).

4.4.4 Målstyrning

Öresundsbro Konsortiet mäter fortlöpande nyttjande graden av infrastrukturarbeten och har som mål att nyttja tiderna så effektivt som möjligt och har satt upp Key Performance Indicators (KPI) i avtal med entreprenörer.

4.5 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas

Om tilldelad kapacitet efter fastställelse inte skall utnyttjas, skall Banedanmark och Trafikverket omgående underrättas om att kapaciteten därmed är tillgänglig för annat utnyttjande. Den sökande som tilldelats kapacitet men inte utnyttjat kapaciteten i vederbörlig omfattning skall på Banedanmark och Trafikverkets begäran avstå från kapaciteten. Detta gäller dock inte om det bristande utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll. Genom dessa regler säkras att banan kommer till användning i praktiken. Om tilldelad kapacitet inte har utnyttjats, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglägen.

4.6 Specialtransport

4.6.1 Tågläge med specialtransport

Ansökan om tågläge för specialtransport görs enligt Banedanmark och Trafikverket krav. Beslutet med transportvillkoren skall bifogas ansökan om tågläge. Utifrån

denna ansökan fattar Banedanmark och Trafikverket beslut om kapacitet för en specialtransport. Beslutet innehåller oftast krav på avrop inom en viss tid innan specialtransporten får framföras. Tågläget för specialtransporten konstrueras i tilldelningsprocessen i enlighet med transportvillkoren.

4.6.2 Tågläge med farligt gods

Om tågläget innefattar farligt gods skall detta meddelas vid ansökan om tågläget. Transport med farligt gods skall anmälas till Banedanmark och Trafikverket.

4.7 Särskilda åtgärder i händelse av störningar

4.7.1 Principer

Riktlinjer för operativ trafikledning utfärdas inför varje tågplan. Kapacitetstilldelning vid oförutsedda händelser, som järnvägsolyckor eller andra skador på infrastrukturen, beslutas från fall till fall av Banedanmark, Trafikverket och Öresundsbro Konsortiet. För att minimera konsekvenserna och snarast återställa kapaciteten på ett skadat banavsnitt finns det särskilda rutiner för olyckshantering.

Vid olycka eller haveri ankommer räddning från de danska och svenska samhällens räddningstjänster, röjning på Öresundsbro Konsortiet och bärgning på järnvägsföretag/jernbanevirksomhed. Det åligger järnvägsföretag/jernbanevirksomhed att före trafikstart påvisa för Banedanmark, Trafikverket (Öresundsbro Konsortiet) egna erforderliga resurser för bärgning, eller tecknat bärgningsavtal med annan part.

4.7.2 Operativa regler

Tåg som avgår och framförs enligt sin tidtabell har företräde till sitt tidtabelläge. Skälet bakom denna regel är att rättidiga tåg inte skall störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina tidtabeller. Från denna regel kan undantag göras enligt nedanstående. Om konsekvenserna av en störning skulle vara särskilt svåra för vissa tåg, kan en sökande lämna in en begäran om att dessa tåg ges företräde framför andra (rättidiga) tåg hos samma sökanden. Sökanden kan även komma överens med varandra om att vissa rättidiga tåg hos en sökanden får ges lägre prioritet än enstaka särskilt viktiga tåg hos en annat sökande. Sådana överenskommelser skall skriftligen redovisas till Banedanmark och Trafikverket, (Öresundsbro Konsortiet) som fattar beslut om kapacitetstilldelningen. En begäran om förändrad, operativ prioritet skall ange vilka tåg som bedöms som särskilt störningskänsliga och motiven för detta (till exempel trafikuppgiften, anslutande transportmedel, snäva fordonsomlopp). Det måste också framgå vilka tåg den sökande är beredd att avstå prioritet för. Begäran måste insändas till Banedanmark och Trafikverket (Öresundsbro Konsortiet), senast i samband med ansökan om tjänster. Detta för att den sökandes begäran skall kunna beaktas när riktlinjerna för prioritering vid trafikledning tas fram. Undantag från regeln om företräde för rättidiga tåg kan göras om det finns särskilda skäl, såsom svårare trafikstörningar, avtalade avvikelser från tidtabellen eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat. I de fall regeln skulle leda till orimliga konsekvenser för trafiken som helhet, skall den inte tillämpas. Banedanmark och Trafikverket (Öresundsbro Konsortiet) har alltid som mål att på smidigast möjliga sätt undanröja trafikstörningar och återställa trafiken till den planerade tidtabellen.

4.7.3 Förutsägbara problem

Trafikverket och Banedanmark (Öresundsbro Konsortiet) kommer inför varje höst och vinter att ta fram beredskapsplaner i samråd med de berörda, och i dessa planer beskriva vilka åtgärder som kommer att planeras.

4.7.4 Ej förutsägbara problem

Röjnings- och nödsituationer

Ett järnvägsföretag är skyldigt att vid röjnings- och nödsituationer, på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommit överens om, ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till det normala. Färd med röjningsfordon och bogsering av havererat fordon inom samt till och från olycksplatsen utförs av Öresundsbro Konsortiet, eller den Öresundsbro Konsortiet anger. Med olycksplatsen menas området som begränsas av de närmaste ej berörda stationerna på ömse sidor av olycksplatsen till de fasta gränser som Öresundsbro Konsortiet ansvarar för. Vid fordonshaveri äger järnvägsföretag/jernbanevirksomhet rätt att själv ombesörja röjning av eget fordon jämte egendom, efter godkännande av Öresundsbro Konsortiet. Om överenskommelse ej kan uppnås, ombesörjer Öresundsbro Konsortiet röjning av järnvägsföretagets fordon och egendom på deras bekostnad.

Innan röjning påbörjas ska järnvägsföretaget/jernbanevirksomhet arbetsjorda sitt fordon samt tillse att erforderliga åtgärder vidtagits enligt BVH 505.800. Om järnvägsföretaget använder sig av annan modell av strömvagn, eller annat fordon, än de som finns beskrivna i BVH 505.800, skall järnvägsföretaget i samband med ansökan om kompatibilitetsförklaring tillstå Trafikverket fotografier samt övriga uppgifter i enlighet med BVH 505.800. Vid röjning äger Öresundsbro Konsortiet rätt att enligt anvisningarna i BVH 505.800 utföra nedbindning, eller demontering, av järnvägsföretagets strömvagn. Vid akuta situationer kan Öresundsbro Konsortiet avlägsna strömvagnen med de metoder som situationen kräver, utan hänsyn till BVH 505.800. Öresundsbro Konsortiet ansvarar inte för skador på strömvagnarna. Om järnvägsföretagets fordon eller dess strömvagnstyp inte återfinns i BVH 505.800, eller i övrigt skiljer sig från de beskrivningar som ges, skall järnvägsföretaget på uppmaning av Banedanmark och /eller Trafikverket (Öresundsbro Konsortiet) omgående tillse att egen personal infinner sig på olycksplatsen. I sådant fall skall denna personal utföra arbetsjording och nedbindning eller demontering av strömvagnen.

Bärgning

Efter det att röjning avslutats ombesörjer järnvägsföretaget/jernbanevirksomhet bärgning av eget fordon från plats anvisad av Banedanmark, Trafikverket eller Öresundsbro Konsortiet. För att minimera trafikstörningar är det viktigt att detta sker skyndsamt. Om bärgning inte sker inom rimlig tid ombesörjer Öresundsbro Konsortiet bärgning av järnvägsföretagets fordon och egendom på järnvägsföretagets räkning. Öresundsbro Konsortiet och järnvägsföretag kan träffa överenskommelse om att bärgning kan påbörjas innan röjning avslutats.

Olyckshantering

Rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid olycka, tillbud till olycka och avvikelser som inneburit olycksrisker vid järnvägstrafik framgår av Öresundsbro Konsortiets Säkerhets Instruktion, SI 7-02 Olyckshantering. Finns publicerad på Öresundsbro Konsortiets webbsida: www.oresundsbron.com.

Ett insatskort är en teknisk beskrivning av ett järnvägsfordon som riktar sig till räddningstjänsten. I samband med ansökan om kompatibilitetsförklaring / överensstem-

melseserklæring skall på begäran teknisk information om fordonet lämnas till infrastrukturförvaltaren som underlag för insattskortet.

4.8 Specialtransporter och farligt gods

Specialtransporter

Transporttillstånd för specialtransporter utfärdas av Banedanmark för den danska delen av Öresundsbro Konsortiets järnväg och av Trafikverket för den svenska delen.

Farligt gods

Ansvaret för farligt gods som transporteras på tåg åvilar avsändare, lastare, lossare, mottagare och transportör enligt vad som följer av COTIF, bilaga RID. Särskilt skall beaktas Trafikstyrelsens krav BJ nr. 5-070.001 (Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund) omhandlande mængdebegrænsning av explosiva ämnen i relation till RID underklasserna, 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 eller 1.6 till max 1 ton.

Järnvägsföretaget/Jernbanevirksomhed ansvarar för att transporten skyltas enligt gällande säkerhetsordning med mera.

4.9 Överklagande

Som beskrivits ovan ska den som inte är nöjd med beslut i första hand vända sig till Banedanmark respektive Trafikverket.

Överklagande ska även sändas till:

Öresundsbro Konsortiet

Jernbanedrift

Vester Søgade 10

DK-1601 København V

Eller via: E-mail: Railway@oresundsbron.com

5. Tjänster

5.1 Inledning

Infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla ett minimipaket av tjänster och bantillträdestjänster till de järnvägsföretag som erhåller tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Därutöver kan infrastrukturförvaltaren själv välja att tillhandahålla vissa tilläggstjänster och extratjänster.

5.1.1 *Minimipaket av tillträdestjänster*

De tjänster som ska tillhandahållas är:

- Hantering av ansökningar om infrastrukturkapacitet
- Tillåtelse för att utnyttja den kapacitet som beviljats
- Användning av växlar och övergångsspår i tågspår
- Trafikledning inklusive signalsystem, trafikövervakning, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser
- All övrig information som kan vara nödvändig för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Öresundsbro Konsortiet har träffat avtal med Banedanmark och Trafikverket om att hantera ansökningar om infrastrukturkapacitet och att ombesörja trafikledningen för Öresundsbro Konsortiets järnväg. De ovan uppräknade tjänsterna tillhandahålls inom Banedanmarks och Trafikverkets uppdrag.

5.1.2 *Bantillträdestjänster*

Även de bantillträdestjänster som beskrivs i det följande ska tillhandahållas järnvägsföretagen på ett icke-diskriminerande sätt.

Som bantillträdestjänster räknas följande:

- Elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan
- Bränsledepåer
- Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter
- Godsterminaler
- Rangerbangårdar

Av dessa tjänster är det endast elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg som finns tillgänglig på Öresundsbro Konsortiets järnväg. För övriga bantillträdestjänster hänvisas till Banedanmark och Trafikverket.

5.1.3 *Tilläggstjänster*

Drivmotorström

Öresundsbro Konsortiet tillhandahåller elkraft för tågdriften. Banedanmark inkasrar på uppdrag av Öresundsbro Konsortiet avgifter för elförbrukning.

5.1.4 *Extratjänster*

Öresundsbro Konsortiet kan tillhandahålla extratjänster i form av handräckning av banarbetspersonal vid specialtransporter, till exempel behov av nollställning av axel-

räknarsystem vid transport av fordon med en hjuldiameter som är mindre än 300 mm, avstängning av spår vid flyttning av FOMUL (fasta objekt mellan undersökningssektionen och lastprofilens begränsningslinjer) vid transporter med överskjutande last och liknande.

Vi hänvisar till punkt 6.2.4 Avgifter för extratjänster

6. Avgiftsgrund

6.1 Grundläggande

Avgifter för trafikering är beskrivna i det svensk-danska regeringsavtalet från 1991. Där fastställs att Öresundsbro Konsortiet får en fast indexreglerad summa per år från Banedanmark och Trafikverket.

Ändringar i banavgifter kan således endast göras av regeringarna genom det danska Transportministeriet och av det svenska Trafikverket.

För trafikering med dieseltåg kan Öresundsbro Konsortiet kräva en extra dieselavgift. Avgiften motiveras av den extra nedsmutsning dieseldrift medför i Öresundstunneln.

6.2 Priser

6.2.1 Danmark

Uppbördsmyndighet för avgifter på den danska sidan av Öresundsförbindelsen är Banedanmark. För mer information om betalningsvillkor etc se Banedanmarks netredogørelse www.bane.dk

6.2.2 Sverige

Uppbördsmyndighet för avgifter på den svenska sidan av Öresundsförbindelsen är Trafikverket.

För mer information betalningsvillkor etc se Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning se www.trafikverket.se

6.2.3 Kvalitetsavgifter

Svensk del

På Öresundsförbindelsens svenska del tillämpas Trafikverkets kvalitetsavgift system, vilket i praktiken betyder att det inte debiteras kvalitetsavgifter för den del av ban sträckan som ligger på svenskt territorium km 23,6 – km 29,1.

Dansk del

På de danska statliga bansträckorna har införts en form av kvalitetsavgift ”præstationsordning”. Danska staten har hållit Öresundsbro Konsortiet utanför detta system och undantagit Konsortiet från att ingå i avtal om kvalitetsavgifter. Detta eftersom detta inte tillför något. Avtalad leveranskvalitet på Öresundsförbindelsen är inte tillämplig på eventuella förseningar eller annan avvikelse på grund av järnvägens gränsöverskridande karaktär och sammanhängande tekniska organisatoriska implikationer.

6.2.4 Avgifter för extratjänster

Avgifter för de tjänster Öresundsbro Konsortiet tillhandahåller baseras på självkostnaden för att tillhandahålla tjänsten. Självkostnaden är summan av samtliga kostna-

der, såväl direkta som indirekta, för tillhandahållande av en tjänst. För de aktuella tjänsterna gäller kravet på full kostnadstäckning.

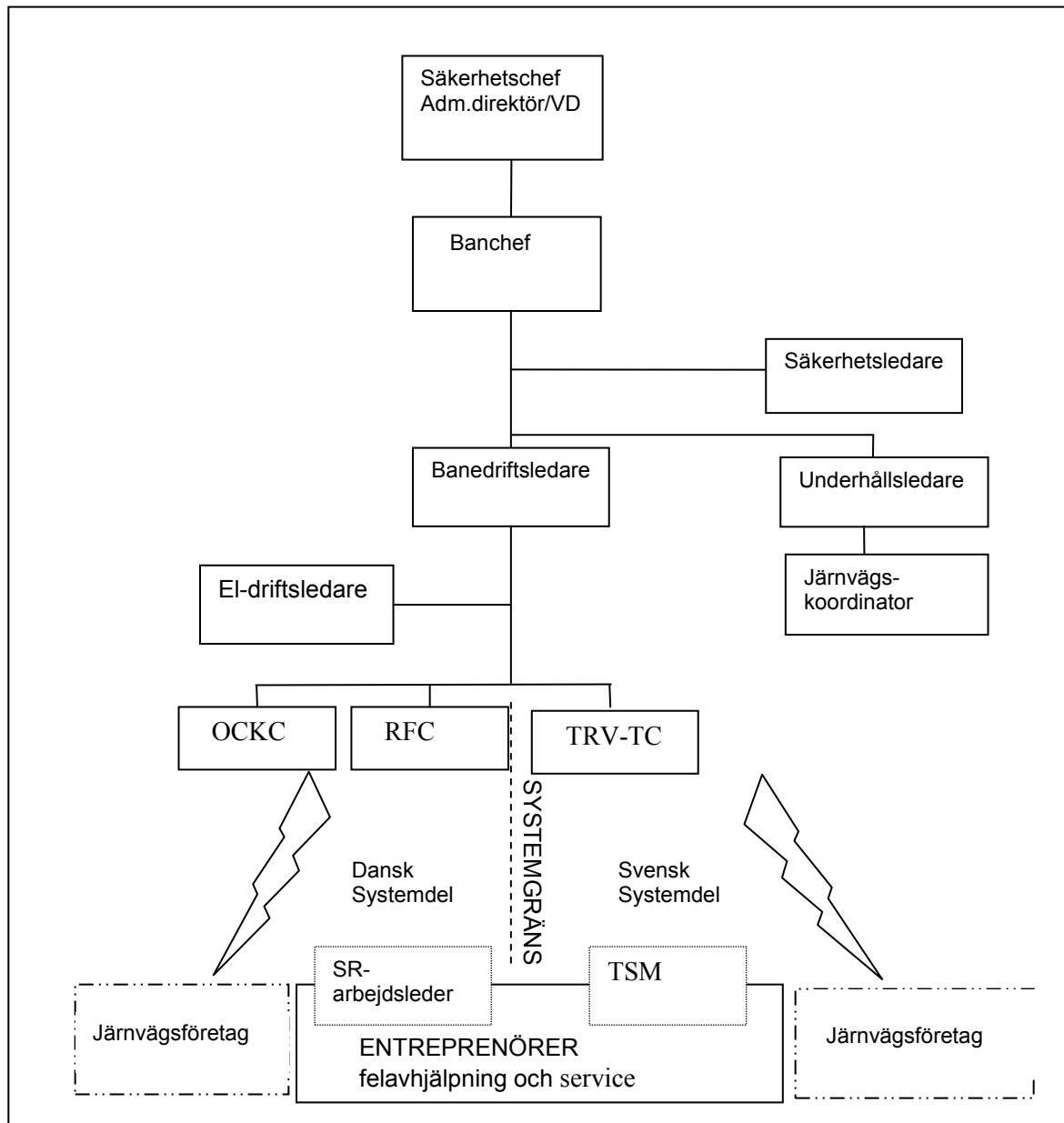
Betalning för extratjänster föregår efter separat avtal med Järnvägsföretaget.

7. Bilagor

- | | | |
|-----|--|----------------|
| 1. | Säkerhetsorganisation i relation till Järnvägssäkerheten | |
| 2.1 | Ansvarsmässigt förhållande i Öresundsbro Konsortiet | |
| 2.2 | Funktionsbeskrivning, Övergripande koordineringsansvar för Öresunds förbindelsen | |
| 3.1 | Tidsplan för tågplanarbetet | |
| 3.2 | Banarbetsplan (BAP) Banarbetsbok | |
| 4. | Lastprofiler | |
| 5. | Catenary system and alignment. | R5G00/R5G-2840 |
| 6. | Radio system | R5G00/R5G-2841 |
| 7. | Interlocking system and ATC | R5G00/R5G-2842 |
| 8. | Track System and Point Heating | R5G00/R5G-2843 |
| 9. | High voltage system | R5G00/R5G-2844 |
| 10. | Tunnel ventilation system | R5G00/R5G-2845 |
| 11. | Linjeplan Infrastruktur beskrivning | Rev x |
| 12. | Översiktlig spårplan | Rev 2005-11-29 |
| 13. | Översiktsritning, Ritningsnummer: | 3532-100 Rev 1 |

Foto på framsida:

Flygbild över Malmö, betalstationen. Foto Stig-Åke Jönsson/MalmöBild/Öresundsbron.



Figur.: Säkerhetsorganisation i relation till järnvägssäkerheten

Ansvarsmässigt förhållande i Øresundsbro Konsortiet

Ansvarsmässigt förhållande	Utförande-mässigt ansvar	Koordinerings- & kontroll ansvar	Övergripande ansvar, tex godkännande av ändringar och dispens
1 Vem har det övergripande ansvaret för säkerheten i verksamheten.	SL	BC	VD
2 Vem är ansvarig för, att personal med säkerhetsmässiga uppgifter uppfyller de utbildningsmässiga krav.	DL + UL	SL	BC
3 Vem är ansvarig för trafikstyrningen.	*	SL	BC
4 Vem är ansvarig för, att de nödvändiga regler, normer och vägledning m.m. av betydande för säkerheten föreligger.	SL+DL	BC	BC
5 Vem är ansvarig för tillsyn med, att säkerhetsbestämmelserna blir efterlevda.	BL + UL	SL	BC
6 Vem är ansvarig för det systematiska och statistiske överblik över säkerhetsmässiga händelser.	SL	BC	BC
7 Vem är ansvarig för, att det endast används säkerhetsgodkänt rullande material.	**	UL	BC
8 Vem är ansvarig för det säkerhetsmässiga underhållet av det av järnvägsinfrastrukturförvaltaren använda rullande materiel.	□	□	□
9 Vem är ansvarig för, att det endast används säkerhets godkända delsystem i järnvägsinfrastrukturen.	BL	SL	BC
10 Vem är ansvarig för det säkerhetsmässiga underhållet av järnvägsinfrastrukturen.	UL	SL	BC
11 Vem är ansvarig för, att det föreligger skriftliga avtal med leverantörer vidrörande uppgifter med säkerhetsmässigt innehåll.	BL+UL	SL	BC
12 Vem är ansvarig för, att det föreligger skriftliga avtal med andra järnvägsinfrastrukturförvaltare, som entydigt avgränsar och fastlägger ansvaret för de säkerhetsmässiga förhållandena över för tillgränsade järnvägsinfrastrukturförvaltare.	BL	BC	BC
13 Vem är ansvarig för undersökning och uppföljning av säkerhetsmässiga händelser.	SL	BC	BC
14 Vem är ansvarig för genomförande och uppföljning på revisioner.	SL	BC	BC

Figur 2. Ansvarsfördelningen vidrörande säkerhetsmässiga förhållande i Järnvägsavdelningen Den anförda numreringen knyter sig an till Øresundsbro Konsortiet säkerhetscertifikat till infrastrukturförvaltare.

Använda symboler:

- *: Det utförandemässiga ansvaret ligger hos Banedanmark och Trafikverket, med särskilt avtal.
- : Konsortiet har inte, och räknar inte med att anskaffa, eget materiel.

Använda förkortningar:

- VD: Den verkställande direktören i Øresundsbro Konsortiet
- BC: Banchefen i Øresundsbro Konsortiet (Järnvägsdrift)
- SL: Säkerhetsledaren i Øresundsbro Konsortiet (Järnvägsdrift)
- BL: Bandriftsledaren i Øresundsbro Konsortiet (Järnvägsdrift)
- UL: Underhållsledaren i Øresundsbro Konsortiet (Järnvägsdrift)

Funktionsbeskrivning Övergripande koordineringsansvar för Öresundsförbindelsen

Uppgift	Ansvarig Köpenhamn-Kastrup	Ansvarig Malmö-Lernacken	Ansvarig Kust - Kust	Koordinationsansvarig Köpenhamn-Malmö	Ansvar är reglerat via ØSB:
Övergripande förvaltning	BDK	TRV	ØSB/VD	-	Huvudavtal om förvaltning med BDK & TRV April 200
Trafikstyrning	BDK	TRV	ØSB/BC	BDK	Avtal om Trafikstyrnings med BDK & TRV
Bandriftledning	BDK	TRV Trafik	ØSB/BC	TRV	Avtal om Bandriftledning med BDK & TRV
Kapacitetstilldelning	BDK	TRV Trafik	ØSB/BC	BDK	Avtal om Kapacitetstilldelning med BDK & TRV
Adm. Trafikeringsavtal	BDK	TRV	ØSB/BC	BDK	Avtal om kapacitetstilldelning med BDK & avtal om mellanhavande med trafikutövare med TRV
Adm. Banavgifter	BDK	TRV	ØSB/BC	BDK	Avtal om kapacitetstilldelning med BDK & avtal om mellanhavande med trafikutövare med TRV
Adm. förbrukningsavgifter	BDK	TRV	ØSB/BC	ØSB	Avtal om kapacitetstilldelning med BDK & avtal om mellanhavande med trafikutövare med TRV

Förkortningsförklaring

ØSB: Øresundsbro Konsortiet

VD: Verkställande direktör/Administrerande direktør

TRV: Trafikverket

LOC: Lernacken Operation Center

BDK: Banedanmark

BC: Banchef

Bilaga 3.1

Tidsplan för tågplanearbetet

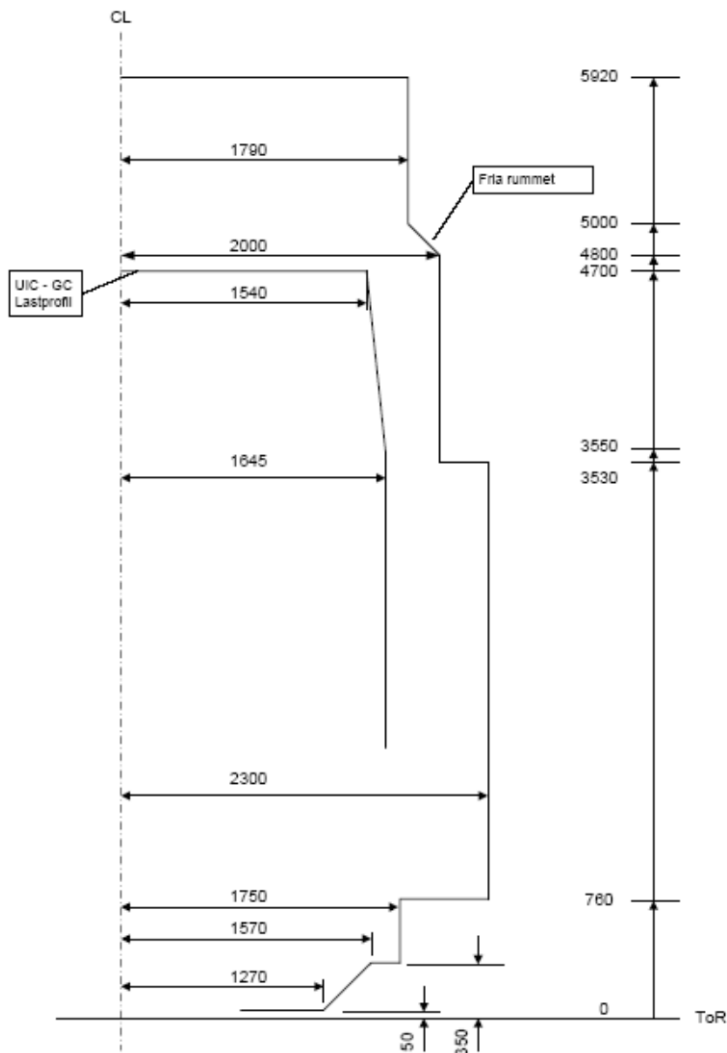
Tidsplan för Tågplanearbetet 2017 (2016-12-11 - 2017-12-10) ØSB kapitel 4.3.1.

- 2016-04-14: Datum för ansökan om tillträdestjänster, internationellt och nationellt.
- 2016-06-20 - 23: RNE tidtabellstekniska konferens.
- 2016-07-04: Förslag till tågplan inkl. gränspassagetider för internationell trafik. Förslaget skickas till berörda och publiceras på Banedanmarks webbplats (<http://www.bane.dk>) respektive Trafikverket webbplats (<http://www.trafikverket.se>)
- 2016-07-05 - 08-05: Synpunkt och samordningsperiod för internationella gränspassagetider.
- 2016-08-23: Delgivning av beslutade gränspassagetider.
- 2016-10-19: Förslag till tågplan/köreplanen 2014 och beslutade gränspassagetider skickas till berörda och publiceras på Banedanmarks webbplats (<http://www.bane.dk>) respektive Trafikverket webbplats (<http://www.trafikverket.se>)
- 2016-10-11: Första dag för ad-hoc ansökning tågplan 2017

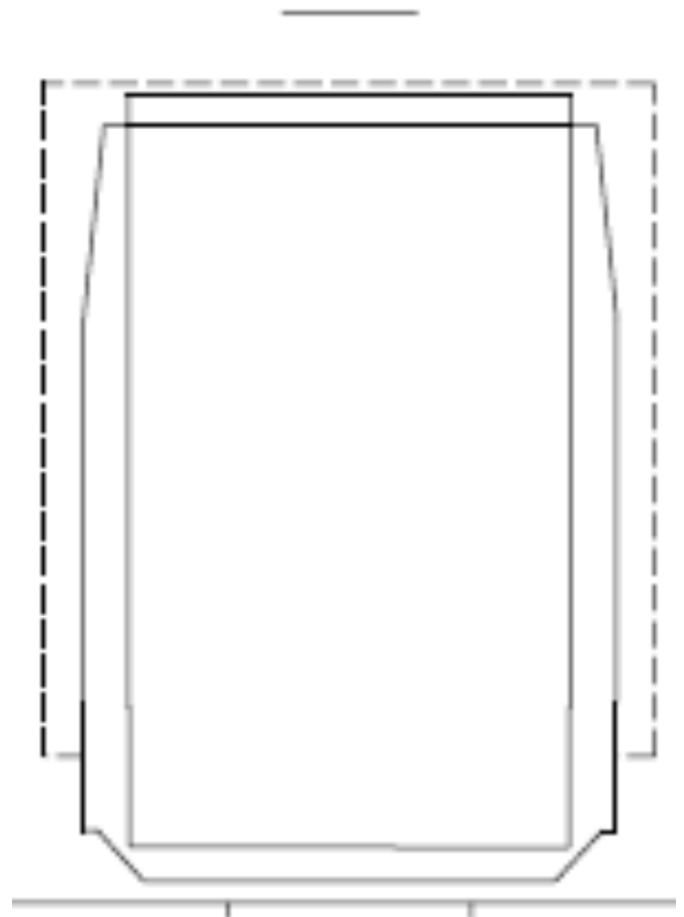
* Källhänvisning: Railneteuropa calendar for timetable 2017
http://www.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Timetabling/Process%20Calendar%20Steps%202017.pdf

Bilaga 4

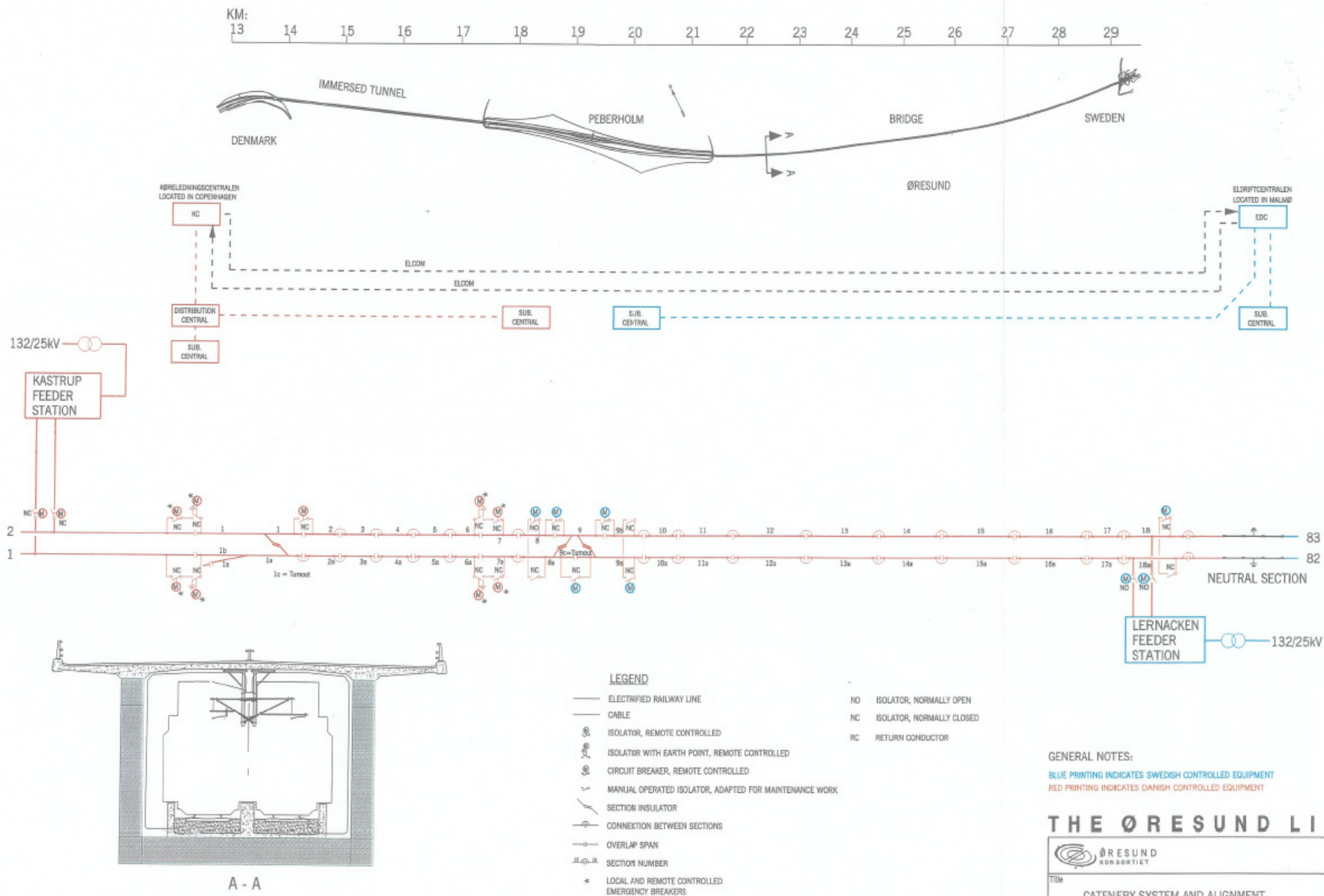
Bland annat nedanstående lastprofiler kan tillåtas på Öresundsförbindelsen km 12.854-29.795 båda spåren samt samtliga transversaler.

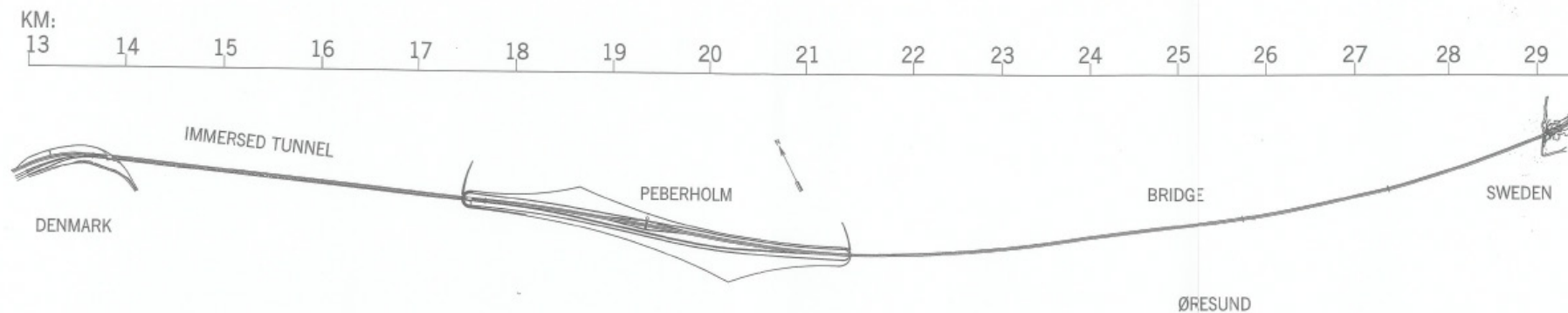


UIC lastprofil GC = "Gabarit C", där gabarit är lastprofil på franska. UIC GC = 3.15 m x 4.65 m, toppen svagt inskränkt, toppbredd 2.91 m, statiska mått.



Kombiprofil P/C 450 (2.60 m x 4.83 m)





Swedish GSM-R

Radio coverage between DK GSM-R SE GSM-R system change is performed between Tårnby and Kastrup with special safety regulations



LEGEND:

- GSM-R INDICATES COVERING AREA OF SWEDISH RADIO SYSTEM GSM-R
- MSR-3 INDICATES COVERING AREA OF DANISH RADIO SYSTEM MSR-3
- ◀ RADIO SWITCH

GENERAL NOTES:

- BLUE PRINTING INDICATES SWEDISH CONTROLLED EQUIPMENT
- RED PRINTING INDICATES DANISH CONTROLLED EQUIPMENT
- BLACK PRINTING INDICATES COMMON CONTROLLED EQUIPMENT

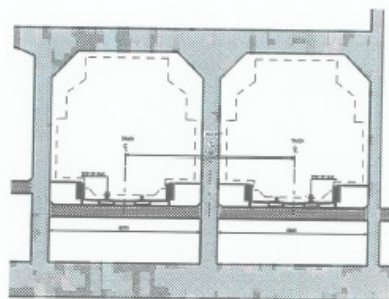
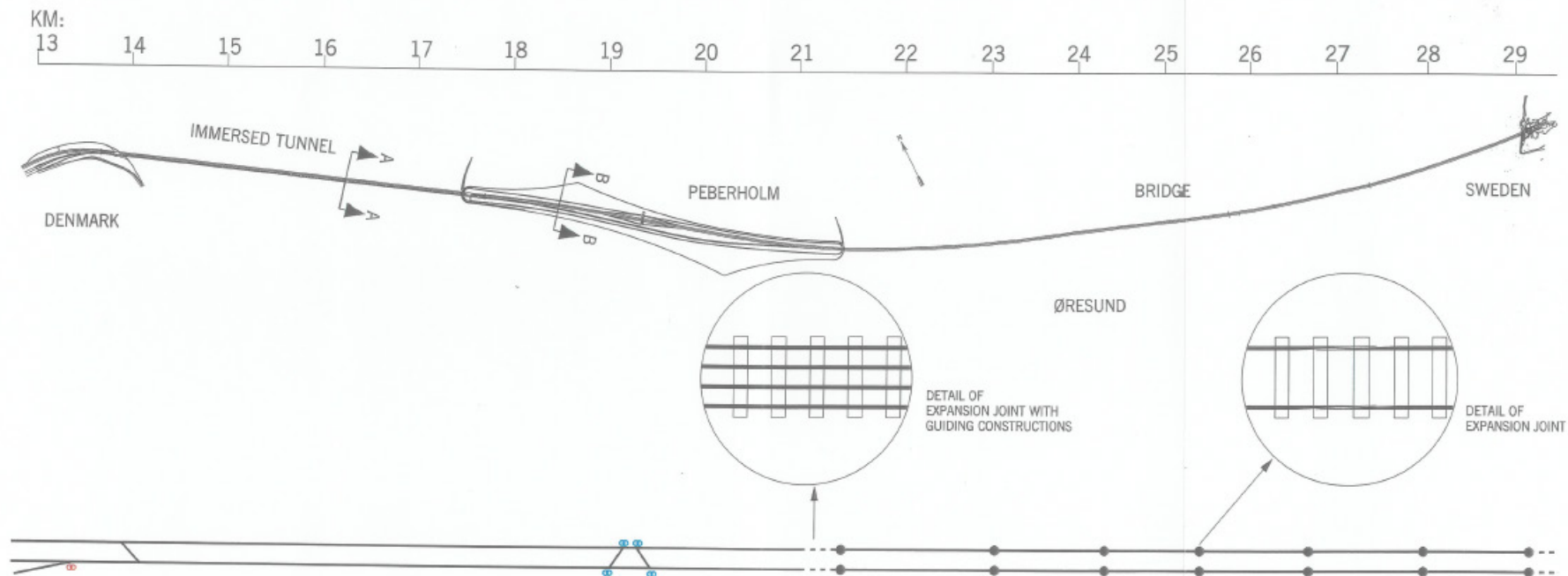
THE ØRESUND LINK



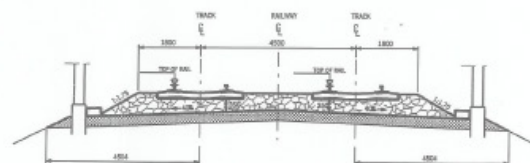
Title

RADIO SYSTEM
R5G00 / R5G - 2841





A - A



B - B

LEGEND:

- TRACK
- - - TRACK WITH GUIDING CONSTRUCTIONS
- TURNOUT
- EXPANSION JOINT
- ∞ TRANSFORMER FOR POINT HEATING OF TURNOUTS

GENERAL NOTES:

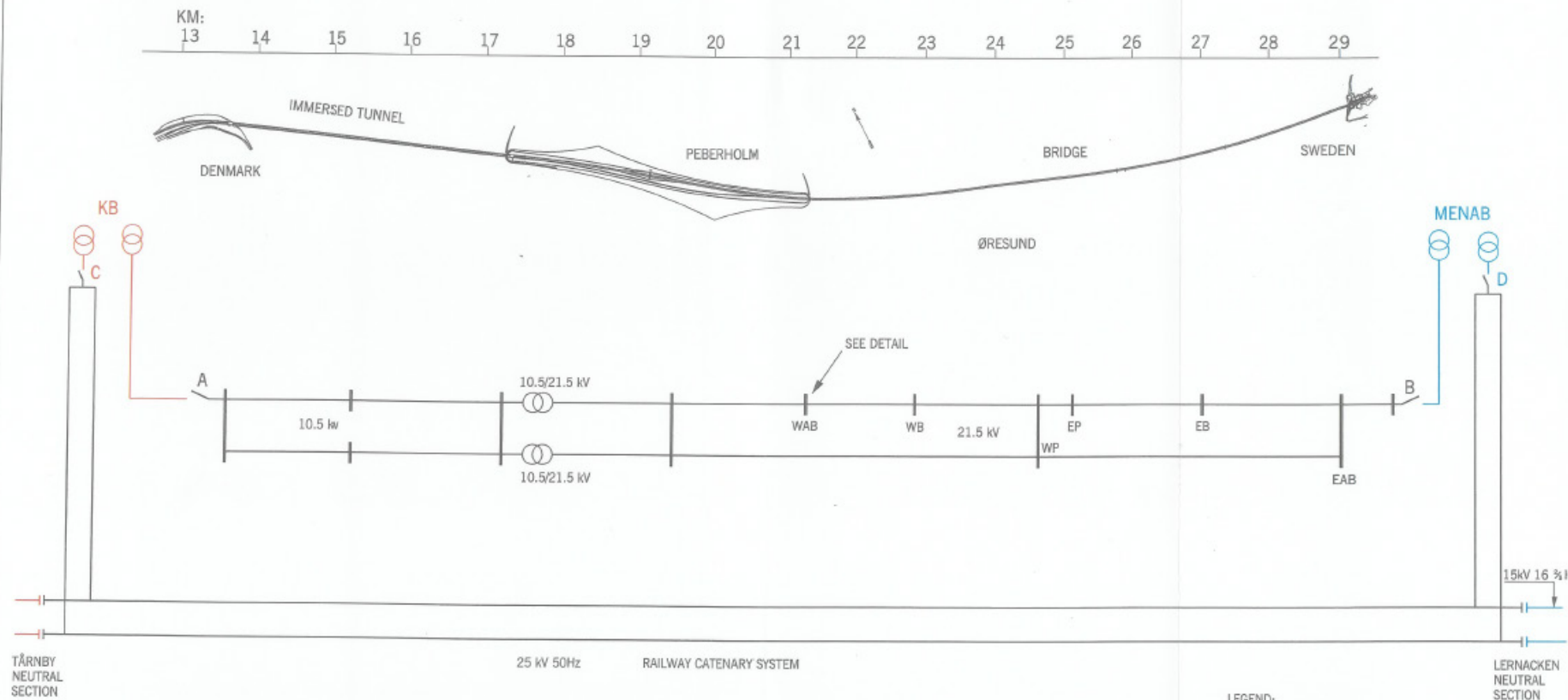
- BLUE PRINTING INDICATES SWEDISH CONTROLLED EQUIPMENT
- RED PRINTING INDICATES DANISH CONTROLLED EQUIPMENT
- BLACK PRINTING INDICATES COMMON CONTROLLED EQUIPMENT

THE ØRESUND LINK

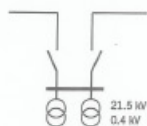


Title

TRACK SYSTEM AND POINT HEATING
R5G00 / R5G - 2843



DETAIL OF HV EQUIPMENT



NO'S OF TRANSFORMERS
MAY VARY

NOTE:
THE SWITCHES A AND B ARE MUTUALLY
INTERLOCKED I.E. SWITCH A CANNOT CLOSE
WHEN SWITCH B IS CLOSED AND VICE VERSA.
THE SAME KIND OF INTERLOCKING
IS BETWEEN THE SWITCHES C AND D.
THE INTERLOCKING IS A SEPARAT SYSTEM
INDEPENDENT OF THE SCADA SYSTEM.

WAB WESTERN ABUTMENT
WB WESTERN BRIDGE
WP WESTERN PYLON
EB EASTERN BRIDGE
EAB EASTERN ABUTMENT

LEGEND:

- TRANSFORMER
- HV EQUIPMENT
- HV SWITCH REMOTE CONTROLLED
- NEUTRAL SECTION

GENERAL NOTES:

BLUE PRINTING INDICATES SWEDISH CONTROLLED EQUIPMENT
RED PRINTING INDICATES DANISH CONTROLLED EQUIPMENT
BLACK PRINTING INDICATES COMMON CONTROLLED EQUIPMENT

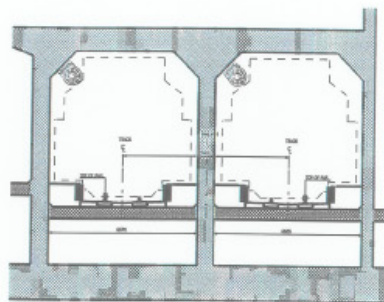
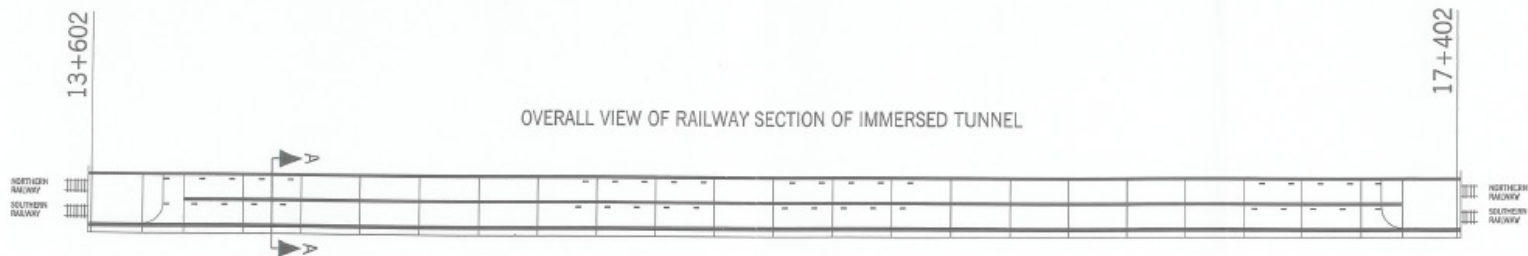
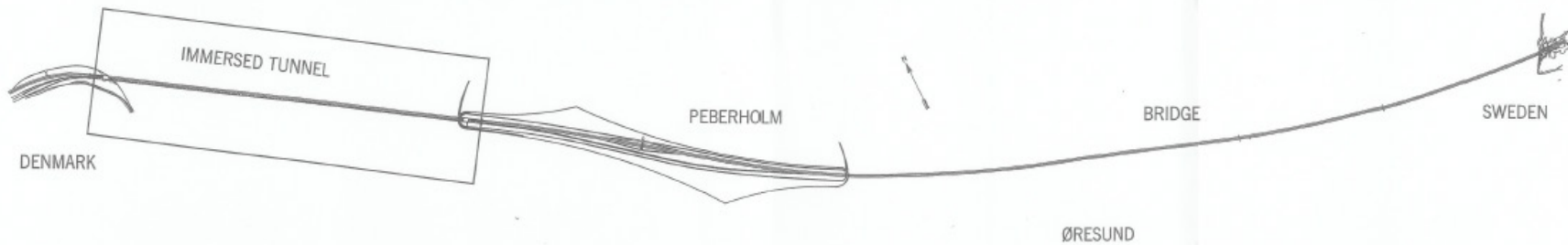
THE ØRESUND LIN



Title

HIGH VOLTAGE SYSTEM
R5G00 / R5G - 2844

KM: 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29



A - A

LEGEND:

— AXIAL FAN

GENERAL NOTES:

BLUE PRINTING INDICATES SWEDISH CONTROLLED EQUIPMENT

RED PRINTING INDICATES DANISH CONTROLLED EQUIPMENT

BLACK PRINTING INDICATES COMMON CONTROLLED EQUIPMENT

THE ØRESUND LIN

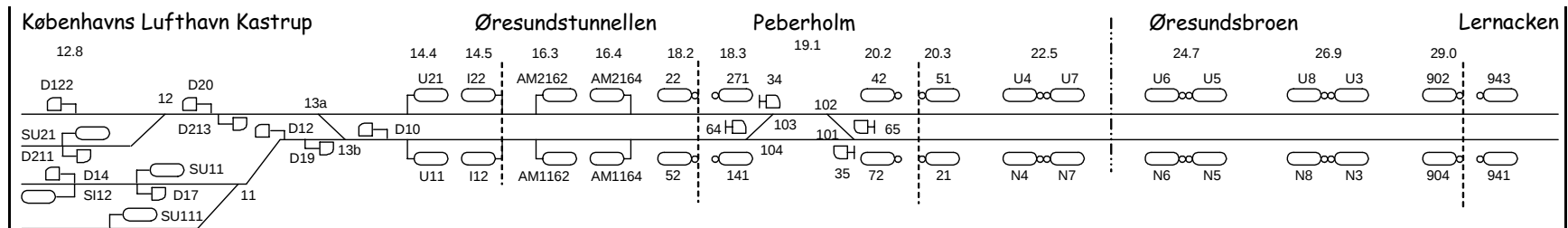


Title

TUNNEL VENTILATION SYSTEM
R5G00 / R5G - 2845

Öresundsförbindelsen

Översiktlig spår- signalplan Kust till Kust



ÖSB: Rolf Sundqvist

Rev 0

Daterad 2005-11-29

