

København 29. august 2023

Hanne Mølbeck
Partner

T +45 72 27 35 23
ham@bechbruun.com

Sagsnr. 038345-0104 ham/mela
Dok.nr. 32680300.1

Notat

Sidespor i Grenaa

1. Baggrund

Norddjurs Kommune (herefter Kommunen") har kontaktet Bech-Bruun vedrørende et sidespor i Grenaa (herefter "Sidesporet"). Sidesporet er tilsluttet Banedanmarks hovedspor, hvoraf en del anvendes af Aarhus Letbane (herefter "Letbanen") og en del henligger - ifølge det oplyste - ubenyttet (herefter "Havnebanen").

Havnebanen er vist med gult på figur 1 nedenfor. Sidesporet er vist med andre farver på figur 1.



Figur 1: Oversigtskort, der viser den del af hovedsporet, der kaldes Havnebanen, og det sidespor, der er koblet på hovedsporet/Havnebanen.

Sidesporet er, ifølge vores umiddelbare undersøgelser af matrikelkort og tingbog, beliggende på ejendomme tilhørende Kommunen, Grenaa Havn A/S, Erhvervsparken ApS og De Danske Gærfabrikker A/S.

Vi lægger til grund, at de nævnte grundejere ejer den del af Sidesporet, der er beliggende på deres respektive ejendomme.

I Banedanmarks netredefølge 2024, bilag 3.2C, er Sidesporet angivet således:

Lokalitet				Part		Infrastrukturforvalter	Spor	Bemærkninger
Strækning	Station	Banenummer	km	Navn	Adresse	Navn	Sporkategori	
(Aarhus)-Grenå	Grenå	36	70,0	Erhvervsparken A/S	Erhvervsparken A/S Kattegatvej 3 8500 Grenå	Banedanmark	Firmaspor	Fra ovk. 132 er der spærret mod havnen med en stoptavle.
(Aarhus)-Grenå	Grenå	36	70,0	Grenå Havn	Grenå Havn Nordhavnsvej 1 8500 Grenå	Banedanmark	Havnespor	Fra ovk. 132 er der spærret mod havnen med en stoptavle.
(Aarhus)-Grenå	Grenå	36	70,0	Norddjurs Kommune (inkl. Grenå)	Norddjurs kommune Torvet 3 8500 Grenå	Banedanmark	Stamspor	Fra ovk. 132 er der spærret mod havnen med en stoptavle.
(Aarhus)-Grenå	Grenå	36	70,0	De Danske Gærfabrikker (inkl. De Danske Spritfabrikker)	De Danske Gærfabrikker Bredstrupvej 33 8500 Grenå	Banedanmark	Firmaspor i stamspor	Fra ovk. 132 er der spærret mod havnen med en stoptavle.
(Aarhus)-Grenå	Grenå	36	70,0	BASF	BASF Vitaminfabrik A/S Bredstrupvej 42 8500 Grenå	Banedanmark	Firmaspor i stamspor	Fra ovk. 132 er der spærret mod havnen med en stoptavle.
(Aarhus)-Grenå	Grenå	36	70,0	HSM Industri A/S	HSM Industri A/S. Bredstrupvej 50, 8500 Grenå	Banedanmark	Firmaspor i stamspor	Fra ovk. 132 er der spærret mod havnen med en stoptavle.

Figur 2: Uddrag af skema fra Banedanmarks netredefølge 2024

I skemaet er BASF og HSM Industri A/S også angivet. Vi har gennemgået tingbogen og kan konstatere, at BASF og HSM Industri A/S ikke er ejere af de ovennævnte ejendomme, hvorfor vi lægger til grund, at de er lejere. Vi har tillige gennemgået matrikelkortet og kan konstatere, at Sidesporet ikke krydser de nævnte ejendomme, og vi ved derfor ikke, hvorfor hhv. BASF og HSM Industri A/S fremgår af skemaet. De omtales ikke yderligere nedenfor.

Der er den 9. februar 2005 indgået en overenskomst mellem Kommunen og Banedanmark om tilslutning af det kommunale sidespor til Banedanmarks hovedspor ved Grenå station (herefter "Overenskomsten"). Overenskomsten indebærer, at Banedanmark er infrastrukturforvalter for det kommunale sidespor, hvilket også fremgår af skemaet ovenfor.

Vi lægger i det følgende til grund, at der er indgået tilsvarende overenskomster med de øvrige grundejere (Grenaa Havn A/S, Erhvervsparken ApS og De Danske Gærfabrikker A/S).

Banedanmark meddelte den 4. maj 2023 bl.a. Kommunen og de øvrige grundejere (Grenaa Havn A/S, Erhvervsparken ApS og De Danske Gærfabrikker A/S), at Banedanmark påtænker at opsigte alle overenskomster vedrørende Sidesporet, og anmodede om grundejernes bemærkninger hertil.

Det er aftalt, at Kommunen skal vende tilbage til Banedanmark senest den 1. november 2023.

Kommunen overvejer pt., hvorledes Kommunen skal forholde sig til Banedanmarks henvendelse, og har i den forbindelse bedt Bech-Bruun besvare følgende spørgsmål:

1. Aarhus Letbane I/S (herefter "Letbaneselskabet") har anlagt Letbanen i medfør af lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane (herefter "Letbaneloven"). Letbanen kører "kun" til Grenaa station, selvom Grenaabanen fortsætter til Kattegatvej (Havnebanen).¹ Er det i strid med Letbaneloven, at Letbanen ikke kører længere?
2. I forbindelse med vedtagelsen af Letbaneloven blev det stillet i udsigt, at Grenaabanen fortsat skulle kunne bruges til godstransport bl.a. således, at Sidesporet fortsat kunne anvendes. Hvorledes er dette beskrevet i Letbaneloven og dennes forarbejder?
3. Hvad sker der i praksis, hvis Banedanmark opsigter Overenskomsten, og der derved ikke længere er en infrastrukturforvalter for Sidesporet? Skal der findes en ny infrastrukturforvalter, og hvem kan det i givet fald være? Bliver Sidesporet "nedlagt" som jernbane, hvis der ikke er en infrastrukturforvalter? Kan Sidesporet anvendes senere, hvis der ikke har været en infrastrukturforvalter i en periode?

Spørgsmålene besvares i det følgende, idet vi anbefaler, at Kommunen søger teknisk bistand, hvis Kommunen ønsker at arbejde videre med overvejelserne om brugen af Grenaabanen.

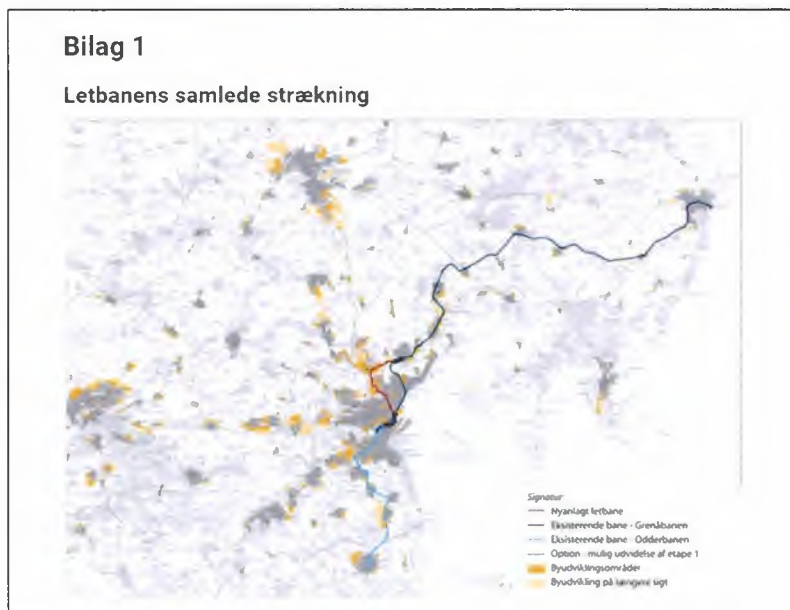
2. Letbaneselskabets forpligtelser

Det fremgår af Letbanelovens § 2, stk. 1, at "*Aarhus Letbane I/S forestår anlæg af Aarhus Letbane*".

Ifølge Letbanelovens § 2, stk. 2, består Letbanen af anlæg af "*en letbanestrækning fra Aarhus H via de bynære havnearealer, herunder en afgrening til Østbanetorvet, via Skejby og Lisbjerg, samt som en mulig option, anlæg af en kort dobbeltsporet strækning mod vest i Lisbjerg, til Lystrup, samt tilpasning af*

¹ Vi kender ikke udstrækningen af Grenaabanen, men kan konstatere, at Banedanmark ejer ejendommen matr.nr. 225a Grenaa Markjorder, som er omdannet til letbane. Det fremgår af matrikelkortet, at jernbanesporet fortsætter forbi Grenaa station og krydser ejendommen matr.nr. 26a Bredstrup, Grenaa Jorder, der ligeledes er ejet af Banedanmark, indtil jernbanesporet kommer til Kattegatvej. Vi antager, at den geografiske udstrækning af Banedanmarks ejendomsret er identisk med udstrækningen af Grenaabanen.

Odderbanen og Grenaabanen til letbanedrift, herunder ombygning af Aarhus H", og linjeføringen fremgår af bilag 1 og 2, jf. Letbanelovens § 2, stk. 3 og figur 2 nedenfor.



Figur 3: Bilag 1 til Letbaneloven.

Bilag 1 angiver "letbanens samlede strækning", hvor der sondres der mellem i) nyanlagt letbane, ii) eksisterende bane – Grenåbanen og iii) eksisterende bane – Odderbanen.

Det fremgår også af Letbanelovens § 4, stk. 1, at "Aarhus Letbane I/S' formål er at anlægge Aarhus Letbane, jf. § 2."

I de almindelige lovbemærkninger er projektet beskrevet således:

"Lovforslaget indebærer, at der kan oprettes et interessentskab, Aarhus Letbane I/S af Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland, som får til opgave at stå for anlæg af Aarhus Letbane fra Grenaa til Odder. Aarhus Letbane består af anlæggelse af en ny dobbeltsporet letbane fra Aarhus H via de bynære havnearealer, herunder en afgang til Østbanetorvet, og via Skejby og Lisbjerg til Lystrup, samt omdannelse af Odderbanen og Grenaabanen til letbane." ² (Understreget her).

Videre anføres i de almindelige lovbemærkninger følgende:

"Det foreslås i stk. 2, at Aarhus Letbane består af anlæg af en letbanestrækning fra Aarhus H via de bynære havnearealer, herunder en afgang til Østbanetorvet, via Skejby og Lisbjerg,

² Forslag til Lov om Aarhus Letbane, L 77, FT 2011-12, side 9.

samt som en mulig option, anlæg af en kort dobbeltsporet strækning mod vest i Lisbjerg, til Lystrup, samt tilpasning af henholdsvis Odderbanen og Grenaa-banen til letbanedrift. Anlægget omfatter således etablering af en samlet letbanestrækning fra Grenaa til Odder.³ (Understreget her).

I bemærkningerne til § 4 anføres bl.a.:

"Selskabet har ansvar for den samlede letbanestrækning, dvs. anlæg af den nye letbane fra Aarhus H til Lystrup samt de nødvendige anlægsarbejder, der skal udføres, for at letbanetog kan køre på Grenaa-banen fra Aarhus H til Grenaa station samt på Odderbanen fra Aarhus H til Odder station."⁴ (Understreget her).

Kortbilag 1 og nogle af de nævnte tekststeder kan umiddelbart pege i retning af, at letbaneprojektet omfatter en omdannelse/tilpasning af Grenaa-banen i sin helhed til letbanedrift, om end det fremgår af det sidste citat, at Letbanen kører "fra Aarhus H til Grenaa station".

Letbaneloven indeholder såkaldte tilkøbsbestemmelser, som gør det muligt for bl.a. kommuner at tilkøbe anlægsarbejder, der ikke er en del af letbaneprojektet, jf. Letbanelovens § 10 og 11:

§ 10

Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlægget, der ikke er nødvendige for anlæg af Aarhus Letbane, jf. § 2, og som Aarhus Kommune og Region Midtjylland har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget af Aarhus Letbane, uden at dette i øvrigt medfører væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget.

Stk. 2. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option.

Stk. 3. Hel eller delvis elektrificering af Grenaa-banen eller Odderbanen eller begge dele er et tilkøb. Udgiften til elektrificering, ud over hvad der er i driftsøkonomisk balance, skal finansieres af de parter, som måtte ønske denne elektrificering.

§ 11

Odder Kommune, Syddjurs Kommune og Norddjurs Kommune har mulighed for at tilkøbe ekstra standsningssteder el.lign. til anlægget."

I lovbemærkningerne til Letbanelovens § 11 fremgår bl.a.:

"Den foreslåede bestemmelse giver (...) Norddjurs Kommune hjemmel til at kunne tilkøbe ekstra standsningssteder eller lignende til anlægget. En mulig tilkøbsfunktionalitet kan fx være elektrificering af en del af letbanen eller en udvidelse af letbanen helt til Grenaa Havn.

³ Forslag til Lov om Aarhus Letbane, L 77, FT 2011-12, side 19.

⁴ Forslag til Lov om Aarhus Letbane, L 77, FT 2011-12, side 21.

Kommunerne skal betale både anlægs- og driftsudgifterne til det ekstra standsningssted eller den tilvalgte funktionalitet.⁵ (Understreget her).

Det er på baggrund af ovenstående vores vurdering, at Letbanen alene skal køre til Grenaa station, og det er ikke i strid med Letbaneloven, at Letbanen ikke kører længere, herunder til Grenaa Havn.

Hvis Letbanen skulle have haft standsningssted i Grenaa Havn, skulle der have været indgået en tilkøbsaftale mellem Kommunen og Letbaneselskabet, og Kommunen skulle have afholdt samtlige anlægs- og driftsomkostninger forbundet hermed, jf. Letbanelovens § 11.

3. Godstransport på Grenaabanen

Inden vedtagelsen af Letbaneloven blev der den 31. oktober 2011 indgået en aftale mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Staten, hvor godstransport er nævnt:

*"Anlægget mellem Aarhus H og Grenaa er i dag udformet til kørsel med godstog, men strækningen benyttes ikke i dag til godstog. Såfremt der i fremtiden skal køre godstog på strækningen mellem Aarhus H og Grenaa er parterne bag aftalen indforstået med, at disse kun må køre om natten og samtidig skal banen være lukket for passagertrafik."*⁶ (Understreget her).

Letbanens linjeføring er beskrevet i Letbaneloven og dennes forarbejder, hvoraf det fremgår, at det også i Letbaneloven er forudsat, at der skal være mulighed for godstransport, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger:

"4.3 Aarhus H - Nørreport

Strækningen Aarhus H - Nørreport forløber stort set i Grenaabanens trace fra Aarhus H forbi Spanien, Mindet og langs havnen til krydset Kystvejen-Sibirien-Nørreport, hvor letbanen deler sig, således at letbanen føres op ad Nørreport, og Grenaabanen fortsætter langs Kystvejen. Letbanen elektrificeres på strækningen med køreledninger ophængt i master. På strækningen Aarhus H til Østbanetorvet udformes letbanen, således at der er mulighed for kørsel med godstog i det østlige letbanespor af hensyn til en eventuel fremtidig godstogsbetjening af Djursland. Forbindelsen fra krydset Kystvejen - Nørreport og videre langs havnen udvides således, at strækningen frem til Østbanetorvet bliver dobbeltsporet." (Understreget her).

I forbindelse med Folketingets behandling af lovforslaget var der også fokus på spørgsmålet om godstransport, og Henning Hyllested (EL) stillede flere spørgsmål til transportministeren herom.⁷ Henning Hyllested spurgte bl.a.: "Hvordan forholder ministeren sig til kørsel med godstog på letbanen mellem Århus og Grenå

⁵ Forslag til Lov om Aarhus Letbane, L 77, FT 2011-12, side 23.

⁶ Politisk aftale af 31. oktober 2011 mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten om oprettelse af anlægsselskab i forbindelse med anlæg af letbane i Aarhus.

⁷ Spørgsmål nr. 37, 38, 39, 40 og 41 (L77).

Havn." Hertil svarede ministeren: "Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget afsnit 2.2. at: Anlægget er i dag udformet til kørsel med godstog, men strækningen benyttes ikke i dag til godstog. Såfremt der i fremtiden skal køre godstog på strækningen mellem Århus H og Grenaa er parterne bag aftalen indforstået med at disse kun må køre om natten og samtidig skal banen være lukket for passagertrafik."

Forholdet omkring godstogskørsel blev også omtalt i VVM-tilladelsen til letbanens 1. etape. Af VVM-tilladelsen fremgår det, at tilladelsen bl.a. meddeles på det vilkår, at "det østlige letbanespor på strækningen fra Østbanetorvet station til Aarhus H udformes det kan benyttes til godstogstrafik."⁸

Om baggrunden for vilkåret fremgår:

*"Vilkår 2 har til formål at sikre, at der fortsat kan køres godstog mellem Grenaa og Aarhus med tilslutning til det overordnede jernbanenet. Dette har været en grundlæggende præmis for indførelsen af letbanetrafik i Aarhus."*⁹ (Understreget her).

Det var således et vilkår for, at Aarhus Kommune ville meddele VVM-tilladelse, at Letbanen blev indrettet på en sådan måde, at der fortsat kunne køres godstog mellem Grenaa og Aarhus.

Det fremgår ikke af det materiale, som vi har gennemgået, hvorledes godstransporten på Grenaabanen skal foregå i praksis, bortset fra at godstransporten kun må foregå om natten, hvor Letbanen skal være lukket for passagertrafik.

Vi bemærker, at det formentlig vil få konsekvenser for Letbanen, hvis jernbanesporer fra Aarhus H til Grenaa station skal bruges til godstransport, jf. lovbemærkningerne til Letbaneloven, hvoraf følgende fremgår:

"12. Forholdet til EU-retten

Letbaner er undtaget fra interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 459 af 28. april 2010 om interoperabilitet i jernbanesystemet. Samme undtagelse gør sig også gældende for lokomotivførerdirektivet, jf. § 1, stk. 3, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere. Hvis baneanlægget også anvendes til konventionel jernbanedrift, herunder godstransporter må det forventes, at anlægget bliver omfattet af interoperabilitetsdirektivet samt lokomotivførerdirektivet.

For så vidt angår jernbanesikkerhedsdirektivet, har Danmark valgt ikke at benytte muligheden for at undtage letbaner, jf. bekendtgørelse nr. 1293 af 23. november 2010 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet. Det betyder, at letbanen er omfattet af sikkerhedsdirektivet, og de retsakter, der udstedes i medfør af sikkerhedsdirektivet. Letbanen skal således have et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse."¹⁰(Understreget her).

⁸ Aarhus Kommunes afgørelse af 4. december om VVM-tilladelse til letbane i Aarhusområdet etape 1, side 3.

⁹ Aarhus Kommunes afgørelse af 4. december om VVM-tilladelse til letbane i Aarhusområdet etape 1, side 6.

¹⁰ Forslag til Lov om Aarhus Letbane, L 77, FT 2011-12, side 23.

Vi har ikke yderligere undersøgt, hvilke konkrete konsekvenser kørsel med godstransport kan have.

4. Banedanmarks opsigelse af Overenskomsten

4.1 Indledende bemærkninger

Kommunen har spurgt, hvad der sker i praksis, hvis Banedanmark opsig Overenskomsten, og der derved ikke længere er en infrastrukturforvalter for Sidesporet? Skal der findes en ny infrastrukturforvalter, og hvem kan det i givet fald være? Bliver Sidesporet "nedlagt" som jernbane, hvis der ikke er en infrastrukturforvalter? Kan Sidesporet anvendes senere, hvis der ikke har været en infrastrukturforvalter i en periode?

Inden vi besvarer Kommunens spørgsmål, vil vi komme med nogle indledende bemærkninger.

Hvis der skal transporteres gods fra fx De Danske Gærfabrikker A/S til Aarhus H, skal godset transporteres fra den del af Sidesporet, der er beliggende på De Danske Gærfabrikker A/S' ejendom og videre ad den del af Sidesporet, der er beliggende på de øvrige grundejeres ejendomme, jf. figur 1. Derefter skal godset transporteres ad Havnebanen, jf. figur 1, som er ejet af Banedanmark, og videre ad Letbanen til Aarhus H. Man kan sige, at der er tre jernbanestrækninger, der skal være "klar til" godstransport:

- a) Sidesporet ejet af grundejerne
- b) Havnebanen ejet af Banedanmark
- c) Letbanen ejet af Letbaneselskabet

Når vi bruger formuleringen "klar til", betyder det først og fremmest, at jernbanestrækningerne funktionelt skal kunne anvendes til godstransport. Derudover skal jernbanestrækningerne opfylde de relevante jernbanesikkerhedsmæssige krav, og ejerne af jernbanestrækningerne skal være indstillet på at stille strækningerne til rådighed for godstransport. Der er således en del forhold, der skal håndteres, hvis der skal transporteres gods.

Jernbaneområdet er intensivt reguleret af jernbaneloven¹¹ med tilhørende bekendtgørelser og en række internationale retsakter.¹² Det er Trafikstyrelsen, der er myndighed i forhold til jernbanesikkerhed, og der er herudover - alt andet lige - relativt få aktører på jernbaneområdet, herunder Banedanmark, der forvalter statens infrastruktur i Danmark, jf. jernbanelovens § 16, stk. 1. Det betyder, at det er et meget kompliceret retsområde, hvor det er svært at få indblik bl.a. som følge af manglende trykt administrativ praksis på området.

Banedanmark udgiver årligt en netredegoerelse, som indeholder oplysninger om den infrastruktur, der bliver forvaltet af Banedanmark, og om tilstødende infrastruktur og infrastrukturforvaltere. Som nævnt i pkt. 1, er Sidesporet angivet i netredegoerelsen, og det fremgår desuden, at Banedanmark klassificerer sidespor på tre niveauer:

¹¹ Lov nr. 686 af 27. maj 2015.

¹² Der er en oversigt over den mest centrale lovgivning relateret til drift og brug af jernbaneinfrastruktur i Danmark i Banedanmark netredegoerelse 2024 (<https://www.bane.dk/da/Jernbanevirksomhed/Netredegoerelser/Netredegoerelse-2024>).

"Åbent

Der er efterspørgsel for anvendelse af sidesporet. Sidesporet vedligeholdes i fuldt omfang og er fuldt funktionsdygtigt. En oversigt over åbne sidespor fremgår af bilag 3.2A.

Hvilende

Der er ikke efterspørgsel for anvendelse af sidesporet. Sidesporet er derfor ikke trafikalt tilgængeligt, og Banedanmark kan erklære sidesporet for hvilende. Såfremt der opstår efterspørgsel for anvendelse af sidesporet indenfor 24 måneder, kan sidesporet benyttes trafikalt. Sidesporet er teknisk set i drift, således at der kan udføres vedligehold.

Nedlagt

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

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

Som nævnt i pkt. 1 er Sidesporet angivet i bilag 3.2A, hvilket betyder, at Banedanmark pt. klassificerer det som "åbent". I det sidste afsnit i det citerede taler Banedanmark om "nedlæggelse", og det kan være et korrekt begreb at anvende i forhold til Sidesporet, men os bekendt kan statslige jernbanespor (statslige hovedspor og sidespor), der er anlagt ved lov, kun nedlægges ved lov. I nyere tid er det fx sket i følgende tilfælde:

- Lov nr. 1423 af 21. december 2005 om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner
- Lov nr. 406 af 6. juni 2002 om nedlæggelse af visse sporanlæg m.v.
- Lov nr. 969 af 20. december 1999 om nedlæggelse af havnebanen mellem Hobro Station og Hobro Havn

Vi er ikke bekendt med, om Grenaa-banen er anlagt ved lov, men hvis det er tilfældet, kan Havnebanen efter vores vurdering kun nedlægges ved lov, jf. ovenfor.

Banedanmark anfører i brevet af 4. maj 2023 til bl.a. Kommunen:

"Første skridt i opsigelsesprocessen vil fra Banedanmarks side være en varsling af opsigelse af firma- og stamspor ved Grenaa Havn (...).

Medmindre der udtrykkes en aktiv interesse for at bevare de øvrige spor, vil vi fortsætte nedlæggelsesprocessen med en varsling af opsigelse af havnespor. Trafikstyrelsen vil skulle inddrages, før havnebanen kan nedlægges."

Som vi læser brevet, påtænker Banedanmark i) at opsiges Overenskomsten, hvorefter Banedanmark er infrastrukturforvalter for Sidesporet og ii) indstille til Trafikstyrelsen, at Havnebanen nedlægges. Hvis der fremadrettet skal være mulighed for transport af gods fra fx De Danske Gærfabrikker A/S til Aarhus H skal begge forhold håndteres.

Da Kommunens spørgsmål vedrører Sidesporet, vil vi nedenfor fokusere herpå, men det er vigtigt, at Kommunen er opmærksom på, at det ikke er tilstrækkeligt, at der er "styr på" Sidesporet, idet der også skal være fokus på Havnebanen og Letbanen, jf. ovenfor.

4.2 Omklassificering af Sidesporet

Som vi forstår sagen, har Sidesporet hidtil været omfattet af jernbaneloven; dette er baggrunden for, at Kommunen har indgået en aftale med Banedanmark om infrastrukturforvaltning, men det behøver ikke nødvendigvis at være således. Nogle sidespor er nemlig ikke omfattet af jernbaneloven, jf. jernbanelovens § 2, stk. 5:

"Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur."

Hvis et sidespor opfylder kravene i jernbanelovens § 2, stk. 5, er det ikke omfattet af jernbaneloven, hvilket bl.a. betyder, at der ikke skal være en infrastrukturforvalter. Det er derfor naturligt at overveje, om denne bestemmelse kan omfatte Sidesporet.

I lovbemærkningerne til jernbanelovens § 2, stk. 5 (som tidligere var § 2, stk. 6¹³) anføres følgende:

"Bestemmelsen i stk. 6 fastslår, at loven ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne jernbaneinfrastruktur til ejerens egen godstransport.

For at et spor kan betragtes som privatejet jernbaneinfrastruktur, skal sporet ejes og anvendes af samme virksomhed, der ikke er en jernbanevirksomhed, og anvendelsen må alene omfatte interne godstransporter samt transport til og fra det offentlige jernbanenet. Det betyder, at jernbaneinfrastrukturen ikke må stilles til fri rådighed for andre jernbanevirksomheder, og at brugen alene kan ske efter aftale med ejeren af jernbaneinfrastrukturen.

Herudover skal adgangen til sporet samt det tilhørende sporareal være et klart afgrænset privat område, der er lukket af for uvedkommende. Adgangen til den privatejede jernbaneinfrastruktur betragtes som aflukket, hvis der f.eks. er bom over sporet, skiltet eller opsat hegn. Afgørende for om et område ses som aflukket er, at det er klart, hvornår man bevæger sig ind på og ud fra privatejet jernbaneinfrastruktur.

¹³ Bestemmelsen var tidligere formuleret således: "Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur til ejerens egen godstransport." Bestemmelsen blev ændret ved lov nr. 756 af 13. juni 2023 om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, og det fremgår af lovbemærkningerne, at bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret dog med den formelle ændring at bestemmelsen vil være placeret i lovens § 2, stk. 5 i stedet for efter gældende ret i § 2, stk. 6, jf. LFF 62 af 15. marts 2023.

For så vidt angår aktiviteter på den privatejede jernbaneinfrastruktur i form af ændringer og tilpasninger i sporene, er disse ikke omfattet af jernbaneloven. Den enkelte virksomhed har derved selv ansvaret for jernbanesikkerheden på området, herunder sporets tilstand m.v. og fastsætter selv egne sikkerhedsregler og retningslinjer, der skal finde anvendelse på det aflukkede private areal.

Alternativt kan den enkelte virksomhed indgå en aftale med en infrastrukturforvalter om forvaltning af det enkelte spor.”¹⁴ (Understreget her).

Vi er i tvivl, om Sidesporet kan opfylde kravene i jernbanelovens § 2, stk. 5, hvilket bl.a. skyldes, at Sidesporet er beliggende på flere ejendomme og krydser flere veje, jf. figur 1. Hvis det nærmere skal undersøges, om Sidesporet kan undtages fra jernbaneloven, anbefaler vi, at Kommunen kontakter Trafikstyrelsen.

4.3 Besvarelse af spørgsmål

Hvis Banedanmark opsiger Overenskomsten, og der derved ikke længere er en infrastrukturforvalter for Sidesporet, kan Sidesporet ikke anvendes til transport. Det skyldes, at der skal være udpeget en infrastrukturforvalter med en sikkerhedsgodkendelse, der udstedes af Trafikstyrelsen, hvis en jernbane skal anvendes til transport, jf. jernbanelovens § 59, stk. 1.¹⁵ Vi forudsætter i den forbindelse, at Sidesporet er omfattet af jernbaneloven, jf. pkt. 4.2.

Hvis Sidesporet skal anvendes til transport, skal der findes en ny infrastrukturforvalter, som kan opfylde kravene hertil. Vi antager, at Trafikstyrelsen kan oplyse nærmere om godkendte infrastrukturforvaltere, som Kommunen eventuelt kan rette henvendelse til.

Kommunen spørger, om Sidesporet bliver ”nedlagt” som jernbane, hvis der ikke er en infrastrukturforvalter. Sidesporet bliver ”nedlagt” i den forstand, at det ikke kan anvendes til transport, jf. ovenfor, men det er ikke således, at det ikke kan tages i brug senere, hvis det bliver relevant, og de relevante sikkerhedsmæssige krav bliver opfyldt i den forbindelse.

I den forbindelse skal vi gøre opmærksom på, at Trafikstyrelsen under visse betingelser kan stille krav om fornyet ibrugtagningstilladelse, hvis Sidesporet tages i brug med en ny infrastrukturforvalter. For at opnå en ibrugtagningstilladelse skal delsystemets sikkerhedsmæssige egenskaber godkendes af Trafikstyrelsen. Derudover skal delsystemet overholde relevant gældende lovgivning, herunder Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er), hvis delsystemet er omfattet af disse. Alle gældende TSI'er med relevans for jernbaneinfrastruktur ligger på Trafikstyrelsens hjemmeside.

TSI'ernes geografiske anvendelsesområde er blevet udvidet til at gælde hele det europæiske net med de undtagelsesmuligheder, der er angivet i interoperabilitetsdirektivet. Metro- og letbanesystemer er ikke

¹⁴ LFF 162 af 11. marts 2015, side 46 ff.

¹⁵ Der er fastsat nærmere regler herom i bekendtgørelse nr. 712 af 20. maj 2020 om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

omfattet, og i Danmark er S-bane, veteranbaner og privatejet infrastruktur til ejerens egen godstransport undtaget, og det er derfor ikke obligatorisk at opfylde TSI'er på disse strækninger. Det er ikke ukompliceret at få en ibrugtagningstilladelse til et jernbanespor og det er også derfor relevant at overveje, om Sidesporet kan omklassificeres, jf. pkt. 4.2.¹⁶

5. Afsluttende bemærkninger

Som det fremgår af ovenstående, er det ikke ukompliceret, hvis Kommunen ønsker at bevare muligheden for at transportere gods fra Aarhus H til Sidesporet, idet både Letbanen, Havnebanen og Sidesporet skal være "klar til" godstransport.

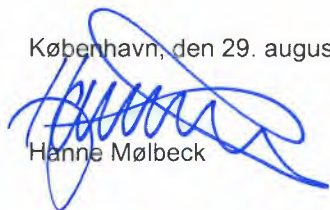
Når vi bruger formuleringen "klar til", betyder det som nævnt først og fremmest, at jernbanestrækningerne funktionelt skal kunne anvendes til godstransport. Derudover skal jernbanestrækningerne opfylde de relevante jernbanesikkerhedsmæssige krav, og ejerne af jernbanestrækningerne skal være indstillet på at stille strækningerne til rådighed for godstransport. Der er således en del forhold, der skal håndteres, hvis der skal transporteres gods.

Selvom det allerede forinden vedtagelsen af Letbaneloven utvivlsomt var en forudsætning, at der skulle være mulighed for godstransport, vil det formentlig være en udfordring at sikre dette i praksis.

Jernbaneområdet er som nævnt intensivt reguleret af jernbaneloven med tilhørende bekendtgørelser og en række internationale retsakter. Hvis Kommunen ønsker at arbejde videre med godstransportideen, anbefaler vi, at Kommunen drøfter situationen med én myndighed/virksomhed, der har indsigt i området. Det kunne fx være Trafikstyrelsen, der er myndighed på området, eller en af Trafikstyrelsen godkendt infrastrukturforvalter. Hvis Kommunen herefter ønsker at arbejde videre med overvejelserne om brugen af Grenaabananen, bør Kommunen inddrage en teknisk rådgiver.

Derudover anbefaler vi, at Kommunen undersøger, om dem, der ønsker at bevare muligheden for godstransport på strækningen, kan og vil bidrage økonomisk til projektet, som vil blive ganske omkostningstungt.

København, den 29. august 2023



Hanne Mølbeck

¹⁶ For yderligere oplysninger kan vi henvise til bekendtgørelse nr. 711 af 20. maj 2020 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen med tilhørende vejledning ([https://www.trafikstyrelsen.dk/Media/638122365619072135/Vejledning%20om%20infrastrukturbekendtg%C3%B8relsen%20-%20\(2\)%20\(1\).pdf](https://www.trafikstyrelsen.dk/Media/638122365619072135/Vejledning%20om%20infrastrukturbekendtg%C3%B8relsen%20-%20(2)%20(1).pdf)).