



BANEDANMARK

Nyt fra infrastrukturforvalteren

JURA, UDBUD OG BÆREDYGTIGHED

26. OKTOBER 2023



Agenda

1. Fremtidens S-bane – ny rollefordeling
2. Jernbaneinfrastrukturkapacitet



BANEDANMARK

Fremtidens S-bane – ny rollefordeling

Fremtidens S-bane – i en nøddeskal

Fremtidens S-bane udspringer af politisk aftale

“Fremtidens togtrafik i hovedstadsområdet” fra 2017.

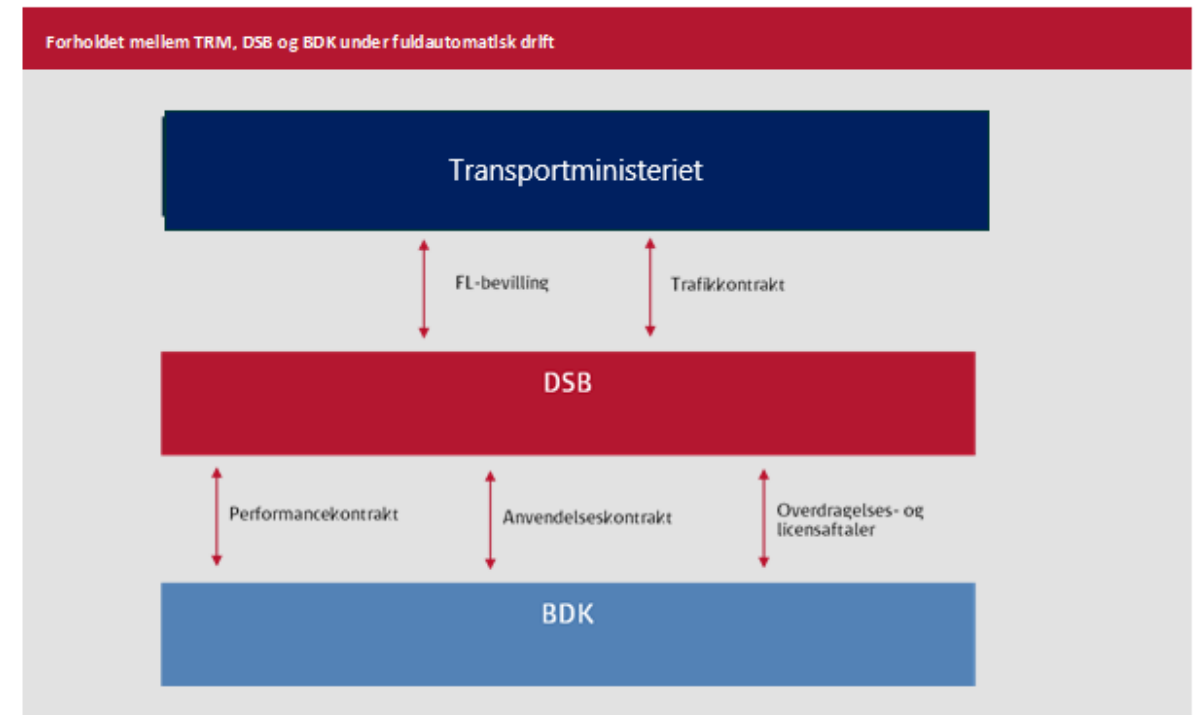
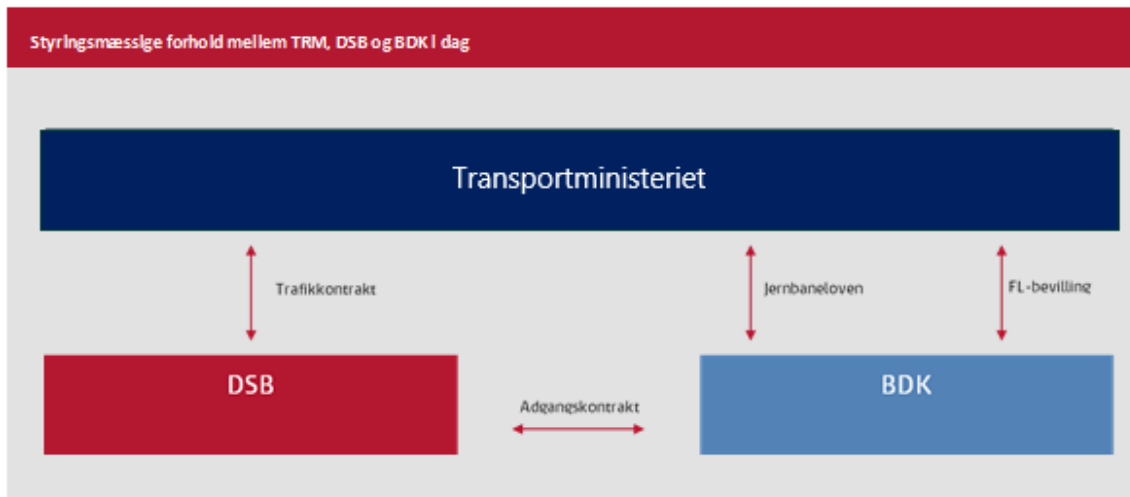
Væsentligste elementer:

- 1) Nye automatiske S-tog – de skal altså kunne køre selv.
- 2) Ansvar for togdriften og for infrastrukturen på S-banen lægges sammen i én organisation, nemlig DSB.
- 3) Banedanmark skal stadig eje og vedligeholde den konventionelle infrastruktur (stordriftsfordele).



Tegning: Claus Nørregaard

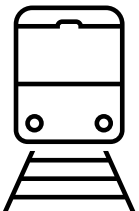
Hvordan bliver organiseringen i Fremtidens S-bane?



Hvad er en infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed?



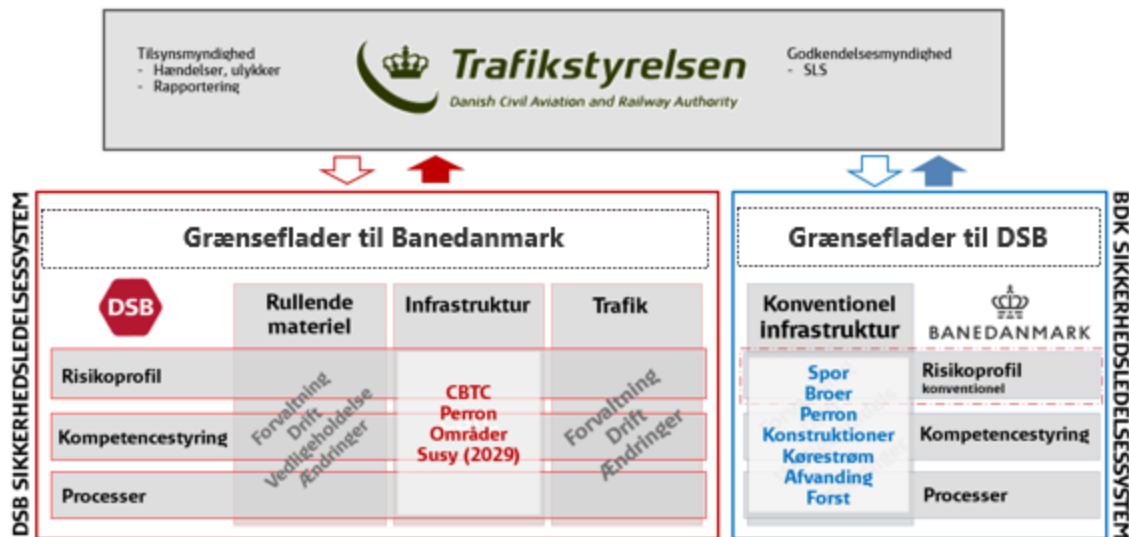
- Infrastrukturforvalter: Ethvert organ eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring af jernbaneinfrastruktur. (Jernbaneloven § 3, nr. 5)
- Jernbanevirksomhed: En virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport eller passagertransport på jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, eller en virksomhed, der kun leverer trækraft. (Jernbaneloven § 3, nr. 7)
- Både infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal have hhv. sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafikstyrelsen. (Jernbaneloven §§ 39 og 39a)



Kræver Fremtidens S-bane ny sikkerhedskonstellation?



Sikkerhedsorganisation - Fremtidens S-bane



Overvejelser – hvordan får vi brikkerne til at passe sammen?

- Nyt (juridisk) setup for S-banen, som giver en række overvejelser:
 - 1) Jernbaneloven sonderer mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed. Fremtidens S-bane gør nu op med denne sondring. Skal der dermed laves nye begreber for S-banen?
 - 2) Bybaner (som S-banen) er undtaget fra EU-reguleringen. Danmark står dermed friere for at lave national regulering. Hvor meget skal EU-retten bruges som inspiration?
 - 3) Ændret regulering i jernbanelov og tilhørende bekendtgørelse.
 - 4) Nyt setup mellem Banedanmark og DSB. Der skal indgås en ydelseskontrakt mellem parterne, hvad skal reguleres?
 - 5) DSB skal til at have ansvaret for infrastrukturen. Banedanmark skal dog stadig eje den. Hvordan skal dette håndteres? Lejekontrakt, myndighedsopgaver m.m.





BANEDANMARK

Jernbaneinfrastrukturkapacitet

Ny forordning på vej

THOMAS FOG CHRISTENSEN
OMRÅDECHEF, JURA UDBUD OG BÆREDYGTIGHED BANEDANMARK

26. OKTOBER 2023

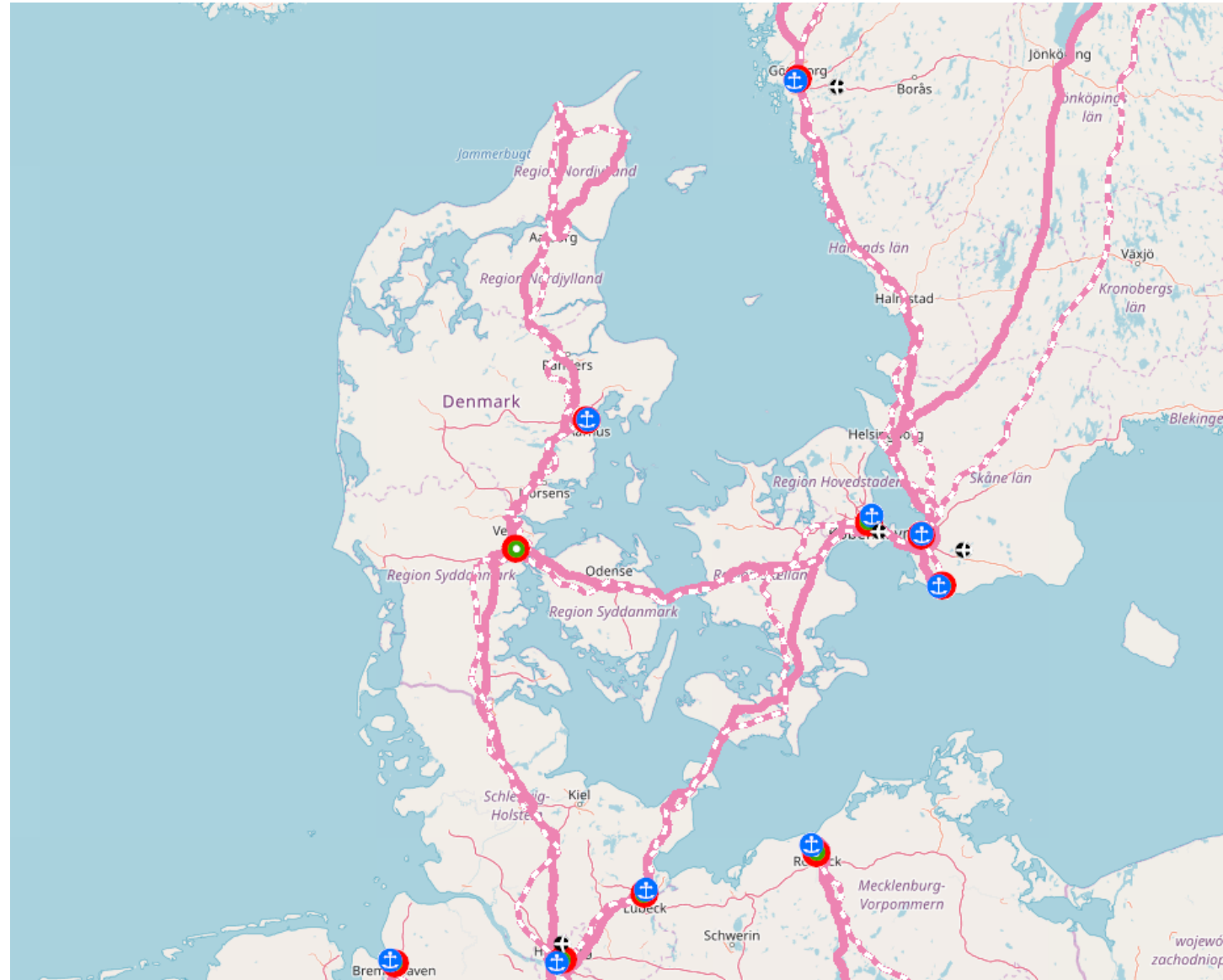


Jernbaneinfrastrukturkapacitet – en hurtig indflyvning

- Køreplanlægning for jernbanen er kompliceret størrelse, der påbegyndes flere år før ikrafttrædelse.
- Dette skyldes fx koordinering af international godstransport og passagertrafik ("PaPs" og "TEN-T korridorer").
- Ved infrastrukturforvalterarbejde medfører dette krav til tidlig planlægning af vedligehold og anlægsprojekter.
- Europa-Kommission har fremsat forslag til forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet inden for det fælles europæiske område.
- Forslaget er omfattende og introducerer en række nye organer, roller, processen og vil formentlig kræve justeringer af eksisterende ordning og national lovgivning.

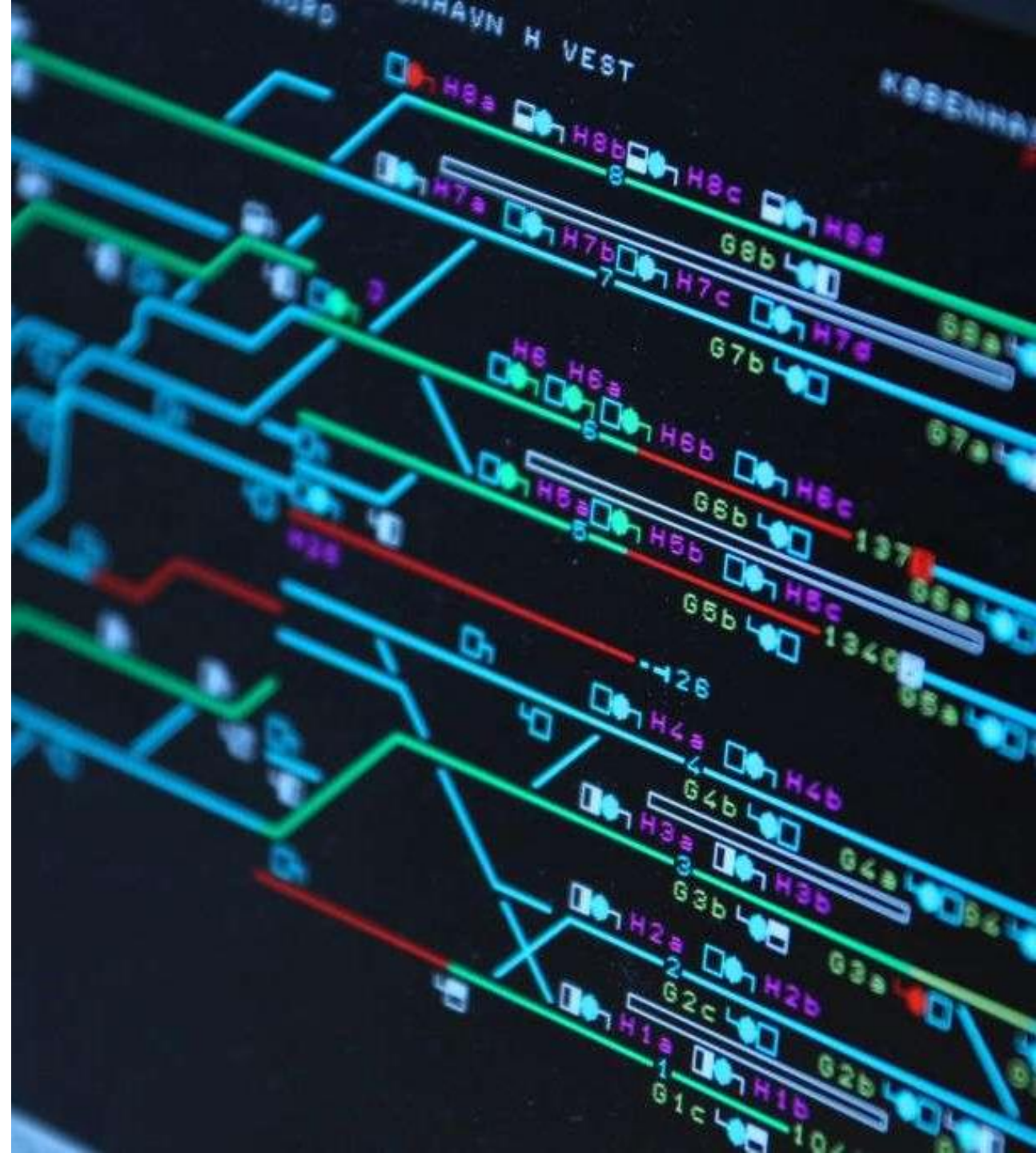
Hvem tildeler kapacitet?

- I dag er det primært infrastrukturforvalteren, dog PaP og TEN-T.
- Fremadrettet skal der oprettes et organ (EMIN), bestående af infrastrukturforvaltere, der får ansvar for koordination og kommunikation om kapacitetstildeling og trafikstyring.
- EMIN skal også koordinere ved uenigheder og får derved en superviserende rolle.



Kompensation for ændringer af tildelt kapacitet

- I dag følger det af adgangskontrakter indgået mellem Banedanmark og jernbanevirksomheder, at Banedanmark ikke er ansvarlig for nødvendig erstatningstransport eller erstatter indirekte tab, herunder avancetab.
- Ifølge Kommissionens forslag til forordning introduceres der en kompensationsstruktur vedr. ændringer af kapacitet.
- Ved ændringer på flere netværk skal der også betales kompensation på tværs, dog max 3x kompensationsbeløb for egen kompensationsbeløb.





Udfordringer set fra infrastruktursforvalters perspektiv

- Øget kompleksitet vedr. planlægning af vedligehold, anlægsprojekter og kapacitet.
- Øget risiko i tilfælde, hvor 3. parter vil gennemføre projekter ved jernbanen, fx kommuner, Metro-tunneller under Ny Ellebjerg St. eller udvidelsen af Kastrup St.
- Bannedanmark skal betale kompensation til jernbanevirksomheder i højere grad end nu.