

Öresundsbro Konsortiet Järnvägsdrift

Järnvägsnätbeskrivning
Network Statement
Netredegørelse

Tågplan: 2028
Revision: Samråd/Høring
Datum: 2026-09-04
Dokument: Network Statement
Giltighet: 2027-12-12–2028-12-09

Utarbetat av: Rolf Sundqvist

Kvalitetssäkrat av:

Godkänt av:

[Bild]

Öresundsbro Konsortiets Järnvägsnätbeskrivning 2028

I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde 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 kravet på upprättande och offentliggörande av en beskrivning av järnvägsnätet. I beskrivningen anges villkor för trafikering, principer för kapacitetstilldelning, krav på sökande, information om avgifter samt en beskrivning av infrastrukturen. Denna järnvägsnätbeskrivning gäller för Tågplan 2028 och avser perioden från den 12 december 2027 kl. 00.01 till och med den 9 december 2028 kl. 24.00.

Mot bakgrund av att järnvägen inte är en teknisk och kommersiell helhet utan en integrerad del av de danska och svenska nationella järnvägssystemen, träffades i april år 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 med mera, på delsträckor som är belägna inom danskt respektive svenskt tekniskt gränssnitt samt inom danskt respektive svenskt territorium. För att få en helhetsbild ska denna järnvägsnätbeskrivning läsas tillsammans med Banedanmarks respektive Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning, där ansökningsblanketter för kapacitet och närmare former för kapacitetstilldelning med mera finns beskrivna.

Köpenhamn, [ange datum] 2026

Digital signatur

Järnvägschef

Innehåll

0.0	Revideringslogg	7
0.1	Förkortningar	8
0.2	Definitioner	9
1.	Allmän information	11
1.1	Inledning	11
1.1.1	Ägarförhållanden	11
1.1.2	Öresundsbro Konsortiets driftsorganisation	11
1.1.3	Externa parter	13
1.1.4	Samarbete PÖLS	14
1.2	Syftet med järnvägsnätbeskrivningen	14
1.3	Rättslig grund	15
1.4	Juridisk status	15
1.4.1	Allmänna anmärkningar	15
1.4.2	Ansvar	15
1.4.3	Överklagande	16
1.5	Struktur	16
1.6	Giltighetstid och ändringar	16
1.7	Publicering	16
1.8	Kontakter	17
1.9	Godskorridor	17
1.10	RailNetEurope – internationellt samarbete mellan infrastrukturförvaltare	17
1.10.1	One Stop Shop (OSS)	17
1.10.2	Systemverktyg RNE	17
2.	Villkor för tillträde och trafikering	18
2.1	Inledning	18
2.2	Allmänna tillträdesvillkor	18
2.2.1	Villkor för att ansöka om tågläge	18
2.2.2	Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur	18
2.2.3	Tillstånd	18
2.2.4	Säkerhetsstyrningssystem	19
2.2.5	Avtal om tillgång till tjänster med mera	19
2.3	Andra villkor	19
2.3.1	Säkerhetsordning	19
2.3.2	Elsäkerhet	19
2.4	Operativa regler	19

2.4.1 Danmark	19
2.4.2 Sverige.....	20
2.5 Specialtransporter	20
2.6 Farligt gods	20
2.7 Godkännandeprocess för fordon	20
2.7.1 Danmark	21
2.7.2 Sverige.....	21
2.7.3 Provkörning.....	22
2.8 Villkor för godkännande av säkerhetspersonal	22
3. Infrastruktur	23
3.1 Inledning	23
3.2 Infrastrukturens omfattning	23
3.2.1 Gränser	23
3.3 Beskrivning av infrastrukturen	23
3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt	23
3.3.2 Egenskaper	23
3.3.3 Trafikerings- och kommunikationssystem	24
3.4 Infrastrukturutveckling.....	25
3.5.1 Farligt gods.....	25
3.5.2 Miljörestriktioner	26
3.5.3 Tunnelrestriktioner.....	26
3.5.4 Höga vindhastigheter	26
3.6 Infrastrukturens tillgänglighet.....	26
3.7 Underhåll och serviceanläggningar	27
4. Kapacitetstilldelning	28
4.1 Inledning	28
4.1.1 Banedanmarks och Trafikverkets genomförande av uppdraget.....	28
4.1.2 Koordinering av kapacitetstilldelning.....	28
4.2 Processbeskrivning.....	29
4.3 Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocessen.....	29
4.3.1 Tidsfrister för processen.....	29
4.3.2 Ad hoc-tilldelningsprocess	30
4.4 Tilldelningsprocessen	30
4.4.1 Samordning	30
4.4.2 Tvistlösning.....	31
4.4.3 Överbelastad infrastruktur.....	31
4.4.4 Kapacitetsanalys	32

4.4.5	<i>Kapacitetsförstärkningsplan</i>	32
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och utvecklingsarbeten	32
4.5.1	<i>Definitioner</i>	34
4.5.2	<i>Infrastrukturarbeten</i>	34
4.5.3	<i>Prioritering vid planering av underhålls- och utvecklingsarbeten</i>	35
4.5.4	<i>Varslingsfrister</i>	35
4.5.5	<i>Användning av likviditetsprincipen</i>	37
4.5.6	<i>Koncept för intervallavstängningar</i>	38
4.5.7	<i>Målstyrning</i>	38
4.6	Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas	38
4.7	Specialtransport och farligt gods	39
4.7.1	<i>Tågläge med specialtransport</i>	39
4.7.2	<i>Tågläge med farligt gods</i>	39
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar	39
4.8.1	<i>Principer</i>	39
4.8.2	<i>Operativa regler</i>	40
4.8.3	<i>Förutsägbara problem</i>	40
4.8.4	<i>Ej förutsägbara problem</i>	41
4.9	Timetabling Redesign for Smart Capacity Management (TTR)	42
4.9.1	<i>Ändamålet med TTR</i>	42
4.9.2	<i>Processbeskrivning</i>	43
4.9.3	<i>Genomförande</i>	43
4.10	Överklagande	43
5.	Tjänster	44
5.1	Inledning	44
5.1.2	<i>Tilläggstjänster</i>	44
5.2	Minimipaket av tillträdestjänster	44
5.3	Bantillträdestjänster	44
5.4.	Tilläggstjänster	45
5.4.1	<i>Drivmotorström</i>	45
5.4.2	<i>Extratjänster</i>	45
6.	Avgifter	46
6.1	Allmänt	46
6.1.1	<i>Danmark</i>	46
6.1.2	<i>Sverige</i>	46
6.2	Kvalitetsavgifter	46
6.2.1	<i>Svensk del</i>	46

6.2.2	Dansk del	46
6.3	Avgifter för extratjänster	47
7.	Bilagor	48

0.0 Revideringslogg

Järnvägsnätbeskrivning Revideringar i förhållande till tidigare versioner			
<i>Datum</i>	<i>Ansvar</i>	<i>Initialer</i>	<i>Org. Signatur</i>
2026-09-04	Rev a: Uppdatering inför Tågplan 2028, inklusive giltighetsperiod, organisationsbeskrivning och bilagehänvisningar. Giltighetsdatum kontrollerat mot tågplaneperioden.	RSU	ÖSB RSU

0.1 Förkortningar

BAP	Banarbetsplan
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Fördraget om internationell järnvägstrafik)
BcSK	Driftscenter Danmark
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EU	Europeiska gemenskapen
ELS	Eldriftledning Syd
EN	Europeisk norm (utarbetad av CEN/CENELEC; harmoniserade EN är del av europeisk lagstiftning)
ERFA	European Rail Freight Association
ERTMS	European Rail Traffic Management System
FTE	Forum Train Europe
GSM-R	Global System for Mobile Communication – Railway
OCK	Overvågningscenter kørestrøm (Banedanmarks eldriftcentral)
OSS	One Stop Shop
RFC Kh	Fjernstyringscentral København. (Banedanmarks trafikledning)
RNE	RailNetEurope
SCADA	Styr-, regler- och övervakningssystem
SLS	Säkerhetsledningssystem. I denna järnvägsnätbeskrivning används den danska benämningen Sikkerhedsledelsessystem (SLS). Motsvarande svenska begrepp är säkerhetsstyrningssystem.
ORF	Operative Regler Fjernbanen (dansk trafiksäkerhetsföreskrift)
TC-ØSB	Trafikcenter Lernacken (Öresundsbro Konsortiets trafikledning för vägdelen av förbindelsen)
TDOK	Trafikverksdokument
TF	Trafiksäkerhetsföreskrift (för Öresundsbro Konsortiets järnvägsanläggning)
TRAV	Trafikeringsavtal/Adgangskontrakt
TrV	Trafikverket (svensk nationell infrastrukturförvaltare)
TRV-TC M	Trafikverkets trafikledningscentral Malmö
TSD	Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet
TTJ	Trafikverkets bestämmelser för järnväg
TTR	Timetabling Redesign for smart Capacity Management
UIC	Internationella järnvägsunionen

0.2 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, manöverbvagn, lok, motorvagn, vagn, et cetera.

Järnvägsföretag/Jernbanevirksomhed: 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.

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM): Ansvarig för regional kollektivtrafik enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

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 Konsortiet och järnvägsföretag avseende förutsättningar och villkor för trafik på Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät. Avtalet träffas med järnvägsföretag/jernbanevirksomhed genom Banedanmark och Trafikverket å Öresundsbro Konsortiets vägnar.

Trafikorganisatör: Fysiska eller juridiska personer som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet men som inte själva utför järnvägstrafik.

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 Internationella järnvägsunionen, UIC, exempelvis UIC 505 om utformning av personvagnar.

Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät: Den järnvägsinfrastruktur som drivs och förvaltas av Öresundsbro Konsortiet, från Københavns Lufthavn Kastrup (km 12,854) till Lernacken station (km 29,795). (Trafikverkets längdmätning 281+810.) Ägarskapsgränsen mot Svedab är km 29,137.

1. Allmän information

1.1 Inledning

Den här järnvägsnätbeskrivningen 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 bandrift, trafikledning, mellanhavande med järnvägsföretag med mera.

Järnvägsnätbeskrivningen ska uppdateras regelbundet och det ges möjlighet att lämna synpunkter på såväl innehåll som presentation till redaktionen via e-post:

railway@oresundsbron.com

1.1.1 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 driftperioden 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.

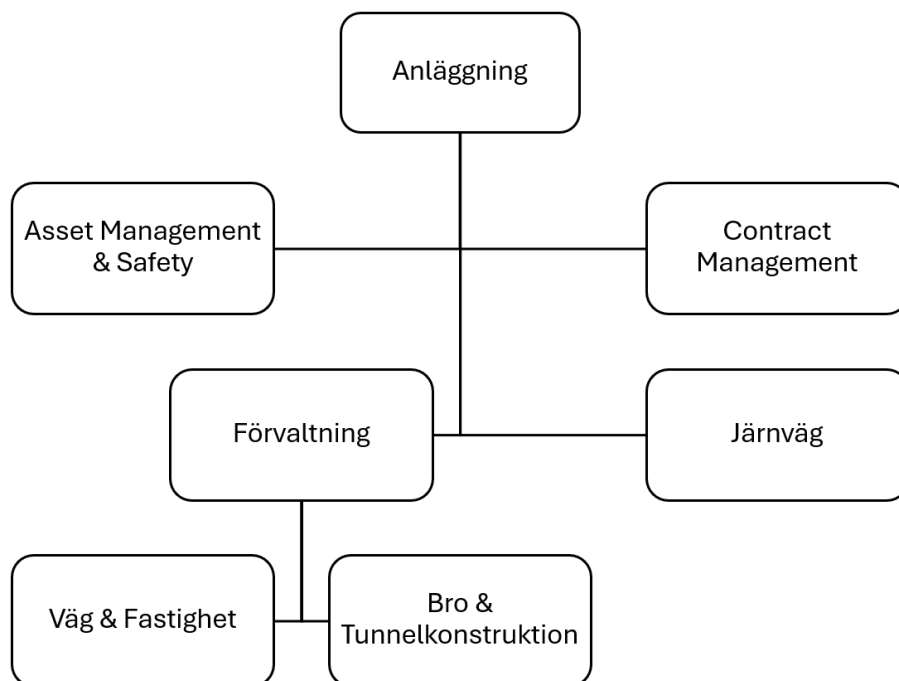
Ägarförhållandena för Öresundsbro Konsortiet finns närmare beskrivna i det svensk-danska regeringsavtalet från 1991 samt i det konsortialavtal som ingåtts mellan SVEDAB AB och A/S Øresund.

1.1.2 Öresundsbro Konsortiets driftorganisation

Öresundsbro Konsortiet i Anläggningsenheten

Öresundsbro Konsortiet är godkänt som infrastrukturförvaltare i förhållande till dansk och svensk lagstiftning. Som infrastrukturförvaltare har Öresundsbro Konsortiet ansvaret för att organisationen har en försvarlig och effektiv organisation med en tydlig ansvarsplacering.

Anläggningsenheten är organiserad med två tvärgående funktioner – Asset Management & Safety samt Contract Management – som stödjer hela verksamheten. Den operativa linjeorganisationen består av funktionerna Förvaltning och Järnväg, där Förvaltning omfattar områdena Väg & Fastighet samt Bro & Tunnelkonstruktion.



Anläggningsuppdrag

Att kostnadseffektivt utföra Underhåll och Investeringar vilket resulterar i följande:

- Øresundsbron är säker och tillgänglig.
- Bidrar till att säkra brons återbetalningstid.

Att ansvara för Järnvägsdrift

Järnväg

Järnvägsavdelningen ansvarar för järnvägsrelaterade frågor och säkerställer att driftorganisationen understödjer och uppfyller säkerhetsmålsättningarna genom säkerhetsledningsfunktionen. Funktionsområdet omfattar även koordinering av de säkerhetsrelaterade aktiviteterna på järnväg.

Järnvägsavdelningen ansvarar för avtal med Banedanmark och Trafikverket om:

- Trafikledning
- Bandrift och eldriftsledning
- Tecknande av trafikeringsavtal med järnvägsföretag på Øresundsbro Konsortiets vägnar
- Handhavande av kapacitetstilldelning.

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

Verkställande direktören (VD) har det övergripande ansvaret för Øresundsbro Konsortiets verksamhet och därmed även det yttersta ansvaret för järnvägssäkerheten.

Av bilaga 2.1 framgår att Øresundsbro Konsortiet har det övergripande koordineringsansvaret för den generella trafiksäkerheten på järnvägen mellan København H och Malmö. Ansvarsfördelning, gränssnitt och rapporteringsvägar framgår av bilaga 2.1 och 2.2.

Koordineringsansvaret framgår av Öresundsbro Konsortiets säkerhetsledningssystem (SLS) och omfattar att säkerställa att ansvar, gränssnitt och samverkansformer mellan Öresundsbro Konsortiet, Banedanmark, Trafikverket, järnvägsföretag och övriga berörda parter är tydligt definierade, dokumenterade och följs upp ur ett järnvägssäkerhetsperspektiv.

Vid behov ska Öresundsbro Konsortiet initiera samordning och fatta nödvändiga beslut för att säkerställa att säkerhetsrelaterade frågor hanteras på ett enhetligt och ändamålsenligt sätt.

Öresundsbro Konsortiets säkerhetsledare följer upp järnvägssäkerheten inom verksamheten, övervakar att säkerhetsledningssystemet fungerar som avsett samt tar fram beslutsunderlag och förslag till åtgärder för att hantera identifierade risker, avvikelser och säkerhetsrelaterade brister.

Asset Management (tvärgående funktion)

Funktionen ansvarar för den långsiktiga och tvärgående styrningen av anläggningens tillstånd, risk, data, strategier och reinvesteringsplaner. Funktionen säkerställer ett datadrivet och proaktivt arbetssätt samt stödjer prioritering av åtgärder baserat på risk, teknisk livslängd, kritikalitet, funktionalitet och ekonomi.

Contract Management (tvärgående funktion)

Funktionen ansvarar för kontrakt- och inköpsstrategi, upphandling, leverantörsstyrning, compliance samt affärsmässig uppföljning. Anläggningsenheten fungerar som beställarorganisation där tydlig kravställning, strukturerad uppföljning och löpande utveckling av leverantörssamarbeten är centralt.

Förvaltning

Förvaltning har ansvar för den samlade drift, förvaltning och utveckling av den fysiska anläggningsstrukturen, inklusive bro, tunnel, väg, byggnader, järnväg och tekniska installationer. Förvaltningen ska ske hållbart, långsiktigt och kostnadseffektivt och säkerställa anläggningens funktion, tillgänglighet och säkerhet.

Inom Anläggningsenheten drivs löpande en portfölj av reinvesteringar, förbättringar och teknisk utveckling, som prioriteras utifrån bland annat risk, livslängd, kritikalitet och ekonomi.

1.1.3 Externa parter

Trafikstyrning och eldriftsledning

Trafikstyrning och eldriftsledning ansvaras av Banedanmark och Trafikverket i förhållande till särskilda avtal.

Banedanmark och Trafikverket ansvarar mot Öresundsbro Konsortiet för att uppgifterna i driftledningscentralerna Driftcenter Danmark (DcDK), Trafikverkets Trafikledningscentral Malmö (TC M) och Banedanmarks eldriftscentral Övervakningscenter Kørestrøm (OCK) utförs enligt specifika krav.

I förbindelse med detta agerar Banedanmark och Trafikverket även "undersøgelsesvagt" och olycksutredare vid olyckor och "nära på-olyckor".

Eldriftsansvar

Genom avtal om järnvägsdrift är Banedanmark eldriftsansvariga i förhållande till Öresundsbro Konsortiet. Den eldriftsansvariga är således ansvarig för den eltekniska ledningen av OCK och Eldriftledning Syd (ELS) för Öresundsbro Konsortiets järnvägssträcka.

Drift och underhåll av järnvägen

Drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen hanteras genom avtal med drift- och underhållsentreprenörer. I drift och underhåll av järnvägen ingår även en uppgift som järnvägssäkerhetskoordinator. Vidare ingår koordinering av Öresundsbro Konsortiets entreprenörers önskemål om tillträde till järnvägsanläggningen, handläggande av avstängt spår, spänningslös kontaktledning med mera. Entreprenören tillhandahåller själva järnvägssäkerhetspersonal, Jernbanearbejdsleder/Tillsyningsmän och kopplingsledare/Holdledare Köreström.

Underhåll av konstruktioner/tele

Öresundsbro Konsortiets tekniska driftsenhet ansvarar för underhåll av de till järnvägen angränsande anläggningselementen – först och främst tunneln, bron och anläggningen på ön Peberholm. Dessutom finns det gränsflöden rörande teletransmission och elförsörjning till järnvägstekniska anläggningar. **Järnvägsavdelningen** 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-ØSB) kontrollerar och styr underhållspersonalens tillträde till anläggningarna. TC-ØSB övervakar de tekniska systemen, som är anslutna till PCMS övervakningssystemet. Tekniska alarm och anmälningar överlämnas till drift- och underhållsansvariga.

1.1.4. Samarbete PÖLS

Öresundsbro Konsortiet ingår i PÖLS-samarbetet. PÖLS står för Punktlighet i Öresundstrafiken genom Ledningarnas Samverkan och består av de parter som ingår i avtal om att trafikera Öresundsförbindelsen. De ska 4–8 gånger per år vara delaktiga i samverkan mellan berörda aktörer, infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samt hantera alla tvärfunktionella frågor. Därmed ska de även säkerställa att järnvägstransporterna över Öresundsförbindelsen kan hålla hög kvalitet avseende punktlighet för både person- och godstrafik. Strategin för PÖLS-arbetet är att PÖLS ska behandla de frågor där ett gemen- samt agerande bedöms ge framgång. Det överordnade målet är att säkra punktligheten i tågtrafiken. För arbetet ska det fastställas gemensamma mål för kvalitetsarbetet. Arbetet organiseras i en styrgrupp som består av representanter från Öresundsbro Konsortiet, Banedanmark, Trafikverket och de järnvägsföretag som trafikerar Öresundsförbindelsen. Styrgruppen har 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 ska vara beslutsförmåga för respektive organisation.
- Presenterar månatligen punktlighetsstatistik för Öresundstrafiken.

1.2 Syftet med järnvägsnätbeskrivningen

Genom att redovisa de förhållanden som gäller för järnvägsföretagen, ska järnvägsnätbeskrivningen 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

Den rättsliga grunden för denna järnvägsnätbeskrivning samt vilka EU-förordningar, lagar och andra nationella föreskrifter som gäller för trafikeringen av järnvägen över Öresund är samma som gäller för anslutande järnvägsnät i Danmark respektive Sverige. Gällande rättsakter och författningar framgår därför av Banedanmarks och Trafikverkets järnvägsnätbeskrivningar.

1.4 Juridisk status

1.4.1 Allmänna anmärkningar

Järnvägsnätbeskrivningen är utarbetad på basis av den lagstiftningen med tillhörande administrativa föreskrifter som var gällande vid publiceringstidpunkten.

Järnvägsnätbeskrivningen tar inte lagar som är under framtagande i beaktning.

Järnvägsföretag förväntar sig att järnvägsinfrastrukturen lever upp till de specifikationer 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 Öresundsbro Konsortiet råder över och innehåller uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få tillträde till den. Järnvägsnätbeskrivningen innehåller vidare information om förfaranden och kriterier för fördelningen av infrastrukturkapacitet. Öresundsbro Konsortiet ansvarar för informationen i järnvägsnätbeskrivningen enligt lag. Ett järnvägsföretag eller sökande kan till Transportstyrelsen hänskjuta frågan om huruvida järnvägsnätbeskrivningen har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser. Det åligger läsaren att hålla sig informerad om uppdateringar av innehållet i detta dokument genom att ta del av ändringsmeddelanden på Öresundsbro Konsortiets [webbplats](#).

För danskt territorium gäller dansk lagstiftning och det är Trafikstyrelsen som är tillsynsmyndighet och ansvarig för tillsyn av att verksamheten lever upp till lagkrav.

På svenskt territorium är det Transportstyrelsen som utövar tillsyn enligt svensk lag och därmed tillämpliga förordningar och föreskrifter. Häri ingår även uppföljning på att järnvägsnätbeskrivningen lever upp till kraven.

1.4.2 Ansvar

Öresundsbro Konsortiet frånskriver sig ansvaret för fel som uppstår i förbindelse med uppsättning eller utskrift av järnvägsnätbeskrivningen. Öresundsbro Konsortiet ansvarar inte heller för riktigheten i de upplysningar i denna järnvägsnätbeskrivning som är lämnade av andra infrastrukturförvaltare.

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

1.4.3 Överklagande

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

Danmark:

Jernbanenævnet/
Danish Rail Regulatory Body
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V
Telefon: +45 41 78 03 86
E-post:
info@jernbanenaevnet.dk

Sverige:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
SE-781 21 Borlänge
Telefon: +46 (0) 771 503 503
E-post:
jarnvag@transportstyrelsen.se

1.5 Struktur

Öresundsbro Konsortiet har ingått avtal med Banedanmark och Trafikverket som är medlemmar i RailNetEurope (RNE). RNE verkar bland annat för att infrastrukturförvaltarnas järnvägsnätbeskrivningar ska följa en gemensam dokumentstruktur för att göra informationen mer lättillgänglig för läsare av flera järnvägsnätbeskrivningar. Öresundsbro Konsortiet har därför i det här dokumentet i huvudsak följt denna struktur.

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

1.6 Giltighetstid och ändringar

Informationen i denna järnvägsnätbeskrivning gäller för Tågplan 2028 och avser perioden från den 12 december 2027 kl. 00.01 till och med den 9 december 2028 kl. 24.00.

Informationen riktar sig till alla som har ett närmare intresse av att planera trafikflöden under denna tågplaneperiod. Erforderliga uppdateringar av denna utgåva av järnvägsnätbeskrivningen kommer fortlöpande att publiceras i form av ändringsmeddelanden på Öresundsbro Konsortiets [webbplats](#). 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 i gällande regelverk.

1.7 Publicering

Järnvägsnätbeskrivningen och eventuella ändringsmeddelanden publiceras på Öresundsbro Konsortiets [webbplats](#). För att tillgodose behoven hos de svenska, danska och internationella aktörerna som trafikerar Öresundsförbindelsen publiceras dokumentet på svenska, danska och engelska.

1.8 Kontakter

Kontaktuppgifter finns på Öresundsbro Konsortiets [webbplats](#).

1.9 Godskorridor

En del av Öresundsbro Konsortiets infrastruktur ingår i den europeiska Scandinavian–Mediterranean-korridoren (ScanMed), som förbinder Skandinavien med Centraleuropa och Medelhavsområdet. Förutsättningarna för trafikering av korridoren beskrivs i det årligen uppdaterade Corridor Information Document (CID). Mer information finns på ScanMed-korridorens [webbplats](#)

1.10 RailNetEurope – internationellt samarbete mellan infrastrukturförvaltare

RailNetEurope är ett samarbete mellan ett 40-tal olika europeiska infrastrukturförvaltare med syftet att underlätta och främja internationell järnvägstrafik. Mer information finns på RNE:s [webbplats](#).

1.10.1 *One Stop Shop (OSS)*

Öresundsbro Konsortiet samarbetar med Banedanmark, Trafikverket och övriga europeiska infrastrukturförvaltare inom RailNetEurope (RNE) för att underlätta internationell järnvägstrafik. Information om One Stop Shop (OSS) finns i Banedanmarks Netredogelse och Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

1.10.2 *Systemverktyg RNE*

Path Coordination System (PCS) är RNE:s webbaserade system för samordning av internationella ansökningar om tåglägen och kapacitet. Systemet används av infrastrukturförvaltare, sökande och järnvägsföretag i samband med internationell trafik.

Charging Information System (CIS) är ett webbaserat system för information om och beräkning av infrastrukturavgifter för internationell trafik.

Train Information System (TIS) är ett webbaserat informationssystem som visar aktuell information om internationella tågs framförande.

För mer information se:

- PCS (Path Coordination System): [webbplats](#).
- CIS (Charging Information System): [webbplats](#).
- TIS (Train Information System): [webbplats](#).

2. Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Inledning

Det här avsnittet beskriver de villkor och bestämmelser som gäller för tillträde till den järnvägsinfrastruktur som Öresundsbro Konsortiet förvaltar.

2.2 Allmänna tillträdesvillkor

Öresundsbro Konsortiet är infrastrukturförvaltare enligt dansk och svensk järnvägslagstiftning. Som infrastrukturförvaltare ansvarar Öresundsbro Konsortiet för tillträde till den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av konsortiet.

Tillträde till Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur ges till järnvägsföretag och andra sökande som uppfyller de krav som följer av gällande dansk och svensk lagstiftning.

För att bedriva järnvägstrafik på Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur krävs de tillstånd som gäller enligt dansk och svensk lagstiftning. Därutöver krävs trafikeringsavtal/adgangskontrakt som tecknas med Banedanmark och Trafikverket på Öresundsbro Konsortiets vägnar.

2.2.1 Villkor för att ansöka om tågläge

Villkor för att få ansöka om tågläge för den som utför eller organiserar järnvägstrafik framgår av Banedanmarks netredegørelse respektive Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning och regleras av dansk jernbanelov och svensk järnvägslag. I båda fallen ställer lagen krav på tillstånd och säkerhetsintyg, se avsnitt 2.2.3.

Om järnvägsföretag/jernbanevirksomhed inte uppfyller grundkraven vid ansökningstillfället så är inte det ett hinder för att ansöka om tilldelning av ett villkorat tidtabellsläge/kanaler.

2.2.2 Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur

De villkor som måste vara uppfyllda för att få rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnätet framgår av dansk respektive svensk järnvägslag, gällande bekendtgørelser och 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 ges i Banedanmarks netredegørelse respektive Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning. Dokumenten finns att ta del av på [Banedanmarks](#) respektive [Trafikverkets](#) webbplats.

Förhandsbesked om tillträde till järnvägsinfrastrukturen 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.

2.2.3 Tillstånd

För att få utföra järnvägstrafik krävs både licens och säkerhetsintyg giltigt såväl i Danmark som i Sverige. Licens utfärdad i en EES-stat eller i Schweiz gäller under förutsättning att det finns försäkring som även täcker järnvägen över Öresund.

De som ska trafikera Öresundsbron ska söka ett gemensamt säkerhetsintyg för att bedriva trafik på järnvägsinfrastruktur som ingår i det europeiska järnvägssystemet, det vill säga,

den infrastruktur och trafik som inte hamnar inom ramen för ett "nationellt trafiksäkerhetstillstånd".

Om förutsättningarna för tillstånd inte längre uppfylls eller om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter, kan [Transportstyrelsen](#) och/eller [Trafikstyrelsen](#) återkalla tillstånd. Närmare redovisning av villkoren finns på Transportstyrelsens respektive Trafikstyrelsens webbplats.

2.2.4 Säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsföretagen ska själva ha de säkerhetsbestämmelser som behövs utöver tillämpliga gällande lagar och föreskrifter. Vad som ska ingå i dessa säkerhetsbestämmelser regleras i Transportstyrelsens respektive Trafikstyrelsens regelverk.

2.2.5 Avtal om tillgång till tjänster med mera

Öresundsbro Konsortiet har genom avtal uppdragit åt Banedanmark och Trafikverket att teckna trafikeringsavtal/adgangskontrakt samt hantera kapacitetstilldelning på Öresundsbro Konsortiets vägnar.

2.3 Andra villkor

2.3.1 Säkerhetsordning

Banedanmarks till var tid gällande trafiksäkerhetsregler och bestämmelser gäller på den danska delen av sträckan mellan km 12,854 och km 18,235.

Trafikverkets till var tid gällande trafiksäkerhetsregler och bestämmelser gäller på den svenska delen av sträckan mellan km 18,235 och km 29,795 (Trafikverkets längdmätning 281+810).

Öresundsbro Konsortiets trafiksäkerhetsföreskrift (K1-00 TF) gäller för hela sträckan mellan Københavns Lufthavn Kastrup och Lernacken. TF beskriver reglerna för passage av systemgränsen mellan dansk och svensk teknisk systemdel samt innehåller kompletterande regler för trafik på Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur

2.3.2 Elsäkerhet

För hela sträckan gäller Öresundsbro Konsortiets elsäkerhetsföreskrift S3-DV-02 Eldriftsinstruktion. För den danska systemdelen gäller Fjernbane kørestrømsinstruks (FKI) och för den svenska systemdelen gäller Elsäkerhetsföreskrifter för arbete på eller nära järnvägsanknutna högespännings- och tågvärmeanläggningar (TDOK 2015:0223).

2.4 Operativa regler

2.4.1 Danmark

På den danska delen av sträckan mellan km 12,854 och km 18,235 gäller Banedanmarks till var tid gällande operativa regler och tillhörande bestämmelser. Trafiken regleras genom Banedanmarks trafikinformation och övriga gällande trafikala föreskrifter för aktuell sträcka. Sträckan beskrivs i Trafikal information om banestrækningen (TIB).

Tillfälliga hastighetsnedsättningar och andra trafikpåverkande förhållanden meddelas enligt Banedanmarks gällande rutiner. Järnvägsföretaget ansvarar för att berörd personal har tillgång till och har tagit del av aktuell information före avgång.

Följande typer av fordonsrörelser får framföras över systemgränsen mellan dansk och svensk systemdel:

- Tåg: högsta tillåtna hastighet 180 km/h.
- Arbetsfordon: högsta tillåtna hastighet 40 km/h.

Radiokommunikation ska ske via GSM-R och utväxlas med Banedanmarks trafikledning. Vid säkerhetskommunikation används danska eller svenska enligt gällande svensk-dansk språkkonvention för gränsöverskridande järnvägstrafik. På dansk systemdel används danska benämningar på järnvägsobjekt. En särskild ordlista för gränsöverskridande säkerhetskommunikation finns tillgänglig via Öresundsbro Konsortiet. [webbplats](#).

2.4.2 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.

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

- Tåg: högsta tillåtna hastighet är 180 km/h.
- Växling: högsta tillåtna hastighet är 30 km/h.

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

2.5 Specialtransporter

Specialtransporter är transporter som inte ligger inom ramen för de normer som beskrivs i avsnitt 3. Transporttillstånd för specialtransporter utfärdas av Banedanmark för den danska delen av Öresundsbro Konsortiets järnväg och av Trafikverket för den svenska delen.

2.6 Farligt gods

Ansvaret för farligt gods som transporteras på tåg åvilar avsändare, lastare, lossare och mottagare och transportör enligt vad som följer av COTIF, bilaga RID. Särskilt ska beaktas Trafikstyrelsens krav BJ nr. BJ 5-070.001-2017 (Bestämmelser om transport af explosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund) om mängdbegränsning 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.

2.7 Godkännandeprocess för fordon

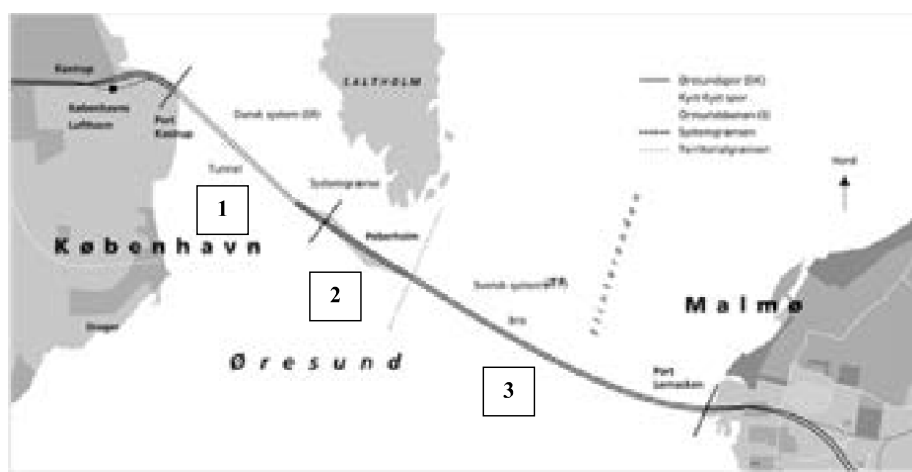
Det järnvägsföretag som vill trafikera Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur ska använda rullande materiel som uppfyller tillämpliga tekniska krav och har erforderliga godkännanden enligt gällande europeiska, danska och svenska regler.

Syftet med kravet på att fordon ska 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 ska 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 på eller olägenhet för vare sig Öresundsbro Konsortiet eller de järnvägsföretag som trafikerar förbindelsen.

Områdesindelning:

1. Dansk järnvägsteknisk systemdel belägen i Danmark.
2. Svensk järnvägsteknisk systemdel belägen i Danmark.
3. Svensk järnvägsteknisk systemdel belägen i Sverige.

Öresundsbro Konsortiet är infrastrukturförvaltare för sträckan mellan Kastrup (km 12,854) och Lernacken (km 29,795) enligt dansk längdmätning. Observera att infrastrukturen innehåller både svensk och dansk teknisk infrastruktur.



2.7.1 Danmark

Rullande materiel, såsom lok, motorvagnar, personvagnar, godsvagnar och arbetsfordon, får inte tas i bruk förrän erforderligt godkännande för ibruktagande har erhållits i enlighet med gällande dansk järnvägslagstiftning, inklusive jernbaneloven och Bekendtgørelse nr. 710 af 20.05.2020 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet. Närmare upplysningar om procedurer för ibruktagningstilladelse finns på Trafikstyrelsens [webbplats](#).

Arbetsfordon som framförs med en hastighet som inte överstiger 20 km/h och som används i ett spår avstängt för arbete (Sporspærring) ska ha tillstånd av Öresundsbro Konsortiet innan fordonet sätts på spåret.

2.7.2 Sverige

Rullande materiel, såsom lok, motorvagnar, personvagnar, godsvagnar och arbetsfordon, får inte tas i bruk förrän erforderligt godkännande för ibruktagande har erhållits i enlighet med gällande lagstiftning och Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av delsystem för järnväg. För delsystem som omfattas av EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) sker godkännande i enlighet med gällande europeiska och nationella regler.

För delsystem som inte omfattas av TSD gäller de nationella regler som Transportstyrelsen fastställt. I vissa fall kan undantag från kravet på godkännande finnas.

Aktuell information om krav, processer och tillämpliga regler för fordons- och delsystemgodkännanden finns på Transportstyrelsens [webbplats](#).

Arbetsfordon som framförs med en hastighet som inte överstiger 20 km/h och som används i ett spår avstängt för arbete (A-skydd) ska ha tillstånd av Öresundsbro Konsortiet innan fordonet sätts på spåret.

2.7.3 Provkörning

Den som önskar genomföra provkörningar på Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur ska ha ett giltigt trafikeringsavtal (adgangskontrakt).

Tekniska provkörningar får endast genomföras efter att erforderliga tillstånd och godkännanden har erhållits från berörda myndigheter i Danmark och Sverige. Därutöver krävs godkännande från Öresundsbro Konsortiet innan provkörningen får genomföras på Öresundsförbindelsen.

Om provkörningen omfattar fordon, teknisk utrustning eller trafikupplägg som avviker från gällande trafiksäkerhetsregler kan särskilt godkännande eller dispens krävas från Öresundsbro Konsortiet.

Ansökan om dispens från Öresundsbro Konsortiets trafiksäkerhetsregler eller andra styrande dokument inom säkerhetsledningssystemet (SLS) ska lämnas till Öresundsbro Konsortiet i god tid före planerad användning.

Om dispens eller avvikelse förutsätter godkännande från berörda säkerhetsmyndigheter ska ansökan lämnas så tidigt att erforderliga riskbedömningar, samråd och myndighetsprocesser kan genomföras.

Ansökningsblankett finns på Öresundsbro Konsortiets [webbplats](#) och ansökan skickas till railway@oresundsbron.com.

2.8 Villkor för godkännande av säkerhetspersonal

Personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten ska uppfylla gällande krav på utbildning, kompetens och behörighet enligt dansk och svensk lagstiftning.

3. Infrastruktur

3.1 Inledning

Enligt dansk och svensk järnvägslagstiftning ska en infrastrukturförvaltare offentliggöra en beskrivning av den järnvägsinfrastruktur som förvaltaren ansvarar för. Detta avsnitt beskriver den järnvägsinfrastruktur som Öresundsbro Konsortiet förvaltar på Öresundsförbindelsen.

Infrastrukturen omfattar anläggningar på både dansk och svensk sida av förbindelsen. Anläggningen är inte fullt ut kompatibel med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet för infrastrukturen delsystem (TSD INF). TSD INF kan dock användas som referens där detta är tillämpligt.

3.2 Infrastrukturens omfattning

3.2.1 Gränser

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

3.3 Beskrivning av infrastrukturen

3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt

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+810 i TrV systemet).

Sträckan är uppdelad i en dansk del som sträcker sig från Københavns Lufthavn Kastrup till 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.

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

3.3.2 Egenskaper

3.3.2.1 Lastprofiler

Öresundsbro Konsortiets järnväg kan trafikeras med fordon som uppfyller lastprofil A, UIC GC och P/C450 (se bilaga 4).

3.3.2.2 Viktbegränsningar

Största tillåtna axellast (STAX) är 22,5 ton vid 200 km/h och 25,0 ton vid 120 km/h. Största tillåtna normala metervikten (STMV) är 8,3 ton/m. För specialtransport är största möjliga tillåtna tågvikt 4000 ton.

3.3.2.3 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 i bilaga 11.

3.3.2.4 Hastigheter

På den svenska delen av sträckan mellan km 18,235 och km 29,795 är den högsta tillåtna hastigheten 200 km/h. På den danska delen av sträckan mellan km 12,854 och km 18,235 är den högsta tillåtna hastigheten 180 km/h.

Hastigheterna gäller under förutsättning att fordonet uppfyller de tekniska och trafikala krav som gäller för respektive systemdel samt att fordonets gågdynamiska egenskaper överensstämmer med tillämpliga europeiska standarder och krav.

3.3.2.5 Tåglängd

Normal tåglängd för dansk teknisk systemdel är 835 m.

Normal tåglängd för svensk teknisk systemdel är 730 m

Största tillåtna tåglängd för specialtransport är 1050 m

3.3.2.6 Kraftförsörjning

Kontaktledningssystemet strömförsörjs med AC 25 kV 50 Hz. Kontaktledningshöjden är 5330 mm på större delen av sträckan

3.3.2.7 Räls och överbyggnad (hjul-räl-gränssnitt)

Spåret är byggt med UIC60-profil på 60-kilos betongslipers med fastclips-befästningar. Beräkningar av ekvivalent konicitet ska utgå från EN 15 302.

3.3.2.8 Trafikkapacitet

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

3.3.3 Trafikerings- och kommunikationssystem

3.3.3.1 Trafikstyrningssystem

Trafiken övervakas och styrs operativt av trafikledare (fjärrtågklarerare). Den danska delen mellan stationen Københavns Lufthavn Kastrup (km 12,854) och systemgränsen (km 18,235) övervakas av trafikledningen i Regional Fjernstyringscentral København H (RFC Kh). Den svenska delen mellan systemgränsen och stationen (driftsplatsen) Lernacken (km 29,795 eller 281+810 i Trafikverkets system) övervakas från Trafikverkets trafikledningscentral 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 är utrustad med svenskt linjeblock och spårledning.

3.3.3.2 Kommunikationssystem

GSM-R radiosystem används mellan km 12,812 och km 29,795. Systemskifte mellan danska och svenska GSMR sker på linjen inom dual layer-zonen etablerad mellan östra tunnelmynningen km 17,5 och östra pylonerna km 26,6, inom Öresundsbrons Konsortiets infrastruktur.

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

3.3.3.3 ATC tågskyddssystem

Den svenska delen av sträckan mellan km 18,235 och km 29,795 är utrustad med svenskt ATC-system (EBICAB 700).

Den danska delen av sträckan mellan km 12,854 och km 18,235 är utrustad med ERTMS/ETCS nivå 2 samt nationella funktioner enligt Banedanmarks gällande signalsystem.

Fordon som trafikerar Öresundsförbindelsen ska vara utrustade med de tågskydds- och signalsystem som krävs för respektive teknisk systemdel.

Övergången mellan den danska och den svenska systemdelen sker genom ett systemskifte mellan ERTMS/ETCS och svenskt ATC. Fordon som trafikerar sträckan ska kunna hantera övergången mellan systemen och uppfylla de tekniska krav som gäller för trafik på respektive systemdel.

Fordon utrustade med ETCS och STM (Specific Transmission Module) ska kunna hantera övergången mellan ERTMS/ETCS och svenskt ATC. Systemskifteszonen är placerad i anslutning till systemgränsen mellan dansk och svensk teknisk systemdel.

3.4 Infrastrukturutveckling

I detta avsnitt beskriver Öresundsbro Konsortiet lite större infrastrukturprojekt som har en längre tidshorisont än järnvägsnätbeskrivningens giltighetsperiod och som har betydelse för järnvägsföretagens tillgång till infrastrukturen över Öresund. På den svenska tekniska systemdelen planeras införande av ERTMS/ETCS nivå 2 enligt Trafikverkets gällande införandeplan. Fordon som ska trafikera ERTMS-utrustad infrastruktur måste vara utrustade och godkända för ERTMS/ETCS.

3.5 Trafikrestriktioner

3.5.1 Farligt gods

Godståg som befordrar vagnar lastade med varor som är försedda med varningsetikett RID-klass 1 och RID-underklasserna 1.5 eller 1.6 får ej befinna sig 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.

3.5.2 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
HUB1
Kay Fiskers Plads 10
2300 København S
E-mail: railway@oresundsbron.com

3.5.3 Tunnelrestriktioner

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

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

3.5.4 Höga vindhastigheter

I samband med höga vindhastigheter på Öresundsbron kan restriktioner för tågtrafiken förekomma. Restriktionerna syftar dels till att säkerställa att en eventuell evakuering/räddningsinsats ska kunna genomföras planenligt, dels till att förhindra att last blåser av godsvagnar.

Följande restriktioner gäller för olika vindhastigheter.

Nivå	Faktisk uppmätt vindstyrka (m/s)	Trafikrestriktioner		
		Godståg	Övriga tåg, eldrivna	Övriga tåg, dieseldrivna
1	Större än 18 m/s aktuell <i>eller</i> större än 12 m/s effektiv vind	Inga	Inga	Inga
2	Större än 21 m/s aktuell <i>eller</i> större än 15 m/s effektiv vind	Max 80 km/h	Inga	Inga
3	Större än 24 m/s aktuell <i>eller</i> större än 20 m/s effektiv vind	Trafiken ställs in	Inga	Inga
4	Större än 27 m/s aktuell vind		Trafiken ställs in	Trafiken ställs in

Väderförhållanden som påverkar tågtrafiken på Öresundsförbindelsen, exempelvis kraftig vind som påverkar kontaktledningsanläggningen, ska rapporteras av lokföraren till berörd trafikledning. Beslut om eventuella trafikrestriktioner fattas av ansvarig trafikledning i samverkan mellan Banedanmark och Trafikverket. Berörda järnvägsföretag informeras enligt gällande operativa rutiner.

3.6 Infrastrukturens tillgänglighet

Det periodiska underhållet av Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur planeras årsvis och redovisas i underhållsplanen (bilaga 3.2).

Underhållsarbeten genomförs i möjligaste mån under tider med begränsad trafik. I samband med sådana arbeten kan enkelspårdrift, kapacitetsbegränsningar och tillfälliga hastighetsnedsättningar förekomma.

Information om planerade trafikpåverkande arbeten och trafikrestriktioner lämnas genom ordinarie kapacitetstilldelnings- och trafikplaneringsprocesser.

Vid akuta fel eller andra oförutsedda händelser kan delar av infrastrukturen stängas med kort varsel. Information om sådana restriktioner lämnas av berörd trafikledning i samverkan mellan Banedanmark och Trafikverket.

3.7 Underhåll och serviceanläggningar

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

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

4. Kapacitetstilldelning

4.1 Inledning

Detta avsnitt beskriver regler och processer för tilldelning av kapacitet på Öresundsförbindelsen. För trafikering av Öresundsförbindelsen ska sökande även ta del av Banedanmarks Netredegoelse och Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning, där närmare information om nationella regler, processer och ansökningsförfaranden finns.

4.1.1 Banedanmarks och Trafikverkets genomförande av uppdraget

Öresundsbro Konsortiet är infrastrukturförvaltare för Öresundsförbindelsens järnvägsinfrastruktur. Genom avtal med Banedanmark och Trafikverket har dessa organisationer fått i uppdrag att, på Öresundsbro Konsortiets vägnar, hantera kapacitetstilldelningen på den danska respektive svenska systemdelen.

Öresundsbro Konsortiet ansvarar för den övergripande samordningen av kapacitetstilldelningen samt för att kapacitetsbehov relaterade till drift, underhåll och utveckling av infrastrukturen beaktas i planeringsprocessen.

Kapacitetstilldelningen sker i enlighet med tillämplig dansk och svensk lagstiftning samt principerna om transparens, objektivitet, likabehandling och icke-diskriminering.

Banedanmark och Trafikverket ansvarar för handläggningen av ansökningar om kapacitet samt för den information och dokumentation som krävs för trafikering av respektive systemdel.

Kapacitetstilldelningen ska även beakta behovet av drift, underhåll och utveckling av infrastrukturen på Öresundsförbindelsen.

Frågor och klagomål avseende kapacitetstilldelning hanteras av Banedanmark respektive Trafikverket för den berörda systemdelen. Om en fråga inte kan lösas genom samråd mellan parterna kan ärendet hänskjutas till Öresundsbro Konsortiet.

4.1.2 Koordinering av kapacitetstilldelning

Med hänsyn till Öresundsförbindelsens gränsöverskridande karaktär samordnar Banedanmark och Trafikverket kapacitetstilldelningen på Öresundsbro Konsortiets vägnar.

Samordningen syftar till att säkerställa en effektiv, ändamålsenlig och konkurrensneutral kapacitetstilldelning för trafik över Öresund.

Öresundsbro Konsortiet följer och stödjer samordningsarbetet samt ansvarar för frågor som rör förbindelsens infrastruktur, drift, underhåll och utveckling.

Vid meningsskiljaktigheter som inte kan lösas mellan parterna kan frågan hänskjutas till Öresundsbro Konsortiet för ställningstagande.

Banedanmark och Trafikverket representerar vid behov Öresundsbro Konsortiet i internationella samordningsforum för kapacitetstilldelning.

4.2 Processbeskrivning

Ansökan om kapacitet på Öresundsförbindelsen lämnas till Banedanmark eller Trafikverket. Banedanmark och Trafikverket tar emot och registrerar ansökningar om kapacitet på Öresundsbro Konsortiets vägnar. Ansökningar som inkommer till Öresundsbro Konsortiet vidarebefordras utan dröjsmål till berörd infrastrukturförvaltare.

Kapacitet tilldelas för trafikering av järnvägsinfrastrukturen samt för drift, underhåll och utveckling av anläggningen. Tilldelningen sker utifrån inkomna ansökningar och i enlighet med gällande dansk och svensk lagstiftning.

Kapacitet för planerade underhålls- och utvecklingsarbeten hanteras inom ramen för kapacitetstilldelningsprocessen på motsvarande sätt som övriga kapacitetsanspråk.

Kapacitet kan även tilldelas som ad hoc-kapacitet efter fastställd tågplan.

Sökande som ansöker om internationell kapacitet ska använda RailNetEuropes system Path Coordination System (PCS). Information om PCS finns på RailNetEuropes [webbplats](#).

4.3 Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocessen

Tilldelning av kapacitet på Öresundsförbindelsen sker enligt de processer och tidsfrister som framgår av Banedanmarks Netredegørelse respektive Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning.

Ansökningar om kapacitet samt planerade kapacitetsbegränsningar hanteras inom ramen för Banedanmarks och Trafikverkets ordinarie planerings- och samrådsprocesser. Klassificering och hantering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar (Temporary Capacity Restrictions, TCR) sker enligt respektive infrastrukturförvaltares tillämpade processer.

Öresundsbro Konsortiet anmäler behov av kapacitet för drift, underhåll och utveckling av infrastrukturen till Banedanmark och Trafikverket för vidare hantering inom respektive kapacitetstilldelningsprocess.

Information om planerade kapacitetsbegränsningar, samråd, tidsfrister och fastställande av tågplan publiceras av Banedanmark respektive Trafikverket enligt deras gällande processer och publiceringsrutiner. Öresundsbro Konsortiets planerade kapacitetsbegränsningar samt underhålls- och utvecklingsarbeten redovisas i bilaga 3.2.

4.3.1 Tidsfrister för processen

Tilldelning av kapacitet på Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur sker enligt de processer och tidsfrister som tillämpas av Banedanmark och Trafikverket.

Öresundsbro Konsortiet anmäler sitt behov av kapacitet för drift, underhåll och utveckling av infrastrukturen. Planerade kapacitetsbegränsningar samordnas med Banedanmarks och Trafikverkets planeringsprocesser.

Banedanmark och Trafikverket behandlar Öresundsbro Konsortiets kapacitetsbehov inom ramen för den ordinarie kapacitetstilldelningsprocessen och meddelar eventuella villkor eller förbehåll enligt respektive infrastrukturförvaltares processer.

Slutlig tilldelning av kapacitet meddelas enligt de tidsfrister som framgår av Banedanmarks Netredegelse respektive Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Öresundsbro Konsortiets planerade kapacitetsbegränsningar samt underhålls- och utvecklingsarbeten redovisas i bilaga 3.2.

4.3.2 Ad hoc-tilldelningsprocess

Ansökningar om kapacitet som inkommer efter den ordinarie ansökningsperioden för tågplanen hanteras inom ad hoc-processen.

Ad hoc-ansökningar behandlas av Banedanmark respektive Trafikverket enligt de processer och tidsfrister som tillämpas av respektive infrastrukturförvaltare.

Tilldelning av ad hoc-kapacitet sker med hänsyn till redan tilldelad kapacitet, planerade kapacitetsbegränsningar och tillgänglig kapacitet på infrastrukturen.

Information om villkor och handläggning av ansökningar om ad hoc-kapacitet framgår av Banedanmarks Netredegelse respektive Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

4.4 Tilldelningsprocessen

Vid sista ansökningsdag för den årliga tågplanen inleder Banedanmark och Trafikverket kapacitetstilldelningsprocessen för Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur.

Banedanmark och Trafikverket utarbetar förslag till tågplan i enlighet med respektive infrastrukturförvaltares processer för kapacitetstilldelning samt de samordningsprocesser som tillämpas för internationell trafik.

Förslag till tågplan skickas till berörda sökande för granskning och synpunkter. Om inkomna synpunkter medför behov av förändringar genomförs samordning mellan berörda parter innan tågplanen fastställs.

I förslag till tågplan redovisas även planerade kapacitetsbegränsningar samt hur dessa påverkar den tilldelade kapaciteten.

Öresundsbro Konsortiet deltar i samordningen av kapacitet för drift, underhåll och utveckling av infrastrukturen på Öresundsförbindelsen.

Öresundsbro Konsortiet fastställer tågplanen för Öresundsförbindelsen samtidigt som Banedanmark respektive Trafikverket fastställer sina nationella tågplaner.

4.4.1 Samordning

Samordningen syftar till att hantera eventuella konflikter mellan olika kapacitetsanspråk samt mellan kapacitetsanspråk och planerade kapacitetsbegränsningar, så att en genomförbar tågplan kan fastställas.

Under samordningsprocessen kan Banedanmark och Trafikverket föra dialog med berörda sökande och vid behov genomföra samordningsmöten.

Samordning genomförs endast när det finns motstridiga kapacitetsanspråk eller andra förhållanden som kräver samordning mellan berörda parter.

Om en konflikt inte kan lösas genom samordning kan ärendet hanteras enligt de tvistlösningsförfaranden som beskrivs i Banedanmarks Netredegørelse respektive Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Om samordningen leder till en lösning kan tågplanen fastställas. Tidsfrister för processen framgår av Banedanmarks Netredegørelse respektive Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. Öresundsbro Konsortiets planerings- och samordningsprocess beskrivs i bilaga 3.1.

4.4.2 Tvistlösning

Om en konflikt mellan olika kapacitetsanspråk inte kan lösas genom samordning kan berörda sökande begära tvistlösning.

Begäran om tvistlösning ska innehålla en beskrivning av konflikten samt skälen till att föreslagen lösning inte accepteras. Den sökande kan samtidigt lämna förslag till alternativ lösning.

Öresundsbro Konsortiet är infrastrukturförvaltare och avtalspart gentemot Banedanmark, Trafikverket och de järnvägsföretag som trafikerar Öresundsförbindelsen. Öresundsbro Konsortiet behandlar därför tvistlösningsärenden i samråd med Banedanmark, Trafikverket och berörda sökande.

Vid tvistlösning ska hänsyn tas till att kapacitetstilldelningen sker på ett konkurrensneutralt, transparent och icke-diskriminerande sätt samt att förutsättningarna för säker drift, underhåll och utveckling av infrastrukturen upprätthålls.

Om konflikten löses kan tågplanen fastställas. Om konflikten kvarstår hanteras ärendet enligt tillämpliga bestämmelser i Banedanmarks Netredegørelse respektive Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

4.4.3 Överbelastad infrastruktur

Om en konflikt mellan olika kapacitetsanspråk inte kan lösas genom samordning får Öresundsbro Konsortiet förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad.

Om en del av infrastrukturen förklaras överbelastad ska Öresundsbro Konsortiet tillämpa de prioriteringskriterier som följer av tillämplig dansk och svensk lagstiftning vid tilldelning av kapacitet.

Öresundsbro Konsortiet ska informera berörda sökande om beslutet att förklara infrastrukturen överbelastad senast inom tio arbetsdagar från det att beslutet fattats samt, i förekommande fall, genomföra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med gällande regelverk.

Om det är uppenbart att en betydande kapacitetsbrist kommer att uppstå får Öresundsbro Konsortiet förklara en del av infrastrukturen överbelastad innan samordningsprocessen har avslutats.

Vid bedömning av kapacitetsanspråk ska hänsyn tas till behovet av säker trafikering, effektivt utnyttjande av infrastrukturen samt behovet av drift, underhåll och utveckling av anläggningen.

4.4.4 Kapacitetsanalys

Om en del av infrastrukturen har förklarats överbelastad ska Öresundsbro Konsortiet genomföra en kapacitetsanalys i enlighet med tillämplig lagstiftning.

Kapacitetsanalysen ska offentliggöras på Öresundsbro Konsortiets [webbplats](#) senast sex månader efter beslutet om överbelastad infrastruktur.

Kapacitetsanalysen ska identifiera orsakerna till kapacitetsbristen samt innehålla förslag till åtgärder för att förbättra kapacitetsutnyttjandet och minska risken för framtida kapacitetskonflikter.

Analysen kan omfatta både kortsiktiga och långsiktiga åtgärder avseende trafikering, drift, underhåll och utveckling av infrastrukturen.

4.4.5 Kapacitetsförstärkningsplan

Om en del av infrastrukturen har förklarats överbelastad ska Öresundsbro Konsortiet upprätta en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med tillämplig lagstiftning.

Kapacitetsförstärkningsplanen ska offentliggöras på Öresundsbro Konsortiets webbplats senast sex månader efter det att kapacitetsanalysen har slutförts.

Planen ska upprättas efter samråd med berörda användare av infrastrukturen och innehålla:

- orsakerna till kapacitetsbristen,
- bedömd framtida trafikutveckling,
- identifierade hinder för kapacitetsutveckling,
- möjliga åtgärder för att öka kapaciteten, samt
- en tidsplan för genomförandet av beslutade åtgärder.

Kapacitetsförstärkningsplanen ska även innehålla en bedömning av kostnader och nyttor för de åtgärder som analyserats.

Om en kapacitetsförstärkningsplan redan har upprättats och genomförs för den aktuella infrastrukturen behöver ingen ny kapacitetsanalys eller kapacitetsförstärkningsplan tas fram.

4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och utvecklingsarbeten

Öresundsbro Konsortiet ansvarar som infrastrukturförvaltare för planering och samordning av drift, underhåll och utveckling av infrastrukturen på Öresundsförbindelsen.

För att säkerställa en säker och tillförlitlig järnvägsanläggning anmäler Öresundsbro Konsortiet behov av kapacitet för underhålls- och utvecklingsarbeten till Banedanmark

och Trafikverket. Kapacitetsbehoven hanteras inom ramen för respektive infrastrukturförvaltares processer för kapacitetstilldelning.

Planerade kapacitetsbegränsningar som påverkar trafiken på Öresundsförbindelsen samordnas med Banedanmarks och Trafikverkets planeringsprocesser samt, där så är tillämpligt, enligt RailNetEuropes (RNE) principer för tillfälliga kapacitetsbegränsningar (Temporary Capacity Restrictions, TCR).

Planerade kapacitetsbegränsningar klassificeras enligt tabellen nedan. Samråd med berörda sökande ska ske i enlighet med Banedanmarks och Trafikverkets planeringsprocesser.

Kategori	Sammanhängande dagar	Trafikpåverkan
Tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan. (Major impact TCR)	Mer än 30 på varandra följande dagar.	Mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje
Tillfälliga kapacitetsbegränsningar med stor påverkan. (High impact TCR)	Mer än 7 på varandra följande dagar.	Mer än 30 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje
Tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor påverkan. (Medium impact TCR)	7 eller färre på varandra följande dagar.	Mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje.
Tillfälliga kapacitetsbegränsningar med liten påverkan. (Minor impact TCR)	Enligt respektive infrastrukturförvaltare s processer	Mer än 10 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje

Information om planerade kapacitetsbegränsningar publiceras av Banedanmark respektive Trafikverket enligt deras gällande processer och publiceringsrutiner. Öresundsbro Konsortiets planerade kapacitetsbegränsningar samt underhålls- och utvecklingsarbeten redovisas i bilaga 3.2.

För att minimera påverkan på trafiken kan tidpunkter för planerade underhålls- och utvecklingsarbeten justeras inom ramen för den fastställda planeringen, under förutsättning att arbetets omfattning och totala kapacitetsbehov inte förändras.

Information om planerade kapacitetsbegränsningar publiceras av Banedanmark respektive Trafikverket enligt deras gällande processer och publiceringsrutiner. Öresundsbro Konsortiets planerade kapacitetsbegränsningar samt underhålls- och utvecklingsarbeten redovisas i bilaga 3.2.

Publicering och hantering av kapacitetsbegränsningar

Klass	Typ av kapacitetsbegränsning	Publicering
1	Planerade kapacitetsbegränsningar med betydande trafikpåverkan	Banedanmarks Netredogörelse, Trafikverkets Järnvägsnätbeskrivning samt Öresundsbro Konsortiets bilaga 3.2
2	Planerade underhålls- och utvecklingsarbeten med begränsad trafikpåverkan	Öresundsbro Konsortiets bilaga 3.2 samt ordinarie planeringsprocesser hos Banedanmark och Trafikverket
3	Mindre kapacitetsbegränsningar	Operativ planering i samverkan mellan Banedanmark, Trafikverket och berörda sökande
4	Akuta kapacitetsbegränsningar till följd av fel eller andra oförutsedda händelser	Trafikledningsprocessen

4.5.1 Definitioner

Infrastrukturarbeten:

Planerade eller oplanerade arbeten för drift, underhåll eller utveckling av järnvägsinfrastrukturen som kan påverka tillgänglig kapacitet eller järnvägsföretagens trafikering.

Infrastrukturdata:

De data och uppgifter som krävs för planering, samordning och tilldelning av kapacitet på Öresundsförbindelsen.

Tågfria intervaller:

Avstängning av spår under begränsade tidsperioder mellan planerade tågrörelser. Syftet är att ge tillträde till spåret för mindre arbeten med minimal påverkan på den planerade trafiken.

Spåravstängningar:

Avstängningar av spår som medför påverkan på planerad trafik och kan kräva anpassningar av tidtabellen. Syftet är att möjliggöra genomförandet av nödvändiga underhålls- eller utvecklingsarbeten.

Systemavstängningar:

Planerade avstängningar av spår, normalt under kvälls- och nattetid och typiskt inom tidsintervallet kl. 22.00–05.00. Syftet är att möjliggöra genomförandet av mindre underhålls- och utvecklingsarbeten med begränsad påverkan på den ordinarie trafiken. Målsättningen är att påverkan på fastställda knutpunkter i tidtabellen ska vara så liten som möjligt.

4.5.2 Infrastrukturarbeten

Öresundsbro Konsortiet planerar och genomför underhålls- och utvecklingsarbeten på den järnvägsinfrastruktur som konsortiet förvaltar.

Banedanmark och Trafikverket ansvarar, på uppdrag av Öresundsbro Konsortiet, för att informera berörda sökande om planerade kapacitetsbegränsningar och infrastrukturarbeten i enlighet med gällande planerings- och samrådsprocesser.

Om omfattande trafikstörningar uppstår eller bedöms kunna sammanfalla med planerade underhålls- eller utvecklingsarbeten ska Banedanmark och Trafikverket samråda med Öresundsbro Konsortiet om den fortsatta trafikavvecklingen och genomförandet av arbetena.

Öresundsbro Konsortiet får, efter en samlad bedömning av trafiksituationen, anläggningens behov och de säkerhetsmässiga förutsättningarna, besluta att senarelägga eller ställa in planerade underhålls- eller utvecklingsarbeten.

Planerade underhålls- och utvecklingsarbeten på Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur får inte senareläggas, ändras eller ställas in utan Öresundsbro Konsortiets godkännande.

4.5.3 Prioritering vid planering av underhålls- och utvecklingsarbeten

Vid planering av underhålls- och utvecklingsarbeten kan det uppstå behov av att balansera tillgänglig kapacitet mot kraven på en robust och tillförlitlig järnvägsanläggning.

Öresundsbro Konsortiet har, genom de processer som tillämpas tillsammans med Banedanmark, Trafikverket och berörda järnvägsföretag, som utgångspunkt att prioritera förutsägbarhet och robusthet i planeringen av underhålls- och utvecklingsarbeten.

Med robusthet och förutsägbarhet avses bland annat att fastställda tidsfrister i planeringsprocessen efterlevs, så att järnvägsföretag, resenärer och godskunder ges förutsättningar för långsiktig planering och tillförlitlig trafikinformation.

Robusthet omfattar även att planerade underhålls- och utvecklingsarbeten genomförs enligt fastställd plan med hög leveranssäkerhet samt att arbetenas start- och sluttider hålls i enlighet med beslutade förutsättningar.

Vid avvägningar mellan tillgänglig kapacitet och genomförandet av planerade underhålls- och utvecklingsarbeten ska hänsyn tas till säkerhet, anläggningens långsiktiga funktion, trafikens regularitet och behovet av en stabil och förutsägbar trafikering av Öresundsförbindelsen.

4.5.4 Varslingsfrister

Banedanmark och Trafikverket ansvarar, på uppdrag av Öresundsbro Konsortiet, för att informera berörda sökande om planerade kapacitetsbegränsningar och underhålls- och utvecklingsarbeten.

Varsling och samråd avseende planerade kapacitetsbegränsningar sker enligt Banedanmarks och Trafikverkets gällande planerings- och samrådsprocesser.

Systemavstängningar och tågfria intervaller utgör en integrerad del av den löpande förvaltningen av infrastrukturen och omfattas därför inte av samma varslingsförfaranden som övriga planerade kapacitetsbegränsningar.

Kapacitetsbegränsningar som uppkommer till följd av fel, olyckor, skadegörelse eller särskilda väder- och naturförhållanden omfattas inte av de ordinarie varslingsfristerna. Sådana åtgärder hanteras inom den operativa trafikledningsprocessen.

Öresundsbro Konsortiets anläggning omfattas av krav på besiktning, uppföljning och avhjälpande av identifierade brister. Anmärkningar som klassificeras som M-, V- eller A-anmärkningar kan medföra behov av att få tillgång till spåret inom tidsfrister som följer av gällande underhålls- och säkerhetskrav.

Om sådana åtgärder inte kan genomföras inom ramen för de ordinarie planerings- och varslingsfristerna ska planering och samordning ske genom dialog mellan Öresundsbro Konsortiet, Banedanmark, Trafikverket och berörda sökande i syfte att säkerställa anläggningens säkerhet, tillgänglighet och funktion.

Varslingsfrister är beskrivna i nedanstående tabell.

Typ av kapacitetsbegränsning	Varsling X-12 månader ^{*1}	Varsling N-4 månader ^{*2}
Media	Järnvägsnätsbeskrivning / Netredegoelse	LA-brev, BUP/BAP
Planerade underhålls- och utvecklingsarbeten med en varaktighet över 56 sammanhängande timmar	För planerade arbeten anges: 1. Berörd sträcka eller driftplats. 2. Övergripande geografisk avgränsning. 3. Ungefärlig varaktighet. 4. Om arbetet berör helg-, semester- eller sommarperiod. 5. Övergripande avstängningsmönster (exempelvis enkelspårdrift, totalavstängning eller liknande).	För planerade arbeten anges: 1. Exakt lokalisering. 2. Exakta datum för start och avslut. 3. Exakta tider för start och avslut. 4. Trafikala konsekvenser och kapacitetspåverkan..
Planerade underhålls- och utvecklingsarbeten med en varaktighet om högst 56 sammanhängande timmar som inte utgör systemavstängningar eller tågfria intervaller	Ingen information anges.	För planerade arbeten anges: 1. Exakt lokalisering. 2. Exakta datum för start och avslut. 3. Exakta tider för start och avslut. 1. 4. Trafikala konsekvenser och kapacitetspåverkan.
Systemavstängningar	Ingen information anges.	Ingen information anges.
Tågfria intervaller	Ingen information anges.	Ingen information anges.

¹ X avser tidtabellsårets början (söndagen efter den andra lördagen i december).

² N avser den första dagen i den vecka då kapacitetsbegränsningen träder i kraft (måndag kl. 00.01).

Alla datum räknas från den första dagen i den vecka då kapacitetsbegränsningen träder i kraft. En vecka definieras som perioden från måndag kl. 00.01 till söndag kl. 24.00.

Varslingsfristerna är utformade för att ge järnvägsföretagen goda planeringsförutsättningar samtidigt som Öresundsbro Konsortiet säkerställer tillgång till infrastrukturen för nödvändiga underhålls- och utvecklingsarbeten.

Öresundsbro Konsortiet informerar Banedanmark och Trafikverket om status för planerade underhålls- och utvecklingsarbeten som omfattas av X-12- respektive N-4-processerna. Banedanmark och Trafikverket ansvarar därefter för information och samråd med berörda sökande.

Öresundsbro Konsortiets infrastruktur omfattas av fortlöpande besiktningar och kontroller. Identifierade brister och anmärkningar kan medföra krav på åtgärder inom fastställda tidsfrister. För att säkerställa att anmärkningar med betydelse för säkerhet, tillgänglighet och anläggningens funktion kan avhjälpas inom föreskrivna tidsfrister kan Öresundsbro Konsortiet behöva tillgång till spåret med kortare varsel än vad som normalt tillämpas för planerade kapacitetsbegränsningar.

I sådana fall sker planering och samordning i dialog mellan Öresundsbro Konsortiet, Banedanmark, Trafikverket och berörda sökande med målsättningen att säkerställa anläggningens säkerhet, tillgänglighet och funktion samt en robust och förutsägbart trafikering av Öresundsförbindelsen.

4.5.5 Användning av likviditetsprincipen

För att optimera planeringen och användningen av tilldelad kapacitet för underhålls- och utvecklingsarbeten kan Öresundsbro Konsortiet tillämpa likviditetsprincipen för planerade kapacitetsbegränsningar.

Likviditetsprincipen innebär att en kapacitetsbegränsning som har aviserats vid X-12 månader, fram till N-4 månader kan ersättas av en alternativ kapacitetsbegränsning med motsvarande eller mindre påverkan på trafiken.

En förutsättning för tillämpning av likviditetsprincipen är att förändringen inte medför försämrad trafikering eller ökade ekonomiska konsekvenser för berörda järnvägsföretag jämfört med den ursprungligt planerade kapacitetsbegränsningen.

Vid bedömningen ska särskild hänsyn tas till:

- påverkan på resenärer och godskunder,
- tillgänglig kapacitet och trafikering,
- anläggningens behov av underhåll och utveckling,
- konsekvenser för berörda järnvägsföretag.

Om ett järnvägsföretag motsätter sig en föreslagen förändring ska företaget, på begäran av Öresundsbro Konsortiet, redovisa de väsentliga konsekvenser som förändringen bedöms medföra.

Likviditetsprincipen är inte en generell planeringsprincip utan får endast tillämpas när omprioritering av underhålls- eller utvecklingsåtgärder är nödvändig för att säkerställa anläggningens säkerhet, funktion eller tillgänglighet.

Trafikpåverkande åtgärder framgår av [Trafikverkets](#) Järnvägsnätsbeskrivning respektive [Banedanmarks](#) Netredegåelse.

4.5.6 Koncept för intervallavstängningar

Tidtabellen är utformad för att möjliggöra planering och genomförande av tågfria intervaller.

Tågfria intervaller utgör avstängningar av spår under begränsade tidsperioder mellan planerade tågrörelser, normalt under kvälls- och nattetid och typiskt inom tidsintervallet kl. 22.00–05.00.

Syftet är att skapa förutsättningar för mindre underhålls- och utvecklingsarbeten med begränsad påverkan på den ordinarie trafiken.

Konceptet bygger på att tidtabellen innehåller planeringsmarginaler som möjliggör att arbeten kan genomföras utan att de fastställda knutpunkterna i tidtabellen påverkas i någon väsentlig omfattning.

Genom användning av tågfria intervaller kan Öresundsbro Konsortiet säkerställa tillgång till infrastrukturen för löpande underhålls- och utvecklingsåtgärder samtidigt som påverkan på järnvägsföretagens trafik minimeras.

4.5.7 Målstyrning

Öresundsbro Konsortiet följer fortlöpande upp nyttjandegraden av tilldelad kapacitet för underhålls- och utvecklingsarbeten i syfte att säkerställa ett effektivt utnyttjande av avstängningstider och minimera påverkan på trafiken. Som en del i det arbetet har Öresundsbro Konsortiet satt upp Key Performance Indicators (KPI) i avtal med sina underhålls- och utvecklingsentreprenörer.

Som infrastrukturförvaltare ställer Öresundsbro Konsortiet krav på att planerade arbeten genomförs effektivt samt att tilldelad kapacitet nyttjas i enlighet med fastställda förutsättningar.

Öresundsbro Konsortiet följer upp arbetenas genomförande genom fastställda mål och nyckeltal avseende bland annat nyttjandegrad, punktlighet, genomförandetid, leveranssäkerhet och kapacitetsutnyttjande.

Motsvarande krav kan ingå i avtal med entreprenörer och andra leverantörer som utför underhålls- och utvecklingsarbeten på Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur.

Resultatet av uppföljningen används som underlag för planering, prioritering och löpande förbättring av Öresundsbro Konsortiets underhålls- och utvecklingsverksamhet.

4.6 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas

Om tilldelad kapacitet efter fastställande av tågplan inte avses att utnyttjas ska Banedanmark och Trafikverket utan dröjsmål informeras så att kapaciteten kan göras tillgänglig för annan användning.

En sökande som har tilldelats kapacitet men inte använder denna i tillräcklig omfattning kan, på begäran av Banedanmark eller Trafikverket, bli skyldig att helt eller delvis avstå från den tilldelade kapaciteten.

Detta gäller dock inte om det bristande utnyttjandet beror på omständigheter utanför den sökandes kontroll och som inte är av ekonomisk natur.

Syftet med dessa regler är att säkerställa ett effektivt utnyttjande av den tillgängliga kapaciteten på Öresundsförbindelsen.

Tidigare användning av tilldelad kapacitet kan, i enlighet med tillämplig dansk och svensk lagstiftning samt Banedanmarks och Trafikverkets regelverk, beaktas vid framtida kapacitetstilldelning.

4.7 Specialtransport och farligt gods

4.7.1 Tågläge med specialtransport

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

Ansökan om kapacitet för specialtransporter ska göras i enlighet med Banedanmarks respektive Trafikverkets krav och processer.

Beslut om transporttillstånd och tillhörande transportvillkor ska bifogas ansökan om kapacitet.

Banedanmark och Trafikverket prövar därefter ansökan och beslutar om tilldelning av kapacitet för specialtransporten.

Beslutet kan innehålla särskilda villkor för framförandet, inklusive krav på avrop eller bekräftelse inom viss tid före transportens genomförande.

Kapacitet för specialtransporter planeras och tilldelas med utgångspunkt i de villkor som anges i transporttillståndet.

4.7.2 Tågläge med farligt gods

Om ansökan om kapacitet avser transport av farligt gods ska detta anges i ansökan.

Transport av farligt gods ska anmälas till Banedanmark respektive Trafikverket i enlighet med gällande regelverk och processer.

Kapacitet för transporter av farligt gods tilldelas med hänsyn till tillämpliga säkerhetskrav, transportvillkor och eventuella begränsningar som gäller för den aktuella transporten.

4.8 Särskilda åtgärder vid störningar

4.8.1 Principer

Riktlinjer för operativ trafikledning fastställs inför varje tågplaneperiod.

Vid oförutsedda händelser, såsom olyckor, tillbud, tekniska fel eller andra händelser som påverkar järnvägsinfrastrukturen eller trafiken, beslutas kapacitetstilldelning och trafikhantering från fall till fall av Banedanmark, Trafikverket och Öresundsbro Konsortiet.

För att begränsa konsekvenserna för trafiken och så snabbt som möjligt återställa infrastrukturens funktion och kapacitet tillämpas särskilda rutiner för incident-, störnings- och olyckshantering.

Vid olyckor eller andra nödsituationer utförs räddningsinsatser av behöriga danska och svenska räddningstjänster i enlighet med gällande beredskaps- och räddningsplaner.

Öresundsbro Konsortiet ansvarar för röjning av infrastrukturen medan respektive järnvägsföretag ansvarar för bärgning av egna fordon och enheter.

Järnvägsföretag som trafikerar Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur ska före trafikstart kunna påvisa tillgång till erforderliga bärgningsresurser eller ha tecknat avtal med leverantör som kan tillhandahålla sådana tjänster.

På begäran ska dokumentation avseende bärgningsberedskap kunna uppvisas för Banedanmark, Trafikverket eller Öresundsbro Konsortiet.

4.8.2 Operativa regler

Tåg som framförs i enlighet med fastställd tidtabell ska som huvudregel ges företräde till tilldelad kapacitet. Syftet är att minimera spridningseffekter av störningar och säkerställa en stabil och förutsägbar trafikering.

Om konsekvenserna av en störning bedöms vara särskilt omfattande för vissa transporter kan en sökande begära att särskild prioritet tillämpas för angivna tåg. En sådan begäran ska innehålla en beskrivning av de omständigheter som motiverar avvikelser, exempelvis trafikuppgift, anslutande transportkedjor eller fordonsomlopp.

Sökande kan även träffa överenskommelser om operativ prioritering mellan sig. Sådana överenskommelser ska dokumenteras och meddelas Banedanmark, Trafikverket och Öresundsbro Konsortiet.

Begäran om särskild operativ prioritet ska lämnas i samband med ansökan om kapacitet för att kunna beaktas vid framtagandet av principer för operativ trafikledning.

Undantag från principen om företräde för rättidiga tåg får göras vid särskilda omständigheter, exempelvis omfattande trafikstörningar, avvikelser från tidtabellen eller när den aktuella trafiksituationen motiverar en annan prioritering.

Vid operativa beslut ska hänsyn tas till trafiksäkerhet, trafikens samlade regularitet, resenärers och godskunders behov samt möjligheten att återställa trafiken till fastställd tidtabell.

Banedanmark, Trafikverket och Öresundsbro Konsortiet ska verka för att trafikstörningar hanteras på ett effektivt sätt och att trafiken återgår till normal drift så snart som möjligt.

4.8.3 Förutsägbara problem

Trafikverket och Banedanmark upprättar beredskapsplaner för förutsägbara störningar som kan påverka trafiken, exempelvis under höst- och vinterperioden.

Beredskapsplanerna beskriver planerade förebyggande åtgärder, operativa prioriteringar och andra aktiviteter som syftar till att begränsa trafikpåverkan och upprätthålla en robust trafikering.

Öresundsbro Konsortiet medverkar i planering och samordning av åtgärder som berör Öresundsförbindelsens infrastruktur eller på annat sätt påverkar Öresundsbro Konsortiets verksamhet.

4.8.4 Ej förutsägbara problem

4.8.4.1 Röjnings- och nödsituationer

Vid röjnings- och nödsituationer ska järnvägsföretag, på begäran av Öresundsbro Konsortiet och i enlighet med gällande avtal, ställa erforderliga resurser till förfogande för att återställa trafiken och infrastrukturen till normal drift.

Röjning och förflyttning av havererade fordon inom olycksområdet samt till och från olycksplatsen utförs av Öresundsbro Konsortiet eller av entreprenör som Öresundsbro Konsortiet utser.

Med olycksplats avses det område som begränsas av närmaste opåverkade driftplatser på vardera sidan om händelsen inom den del av infrastrukturen som förvaltas av Öresundsbro Konsortiet.

Vid fordonshaveri har järnvägsföretaget rätt att, efter godkännande från Öresundsbro Konsortiet, ombesörja röjning och bärgning av eget fordon och tillhörande egendom. Om överenskommelse inte kan träffas ansvarar Öresundsbro Konsortiet för röjningen på järnvägsföretagets bekostnad.

Innan röjningsarbete påbörjas ska järnvägsföretaget säkerställa att fordonet är arbetsjordat och att övriga erforderliga säkerhetsåtgärder har vidtagits.

Om järnvägsföretaget använder fordon eller strömvtagartyper som avviker från de uppgifter som lämnats till Banedanmark, Trafikverket eller Öresundsbro Konsortiet ska detta meddelas innan trafikeringen påbörjas.

Vid röjningsarbete har Öresundsbro Konsortiet rätt att utföra nedbindning eller demontering av strömvtagare när detta krävs för att genomföra röjningen på ett säkert sätt.

I akuta situationer får Öresundsbro Konsortiet vidta de åtgärder som situationen kräver för att återställa säkerheten och trafiken. Öresundsbro Konsortiet ansvarar inte för skador som uppstår på strömvtagare eller annan utrustning till följd av sådana åtgärder.

Om fordon eller strömvtagartyper inte motsvarar tidigare lämnade uppgifter ska järnvägsföretaget, på begäran av Banedanmark, Trafikverket eller Öresundsbro Konsortiet, omgående tillse att kompetent personal infinner sig på plats för att bistå vid arbetsjordning, nedbindning eller demontering.

4.8.4.2 Bärgning

Efter att röjning har genomförts ansvarar järnvägsföretaget för bärgning av eget fordon och egendom från den plats som anvisas av Banedanmark, Trafikverket eller Öresundsbro Konsortiet.

För att minimera påverkan på trafiken ska bärgning genomföras utan onödigt dröjsmål.

Om bärgning inte genomförs inom skälig tid har Öresundsbro Konsortiet rätt att ombesörja bärgning av järnvägsföretagets fordon och egendom på järnvägsföretagets bekostnad.

Öresundsbro Konsortiet och berört järnvägsföretag kan träffa överenskommelse om att bärgning får påbörjas innan röjningsarbetet har avslutats, under förutsättning att detta kan ske på ett säkert sätt och utan att försvåra röjningsinsatsen.

4.8.4.3 Olyckshantering

Rutiner för hantering, rapportering och samverkan vid olyckor, tillbud och andra händelser som påverkar eller kan påverka järnvägssäkerheten framgår av Öresundsbro Konsortiets säkerhetsledningssystem (SLS) samt tillhörande styrande dokument.

Gällande instruktioner och rutiner publiceras på Öresundsbro Konsortiets [webbplats](#).

Ett insatskort är en teknisk beskrivning av ett järnvägsfordon som är avsedd att användas av räddningstjänst och andra insatsorganisationer vid olyckor och nödsituationer.

I samband med ansökan om trafikering av Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur ska erforderlig teknisk information om fordonet, inklusive insatskort och annan information som behövs för räddnings-, röjnings- och bärgningsinsatser, tillhandahållas.

4.9 Timetabling Redesign for Smart Capacity Management (TTR)

4.9.1 Ändamålet med TTR

RailNetEurope (RNE), Forum Train Europe (FTE) och europeiska infrastrukturförvaltare arbetar med utvecklingen av Timetabling Redesign for Smart Capacity Management (TTR).

Syftet med TTR är att förbättra planering, samordning och tilldelning av kapacitet genom gemensamma europeiska processer och digitala verktyg.

TTR omfattar bland annat planering av kapacitet, hantering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar (Temporary Capacity Restrictions, TCR) samt utveckling av nya kapacitetsprodukter och planeringsprocesser.

Öresundsbro Konsortiet följer utvecklingen av TTR genom Banedanmarks och Trafikverkets deltagande i de europeiska samarbetsforumen. I den utsträckning TTR tillämpas av Banedanmark och Trafikverket kommer motsvarande principer att tillämpas för Öresundsförbindelsens järnvägsinfrastruktur.

Aktuell information om TTR och dess tillämpning finns på RailNetEuropes webbplats samt i Banedanmarks Netredegørelse och Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

4.9.2 Processbeskrivning

För beskrivning av TTR-processerna hänvisas till RailNetEuropes (RNE) [webbplats](#) samt till Banedanmarks Netredegørelse och Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning.

4.9.3 Genomförande

TTR är ett europeiskt initiativ för utveckling av kapacitetsplanering och kapacitetstilldelning som samordnas av RailNetEurope (RNE) och Forum Train Europe (FTE). TTR-principerna införs successivt av europeiska infrastrukturförvaltare och ligger till grund för flera av de processer som används för planering av kapacitet och tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR). Øresundsbro Konsortiet följer utvecklingen genom Banedanmarks och Trafikverkets tillämpning av TTR-relaterade processer.

4.10 Överklagande

Den som berörs av beslut avseende kapacitetstilldelning, samordning eller andra frågor enligt detta kapitel ska i första hand vända sig till Banedanmark respektive Trafikverket för den berörda systemdelen.

Överklagande eller begäran om omprövning ska även skickas till:

Øresundsbro Konsortiet Jernbanedrift
Kay Fiskers Plads 10
DK-2300 København S

Eller via e-mail till: railway@oresundsbron.com

5. Tjänster

5.1 Inledning

Infrastrukturförvaltaren tillhandahåller minimipaket av tjänster och bantillträdestjänster till de järnvägsföretag som har rätt att trafikera järnvägsinfrastrukturen.

Därutöver kan infrastrukturförvaltaren tillhandahålla tilläggstjänster och extratjänster i enlighet med gällande regelverk.

5.1.2 Tilläggstjänster

Drivmotorström

Öresundsbro Konsortiet tillhandahåller drivmotorström för tågdriften på Öresundsförbindelsen.

Banedanmark ansvarar, på uppdrag av Öresundsbro Konsortiet, för mätning, debitering och fakturering av elförbrukning enligt gällande avtal och tariffbestämmelser.

5.2 Minimipaket av tillträdestjänster

Infrastrukturförvaltaren tillhandahåller följande minimipaket av tjänster:

- hantering av ansökningar om infrastrukturkapacitet,
- rätt att utnyttja beviljad kapacitet,
- användning av växlar och övergångsspår i tågspår,
- trafikledning, inklusive signalsystem, trafikövervakning, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
- övrig information som är nödvändig för att bedriva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Öresundsbro Konsortiet har träffat avtal med Banedanmark och Trafikverket om hantering av ansökningar om infrastrukturkapacitet samt om utförande av trafikledning på Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur.

De tjänster som ingår i minimipaketet av tillträdestjänster tillhandahålls inom ramen för Banedanmarks och Trafikverkets uppdrag för Öresundsbro Konsortiet.

5.3 Bantillträdestjänster

Även de bantillträdestjänster som anges nedan ska tillhandahållas järnvägsföretagen på ett icke-diskriminerande sätt.

Som bantillträdestjänster räknas:

- elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där sådan finns tillgänglig,
- bränsledepåer,
- stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga anläggningar,
- godsterminaler,
- rangerbangårdar.

Av dessa tjänster är det endast elförsörjningsutrustning för drivmotorström som tillhandahålls på Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur.

För övriga bantillträdestjänster hänvisas till Banedanmarks Netredegørelse respektive Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning.

5.4. Tilläggstjänster

5.4.1 Drivmotorström

Öresundsbro Konsortiet tillhandahåller drivmotorström för tågdriften på Öresundsförbindelsen.

Banedanmark ansvarar, på uppdrag av Öresundsbro Konsortiet, för mätning, debitering och fakturering av elförbrukning enligt gällande avtal och tariffbestämmelser.

5.4.2 Extratjänster

Öresundsbro Konsortiet kan tillhandahålla extratjänster i samband med specialtransporter och andra transporter som kräver särskilda operativa åtgärder.

Exempel på sådana tjänster är handräckning av banarbetspersonal avstängning av spår samt andra tekniska eller operativa åtgärder som krävs för att transporten ska kunna genomföras på ett säkert sätt.

Extratjänster kan även omfatta åtgärder vid transporter med överskriden lastprofil, transporter av fordon med särskilda tekniska egenskaper eller andra transporter som kräver särskilda säkerhets- eller trafikeringsåtgärder.

Avgifter för extratjänster framgår av avsnitt 6.3.

6. Avgifter

6.1 Allmänt

Avgifterna för trafikering av Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur regleras genom det svensk-danska regeringsavtalet om Öresundsförbindelsen från 1991.

I enlighet med avtalet erhåller Öresundsbro Konsortiet en årlig indexreglerad ersättning från Banedanmark och Trafikverket.

Eventuella förändringar av avgiftsstrukturen beslutas i enlighet med de förutsättningar som följer av det svensk-danska regeringsavtalet samt tillämpliga nationella regler.

För trafikering med dieseldrivna fordon kan Öresundsbro Konsortiet ta ut en särskild dieselavgift. Avgiften syftar till att kompensera för den ökade nedsmutsning och de särskilda drift- och underhållskostnader som dieseldrift medför i Öresundstunneln.

6.1.1 Danmark

Banedanmark är uppbördsmyndighet för de avgifter som tas ut för trafikering av den danska delen av Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur.

Information om avgifter, betalningsvillkor, fakturering och övriga administrativa bestämmelser framgår av Banedanmarks Netredegørelse, som finns tillgänglig på deras [webbplats](#).

6.1.2 Sverige

Trafikverket är uppbördsmyndighet för de avgifter som tas ut för trafikering av den svenska delen av Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur.

Information om avgifter, betalningsvillkor, fakturering och övriga administrativa bestämmelser framgår av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning som finns tillgänglig på deras [webbplats](#).

6.2 Kvalitetsavgifter

6.2.1 Svensk del

På den svenska delen av Öresundsförbindelsen tillämpas Trafikverkets system för kvalitetsavgifter.

För den del av Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur som är belägen på svenskt territorium (km 23,6–29,1) debiteras inga kvalitetsavgifter av Öresundsbro Konsortiet.

6.2.2 Dansk del

På de danska statliga järnvägssträckorna tillämpas en prestationsordning för kvalitetsavgifter. Kvalitetsavgifter enligt den danska prestationsordningen tillämpas inte för trafik på Öresundsbro Konsortiets järnvägsinfrastruktur. Detta motiveras av Öresundsförbindelsens gränsöverskridande karaktär samt de tekniska, operativa och organisatoriska beroenden som föreligger mellan dansk och svensk järnvägsdrift.

6.3 Avgifter för extratjänster

Avgifter för de extratjänster som Öresundsbro Konsortiet tillhandahåller baseras på självkostnadsprincipen. Självkostnaden utgörs av samtliga direkta och indirekta kostnader som uppkommer för att tillhandahålla den aktuella tjänsten. För extratjänster tillämpas full kostnadstäckning.

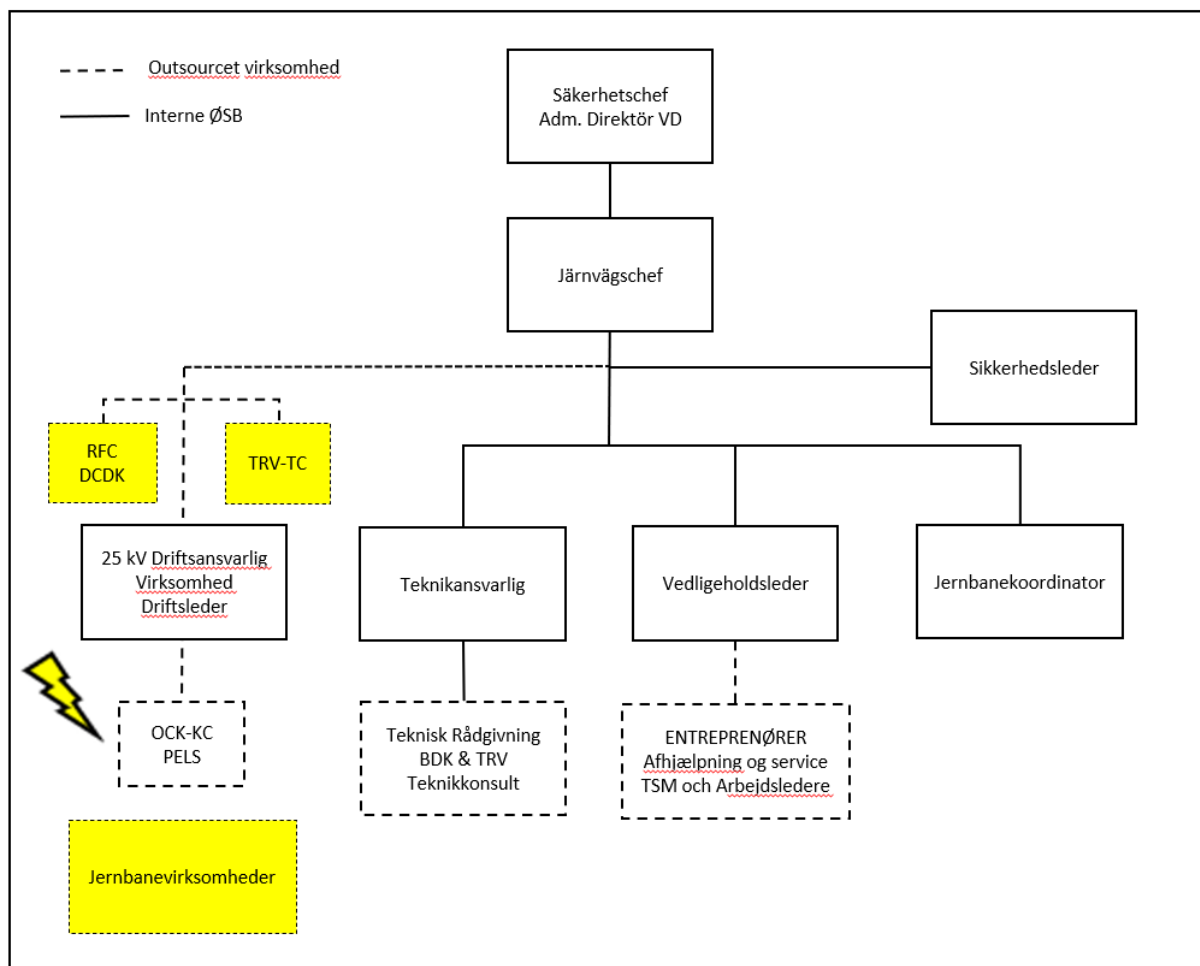
Villkor för beställning, utförande och ersättning för extratjänster regleras genom särskild överenskommelse mellan Öresundsbro Konsortiet och berört järnvägsföretag.

7. Bilagor

1. Säkerhetsorganisation i relation till järnvägssäkerheten
- 2.1 Ansvarsmässigt förhållande i Öresundsbro Konsortiet
- 2.2 Funktionsbeskrivning, Övergripande koordineringsansvar för Öresundsförbindelsen
- 3.1 Planerings- och samordningsprocess för kapacitetstilldelning
- 3.2 Planerade kapacitetsbegränsningar samt underhålls- och utvecklingsarbeten
4. Lastprofiler
5. Catenary system and alignment. CRWY61-1A0001
6. Radio system CRWY5D-1A0003
7. Interlocking system and ATC CRWY64-1A0006
8. Track System and Point Heating CRWY70-1A0006
9. High voltage system CRWY41-1A0007
10. Tunnel ventilation system TCOM34-1A0009
11. Linjeplan Infrastruktur beskrivning Rev X
12. Översiktlig spårplan Rev 2005-11-29
13. Översiktsritning, Ritningsnummer: 3532-100 Rev 1

[Foto på framsidan: xx]

Säkerhetsorganisation i förhållande till järnvägssäkerheten



Figur: Säkerhetsorganisation i förhållande till järnvägssäkerheten

Ansvarsmässigt förhållande i Öresundsbro Konsortiet

	Ansvarsmässigt förhållande	Utförande- mässigt ansvar	Koordinerings- & kontrollansvar	Övergripande ansvar, t.ex. godkännande av ändringar och dispens
1	Övergripande ansvar för säkerheten i verksamheten.	SL	JC	VD
2	Ansvar för att personal med säkerhetsmässiga uppgifter uppfyller de utbildningsmässiga kraven.	TA + UL	SL	JC
3	Ansvar för trafikstyrningen.	*	SL	JC
4	Ansvar för att de nödvändiga regler, normer och vägledningar m.m. som är av betydelse för säkerheten föreligger.	SL+TA	JC	JC
5	Ansvar för tillsyn över att säkerhetsbestämmelserna efterlevs.	JC+UL	SL	JC
6	Ansvar för den systematiska och statistiska överblicken över säkerhetsmässiga händelser.	SL	JC	JC
7	Ansvar för att det endast används säkerhetsgodkänt rullande materiel.	**	UL	JC
8	Ansvar för det säkerhetsmässiga underhållet av det av järnvägsinfrastrukturförvaltaren använda rullande materielen.	□	□	□
9	Ansvar för att det endast används säkerhetsgodkända delsystem i järnvägsinfrastrukturen.	TA+UL	SL	JC
10	Ansvar för det säkerhetsmässiga underhållet av järnvägsinfrastrukturen.	TA	SL-UL	JC
11	Ansvar för att det föreligger skriftliga avtal med leverantörer vidrörande uppgifter med säkerhetsmässigt innehåll.	JC+UL	SL-TA	JC
12	Ansvar för att det föreligger skriftliga avtal med andra järnvägsinfrastrukturförvaltare, som entydigt avgränsar och fastlägger ansvaret för de säkerhetsmässiga förhållandena för angränsande järnvägsinfrastrukturförvaltare.	JC	JC	JC
13	Ansvar för undersökning och uppföljning av säkerhetsmässiga händelser.	SL	JC	JC
14	Ansvar för genomförande och uppföljning på revisioner.	SL	JC	JC

Figur 2. Ansvarsfördelningen vidrörande säkerhetsmässiga förhållande i Järnvägsavdelningen. Den anförda numreringen knyter sig an till Öresundsbro Konsortietssäkerhetsstyrningssystem (SLS) 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 Öresundsbro Konsortiet
- JC: Järnvägschef i Öresundsbro Konsortiet
- SL: Säkerhetsledaren i Öresundsbro Konsortiet
- TF: Teknikförvaltare i Öresundsbro Konsortiet (Järnvägsdriftsledning)
- UL: Underhållsledaren i Öresundsbro Konsortiet (Järnvägsdriftsledning)

Funktionsbeskrivning Övergripande koordineringsansvar för Öresundsförbindelsen

Uppgift	Ansvarig Köpenhamn- Kastrup	Ansvarig Malmö- Lernacken	Ansvarig Kust - Kust	Koordinations- ansvarig Köpenhamn-Malmö	Ansvar är reglerat via ØSB:
Övergripande förvaltning	BDK	TRV	ØSB/VD	-	Huvudavtal om förvaltning med BDK & TRV, april 2000
Trafikstyrning	BDK	TRV	ØSB/JC	BDK	Avtal om trafikstyrning med BDK & TRV
Bandriftledning	BDK	TRV Trafik	ØSB/JC	TRV	Avtal om bandriftledning med BDK & TRV
Kapacitetstilldelning	BDK	TRV Trafik	ØSB/JC	BDK	Avtal om kapacitetstilldelning med BDK & TRV
Adm. trafikeringsavtal	BDK	TRV	ØSB/JC	BDK	Avtal om kapacitetstilldelning med BDK samt avtal om mellanhavande med trafikutövare med TRV
Adm. banavgifter	BDK	TRV	ØSB/JC	BDK	Avtal om kapacitetstilldelning med BDK samt avtal om mellanhavande med trafikutövare med TRV
Adm. förbrukningsavgifter	BDK	TRV	ØSB/JC	ØSB	Avtal om kapacitetstilldelning med BDK samt avtal om mellanhavande med trafikutövare med TRV

Förkortningsförklaring

ØSB: Öresundsbro Konsortiet
 VD: Verkställande direktör/Administrerande direktör
 TRV: Trafikverket
 LOC: Lernacken Operation Center
 BDK: Banedanmark
 JC: Järnvägschef

Bilaga 3.1

Öresundsbro Konsortiets planerings- och samordningsprocess för kapacitetstilldelning

Tidsplan för kapacitetstilldelning och tågplaneprocess – TT2028

Denna sammanställning baseras på RailNetEuropes kalender för 2027/Timetable 2028 (TT2028) och avser den internationella kapacitetstilldelningsprocessen för tågplan 2028.

12 december 2027 kl. 00.01 till och med den 9 december 2028 kl. 24.00.

- 2027-01-11: Färdigställande av katalogkapacitet.
- 2027-03-15 – 2027-04-12: Ansökningsperiod för kapacitet inom den årliga tågplaneprocessen.
- 2027-04-13 – 2027-10-11: Ansökningsperiod för sena kapacitetsansökningar.
- 2027-06-14 – 2027-06-17: RNE:s tekniska samordningsmöte.
- 2027-07-05: Preliminärt tågplaneerbjudande lämnas av infrastrukturförvaltarna.
- 2027-07-06 – 2027-08-06: Period för granskning, synpunkter och samordning.
- 2027-08-23: Slutligt tågplaneerbjudande lämnas av infrastrukturförvaltarna.
- 2027-11-04: Första dag för ad hoc-ansökningar avseende tågplan 2028.
- 2027-12-12 kl. 00.01: Tågplan 2028 börjar gälla.

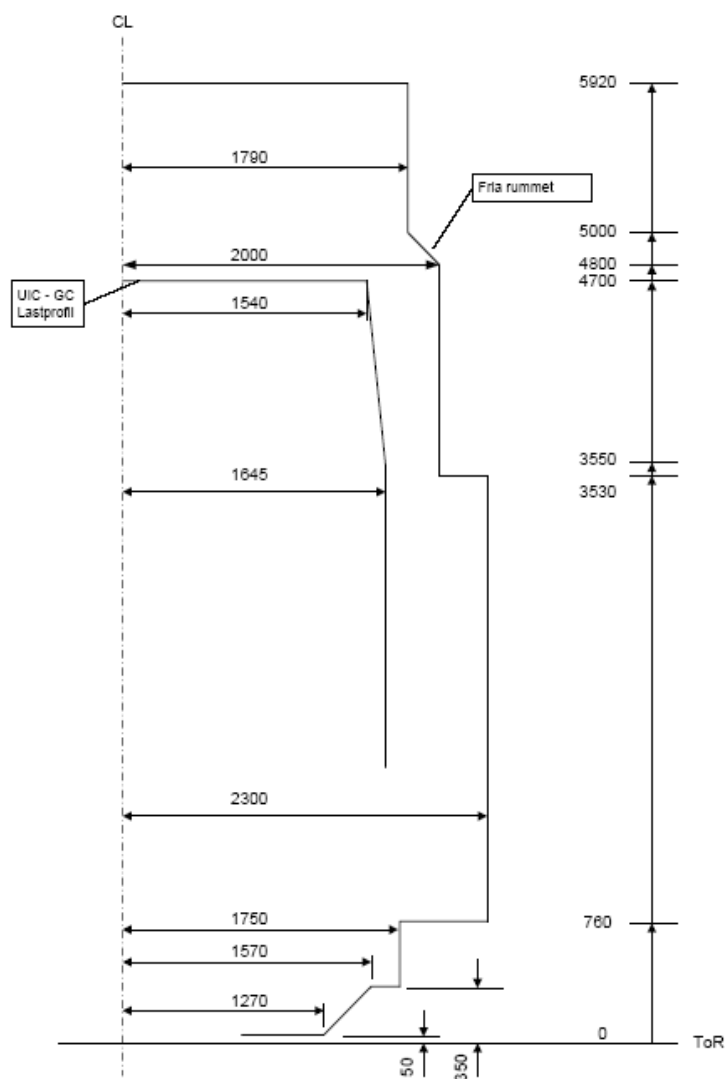
Öresundsbro Konsortiets planerings- och samordningsprocess för kapacitet, planerade kapacitetsbegränsningar samt underhålls- och utvecklingsarbeten ska samordnas med Banedanmarks och Trafikverkets tillämpning av ovanstående process.

* Källhänvisning: [RNE RailNetEurope Calendar for 2027 – Timetable 2028](#)

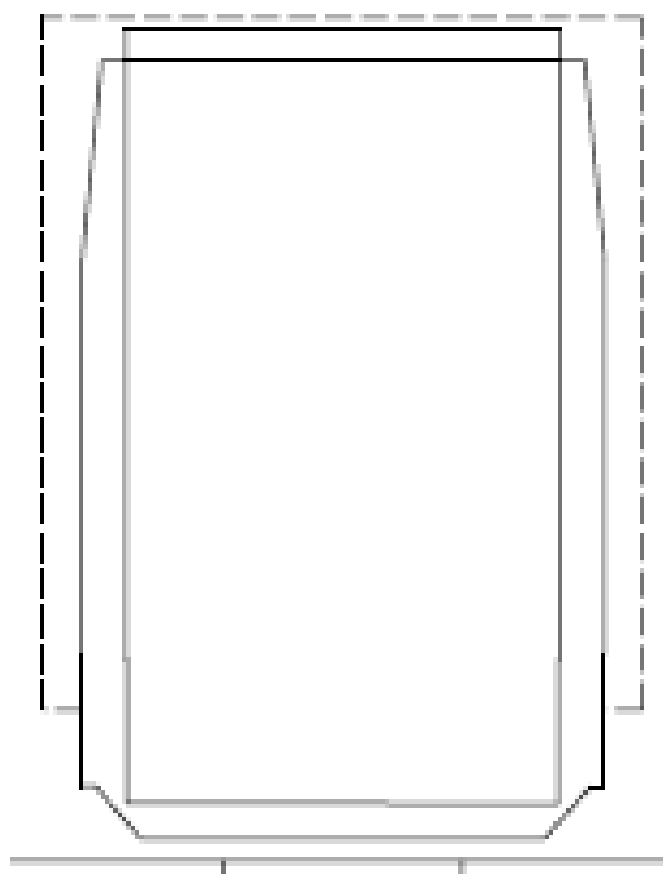
[illegible]

Bilaga 4

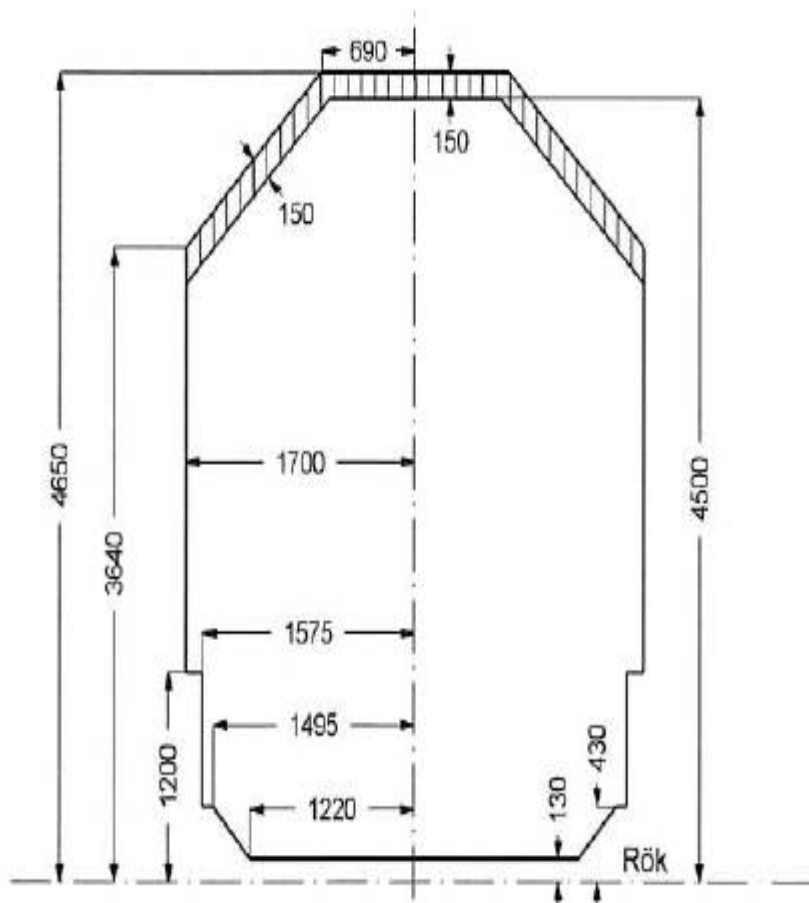
Nedanstående lastprofiler kan tillåtas på Öresundsförbindelsen km 12.854 - 29.795 båda spåren samt samtliga transversaler.



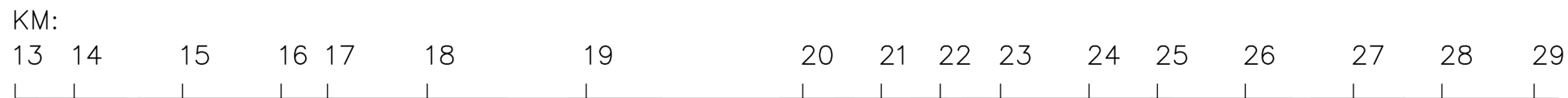
UIC lastprofil GC = "Gabarit C", där gabarit är lastprofil på franska. UIC GC = 3.15 m x 4.65 m, toppen svagt inskränkt, toppbredd 2.91 m, statiska mått.



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



Lastprofil A har en bredd på 3,40 meter och 4,65 m höjd, men en avsmalning på höjden (max bredd till 3,64 m höjd) vilket gör att lastutrymmet blir dåligt utnyttjat. Detta beror på att det tillgängliga utrymmet under till exempel äldre vägbroar är kraftigt avsmalnande uppåt. Klass A är sedan länge standard i Sverige.



Denmark

Peberholm

Bridge

Sweden

KØRELEDNINGSCENTRALEN
LOCATED IN COPENHAGEN

ELDRIFTCENTRALEN
LOCATED IN GÖTHEBURG

KC

EDC

ELCOM

ELCOM

DISTRIBUTION
CENTRAL

SUB
CENTRAL

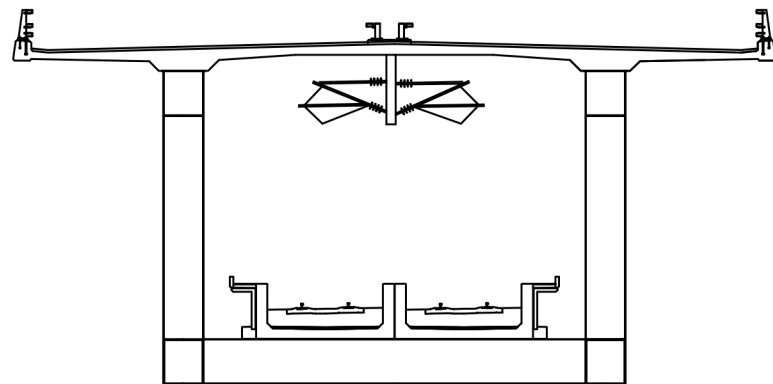
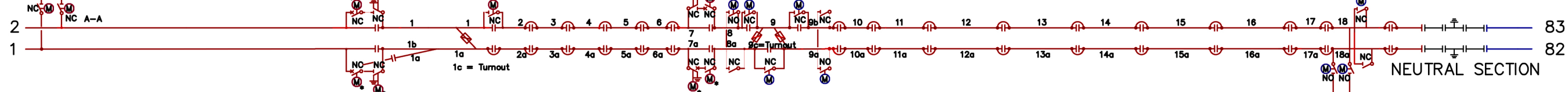
SUB
CENTRAL

SUB
CENTRAL

SUB
CENTRAL

132/25kV

KASTRUP
FEEDER
STATION



A-A

LEGEND

- ELECTRIC RAILWAY LINE
- CABLE
- ISOLATOR, REMOTE CONTROLLED
- ISOLATOR WITH EARTH POINT, REMOTE CONTROLLED
- CIRCUIT BREAKER, REMOTE CONTROLLED
- MANUAL OPERATED ISOLATOR, ADAPTED FOR MAINTENANCE WORK
- SECTION INSULATOR
- CONNECTION BETWEEN SECTIONS
- OVERLAP SPAN
- SECTION NUMBER
- * LOCAL AND REMOTE CONTROLLED EMERGENCY BREAKERS
- NO ISOLATOR, NORMALSTATE DISCONNECTED
- NC ISOLATOR, NORMALSTATE CONNECTED
- RC RETURN CONDUCTOR

GENERAL NOTES:

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

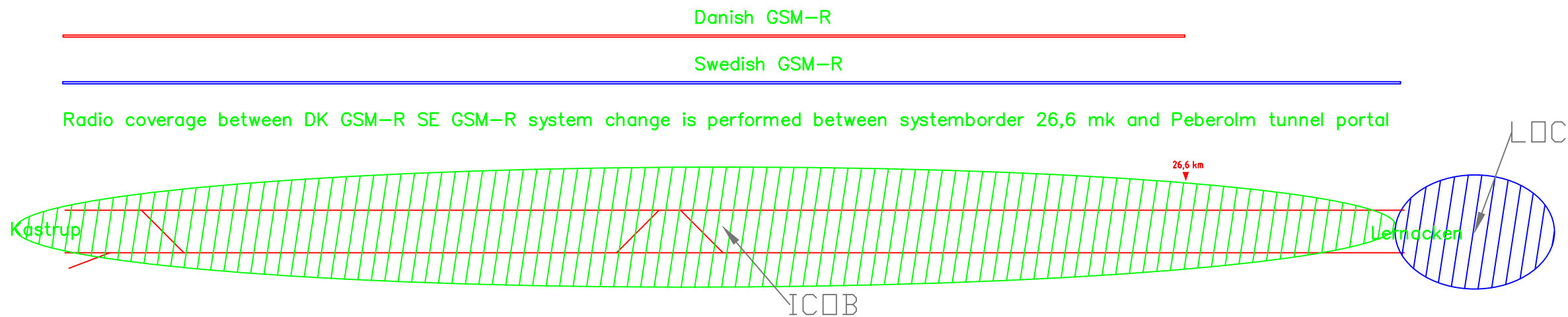
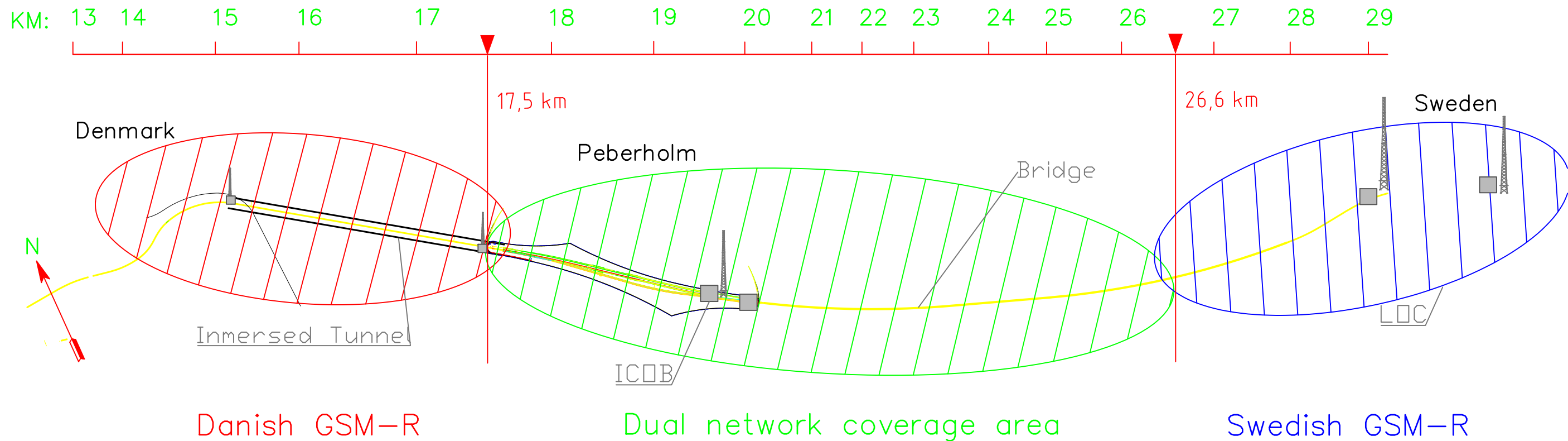


Rev.	Description	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date
X	New Drawing Railway Operation	AFRY-VGA	AFRY-AGU	AJL	AJL	2020-08-05

Coast-to-Coast, Railway
Catenary System
Plan drawing
Catenary System and Alignment

As Built Original Size A3

Sheet no.	Drawing no.	Rev.
	CRWY61-1A0001	X



LEGEND:

GSM-R INDICATES COVERING AREA OF SWEDISH RADIO SYSTEM GSM-R

◀ RADIO SWITCH

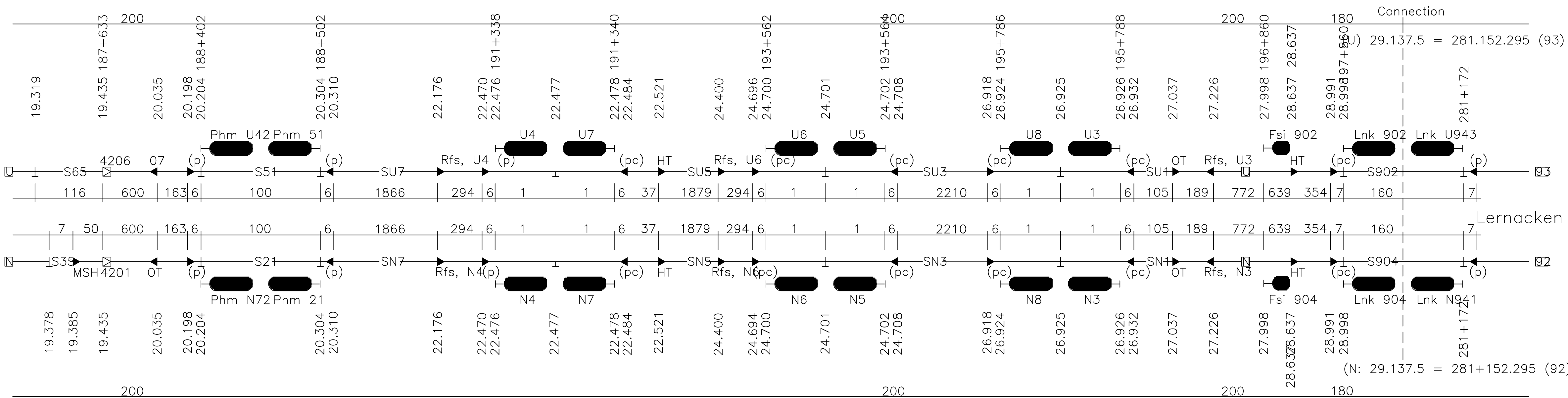
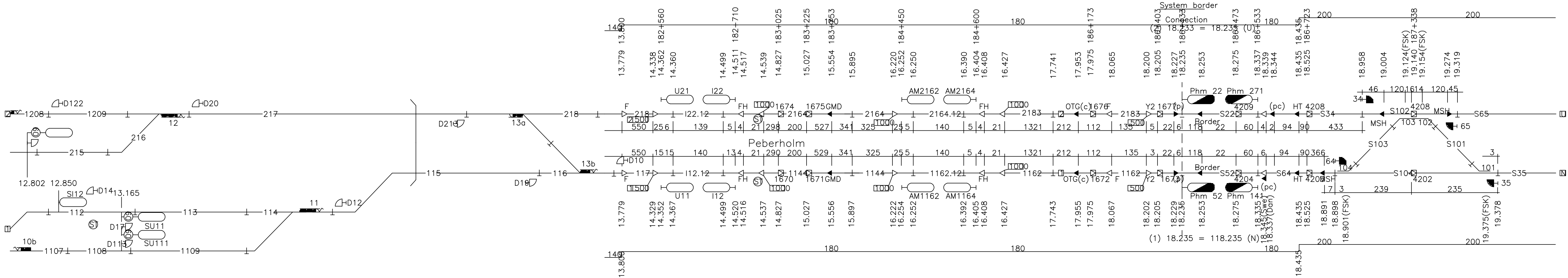
GENERAL NOTES:

BLUE PRINTING INDICATES SWEDISH CONTROLLED EQUIPMENT

RED PRINTING INDICATES DANISH CONTROLLED EQUIPMENT

GREEN PRINTING INDICATES COMMON CONTROLLED EQUIPMENT

	Rev.	Description	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date	Coast-to-Coast, Railway Radio System Plan drawing Radio System	As Built Original Size A3		
	X2	New coverage areas, updated colour coordination	NetPro	AnnN	AJL	AJL	2024-03-01		Sheet no.	Drawing no. CRWY5D-1A0003	Rev. X2
	X1	New system areas Danish and Swedish GSM-R	NetPro	AnnN	AJL	AJL	2023-11-30				
	X	New Drawing Railway Operation	AFRY-VGA	AFRY-AGU	AJL	AJL	2020-08-05				



Danish signal

Danish balise

Swedish signal

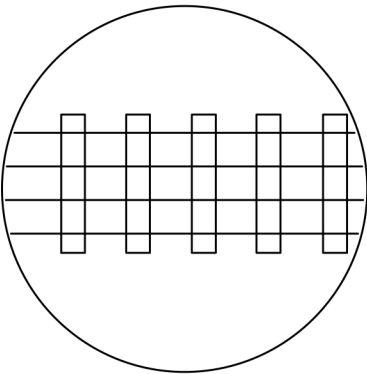
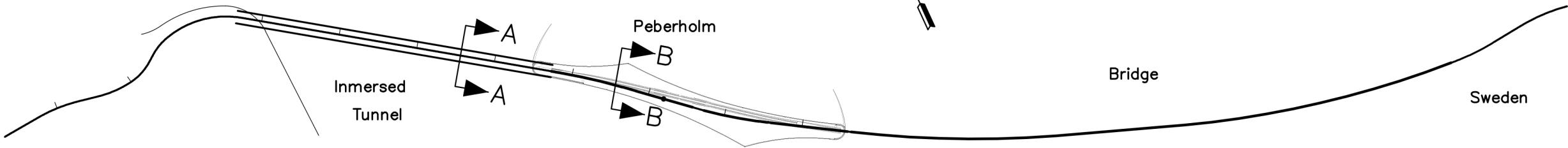
Swedish balise group

ERTMS balise

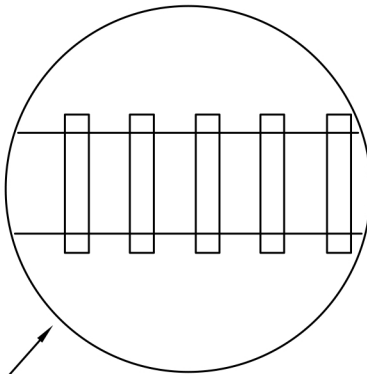
Dan/Swe signal



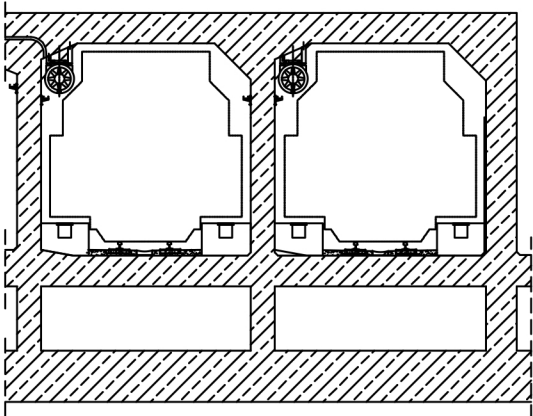
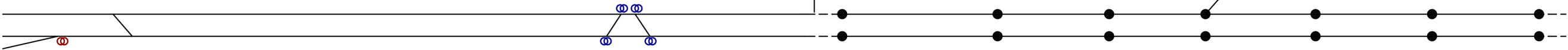
Denmark



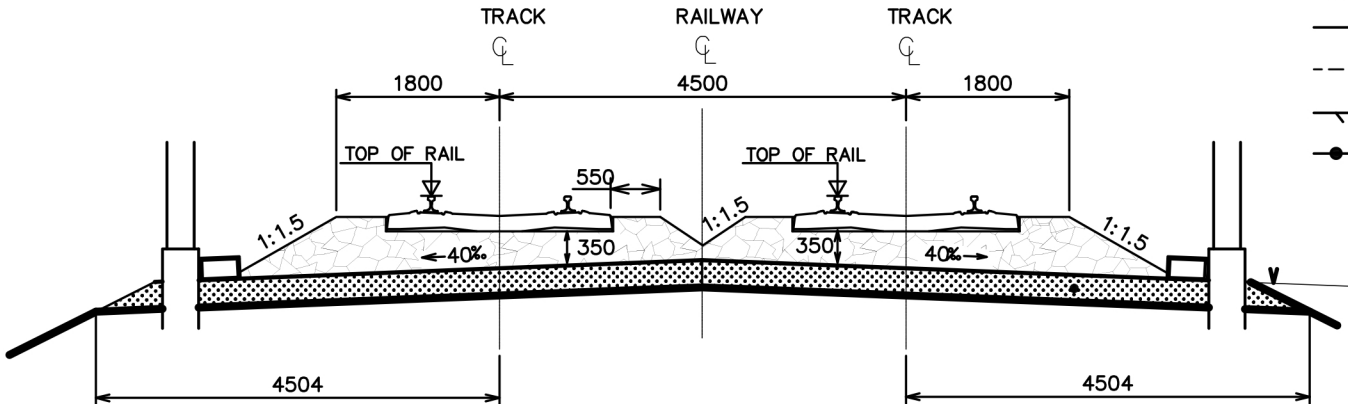
DETAIL OF EXPANSION JOINT WITH BUILDING CONSTRUCTIONS



DETAIL OF EXPANSION JOINT



SECTION A-A



SECTION B-B

- LEGEND:
- ⊗ TRANSFORMER FOR POINT HEATING OF TURNOUTS
 - TRACK
 - - - TRACK WITH GUIDING CONSTRUCTIONS
 - ↘ TURNOUT
 - EXPANSION JOINT

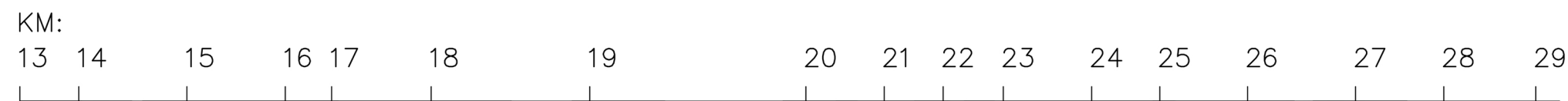
GENERAL NOTES:

BLUE PRINTING INDICATES SWEDISH CONTROLLED EQUIPMENT

RED PRINTING INDICATES DANISH CONTROLLED EQUIPMENT

BLACK PRINTING INDICATES COMMON CONTROLLED EQUIPMENT

	Rev.	Description	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date	Coast-to-Coast, Railway Track System and Alignment Plan drawing Track System and Point Heating	As Built Original Size A3		
									Sheet no.	Drawing no.	Rev.
	X	New Drawing Railway Operation	AFRY-VGA	AFRY-AGU	AJL	AJL	2020-08-05			CRWY70-1A0006	X



Denmark



Peberholm

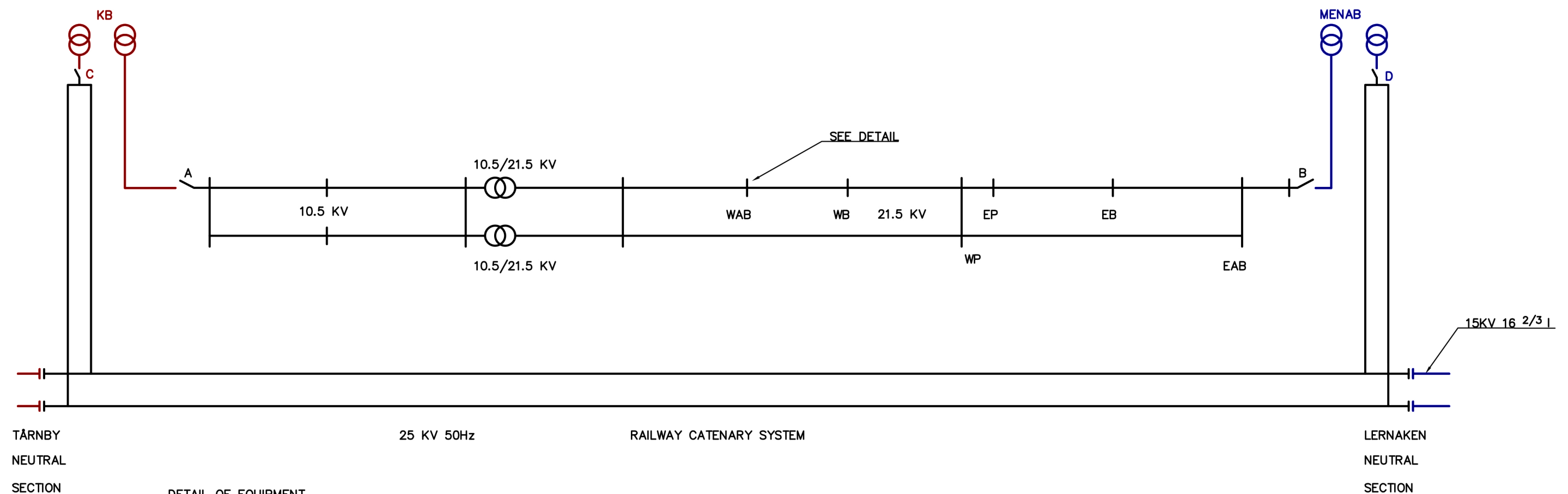
Bridge

Sweden

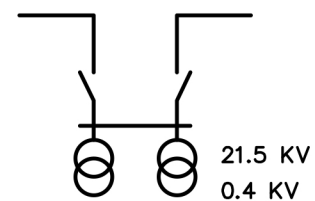
Inmersed
Tunnel

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 SEPARATE 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



DETAIL OF EQUIPMENT

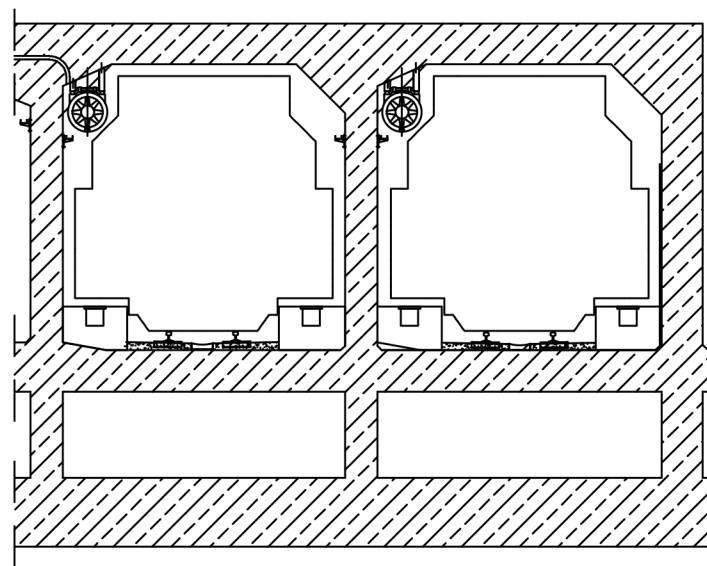
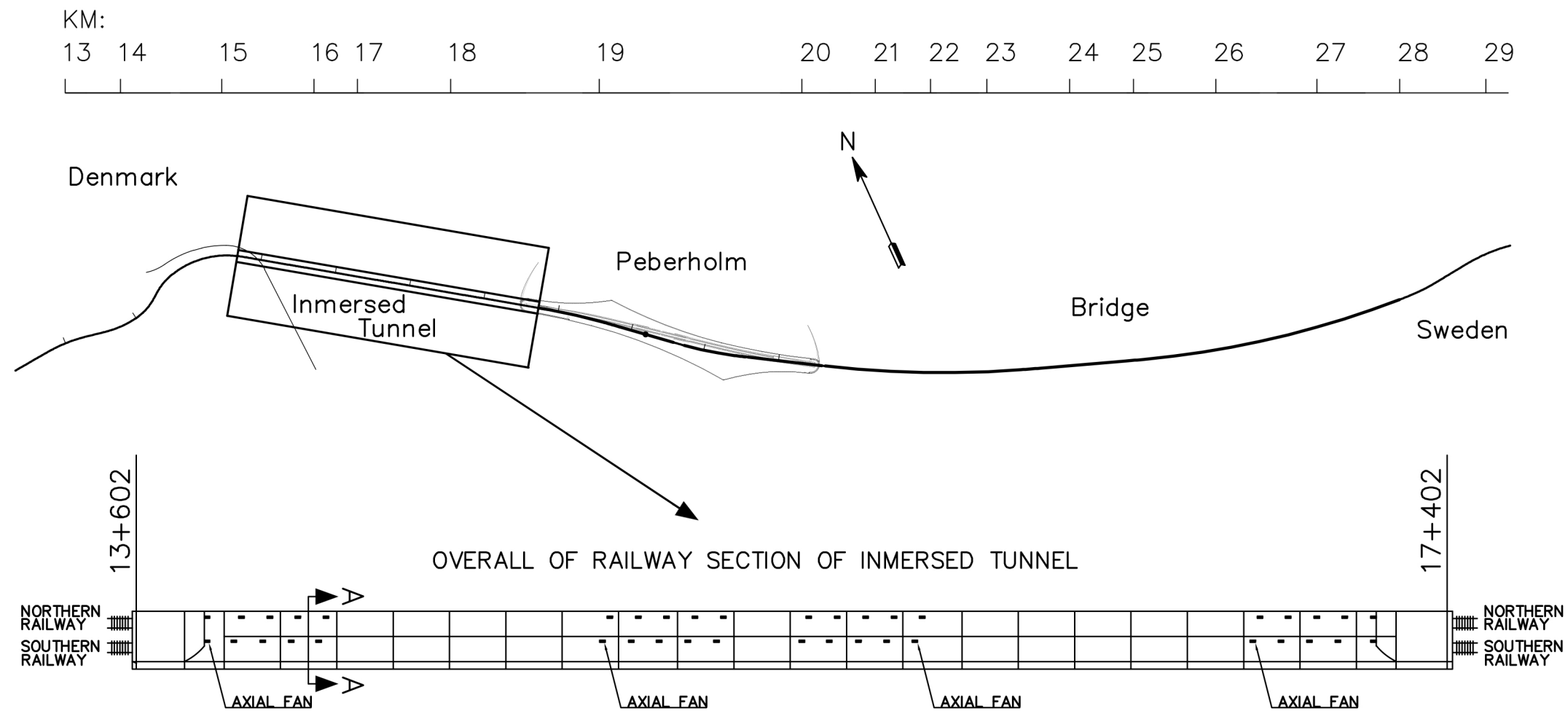


NO'S OF TRANSFORMERS
MAY VARY

Bilaga 9

GENERAL NOTES:
BLUE PRINTING INDICATES SWEDISH CONTROLLED EQUIPMENT
RED PRINTING INDICATES DANISH CONTROLLED EQUIPMENT
BLACK PRINTING INDICATES COMMON CONTROLLED EQUIPMENT

	Rev.	Description	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date	Coast-to-Coast, Railway High Voltage Power Distribution System Plan drawing High Voltage System	As Built Original Size A3		
									Sheet no.	Drawing no.	Rev.
	X	New Drawing Railway Operation	AFRY-VGA	AFRY-AGU	AJL	AJL	2020-08-05			CRWY41-1A0007	X

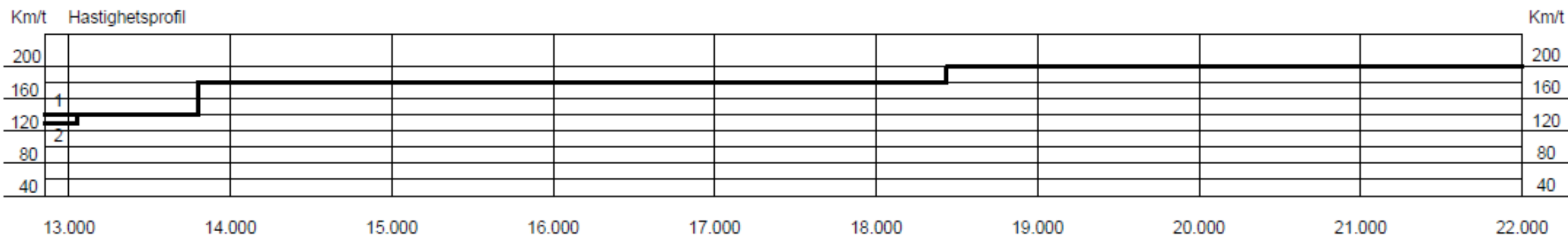


SECTION A-A

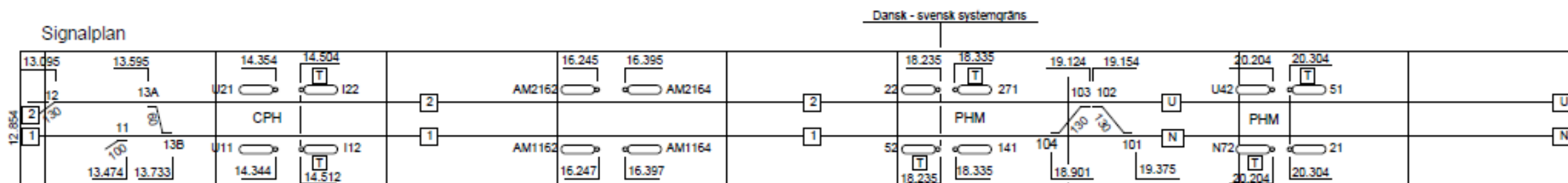
GENERAL NOTES:

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

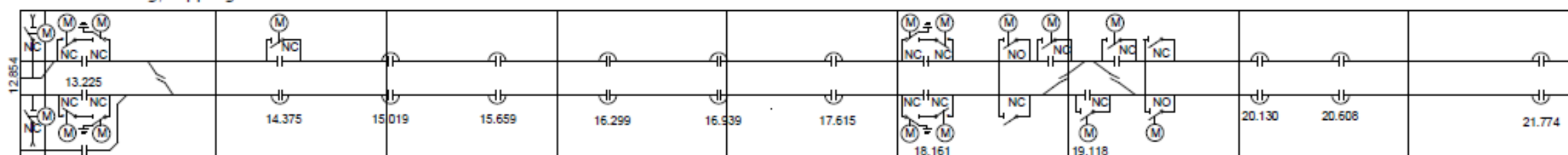
	Rev.	Description	Drawn	Designed	Checked	Approved	Date	Tunnel, Common HVAC System Plan drawing Tunnel Ventilation System	As Built Original Size A3		
									Sheet no.	Drawing no.	Rev.
	X	New Drawing Railway Operation	AFRY-VGA	AFRY-AGU	AJL	AJL	2020-08-05			TCOM34-1A0009	X



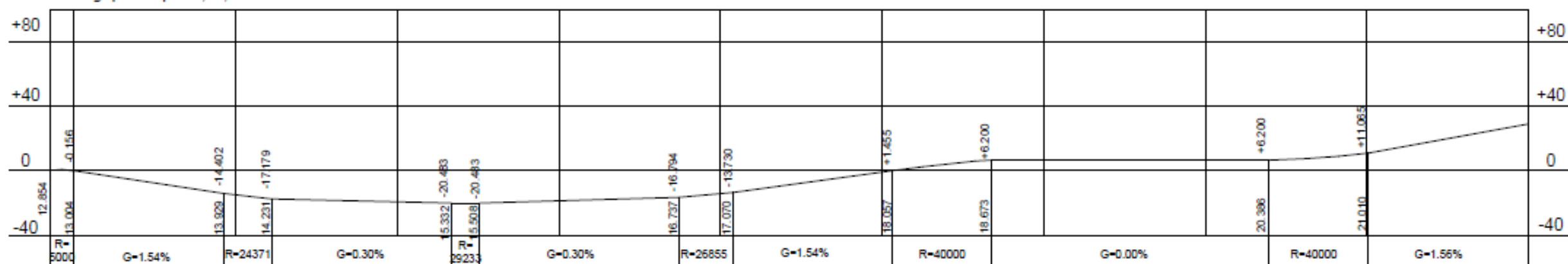
Signalplan



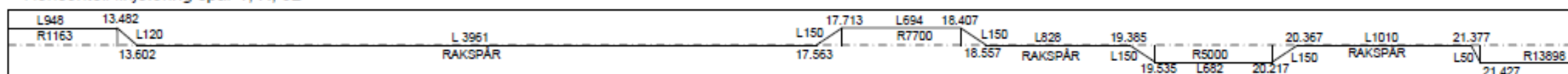
Kontaktledning, kopplingsschema



Längdprofil spår 1, N, 92



Horisontell linjeföring spår 1, N, 92



Ritningen är endast avsedd som bilaga till infrastrukturregistret. Den får inte användas som underlag för underhåll eller andra arbeten i järnvägsanläggningen.

Ver.	Uppgjord	Kontrollerad	Godkänd	Datum
1	LaE	MLu	RSu	2002-11-30
2	LaE	MLu	RSu	2005-10-10
3	LaE			2009-05-31

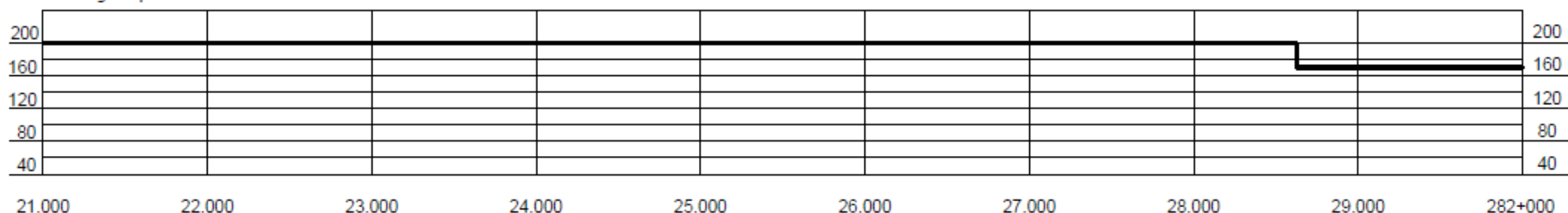
Skala
Längd 1:25000
Höjd 1:2500



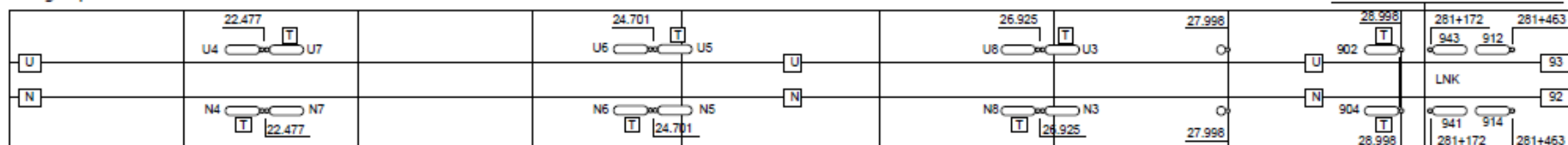
Infrastrukturregister Kasturp - Lemacken
Bilaga 11 , Linjeplan, Sida 1(3)

Km/t Hastighetsprofil

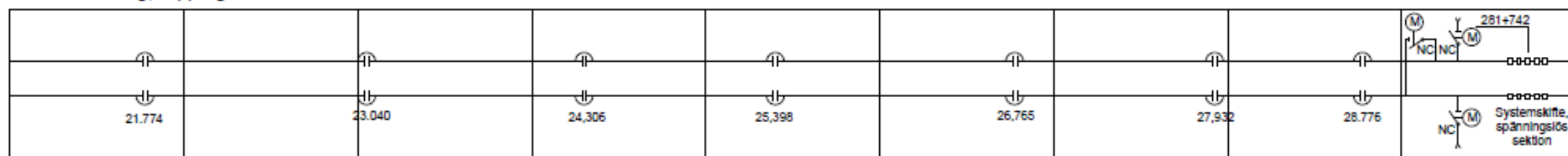
Km/t



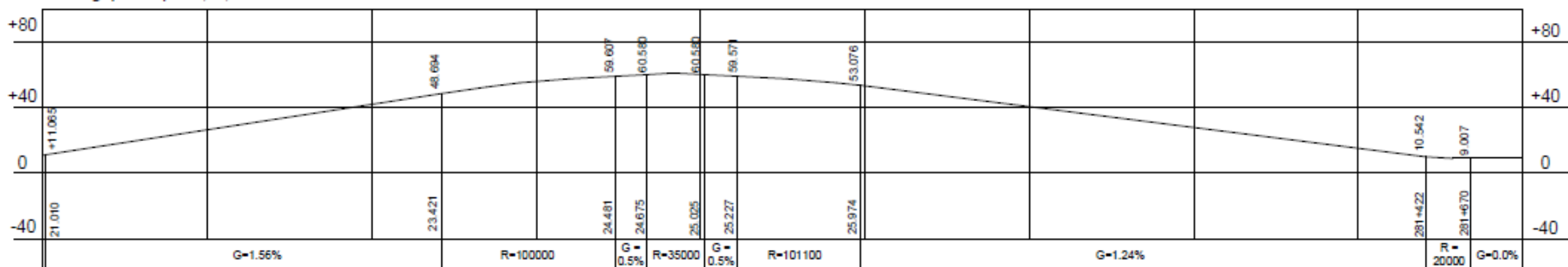
Signalplan



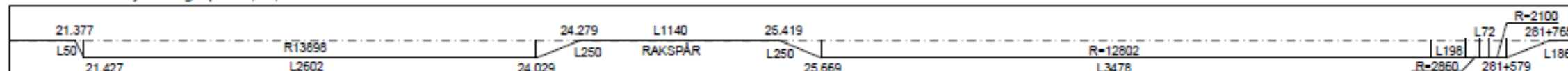
Kontaktledning, kopplingsschema



Längdprofil spår 1, N, 92



Horisontell linjeföring spår 1, N, 92



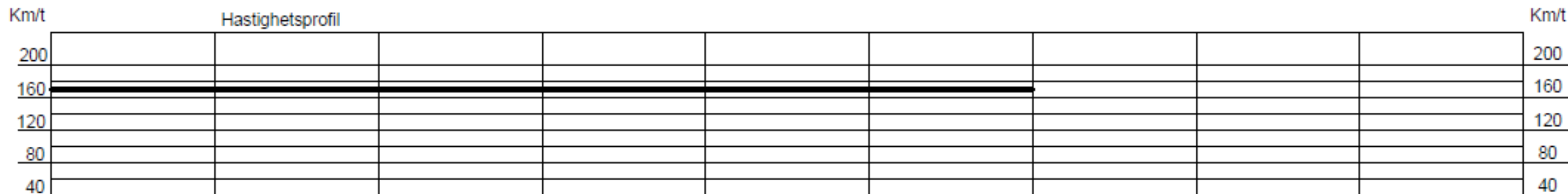
Ritningen är endast avsedd som bilaga till
infrastrukturregistret. Den får inte användas
som underlag för underhåll eller andra
arbeten i järnvägsanläggningen.

Ver.	Uppgjord	Kontrollerad	Godkänd	Datum
1	LaE	MLu	RSu	2002-11-30
2	LaE	MLu	RSu	2005-10-10
3	LaE			2009-05-31

Skala
Längd 1:25000
Höjd 1:2500



Infrastrukturregister Kastrup - Lemacken
Bilaga 11 Linjeplan, Sida 2(3)



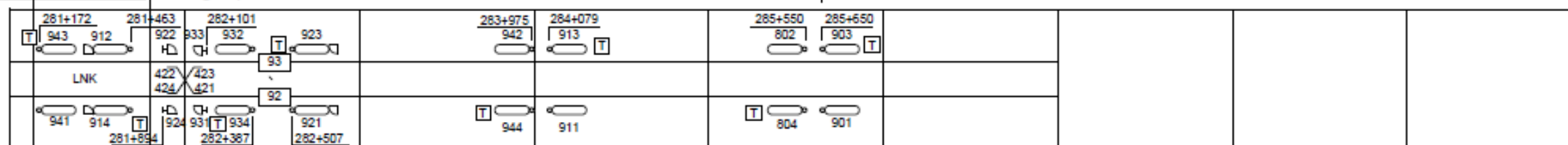
29.000 282+000 283+000 284+000 285+000 286+000 287+000

Konnection
(U) 29.137,5-281+152,295 (93)

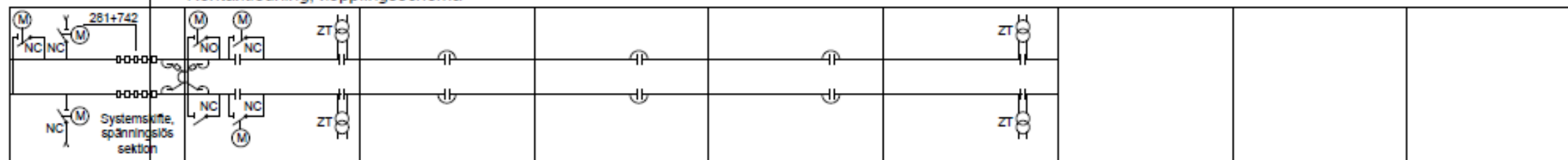
Signalplan

Lnk

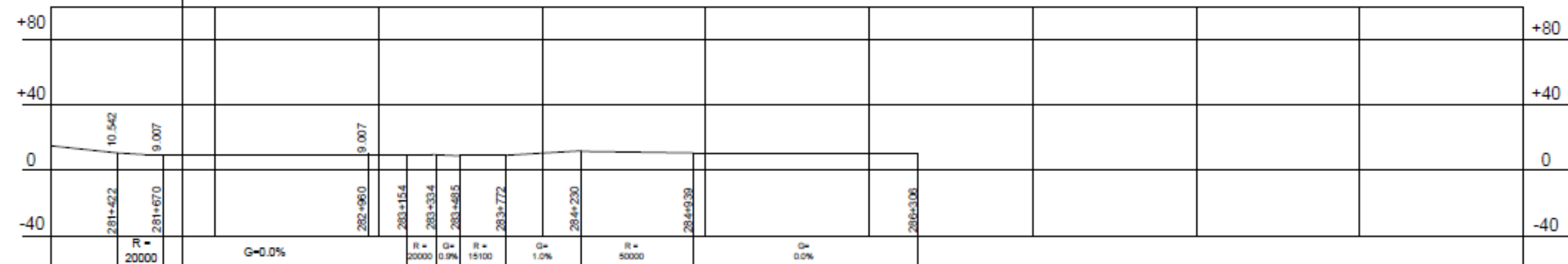
Stp



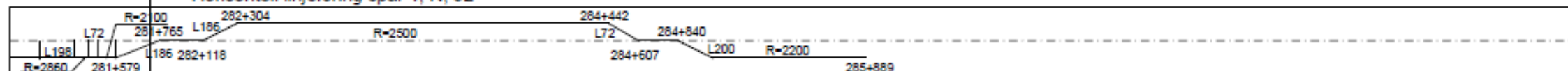
Kontaktledning, kopplingsschema



Längdprofil spår 1, N, 92



Horisontell linjeföring spår 1, N, 92



Ritningen är endast avsedd som bilaga till
infrastrukturregistret. Den får inte användas
som underlag för underhåll eller andra
arbeten i järnvägsanläggningen.

Ver.	Uppgjord	Kontrollerad	Godkänd	Datum
1	LaE	MLu	RSu	2002-11-30
2	LaE	MLu	RSu	2005-10-10
3	LaE			2009-05-31

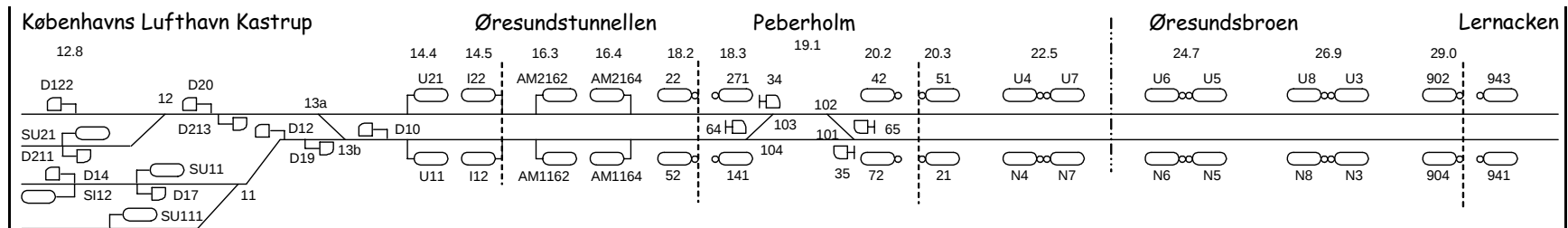
Skala
Längd 1:25000
Höjd 1:2500



Infrastrukturregister Kasturp - Lemacken
Bilaga 11 Linjeplan, Sida 3(3)

Öresundsförbindelsen

Översiktlig spår- signalplan Kust till Kust



ÖSB: Rolf Sundqvist

Rev 0

Daterad 2005-11-29

