

## Adgangskontrakt

mellem

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

(herefter kaldet Banedanmark)

CVR nummer: 18 63 22 76

og

[Jernbanevirksomhed]

[Adresse]

[Postnummer, by]

CVR nummer: xx xx xx xx

(herefter kaldet Jernbanevirksomheden)

om samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser m.v. i forbindelse med  
Jernbanevirksomhedens benyttelse af tildelte kanaler (herefter kaldet kontrakten).

## Indhold

Definitioner.....	5
§ 1 Grundlag og formål.....	6
§ 2 Minimumsadgangsydelser.....	6
2.1 Kapacitetstildeling.....	6
2.2 Køreplan.....	7
2.3 Trafikafvikling.....	7
2.4 Trafikinformation.....	8
2.5 Oplysninger om trafikafvikling – punktlighedspakken.....	9
2.6 Brug af elforsyningsudstyr.....	9
2.7 Banedanmarks regler og instruktioner.....	9
2.8 Dataudveksling.....	10
§ 3 Sporadgang til servicefaciliteter og levering af services.....	10
3.1 Tildeling.....	10
3.2 Vedligehold, renhold og glatførebekæmpelse/snerydning på Banedanmarks stationer og arealer.....	10
§ 4 Ekstra ydelser.....	10
4.1 Kørestrøm.....	10
4.2 Forvarmning af togsæt, vognstammer og lokomotiver samt øvrig elektricitet fra fremmednet.....	11
4.3 Vand til klargøring.....	11
4.4. Befordringstilladelse til usædvanlig transport.....	11
§ 5 Hjælpeydelser.....	11
5.1 Levering af supplerende oplysninger herunder data, rapporteringer og analyser.....	11
§ 6 Sikkerhed og tilladelser.....	11
6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.....	11
6.2 Ulykker og forløbere til ulykker.....	11
6.3 Indberetning af oplysninger om gods.....	12
§ 7 Kapacitetsrestriktioner.....	12

7.1 Varslingsterminer og procedure.....	12
§ 8 Miljø .....	13
8.1. Miljømæssige normer .....	13
8.2 Oliespild.....	13
8.3 Støj.....	14
§ 9 Betaling .....	14
9.1 Infrastrukturafgifter .....	14
9.3 Ekstra ydelser.....	15
9.4 Hjælpeydelse.....	15
9.5 Banedanmarks betalingsbetingelser.....	15
9.6 Jernbanevirksomhedens faktureringsadresse.....	15
§ 10 Forsikring.....	16
§ 11 Erstatning .....	16
§ 12 Misligholdelse.....	17
§ 13 Force majeure.....	17
§ 14 Præstationsordning.....	17
§ 15 Betingelser for overdragelse .....	18
§ 16 Samarbejdsrelationer .....	18
16.1 Samarbejde og orienteringspligt.....	18
16.3 Fortrolighed .....	18
16.4 Adgang .....	19
§ 17 Tvister, lovvalg og værneting .....	19
§ 18 Ikrafttræden og ophør.....	19
.....	19
Bilag 1 – Forhold vedrørende infrastruktur og materiel (spor og hjul).....	20
Bilag 2 – Forhold vedrørende infrastruktur og materiel (togkontrol og togradio).....	22
Bilag 3 – Udveksling af data.....	27
Bilag 4 – Kvaliteten på Banedanmarks arealer og faciliteter.....	30
Bilag 5 – Trafikinformation .....	32
Bilag 6 –Beredskab Banedanmark .....	34

Bilag 7 – Løbende varslinger via LA-brev. .... 37

## Kontraktens opbygning

Kontrakten består af følgende dele:

- I. Standardadgangskontrakt
- II. Bilag til standardadgangskontrakten
- III. Eventuelt tillæg til adgangskontrakten omhandlende specifikke forhold for Jernbanevirksomheden
- IV. Eventuelle bilag til tillægget omhandlende specifikke forhold for Jernbanevirksomheden

## Definitioner

*Fakultativ kanal:* En kanal, der er forud planlagt, men hvis benyttelse først kan garanteres ved Jernbanevirksomhedens endelige bestilling i forhold til en særlig aftalt tidsfrist, og som kan bortfalde, såfremt der indgives en anden bestilling om samme kanal, der i transportarbejde overstiger den fakultative kanal. Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. § 20 indeholder en formel til beregning af transportarbejde. Ved planlægning af kapacitetsrestriktioner er Banedanmark ikke forpligtet til at tage højde for fakultative kanaler i det omfang, det stiller anden allerede tildelt kapacitet ringere i planlægningen.

*Infrastrukturdata:* Data, som er nødvendige for, at Jernbanevirksomheden kan udforme kørselsønsker til brug for Banedanmarks kapacitetsplanlægning.

*Intervallspærring:* Spærringer af spor i tidsrummet mellem passagen af to tog. Intervallspærringer påvirker ikke rettidigheden og foranlediger ikke korrigerende af køreplanen. Formålet med intervallspærringer er at sikre adgang til sporet i korte tidsrum med et minimum af forudgående planlægningsarbejde i forhold til spærringer.

*Kanal:* Infrastrukturkapacitet på jernbanenettet, som i tid og geografi er defineret ved en sekvens af ankomst- og afgangstidspunkter for toget imellem begyndelsesstationen, mellemliggende stationer og ankomststationen, samt er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode.

*Kapacitet:* Infrastruktur i form af kanaler, stationer, service- og klargøringsfaciliteter, opstillingsspor m.v.

*Kapacitetsrestriktioner:* Forhold på eller omkring infrastrukturen, som kan påvirke Jernbanevirksomhedens trafikafvikling og/eller nedsætte den tilgængelige kapacitet.

*Køreplan:* Sammensætning af kanaler, som Banedanmark udarbejder for en given periode.

*LA-brev:* Oversigt over samtlige kapacitetsrestriktioner, der påvirker kapaciteten i forhold til tjenestekøreplanen.

*Materieldata:* Data, som er nødvendige at indlægge i Banedanmarks køreplansdatabase, blandt andet af hensyn til beregning af køretider.

*Produktionsdata:* Data, som er nødvendige for at udarbejde stationernes arbejdsplaner.

*Punktlighed:* Opgørelse over togbevægelser opgjort efter metoder angivet i den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

*Rustkørsel:* Kørsel i spor og sporskifter, der ikke befærdes ved normal drift, for at sikre sporisolationernes rigtige funktion.

## **§ 1 Grundlag og formål**

Kontrakten indgås under henvisning til den til enhver tid gældende danske og EU-retlige lovgivning.

Kontrakten fastlægger samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser, betingelser for benyttelse af infrastrukturen og krav til forsikring i henhold til den enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.

## **§ 2 Minimumsadgangsydelser**

Banedanmark leverer minimumsadgangsydelser til Jernbanevirksomheden som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2012/34/EU.

Under § 2.1 - 2.8 beskrives parternes gensidige rettigheder og forpligtelser forbundet med minimumsadgangsydelserne.

### 2.1 Kapacitetstildeling

Jernbanevirksomheden tildeles kapacitet til udførelse af jernbanevirksomhed. Tildelingen sker årligt på baggrund af konkret ansøgning fra Jernbanevirksomheden, og Banedanmark giver skriftlig meddelelse om den tildelte kapacitet. Herudover kan der tildeles kapacitet til lejlighedsvis kørsel. Tildelingsprincipperne følger af den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. Tidsfrister for ansøgning og tildeling af kapacitet fremgår af Banedanmarks hjemmeside.

Som led i kapacitetstildelingsprocessen skal parterne udveksle data. Banedanmark gør løbende infrastrukturdata tilgængelige for Jernbanevirksomheden. Jernbanevirksomheden leverer materieldata og produktionsdata til Banedanmark.

For at bevare retten til de tildelte kanaler skal Jernbanevirksomheden benytte disse. Såfremt Jernbanevirksomheden helt eller delvist ophører med at anvende de tildelte kanaler, er Jernbanevirksomheden forpligtet til straks at meddele Banedanmark herom.

Hvis Jernbanevirksomheden ikke ønsker at benytte en tildelt kanal, skal den pågældende kanal afbestilles. Afbestilling er pålagt en afgift, hvis størrelse er reguleret i den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Hver den 2. i en måned kan Banedanmark opgøre omfanget af benyttet kapacitet sammenholdt med omfanget af tildelt kapacitet. Af hensyn til optimal udnyttelse af kapaciteten kan Banedanmark tilbagekalde en eller flere kanaler, hvis disse i mindst en måned er benyttet under 75 pct. af den tildelte kapacitet.

Banedanmarks ret til at tilbagekalde kanaler gælder ikke, hvis den manglende kapacitetsbenyttelse skyldes forhold, som Jernbanevirksomheden er uden indflydelse på.

I tilfælde af overbelastet infrastruktur fastsætter Trafikstyrelsen, i henhold til den enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., ved bekendtgørelse tærskelkvoten for, hvornår en eller flere kanaler kan tilbagekaldes af Banedanmark.

For passager- og godstrafik, der ikke udføres som offentlig tjeneste, gælder i henhold til den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., at Jernbanevirksomheden bevarer 90 pct. af sin kapacitet fra den foregående kanaltildelingsperiode på alle baneafsnit fra en tildelingsperiode til den næste, hvis der indgives ansøgning herom. Fakultative kanaler kan efter forudgående aftale med Jernbanevirksomheden tilbagekaldes af Banedanmark. Dog kan Banedanmark uden forudgående aftale med Jernbanevirksomheden tilbagekalde en given fakultativ kanal, såfremt Jernbanevirksomheden ikke senest 5 døgn før det aktuelle driftstidspunkt for den pågældende kanal har fremsendt behørig bestilling til Banedanmark.

I forbindelse med undersøgelse af konkrete salgsprojekter/-studier kan aftalt køreplan fastlåses i op til 30 dage.

## 2.2 Køreplan

Banedanmark udarbejder en køreplan. Køreplanen består dels af en tjenestekøreplan og dels af løbende meddelelser. Tjenestekøreplanen offentliggøres årligt efter tildelingsprocessens udløb og kan opdateres i løbet af tildelingsperioden.

Tognumre fremgår af den endelige kapacitetstildeling. Nummerserier til brug for lejlighedsvis kørsler kan endvidere indhentes hos Banedanmark.

Tjenestekøreplan(er) sendes til Jernbanevirksomheden elektronisk.

## 2.3 Trafikafvikling

### Trafikafvikling på fjernbanen ved uregelmæssigheder med eller uden nedsat kapacitet

Banedanmark har den koordinerende rolle og den endelige beslutningskompetence i forbindelse med afvikling af trafikken ved uregelmæssigheder med eller uden nedsat kapacitet. Afviklingen sker på baggrund af "*Principper for afvikling*", som Banedanmark udsender hvert år inden køreplansperiodens start.

Udarbejdelsen af "*Principper for afvikling*" sker i tæt samarbejde mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne og følger proceduren for kapacitetstildeling i henhold til den enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. "*Principper for afvikling*" revideres løbende i løbet af køreplansperioden, og Jernbanevirksomheden er forpligtet til at deltage i udarbejdelsen og implementeringen heraf.

"*Principper for afvikling*" tilsidesætter ikke Banedanmarks forpligtelse til at varsle kapacitetsrestriktioner i henhold til kontraktens § 7.

Banedanmark og Jernbanevirksomheden er forpligtet til at følge "*Principper for afvikling*". Dog kan Banedanmark gennemføre andre disponeringer, hvis situationen kræver det. Jernbanevirksomheden sikrer, at personel- og materielplaner understøtter de overordnede disponeringsplaner.

Anvendelse af "*Principper for afvikling*" kan iværksættes på Banedanmarks initiativ eller på initiativ fra Jernbanevirksomheden for Jernbanevirksomhedens egne tog.

“Principper for afvikling” indeholder bilag om anbefaling til rustkørsel. Banedanmark sikrer, at alle jernbanevirksomheder deltager ligeligt i rustkørslen.

#### Trafikafvikling på S-banen ved uregelmæssigheder

Parterne er forpligtet til at deltage i udarbejdelsen og implementeringen af genopretningscirkulæret (der bl.a. indeholder disponeringsprincipper og -planer) og nødkøreplaner. Nødkøreplaner indskrives i gældende Tjenestekøreplan for S-tog.

Ved uregelmæssigheder i trafikken er parterne forpligtet til at efterleve det til enhver tid gældende genopretningscirkulære og/eller nødkøreplaner. Dog kan Banedanmark gennemføre andre disponeringer, hvis situationen kræver det.

#### Banedanmarks disponeringsbeføjelser

Banedanmark kan i henhold til den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. i forbindelse med forstyrrelser i trafikken forlange, at Jernbanevirksomheden stiller dennes materiel og lokomotivførere til rådighed for fjernelse af andres materiel eller anden oprydning. Dette sker mod betaling, der endeligt afholdes af den/de, der er ansvarlig for førnævnte forstyrrelser i trafikken.

#### Beredskab Banedanmark

Banedanmarks Driftscenter kan rekvirere Beredskab Banedanmark til hændelser overalt på infrastrukturen i de tilfælde, hvor Jernbanevirksomhedens materiel generer trafikafviklingen eller andre situationer, hvor det vurderes, at beredskabets involvering er nødvendig.

Jernbanevirksomheden afholder omkostningerne hertil. Betaling sker efter kontraktens § 9. Procedure for rekvirering af Beredskab Banedanmark samt gensidige rettigheder og forpligtelser er beskrevet i bilag 6.

#### 2.4 Trafikinformation

Banedanmark leverer, i henhold til Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser, trafikinformation til togpassagererne på fjern- og regionaltogetsstationer, hvor Jernbanevirksomheden er tildelt kapacitet.

Banedanmarks leverancer af trafikinformation er betinget af, at Banedanmark har adgang til de nødvendige data om Jernbanevirksomhedens planlagte og aktuelle trafik.

Trafikinformationen leveres på Banedanmarks visuelle og auditive medier på fjern- og regionaltogetsstationer, samt på mit-tog.dk og appen MitTog.

Banedanmark opdaterer derudover Rejseplanen med togenes aktuelle ankomst- og afgangstider, sporbenyttelser, standsningsmønstre, aflysninger og tillysninger for fjernbanen.

Parterne udveksler data og information til opfølgning på den leverede og den oplevede kvalitet af trafikinformationen.

Ansvarsfordeling i forbindelse med trafikinformationsopgaven og gensidige forpligtelser er beskrevet i bilag 5 “Trafikinformation”.

Bestemmelsen finder kun anvendelse, såfremt Jernbanevirksomheden udfører passagerbefordring. Såfremt Jernbanevirksomheden fungerer som operatør for en ansøger, hviler forpligtelsen til at



levere Trafikinformation på ansøger. Jernbanevirksomheden kan, efter indbyrdes aftale mellem ansøger og Jernbanevirksomhed, løfte forpligtelsen på vegne af ansøger.

#### 2.5 Oplysninger om trafikafvikling – punktlighedspakken

Banedanmark stiller Jernbanevirksomhedens punktlighedspakke til rådighed hver den 4. arbejdsdag i en måned. Opgørelserne følger de til enhver tid gældende definitioner i henhold til Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet. Punktlighedspakken indeholder:

- Punktlighedsdata
- Status på præstationsordning (afregnes jf. ovennævnte Bekendtgørelse)

Forudsætningen for at kunne tilgå levering af punktlighedspakken er, at Jernbanevirksomheden har foretaget en brugeroprettelse hos Banedanmark.

Derudover baserer punktlighedsdata sig på, at følgende proces overholdes:

Der udarbejdes driftsrapporter i overensstemmelse med den til enhver tid gældende RDS-vejledning. De nær

mere samarbejdsformer og tidsfrister for punktlighedsopfølgning er beskrevet i vejledningen.

Jernbanevirksomheden kan ved en uvildig instans, f.eks. et rådgivende ingeniørfirma, som parterne i fællesskab udpeger, gennemføre en undersøgelse (auditering) af Banedanmarks procedurer for beregning af punktlighed med det formål at sikre, at punktlighedspakken udarbejdes korrekt. Jernbanevirksomheden afholder udgiften til en sådan undersøgelse.

#### 2.6 Brug af elforsyningsudstyr

Jernbanevirksomheden sikrer at strømaftagere til stadighed efterlever gældende normer, så interaktion strømaftager/køreledning minimerer slitage og driftsforstyrrelser.

Banedanmark skal sikre, at kørestrømsanlægget til stadighed opfylder de tekniske specifikationer for anlægget og herunder sikre den nødvendige vedligeholdelse.

Der er etableret et samarbejdsforum vedrørende interaktion mellem strømaftager og køreledning. Såfremt der anvendes elektrisk materiel, er Jernbanevirksomheden forpligtet til at indgå i samarbejdsforummet med deltagelse af en sagkyndig person.

Jernbanevirksomheden sikrer, at anlægget bekøres i overensstemmelse med gældende retningslinjer, herunder specielt vedrørende gennemkørsel af neutralsektioner, så slitage og driftsforstyrrelser minimeres. Dette omfatter afbrydelse af traktionen ved gennemkørsel af neutralsektioner.

#### 2.7 Banedanmarks regler og instruktioner

Banedanmarks regler og instruktioner stilles til rådighed for Jernbanevirksomheden. Jernbanevirksomheden skal supplere disse med Jernbanevirksomhedens egne regler og instruktioner, før de nødvendige forudsætninger for Jernbanevirksomhedens kørsel er til stede. Banedanmarks regler og instruktioner stilles til rådighed i elektronisk format på Banedanmarks hjemmeside.

Parterne er forpligtet til at følge disse regler og instruktioner.

## 2.8 Dataudveksling

Jernbanedrift bliver fortsat mere datadrevet. Behovet for dataudveksling vil endvidere stige i takt med implementeringen af nyt signalsystem i Banedanmarks infrastruktur. For at opnå fælles fordele ved den fortsatte digitalisering af Banedanmarks infrastruktur skal information og data udveksles mellem jernbanevirksomhederne og Banedanmark. Banedanmark forventer i de kommende år at stille øgede krav til, hvilke data, som Jernbanevirksomhederne skal levere til Banedanmark. Datakrav vil blive specificeret i bilag 3 og underbilag hertil (3A, 3B osv.).

Såfremt parterne af andre grunde har behov for en aftale vedrørende dataudveksling, fastsættes gensidige rettigheder og forpligtelser ligeledes i bilag 3 og underbilag.

## **§ 3 Sporadgang til servicefaciliteter og levering af services**

### 3.1 Tildeling

Banedanmark tildeler kapacitet til servicefaciliteter, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2012/34/EU i det omfang, disse er beliggende på eller grænser op til Banedanmarks infrastruktur. Tildelingen af kapacitet følger bestemmelserne i § 2, pkt. 2.1.

Al rangering på infrastruktur forvaltet af Banedanmark aftales med Banedanmark. Dette er ikke gældende for rangering på kombiterminaler, som administreres af anden terminaloperatør.

### 3.2 Vedligehold, renhold og glatførebekæmpelse/snerydning på Banedanmarks stationer og arealer

Banedanmark har det overordnede ansvar for renhold, vedligehold, arealpleje og glatførebekæmpelse/snerydning på Banedanmarks stationer og arealer. Banedanmark kan indgå aftaler med tredjeparter om udførelse af opgaverne. Banedanmark har indgået aftale med DSB, der dels selv udfører, dels udbyder og har tilsyn med de pågældende opgaver i henhold til Aftale om udførelse af en række stationsdriftsopgaver. Glatførebekæmpelse/snerydning sker i henhold til skrivelsen "*Vinterforanstaltninger*", der udsendes af Banedanmark. Renhold, arealpleje og vedligehold sker i henhold til de til enhver tid gældende normer og aftaler, herunder arbejdsmiljøloven.

Jernbanevirksomheden erklærer sig villig til, i muligt omfang, at medvirke til at begrænse mængden af affald på perroner og øvrige af Banedanmarks arealer samt i spor.

Parterne aftaler efter behov formen for samarbejdet omkring ovenstående i bilag 4.

## **§ 4 Ekstra ydelser**

På anmodning fra Jernbanevirksomheden leverer Banedanmark ekstra ydelser til Jernbanevirksomheden som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2012/34/EU.

### 4.1 Kørestrøm

På anmodning fra Jernbanevirksomheden leverer Banedanmark energi til fremdrift af elektriske traktionsenheder i henhold til den enhver tid gældende Bekendtgørelse om Banedanmarks levering af kørestrøm. Jernbanevirksomheden har i henhold til den enhver tid gældende bekendtgørelse om Banedanmarks levering af kørestrøm ret til at få indkøbt strøm fra en anden leverandør gennem Banedanmarks distributionsnet, hvis jernbanevirksomhedens forbrug kan specificeres tidsmæssigt og geografisk.

Fjernbanen forsynes med 25 kV 50 Hz, og S-banen forsynes med 1650 V DC.

Jernbanevirksomheden skal have en selvstændig kørestrømskontrakt for, at der må køres med elektriske traktionsenheder.

4.2 Forvarmning af togsæt, vognstammer og lokomotiver samt øvrig elektricitet fra fremmednet  
Efter aftale leverer Banedanmark elektricitet til klargøring af tog via anlæg ejet af Banedanmark.

Banedanmark har tre systemspændinger til dette formål: 1.500 V og 1.000 V, begge enfasede, samt 400 V trefaset.

Betaling sker i henhold til kontraktens § 9.

4.3 Vand til klargøring

Efter aftale leverer Banedanmark vand til klargøring af tog.

Betaling sker i henhold til kontraktens § 9.

4.4. Befordringstilladelse til usædvanlig transport

Såfremt Jernbanevirksomheden ønsker at gennemføre transporter, der ikke opfylder de gældende normer, skal der ansøges om befordringstilladelse til en usædvanlig transport. Hvis befordring er mulig, udsteder Banedanmark en befordringstilladelse. Nærmere bestemmelser om usædvanlig transport og udstedelse af befordringstilladelse findes i UT-instruksen, der udgives af Banedanmark og er tilgængelig på Banedanmarks hjemmeside.

Betaling sker i henhold til kontraktens § 9.

## **§ 5 Hjælpeydelse**

Gensidige rettigheder og forpligtelser relateret til hjælpeydelse er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2012/34/EU.

5.1 Levering af supplerende oplysninger herunder data, rapporter og analyser

Banedanmark kan efter anmodning levere data, rapporter eller analyser om Jernbanevirksomhedens trafikafvikling.

Betaling sker i henhold til kontraktens § 9.

## **§ 6 Sikkerhed og tilladelse**

6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.

Jernbanevirksomheden indestår for, at denne har gyldig tilladelse til at drive jernbanevirksomhed samt sikkerhedscertificering udstedt af Det Europæiske Jernbaneagentur eller Trafikstyrelsen.

Banedanmark indestår for, at denne har den påkrævede tilladelse og sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter.

6.2 Ulykker og forløbere til ulykker

Ved ulykker og forløbere til ulykker som defineret i den altid gældende bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker til Trafikstyrelsen gælder bestemmelserne i Banedanmarks trafikale regler, herunder SR, ORF, ORS (S-banen) mv.. Jernbanevirksomheden og Banedanmark er forpligtet til at samarbejde og udveksle data ved undersøgelse af ulykker og forløbere til ulykker.

### 6.3 Indberetning af oplysninger om gods

Inden ankomst fra anden infrastruktur, afsendelse eller opstilling (henstilling) af gods på Banedanmarks infrastruktur og/eller arealer skal Jernbanevirksomheden indberette alle nødvendige oplysninger til Banedanmark i et af Banedanmark godkendt format således, at RID 1.4.3.6 og den til enhver tid gældende risikobekendtgørelse, SR, ORS, ORF og SIN overholdes.

Indberetningen skal omfatte alle godsvogne med eller uden farligt gods, herunder eventuelt fremtidig planlagt opstilling (henstilling) af vogne.

Denne oplysningspligt over for Banedanmark er ikke gældende ved opstilling (henstilling) på områder tilhørende kombiterminaler, som efter aftale med Banedanmark administreres af anden terminaloperatør.

## **§ 7 Kapacitetsrestriktioner**

I de kommende år skal der bygges en ny jernbane i Danmark, og den eksisterende infrastruktur skal opgraderes i betydeligt omfang samtidigt med, at der skal afvikles trafik på den eksisterende infrastruktur.

Det er i den samlede jernbanesektors interesse, at planlægning af kapacitetsrestriktioner kan planlægges så tidligt som muligt. Banedanmark har, som infrastrukturforvalter af det statslige jernbaneanet, et ønske om at fremme alle tiltag for rettidig planlægning. Jernbanevirksomhederne har, af hensyn til passagerer og godskunder, et tilsvarende ønske.

Samlet set har parterne et sektoransvar, som kun kan løftes, hvis planlægning af spærringer i forbindelse med arbejde på banen tilrettelægges i samarbejde. Det stiller store krav til planlægning og dialogen på tværs af sektoren.

### 7.1 Varslingsterminer og procedure

Banedanmarks planlægning, koordinering og offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner til brug for projekter og øvrige infrastrukturarbejder sker i overensstemmelse med bestemmelserne i Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/2075 af 4. september 2017 om erstatning af bilag VII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, samt Bekendtgørelse nr. 1245 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. af 10. november 2015 (med senere ændringer). Arbejdet med kapacitetsrestriktionerne efterlever endvidere principper om en robust planlægningsproces og en attraktiv køreplan, som tilgodeser hensynet til robusthed og kortest mulige rejsetider.

Banedanmark varslers Jernbanevirksomheden om kapacitetsrestriktioner via Netredegørelsen og LA-brev. Der henvises til Netredegørelsens afs. 4.3.2 for en oversigt over gældende frister for varsling af kapacitetsrestriktioner, samt til bilag 3.5.A og 3.5.B for en oversigt over kapacitetsrestriktioner i hhv. det køreplansår, som netredegørelsen dækker og det efterfølgende køreplansår.

Endelige varslinger af kapacitetsrestriktioner vil løbende fremgå af det ugentligt udsendte LA-brev. Varslingsterminerne i LA-brevet fremgår af bilag 7.

Banedanmark indkalder løbende Jernbanevirksomheden til møder vedrørende samarbejdet mellem parterne, hvor kapacitetsrestriktioner og køreplanlægning udgør en del af mødernes formål.

Samarbejds møderne omfatter bl.a. direktørmøder, samarbejds møder, driftsmøder, gransknings møder og møder i Branchepanelet for gods.

Banedanmark fastlægger kapaciteten med udgangspunkt i det mulige antal kanaler under en given kapacitetsrestriktion. Dernæst aftales en køreplan sammen med parterne, hvor der tages hensyn til gældende hørings-, prioriterings- og tildelingsregler.

I tilfælde af forstyrrelser i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller uheld m.v. træffer Banedanmark alle de foranstaltninger, som er nødvendige for at normalisere situationen. I nødsituationer og ved sammenbrud, som gør infrastrukturen ubrugelig, kan Banedanmark lukke tildelte kanaler i den periode, hvor skaderne udbedres. Der henvises i den forbindelse til §§ 24 og 25 i Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kanaler) m.v.

Eventuelle varslinger, eller ændringer til allerede givne varslinger, foretaget efter modtagelsen af LA-brev og fastlæggelse af Trafikale Konsekvenser, skal planlægges i dialog mellem parterne.

Når en sporspærring er rettidigt varslet til Jernbanevirksomheden i henhold til gældende varslingsregler, har Jernbanevirksomheden i den planlagte arbejdsperiode ikke rådighed over de kanaler, der er omfattet af arbejdet, selvom Jernbanevirksomheden har fået tildelt kanalerne i forbindelse med kanaltildelingen for den pågældende køreplansperiode.

I tilfælde, hvor Jernbanevirksomheden har ønsker, som medfører behov for gennemførelse af kapacitetsrestriktioner i indeværende køreplan, vil Banedanmark principielt være imødekommende over for sådanne ønsker. Planlægningen foretages i tæt samarbejde mellem Jernbanevirksomheden og Banedanmark under hensyntagen til trafikale følgepåvirkninger.

Kapacitetsrestriktioner foranlediget af Jernbanevirksomheden skal varsles af Banedanmark overfor andre jernbanevirksomheder, der påvirkes af arbejdet, efter Banedanmarks aftalte varslingsfrister med disse jernbanevirksomheder. Der indgås separat aftale for hvert sporarbejde.

Parterne kan indbyrdes aftale en proces for den løbende korrigerende, som er uden for processen, der er reguleret i Adgangskontrakten.

Det påhviler Banedanmark at varsle kapacitetsrestriktioner foranlediget af 3. part (f.eks. kommuner og Vejdirektoratet).

## **§ 8 Miljø**

### 8.1. Miljømæssige normer

Parterne indestår for, at gældende miljølovgivning til enhver tid overholdes og bærer hver især ansvaret for eventuelle forurenings- eller miljøskader, der kan henføres til den pågældende virksomhed.

### 8.2 Oliespild

Ved nyopstået spild af olie og kemikalier forvoldt af Jernbanevirksomheden på Banedanmarks arealer skal Jernbanevirksomheden straks og uden ugrundet ophold informere nærmeste fjernstyringscentral eller kommandopost, der herefter inddrager Banedanmarks miljøafdeling.

Jernbanevirksomheden skal via skema til håndtering af olie- og kemikaliespild på Banedanmarks hjemmeside<sup>1</sup> oplyse, hvor olien er spildt samt hvilken mængde, der er tale om. Når oliespildet opdages, skal Jernbanevirksomheden dels stoppe udslippet, dels påbegynde opsamling af olien. Det aftales mellem den berørte kommune, Banedanmark og Jernbanevirksomheden, hvilke undersøgelser og afværgeforanstaltninger der er nødvendige eller praktisk mulige. Disse undersøgelser og foranstaltninger betales af Jernbanevirksomheden.

### 8.3 Støj

Parterne skal søge at minimere støjen. Miljølovgivningen opererer med to forskellige støjbegreber for støj fra jernbanen: støj fra forbikørende tog (strækningsstøj) og støj fra andre aktiviteter (terminalstøj). Disse begreber er defineret i vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner, samt Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner (fra juli 2007).

Dertil er støjgrænser for faste arbejdspladser og generel støj ved tomgang og lign. defineret i vejledning nr.5/1984: Ekstern støj fra virksomheder.

Støj fra midlertidige bygge- og anlægsaktiviteter er omfattet af miljøaktivitetsbekendtgørelsen nr. 844 af 23 juni 2017. Denne bekendtgørelse har kommunerne typisk fulgt op med individuelle forskrifter.

Miljølovgivningen indeholder ikke grænseværdier for strækningsstøj fra eksisterende jernbaner. Kørsel til og fra depot (til og fra drift) og vendespor er omfattet af reglerne om strækningsstøj.

Støj fra tog i depotspor, herunder i tomgang, kan være omfattet af reglerne om støj fra virksomheder og kan reguleres af kommunerne.

Terminalstøj, anlægs- og vedligeholdelsesstøj samt andet støj fra jernbanevirksomheder er omfattet af reglerne om støj fra virksomheder – både faste pladser og midlertidige bygge- og anlægsprojekter – og kan reguleres af kommunen.

Parterne er forpligtet til at involvere hinanden i enhver kontakt med relevante myndigheder, hvis drøftelserne potentielt kan føre til, at en af parterne eller begge parter måtte blive adressat for et påbud efter miljøbeskyttelsesloven og nærværende bestemmelse.

Jernbanevirksomheden er indstillet på i muligt og rimeligt omfang at medvirke til, at Banedanmark kan efterleve konkrete påbud og indskærper fra de relevante myndigheder om støjreduktion relateret til terminalstøj, i det omfang støjen er forårsaget af Jernbanevirksomheden.

## **§ 9 Betaling**

### 9.1 Infrastrukturafgifter

For benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur, undtaget S-banen, skal Jernbanevirksomheden betale infrastrukturafgifter til Banedanmark i overensstemmelse med den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på

---

<sup>1</sup> <https://www.bane.dk/-/media/Bane/Dokumenter/Leverandoer/Miljoe/Haandtering-af-oliespild-og-kemikaliespild.docx>

jernbane, samt den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Banedanmark fremsender faktura for infrastrukturafgifter inden den 20. i den efterfølgende måned.

Forud for fremsendelse af faktura for infrastrukturafgifter stiller Banedanmark hver måned et afregningsgrundlag til rådighed for hver enkelt jernbanevirksomhed. Afregningsgrundlaget indeholder en specifikation af de enkelte opgørelser.

Formålet med afregningsgrundlaget er, at hver enkelt jernbanevirksomhed har mulighed for at gennemgå opgørelserne, inden faktura fremsendes. Hvis jernbanevirksomheden har kommentarer til afregningsgrundlaget, bør jernbanevirksomheden melde tilbage herom til Banedanmark inden for to dage efter modtagelsen af afregningsgrundlaget. Dette er en forudsætning for, at Banedanmark rettidigt kan tage højde for jernbanevirksomhedens kommentarer, samt at udstedelse af faktura kan ske inden den 20. i måneden.

#### 9.2 Beredskab Banedanmark

Priserne for beredskabsydelse fremgår af den gældende bekendtgørelse om gebyrer for Banedanmarks beredskabsydelser, kurser og uddannelser samt tredjepartsprojekter.

#### 9.3 Ekstra ydelser

##### Kørestrøm

Elektricitet til kørestrøm kan leveres af Banedanmark efter selvstændig kontrakt (kørestrømskontrakt) mellem Jernbanevirksomheden og Banedanmark. Detaljer om kørestrømsafregning fremgår af kørestrømskontrakten.

Ovenstående leverancer sker i henhold til Bekendtgørelse om Banedanmarks levering af kørestrøm.

Forvarmning af togsæt, vognstammer og lokomotiver, samt øvrig elektricitet fra fremmednet  
Betaling foregår efter aftale.

##### Vand til klargøring

Betaling foregår efter aftale.

##### Befordringstilladelse til usædvanlig transport

Der betales kr. 2500,- pr. udsendt befordringstilladelse.

Der faktureres 1 gang månedlig bagudrettet. Faktureringsadressen skal opgives ved ansøgningen.

#### 9.4 Hjælpeydelser

##### Levering af supplerende oplysninger

Prisen for data, rapporteringer og analyser om trafikafvikling aftales mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden i hvert konkret tilfælde.

#### 9.5 Banedanmarks betalingsbetingelser

30 dage netto.

#### 9.6 Jernbanevirksomhedens faktureringsadresse

[Jernbanevirksomhed]

[Adresse]

[Postnummer, by]

## § 10 Forsikring

Jernbanevirksomheden er forpligtet til at tegne lovpligtig forsikring.

Banedanmark er omfattet af statens selvforsikringsordning.

## § 11 Erstatning

### 11.1 Ansvar

Parterne er erstatningsansvarlige i henhold til dansk rets almindelige regler.

### 11.2 Regres

En part, der ifalder erstatningsansvar over for tredjemand, er berettiget til at gøre regres mod den anden part, jf. også jernbanelovens § 52. Ved internationale transporter finder regresreglerne i bilag E i Konventionen om international transport med jernbane (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilnius Protokollen af 3. juni 1999, anvendelse.

### 11.3 Ansvarsbegrænsning

Erstatning for person- og tingskade opgøres efter dansk rets almindelige regler, idet en part dog ikke kan kræve erstatning for driftstab, avancetab eller andet indirekte tab.

### 11.4 Erstatningstransport til persontransport i visse tilfælde

Uanset at Banedanmark ikke er erstatningsansvarlig efter pkt. 11.1, og dermed uanset at ikke-rettidigt varslede ændringer af kapacitetstildeling er omfattet af markedsåbningsdirektivets undtagelserne i bilag VII, pkt. 14<sup>2</sup>, dækker Banedanmark direkte og rimelige omkostninger til erstatningstransport, dog maksimalt 5 mio. kr. pr. kapacitetsændring, såfremt følgende, kumulative betingelser er opfyldt:

- ændringen i kapacitetstildeling er fra Banedanmarks side begrundet i undtagelsesmuligheden om omkostningsineffektivitet eller til unødigt skade for så vidt angår aktivets levetid eller tilstand, i markedsåbningsdirektivets bilag VII, pkt. 14, som ændret ved Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/2075 af 4. september 2017,
- ændringen har medført en totalspærring,
- de direkte og rimelige omkostninger til erstatningstransport angår tiden ud over 72 timer fra den ikke-rettidigt varslede ændring af kapacitetstildeling, og
- erstatningstransporten vedrører persontransport.

*Forklarende note til pkt. 11.4:*

---

<sup>2</sup> Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/2075 af 4. september 2017 om erstatning af bilag VII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde



Det indebærer, at Banedanmark efter bestemmelsen i pkt. 11.4 vil dække direkte og rimelige omkostninger til erstatningstransport.

Når bestemmelsen i pkt. 11.4 alene er afgrænset til at omfatte restriktioner omfattet af markedsåbningsdirektivets bilag VII, pkt. 14, om bl.a. omkostningsineffektivitet og aktivets tilstand, betyder det, at restriktioner, fx i forbindelse med planlagte eller akutte vedligeholdelsesarbejder, som falder uden for varslingskravene i bilag VII, ikke vil være omfattet af de tilfælde, hvor Banedanmark i medfør af pkt. 11.4 afholder direkte og rimelige udgifter til erstatningstransport.

Banedanmark udarbejder vejledning til forståelse af pkt. 11.4, herunder nærmere proces for behandling og dokumentation af krav om dækning af omkostninger til direkte og rimelige omkostninger til erstatningstransport.

## **§ 12 Misligholdelse**

Kontrakten kan ophæves i tilfælde af væsentlig misligholdelse.

Såfremt en af parterne ønsker at påberåbe sig misligholdelse, skal den forurettede part uden ugrundet ophold gøre den anden part opmærksom på misligholdelsen.

Hvis den part, som er i misligholdelse, ikke inden for rimelig tid afhjælper det forhold, som begrundet misligholdelsen, kan den forurettede part straks ophæve kontrakten.

En aftalt bod er ikke til hinder for, at parterne kan kræve erstatning for et eventuelt yderligere tab. Dette gælder dog ikke, såfremt bodens funktion er at træde i stedet for erstatning.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser.

## **§ 13 Force majeure**

Hverken Banedanmark eller Jernbanevirksomheden kan i henhold til denne kontrakt anses for ansvarlig overfor den anden part, for så vidt det ansvarspådragende forhold skyldes force majeure og lignende forhold, forstået som ekstraordinære vejrforhold, pandemi, strejke/lockout og lignende, der ligger uden for partens kontrol, og som parten ikke kunne forudsige, eller kunne have undgået.

Den part, som ønsker at påberåbe sig force majeure, skal uden ugrundet ophold skriftligt underrette den anden part om begivenhedens opståen og ophør.

Parterne skal, i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler om tabsbegrænsningspligt, søge begivenheden, skaden eller forsinkelsen hindret eller mindsket.

## **§ 14 Præstationsordning**

I det omfang det foreskrives i den, til enhver tid gældende Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet, er parterne underlagt en obligatorisk præstationsordning. Præstationsordningen forvaltes som beskrevet i nævnte Bekendtgørelse.

## **§ 15 Betingelser for overdragelse**

Jernbanevirksomheden kan ikke uden Banedanmarks skriftlige samtykke overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge kontrakten til tredjemand.

I tilfælde hvor der indgås aftale med andre jernbanevirksomheder efter kapacitetstildelingsfristens udløb, skal Jernbanevirksomheden godtgøre, f.eks. ved kopi af aftale, at der ikke er tale om handel eller overdragelse af kapacitet.

Jernbanevirksomheden er berettiget til at benytte underleverandører. En forudsætning herfor er, at underleverandører har eller kan opnå de nødvendige godkendelser. Jernbanevirksomheden har, så vidt det er muligt inden kapacitetstildeling finder sted, pligt til at meddele Banedanmark, i hvilket omfang der anvendes andre jernbanevirksomheder som underleverandører til kørsel af Jernbanevirksomhedens trafik.

I det omfang parterne anvender underleverandører, hæfter den pågældende part for disse underleverandører og disses ydelser, i relation til eventuelle krav fra den anden part, på samme måde som for sine egne forhold.

## **§ 16 Samarbejdsrelationer**

### 16.1 Samarbejde og orienteringspligt

Parterne er enige om, i relevant omfang, at deltage i møder mellem parterne for at sikre det nødvendige samarbejde.

I den udstrækning Banedanmark, af hensyn til den samlede koordinering på jernbanenettet, afholder møder med deltagelse af flere jernbanevirksomheder, kan Jernbanevirksomheden ikke kræve afholdelse af separate møder mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden.

Parterne forpligter sig til at orientere hinanden uden ugrundet ophold om forhold af betydning for parternes rettigheder og forpligtelser jf. kontrakten.

### 16.2 Internationalt samarbejde

Som led i det internationale samarbejde videregiver Banedanmark, uanset 16.3, oplysninger til RailNet Europe (RNE).

### 16.3 Fortrolighed

Parterne og deres ansatte er forpligtet til at opretholde fortrolighed omkring enhver viden og oplysning, som måtte komme i deres besiddelse, om den anden parts kommercielle og tekniske forhold og ekspertise, kundekreds, samarbejdspartnere, underleverandører etc., såfremt oplysningen er af væsentlig økonomisk betydning for parten, jævnfør den til en hver tid gældende lov om offentlig forvaltning.

Denne fortrolighed påhviler også parterne efter kontraktens ophør uanset årsagen hertil.

Uanset det ovenfor anførte er en part berettiget til at videregive oplysninger, der ellers er fortrolige, hvis og i det omfang:

- Videregivelsen er påkrævet i henhold til lovgivningen (til eksempel den til enhver tid gældende miljøoplysningslov) eller i henhold til en afgørelse truffet af en domstol eller en offentlig myndighed, herunder Transportministeriet, Trafikstyrelsen og de danske konkurrencemyndigheder eller EU-myndigheder,

- Parterne skønner det nødvendigt og hensigtsmæssigt, at parten videregiver oplysningerne til sine rådgivere, under forudsætning af: a) at de pågældende rådgivere er eller bliver pålagt en tilsvarende fortrolighedsforpligtigelse og b) parten kun videregiver de oplysninger, der er nødvendige for at underleverandøren kan udføre sin/-e opgave/-er
- Oplysningerne er offentligt tilgængelige eller retmæssigt modtaget af tredjemand,
- Oplysningerne indgår i anonymiseret form i generelle branchestatistikker, årsrapporter eller lignende.

En parts videregivelse af oplysninger udover de ovenfor opregnede situationer kræver den anden parts forudgående skriftlige samtykke.

#### 16.4 Adgang

Parterne skal give hinanden adgang til materiel, anlæg m.v., når det er påkrævet i forbindelse med udførelse af parternes virksomhed. Denne adgang er betinget af overholdelse af gældende regler.

### **§ 17 Tvister, lovvalg og værneting**

Denne kontrakt skal tolkes i overensstemmelse med dansk ret.

Enhver tvist mellem parterne skal søges løst i mindelighed. Hvis en rimelig løsning ikke kan opnås, kan sagen indbringes for de danske domstole.

### **§ 18 Ikrafttræden og ophør**

Kontrakten træder i kraft den 1. marts 2025 og udløber uden videre den 13. december 2025.

Kontrakten er således gældende i køreplansperioden K25.

---

To eksemplarer af kontrakten er underskrevet af parterne, der hver har fået udleveret et eksemplar.

For Banedanmark:

Dato

For Jernbanevirksomheden:

Dato

---

Kenneth Juul Andersen  
Sektionschef

---

Navn  
Titel

---

Evt. navn

Evt. titel

## **Bilag 1 – Forhold vedrørende infrastruktur og materiel (spor og hjul)**

### 1. Spor og hjul

#### 1.1 Banedanmarks forpligtelser

##### Sporkvalitet

Sporet skal vedligeholdes i henhold til gældende Banenormer og øvrige normer/regler. For sporets overordnede kvalitet gælder, at kravene i Banenorm BN1-38 skal opfyldes for standardafvigelse i højde- og sideretning og antal punktfejl i fejlkasse 4.

Tilstanden opgøres en gang årligt ud fra kravene i BN1-38 og kan afrapporteres til Jernbanevirksomheden i 2. kvartal, såfremt Jernbanevirksomheden ønsker dette.

##### Skinnehældning 1:40

Skinnehældning på Banedanmarks sporet skal ved nyanlæg, fornyelse og vedligeholdelse slibes til hældning 1:40 på toppen af skinnen, som angivet i Banenorm BN2-47.

##### Sporets fysiske tilstand

For alle spørgsmål, som vedrører sporets fysiske tilstand i forbindelse med ønsker om ændringer i den tilladte hastighed og/eller dennes indvirkning på miljø og komfort, kan henvendelse rettes til Banedanmark, der sikrer kontakten til den rette sektion i Banedanmark.

##### Overvågning af hjul- og aksellast

På udvalgte strækninger har Banedanmark installeret ALC-anlæg til overvågning af hjul- og aksellast på det rullende materiel, som angivet i Banenorm BN2-205. For høje hjul- og aksellaster kan udmatte komponenterne i sporet og på det rullende materiel, hvilket i værste tilfælde kan beskadige sporet. ALC-anlæggene melder i sådanne tilfælde alarm, hvorefter Banedanmark kontakter Jernbanevirksomheden med henblik på yderligere tiltag, som angivet i det til Banenormen tilknyttede trafikcirkulære.

#### 1.2 Jernbanevirksomhedens forpligtelser

Jernbanevirksomhedens rullende materiel skal overholde krav beskrevet i den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet.

##### Vedligeholdelsestilstand af materiel (dynamisk påvirkning af sporet)

Jernbanevirksomhedens rullende materiel skal til enhver tid være vedligeholdt i henhold til internationale standarder, kravene beskrevet i den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet, samt leverandørens vedligeholdelsesinstruktioner, dog sådan at der tages fornødent hensyn til, at standarder og regler har udviklet sig, siden en række af jernbanevirksomhedens køretøjer er sat i drift og derfor, at køretøjerne ikke nødvendigvis kan overholde disse (f.eks. ændrede krav til sporkræfter o. lign.).

Jernbanevirksomheden er forpligtet til at udlevere relevante afsnit af materielstandarder og vedligeholdelsesmanualer til Banedanmark på forespørgsel.

##### Hjulprofiler

Jernbanevirksomhedens rullende materiel bør anvende hjulprofiler tilpasset skinnehældning 1:40. Hjulprofilerne skal overholde kravene i EN13715 i det omfang, det kræves af lovgivningen.

#### Hjulvedligeholdelse

Jernbanevirksomhedens rullende materiel skal som minimum overholde krav i EN15313. Jernbanevirksomheden er i overensstemmelse med BN2-205 forpligtet til at overvåge tilstanden mht. hjulflader og udbedre disse, så snart de opdages. Kravene i BN2-205 er praktisk udmøntet i Trafikcirkulære "Hjul- og aksellast detektorer. Håndtering af alarmer". Større tilfælde af hjulflader, ovalitet eller andre former af ikke-runde hjul skal straks meldes til Banedanmark.

## **Bilag 2 – Forhold vedrørende infrastruktur og materiel (togkontrol og togradio)**

### 1. Togkontrol – ATC

#### 1.1 ATC-software

Banedanmark betaler normalt for udvikling og godkendelse af ny ATC-software, men kan i særlige tilfælde, f.eks. hvor Jernbanevirksomheden alene har ønsket omfattende ændringer, stille krav om dækning fra Jernbanevirksomhedens side af hele eller dele af disse omkostninger. Ved fremførelse af et sådant krav skal dette rejses af Banedanmark før iværksættelse af udviklingsprojektet.

I forbindelse med overvåget prøvedrift af ny ATC-software deltager Jernbanevirksomheden vederlagsfrit i denne prøvedrift med materiel og personale (bl.a. til udlæsning af data fra logsystemer).

#### 1.2 ATC mobil

Jernbanevirksomheden skal stå inde for, at de mobile ATC-anlæg er monterede i togene og opdateret med den til enhver tid gyldige software. Banedanmark stiller i forbindelse med indførelse af ny ATC-software den godkendte udgave gratis til rådighed for Jernbanevirksomheden i 2 sæt. Ud fra disse eprom foretager Jernbanevirksomheden en programmering af det resterende antal eprom til Jernbanevirksomhedens køretøjer. Jernbanevirksomheden installerer og afholder selv alle omkostninger knyttet til anskaffelse og installation af denne software i sit rullende materiel. Banedanmark varsler ændringer af den gyldige software for mobile ATC-anlæg senest 6 måneder før ikrafttrædelse.

Jernbanevirksomheden forpligter sig ved anvendelse af materiel med mobil ATC til at opretholde en af Trafikstyrelsen godkendt sikkerhedsorganisation med en ATC-køretøjsansvarlig. Denne køretøjsansvarlige er overordnet ansvarlig for opretholdelse af et forsvarligt vedligeholdelsesniveau for de mobile ATC-anlæg ved Jernbanevirksomheden i overensstemmelse med sikkerhedsgodkendelsen for ATC. Den ATC-køretøjsansvarlige skal deltage i Banedanmarks ATC driftserfaringsforum.

Banedanmark er berettiget til at pålægge Jernbanevirksomheden at ændre i komponentsammensætning, komponentudgaver eller installationsprincipper vedrørende ATC, når dette er påkrævet på grund af sikkerheds- eller interoperabilitetsforhold baseret på krav i den gældende lovgivning på det pågældende tidspunkt. I disse tilfælde skal Jernbanevirksomheden for egne midler gennemføre anskaffelsen af komponenterne samt installation og hertil knyttede aktiviteter i samarbejde med Banedanmark inden for en rimelig tidsfrist, der er fastsat af Banedanmark efter drøftelse med Jernbanevirksomheden.

Hvor Jernbanevirksomheden har behov for at udføre en særlig grænsefladetilpasning mellem køretøj og ATC-udstyr, er det Jernbanevirksomhedens anliggende at bære udgifter og gennemføre et projekt, der enten munder ud i en køretøjsrelateret tilpasning eller fremsættelse af ønske om software-tilpasning af ATC-udstyr overfor Banedanmark, ligesom Jernbanevirksomheden afholder alle udgifter til opgradering og implementering.

#### 1.3 ATC/ fast

Banedanmark er systemansvarlig for ATC og sikrer at denne er korrekt kodet i henhold til ATC systemspecifikationen og anlægsbestemmelser. Banedanmark opretholder et driftserfaringsforum med deltagelse af såvel Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation og driftsorganisation som

Jernbanevirksomheder med ATC. Driftserfaringsgruppen holder ca. 3 årlige møder, hvor driftserfaring og fejlmønstre behandles.

#### 1.4 Intern kvalitetssikring

Banedanmark følger løbende op på de faste anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at gentagne hændelser så vidt muligt undgås. Jernbanevirksomheden følger løbende op på de mobile anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at gentagne hændelser og udkobling af ATC så vidt muligt undgås.

Banedanmark og Jernbanevirksomheden redegør for gentagne hændelser opstået siden sidste driftserfaringsmøde ved førstkommande driftserfaringsmøde.

## 2. ERTMS- og CBTC-signalsystemer

### 2.1 Nye togkontrolsystemer

Der er, som følge af Banedanmarks Signalprogram, behov for at få udstyret Jernbanevirksomhedens rullende materiel, som befærder fjernbanen, med ETCS, og Jernbanevirksomhedens rullende materiel, som befærder S-banen, med CBTC eller ICI. Jernbanevirksomhederne skal udskifte mobile ATC-anlæg med ETCS-anlæg med dansk STM.

Banedanmark ejer og udlåner ETCS-DK, STM-DK og CBTC-udstyr til jernbanevirksomheder, der udfører passagerbefordring på grundlag af aftale med staten/regionerne. Ved Jernbanevirksomhedens nye anskaffelser af rullende materiel skal Jernbanevirksomheden selv betale for nyt ETCS, STM, ICI og CBTC-udstyr til det rullende materiel. De nærmere vilkår i forhold til udlånet af udstyret og samarbejdet mellem Banedanmark og ovennævnte jernbanevirksomheder er reguleret mellem parterne i en samarbejdsaftale om Signalprogrammets gennemførelse og udlånsaftaler. Banedanmark har systemansvaret for det ombordudstyr, der indkøbes via Banedanmarks leverandørkontrakter om ETCS, STM, ICI og CBTC.

For ETCS-ombordudrustninger, der ikke er indkøbt via Banedanmarks Onboard-kontrakt, er Jernbanevirksomheden selv systemansvarlig for ombordudrustningen, herunder softwareopdateringer, kompatibilitetsudfordringer og fejlhåndtering. Trafikstyrelsen opstiller krav til dokumentation af ETCS-ombordudrustningers korrekte integration med ETCS-infrastrukturen, og Banedanmark tilbyder Jernbanevirksomheden på nærmere vilkår at hjælpe med at teste nye typer ombordudrustning i Banedanmarks "Digital Test Center" i henhold til kravene om ETCS System Compatibility test fra gældende TSI CCS.

### 2.2 CBTC-software

Banedanmark betaler for udvikling og godkendelse af ny CBTC-software til brug for rullende materiel, som anvendes til trafik udført som offentlig tjeneste, men kan i særlige tilfælde, f.eks. hvor Jernbanevirksomheden alene har ønsket omfattende ændringer, stille krav om dækning fra Jernbanevirksomhedens side af hele eller dele af disse omkostninger. Ved fremførelse af et sådant krav skal dette rejses af Banedanmark før iværksættelse af udviklingsprojektet.

### 2.3 ETCS/STM/ICI/CBTC mobil

Jernbanevirksomheden skal stå inde for, at de mobile ETCS/STM/ICI/CBTC-anlæg er monterede i togene og opdateret med den til enhver tid gyldige software.

Banedanmark stiller i forbindelse med indførelse af ny ETCS/STM/ICI/CBTC-software på udstyr udlånt fra Banedanmark til Jernbanevirksomheden den godkendte udgave gratis til rådighed for Jernbanevirksomheden. Jernbanevirksomheden afholder selv alle omkostninger knyttet til installation af denne software i sit rullende materiel, dog vil den praktiske installation foretages af Banedanmarks leverandører i overensstemmelse med Banedanmarks leverancekontrakt vedr. CBTC-udstyr til S-banen og ETCS/STM-udstyr til fjernbanen. Jernbanevirksomheden skal betale for leverandørens arbejde i den sammenhæng. Tidspunktet for installationen fastsættes af Banedanmark efter koordinering med leverandøren og Jernbanevirksomheden.

I forbindelse med kompatibilitetstest og prøvedrift af evt. ny ERTMS/STM/ICI/CBTC-software deltager Jernbanevirksomheden vederlagsfrit i denne prøvedrift med materiel og personale (bl.a. til udlæsning af data fra logsystemer).

Jernbanevirksomheden forpligter sig til, ved anvendelse af materiel med mobil ETCS/STM/ICI/CBTC, at opretholde en af Trafikstyrelsen godkendt sikkerhedsorganisation.

Banedanmark er berettiget til at pålægge Jernbanevirksomheden at ændre i komponentsammensætning, komponentudgaver eller installationsprincipper vedrørende CBTC, når dette er påkrævet på grund af sikkerheds- eller tekniske kompatibilitetsforhold baseret på krav i den gældende lovgivning på det pågældende tidspunkt. I disse tilfælde skal Jernbanevirksomheden for egne midler gennemføre anskaffelsen af komponenterne samt installation og hertil knyttede aktiviteter i samarbejde med Banedanmark inden for en rimelig tidsfrist, der er fastsat af Banedanmark efter drøftelse med Jernbanevirksomheden.

Hvor Jernbanevirksomheden har behov for at udføre en særlig grænsefladetilpasning mellem køretøj og CBTC-udstyr, er det Jernbanevirksomhedens anliggende at bære udgifter og gennemføre et projekt, der enten munder ud i en køretøjsrelateret tilpasning eller fremsættelse af ønske om software-tilpasning af CBTC-udstyr over for Banedanmark, ligesom Jernbanevirksomheden afholder alle udgifter til opgradering og implementering.

#### 2.3.1 Intern kvalitetssikring

Jernbanevirksomheden følger løbende op på driftsstabiliteten af de mobile ETCS/STM/CBTC/ICI-togkontrolanlæg, der er indkøbt via Banedanmarks Onboard-kontrakt og afhjælper fejl således, at gentagne hændelser så vidt muligt undgås. Jernbanevirksomheden rapporterer gentagne hændelser til Banedanmark, der hjælper med at afhjælpe disse i samarbejde med leverandøren. Jernbanevirksomheden rapporterer gentagne hændelser til Banedanmark, der hjælper med at afhjælpe disse i samarbejde med leverandøren. På mobile ETCS-togkontrolanlæg, der ikke er indkøbt via Banedanmarks Onboard-kontrakt, følger Jernbanevirksomheden løbende op på driftsstabiliteten og afhjælper fejl og kompatibilitetsudfordringer således, at gentagne hændelser og udkobling af ETCS så vidt muligt undgås.

Der kan efter ønske fra Banedanmark eller Jernbanevirksomheder med ETCS oprettes et ETCS-driftserfaringsforum med deltagelse af såvel Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation og driftsorganisation som Jernbanevirksomheder med ETCS, hvor driftserfaring og fejlmønstre behandles. Banedanmark vil stå for opretholdelse af driftserfaringsforummet, såfremt det oprettes.

#### 2.4 IT-sikkerhed i ERTMS/ETCS

Banedanmark forvalter et ERTMS "Online Key Management System", som sikrer, at ETCS-ombordudrustninger købt på Banedanmarks Onboard-kontrakt med Alstom bliver forsynet med gyldige krypteringsnøgler til at beskytte ERTMS-systemets datakommunikation mod it-



sikkerhedstrusler. Jernbanevirksomheden skal anvende dette system i overensstemmelse med Banedanmarks anvisninger. Jernbanevirksomheden skal sikre at det rullende materiel er udstyret med gyldige krypteringsnøgler, og hvis jernbanevirksomheden anvender leaset materiel, skal den sikre, at dette er gennemført af leasingleverandøren. Banedanmarks ERTMS "Online Key Management System" etableres som udgangspunkt kun med direkte forbindelse for ETCS-ombordudrustninger, der er indkøbt på Banedanmarks Onboard-kontrakt med Alstom. Hvis Jernbanevirksomheden selv indkøber nye typer ombordudrustninger, der ikke forbindes direkte til Banedanmarks KMS-domæne, skal Jernbanevirksomheden oprette eget KMS-domæne og indgå aftale med Banedanmark om at forbinde dette med Banedanmarks KMS-domæne. Banedanmark kan tilbyde at udstede krypteringsnøgler og levere dem offline til nye ombordudrustninger, der ikke understøtter online KMS. Banedanmark gør dog opmærksom på, at Banedanmarks KMS-domæne forvaltes med forudsætning om online distribution af krypteringsnøgler. Ved forøget IT-sikkerhedstrussel vil krypteringsnøglerne kunne blive udskiftet uden varsel. Det er Jernbanevirksomhedens eget ansvar at sikre, at offline leverede krypteringsnøgler udskiftes, så driften kan opretholdes. Banedanmark vil levere opdaterede nøgler i henhold til nærmere aftale herom, men kan ikke drages til ansvar for driftsstop som følge af Jernbanevirksomhedens manglende opdatering af krypteringsnøgler i det rullende materiel.

## 2.5 ERTMS/STM/ICI/CBTC fast

Banedanmark er systemansvarlig for ERTMS og CBTC infrastruktur og sikrer at denne er korrekt kodet i henhold til systemernes funktionskrav fra henholdsvis de Tekniske specifikationer for Interoperabilitet og CBTC kravspecifikationen samt respektive anlægsbestemmelser. Der kan efter ønske fra Banedanmark eller Jernbanevirksomheder oprettes et driftserfaringsforum med deltagelse af såvel Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation og driftsorganisation som Jernbanevirksomheder med ERTMS/STM/ICI/CBTC, hvor driftserfaring og fejlmønstre behandles. Banedanmark vil stå for opretholdelse af driftserfaringsforummet, såfremt det oprettes.

### 2.5.1 Intern kvalitetssikring

Banedanmark følger løbende op på de faste anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at gentagne hændelser så vidt muligt undgås. Jernbanevirksomheden følger løbende op på de mobile anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at gentagne hændelser og udkobling af ERTMS/STM/ICI/CBTC så vidt muligt undgås.

Banedanmark og Jernbanevirksomheden redegør for gentagne hændelser vedrørende ERTMS/STM/ICI/CBTC opstået siden sidste driftserfaringsmøde ved førstkommende driftserfaringsmøde.

## 2.6 Andet

På Banedanmarks ATC- og ATC-togstop-strækninger er der et minimumskrav til bremseprocent for at undgå, at lokomotivfører skal opleve, at togets fremførsel bliver generet. Eks: På ATC-strækninger er alle farepunkter (f.eks. overkørsler) varslet i mindst projekteringsafstand. Denne restriktive nedbremsning mod farepunktet er forsøgt imødekommet ved, at der i trafikgeneafstand er udlagt opdateringsbaliser, der kan fjerne unødige bremsning ned mod farepunktet. Der er for disse strækninger valgt et typetog, som normerer trafikgeneafstanden. I tilfælde, hvor et af Jernbanevirksomhedens tog ikke opfylder typetogets normerende bremseevne, vil man opleve at blive generet.

På ATC-togstop-strækninger er baliserne projekteret og lagt ud til et typetog med en bremseprocent på 120 pct. I tog med lavere bremseprocent kan der opleves gener fra ATC-togstop-systemet.

For at finde og rette fejl i infrastrukturen er Jernbanevirksomheden forpligtet til på anmodning at udlæse og fremsende de havarilogudskrifter, som Banedanmark måtte ønske, uden udgift for Banedanmark.

Jernbanevirksomheden melder alle observerede ATC/ICI/CBTC/STM/ETCS-fejlhændelser til Banedanmark ved angivelse af:

- ATC/ICI/CBTC/STM/ETCS-fejlkode/fejlbeskrivelse
- Tid og sted, så vidt muligt inkl. signalnummer eller anden entydig identifikation
- Fejlens konsekvens
- Materielnummer

### 3. Togradio

Banedanmarks samlede udgifter i forbindelse med, at Jernbanevirksomheden ønsker nye typer togradio (versioner) godkendt, skal afholdes af Jernbanevirksomheden, uanset om radioen bliver godkendt.

Hvis Banedanmark på grund af udefra kommende forhold som for eksempel ny teknologi, udløb af vedligeholdelsesgarantier eller lovmæssige ændringer stiller krav om opdatering af Jernbanevirksomhedens eksisterende togradioer med ny soft- eller hardware, skal udgiften hertil afholdes af Jernbanevirksomheden. Stiller Banedanmark derimod af egen drift krav om opdatering af Jernbanevirksomhedens eksisterende togradioer med ny soft- eller hardware, afholdes udgiften hertil af Banedanmark.

## Bilag 3 – Udveksling af data

### 1. Generelt

Dette bilag fastsætter udveksling af data, herunder hvilke data, som jernbanevirksomheden henholdsvis skal og bør levere til Banedanmark. Påbegyndelse af datalevering skal senest ske med udgangen af køreplansår 2025.

Nogle data leveres af både passager- og godsjernbanevirksomheder, mens andre data alene leveres af enten passagerjernbanevirksomheder eller af godsjernbanevirksomheder.

Hypigheden og den tekniske metode for leveringen mv. af samtlige data fremgår af det separate dynamiske dokument, der løbende kan tilpasses i kontraktperioden i samråd med jernbanevirksomhederne.

Nogle data er statiske oplysninger, der sjældent ændrer sig. Disse data oplyses derfor kun én gang og opdateres derefter løbende ved ændringer. Endvidere bekræftes samtlige oplysninger årligt i forbindelse med indgåelse af ny adgangskontrakt. Andre data leveres digitalt til Banedanmark i realtid.

### 2. Data om jernbanevirksomheden:

Jernbanevirksomheden skal levere følgende data (både passager- og godsjernbanevirksomheder):

#### *1 Jernbanevirksomhedens navn*

Navn på Jernbanevirksomhed, som registreret på sikkerhedscertifikat

#### *2 Jernbanevirksomhedens korte navn*

Officiel kort version af navn på Jernbanevirksomheden. Tildeles af UIC (den Internationale Jernbaneunion) sammen med RICS Jernbanevirksomhedsnummer (Company Code).

#### *3 RICS-Jernbanevirksomhedsnummer*

Nummer, der tildeles af UIC til hver Jernbanevirksomhed sammen med Jernbanevirksomhedens korte navn.

Jernbanevirksomheden skal endvidere levere følgende data (både passager- og godsjernbanevirksomheder) på funktionsniveau med henblik på at sende toganmeldelser og udveksling af køreplaner:

#### *4 Kontaktliste:*

- a) Navn på afdeling*
- b) Telefonnummer*
- c) e-mailadresse*

Jernbanevirksomheden bør endvidere levere følgende data (både passager- og godsjernbanevirksomheder):

På individniveau hvis der er udleveret eller brug for en håndholdt terminal:

#### *4 Kontaktliste:*

- d) Navn på bruger*
- e) Funktion (eks. rangerleder, sporspærringsleder)*

- f) *Telefonnummer*
- g) *e-mailadresse*

Jernbanevirksomheden skal sørge for, at oplysninger under punkt 4 altid skal være opdateret i forhold til Banedanmark af hensyn til togtrafikken og gældende cyber security standarder.

Jernbanevirksomheden (både passager- og godsjernbanevirksomheder) skal endvidere levere følgende data om hver type af rullende materiel. For godsjernbanevirksomheder gælder kravet alene for hver type materiel med traktion. En type defineres som rullende materiel, der ikke kan skilles ad uden at komme på værksted:

*5 Statistiske egenskaber ved hver type stykke rullende materiel (både passager- og godsjernbanevirksomheder):*

- a) *Typenavn kort (eks. MF, EB, IC3 mv.)*
- b) *Beskrivelse (hvis relevant)*
- c) *ETCS Klasse Passenger/Freight (kun for traktions- og styreenheder)*
- d) *Længde over kobling*
- e) *Vægt tom*
- f) *Maksimum last*
- g) *Bremsevægte*
- h) *Maksimum tilladt hastighed i Danmark (km/t)*
- i) *Drivmiddel (Diesel, El, Batteri) (kun for traktionsenheder)*
- j) *Type af kørestrøm (strømstyrke) (kun for traktionsenheder)*
- k) *Antal aksler*
- l) *Akseltryk i procent af total vægt*
- m) *Maksimumkomfort/sikkerhedsmæssig forsvarlig acceleration i  $m/s^2$*
- n) *Maksimum komfort/sikkerhedsmæssig forsvarlig deceleration i  $m/s^2$*
- o) *ETCS-version (kun for traktions- og styreenheder)*
- p) *Togkontrolsystem (ATC, Indusi, SE, ERTMS, CBTC, Ingen) (kun for traktions- og styreenheder)*
- q) *GSM-R Voice (Ja/nej) (kun for traktions- og styreenheder)*
- r) *Traktionskraft kW. (kun traktionsenheder)*
- s) *Traktionskurve, hvis den haves (kun traktionsenheder)*

Desuden skal passagerjernbanevirksomheder levere følgende data om hver type:

- t) *Længde fra forende til første passagerdør*
- u) *Længde fra bagende til sidste passagerdør*
- v) *Antal døre på hver side af enhed*
- w) *Antal passagerer pr. sekund pr. dør – (estimeret maks. passage)*

Desuden bør passagerjernbanevirksomheder levere følgende data om hver type:

- x) *Fra dørlukning til bevægelse i sekunder*
- y) *Fra stop til døråbning i sekunder*
- z) *Mulighed for at levere realtidsstatus for hver dør (ja/nej)*

Såfremt Jernbanevirksomheden er i besiddelse af data, skal virksomheden endvidere levere følgende data (både passager- og godsjernbanevirksomheder):

*6 Realtidsdata om hver kørsel 48 timer før kørsel, 8 timer før kørsel og derefter ved ændringer:*

- a) Rækkefølge af vogne - for tog længere end 100 m*
- b) Tidligere kørsel og næste kørsel (vending, samling, split, ny kørsel) - for tog længere end 100 m, der har start eller slutdestination i Danmark*

Det bemærkes, at leverancen af disse data (punkt 6 a og b) vil være obligatorisk fra køreplansåret 2026 for både passager- og godsjernbanevirksomheder for tog længere end 100 m).

Desuden bør passagerjernbanevirksomheder levere følgende realtidsdata om hver kørsel 48 timer før kørsel, 8 timer før kørsel og derefter ved ændringer, såfremt de er besiddelse af data (fra køreplansår 2027 forventes leveringen af disse data at være obligatorisk for passagervirksomheder):

- c) Låste døre*
- d) Antal sæder*

## **Bilag 4 – Kvaliteten på Banedanmarks arealer og faciliteter**

### 1. Generelt

Banedanmark har det overordnede ansvar for renhold, vedligehold og snerydning af Banedanmarks arealer i henhold til Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser. Banedanmark kan indgå aftaler med tredjeparter om udførelse af opgaverne. Banedanmark har indgået aftale med DSB om levering af opgaverne i henhold til Aftale om udførelse af en række stationsdriftsopgaver pr. 1. oktober 2021. DSB udbyder og fører tilsyn med opgaven. Nedenstående fastlægger de gensidige retningslinjer mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden i forhold til kvaliteten af renhold, vedligehold samt snerydning (herefter samlet betegnet renhold og vedligehold) af de arealer, som Banedanmark er ansvarlige for.

### 2. Ansvar

#### 2.1. Fælles ansvar

##### 2.1.1. Gennemgang af behov for renhold og snerydning på stationer

Parterne fastsætter dialogforum og samarbejder heri om forhold vedrørende renhold og snerydning på stationer for at sikre den bedst mulige kvalitet for kunderne på arealer, som Banedanmark har ansvar for.

##### 2.1.2. Gennemgang af behov for vedligehold af ikke-passagervendte arealer

Banedanmark og jernbanevirksomhederne foretager en fælles gennemgang af Banedanmarks depoter, rangerarealer og øvrige områder, som benyttes af Jernbanevirksomheden. Gennemgangen foretages årligt, senest i 2. kvartal, og med indkaldelse fra Banedanmark. Parterne aftaler i fællesskab på hvilke stationer, gennemgangen af rangerarealer og øvrige ikke-passagervendte arealer foretages.

Inden gennemgangen registrerer Jernbanevirksomheden allerede kendte ønsker, fejl og mangler i EPI. Jernbanevirksomhederne vil dermed være i stand til at følge status på de enkelte sager. Ønsker, fejl og mangler, der registreres ved gennemgangen, anføres i en gennemgangsrapport.

Rapporten fremsendes til de relevante driftsansvarlige fagområder i Banedanmark, som på baggrund af bemærkninger og dokumentation afviser eller indmelder behovet til prioritering. Tilbage melding om aktion på indmelding sker i EPI Fejl opstået i den mellemliggende periode indmeldes løbende til faglig visitering igennem EPI.

#### 2.2. Banedanmarks ansvar

Banedanmark skal sikre, at alle sikkerhedsregler og relevante love, herunder arbejdsmiljølovgivningen, kan overholdes ved renhold, vedligehold og snerydning af alle arealer, som Banedanmark er ansvarlig for. Banedanmark kan og har indgået aftale med tredjepart – her DSB – om at varetage denne opgave.

Banedanmark varetager udgifter til færdselsregulerende hegning efter behov af alle arealer, som Banedanmark er ansvarlig for, jf. Banedanmarks hegns politik.

##### 2.2.1 Farligt gods

Banedanmark er i overensstemmelse med RID 1.10.1.13 forpligtet til at træffe de nødvendige foranstaltninger med henblik på at minimere tyveri eller misbrug af farligt gods på de af Banedanmark forvaltede arealer, der anvendes til midlertidig opbevaring i forbindelse med transport af farligt gods.

### 2.3. Jernbanevirksomhedens ansvar

Jernbanevirksomheden skal renholde de Banedanmark-arealer, der benyttes i forbindelse med klargøring, servicering og opstilling af tog.

Såfremt Jernbanevirksomheden vurderer, at der måtte være behov for hegning i forbindelse med sine rangerings- og omlæsningsaktiviteter, kan Jernbanevirksomheden for egen regning og efter aftale med Banedanmark, opsætte hegn, bortset fra på arealer omfattet af pkt. 2.2.1.

### 3. Kvalitetskrav til vedligehold af Banedanmarks arealer

Vedligehold foretages inden for Banedanmarks budgetmæssige rammer.

Prioritering og planlægning foregår i et samarbejde parterne imellem. Banedanmark har til hver en tid den endelige økonomiske disponeringsbeføjelse i tilfælde af uoverensstemmelse mellem parterne og i relation til nævnte prioriterings- og planlægningsamarbejde.

I tilfælde, hvor der af Banedanmark vurderes at være fare for personskade, afhjælpes problemet hurtigst muligt, enten ved udbedring af fejlene eller ved afspærring af området.

Hvor parterne foretager anlægs- og moderniseringsarbejder på hinandens arealer, påhviler reableringspligten den part, som udfører opgaven.

Såfremt en af parterne måtte blive adressat for et påbud efter arbejdsmiljøloven, accepterer parterne, at påbuddet så vidt muligt adresseres til begge parter i det omfang, påbuddet skyldes forhold, som er uden for adressatens kontrol.

#### 3.1. Kvalitetskrav

Banedanmark har pligt til at sikre, at aftalte kvalitetskrav efter normer og andre lovkrav overholdes. Sikringen kan ske gennem forpligtelse af tredjepart om udførelse af opgaverne. Banedanmark sikrer, at arbejde og færdsel kan foregå på tilfredsstillende og sikker vis. Sikringen kan ske gennem forpligtelse af tredjepart om udførelse af opgaverne.

#### 4. Samarbejde

Samarbejde mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden foregår i flere mødefora, samt gennem løbende dialog mellem de af parterne udpegede kontaktpersoner. Mødefora fastsættes imellem parterne, og frekvens og form aftales separat med hver jernbanevirksomhed.

#### 5. EPI (Elektronisk Portal til Indmelding)

Sikkerhedsmæssige hændelser skal indmeldes til Banedanmark i overensstemmelse med reglerne i SR § 90 og ORF.

Indmelding af ikke-sikkerhedsmæssige fejl og mangler på Banedanmarks områder skal ske via EPI-siden. Hvis jernbanevirksomheden ikke har adgang til SharePoint-sitet, eller hvis nye medarbejdere skal have adgang, kontaktes [EPI@bane.dk](mailto:EPI@bane.dk) med navn og e-mail på den medarbejder, der skal have adgang. Herefter oprettes vedkommende som bruger af systemet.

Driftsforstyrrende fejl indmeldes via RDS.

## Bilag 5 – Trafikinformation

### 1. Generelt

Banedanmark leverer i henhold til Bekendtgørelse nr. 1276 af 20/11/2015 om Banedanmarks opgaver og beføjelser (med senere ændringer), trafikinformation til Jernbanevirksomheden og Banedanmarks fælles kunder på fjern- og regionaltogetsstationer, hvor Jernbanevirksomheden kører. Nedenstående fastlægger de gensidige forpligtelser mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden for trafikinformationsopgaverne til de fælles kunder.

### 2. Ansvarsfordeling

Banedanmark er ansvarlig for og forestår trafikinformation:

- om den aktuelle driftssituation på alle fjern- og regionaltogetsstationer i Danmark på skærme og højtalere på stationerne, jf. "Servicestandarden for Trafikinformation"
- togenes aktuelle afgangstider og sporbenyttelser på Rejseplanen samt tillysninger, aflysninger og aktuelt standsningsmønster op til 24 timer frem
- digitale afgangsskærme på Mit-tog.dk og i appen MitTog, herunder service til blinde og svagtseende

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for og forestår trafikinformation:

- i tog
- på egne skærme
- trykte informationsplakater
- skiltning og perronafsnitsmarkeringer
- på Rejseplanen i form af plangrundlag og eventuelle tekstmeddelelser
- egne apps og hjemmesider

### 3. Dataudveksling

Såfremt Jernbanevirksomhedens kørsel opfylder et eller flere af følgende betingelser:

- Involverer vognumre i forbindelse med billet salg.
- Varierer i anvendelsen af materiel, dvs. i type, antal togsæt og længden på dem.
- Involverer samling eller deling af tog også uden for Banedanmarks infrastruktur (hvor destinationer varierer på tværs af togsæt/vogne).

Skal Jernbanevirksomheden - for så vidt angår lange tog (totallængde 100+ m) - levere data til Banedanmark om togenes planlagte oprangering og opdateringer i realtid (til brug for vognumre på skærme, destination for de enkelte vogne ved tog, der deler sig, korrekt afbildning af togets placering ved perron til understøttelse af kundernes placering og effektiv trafikafvikling).

Såfremt Jernbanevirksomhedens kørsel involverer en eller flere udenlandske destinationer, skal Jernbanevirksomheden levere data om planlagt og aktuelt standsningsmønster og destination uden for Danmark i realtid for så vidt angår lange tog (totallængde 100+ m).

#### 3.1 Yderligere dataudveksling

Jernbanevirksomheden bør desuden, i det omfang disse er tilgængelige, levere data til Banedanmark om:

- togenes position i realtid
- køreplaner for erstatningsbefordring (togbusser)



- data om materiellet i realtid om f.eks. aflåste vogne, services ombord, cykler og børneguide

Banedanmark og Jernbanevirksomheden har ansvar for, at egne trafikinformationsmedier på stationen er bedst muligt tilgængelige for kunderne, opdateret og er i god vedligeholdelsesmæssig stand.

#### 4. Forventninger til kommende års adgangskontrakter

Trafikinformation bliver i de kommende år løbende mere datadrevet. Banedanmark modtager og udstiller allerede i dag flere af ovenstående informationer på baggrund af leverancer fra jernbanevirksomheder. Banedanmark forventer at stille yderligere krav til udveksling af data i kommende køreplansperioder, herunder for toglængder kortere end 100 m.

##### 4.1 Yderligere forventninger

Endvidere vurderer Banedanmark mulighederne for på sigt at kunne håndtere information fra Jernbanevirksomheder om for eksempel:

- Realtid på togbusser
- Tekstbeskeder
- Plads og kapacitet

#### 5. Fejl og kundehenvendelser

Jernbanevirksomheden og Banedanmark er gensidigt forpligtet til at indmelde fejl oplevet i trafikinformation. Fejlmelding skal som minimum indeholde

- Tid og sted
- Beskrivelse af fejl (forventet/faktisk trafikinformation)
- Hvilket medie fejlen blev oplevet i (skærm, rejseplan osv.)
- Tognummer
- Billedokumentation (om muligt)

Akutte fejl på Banedanmarks medier sendes til Driftscenter Danmark på [dcdkti@bane.dk](mailto:dcdkti@bane.dk).

Passagerer kan henvende sig om trafikinformation både til Jernbanevirksomhedernes kundecenter og til Banedanmark Trafikinformation med spørgsmål, fejl, mangler og forslag på [Trafikinformation@bane.dk](mailto:Trafikinformation@bane.dk).

Jernbanevirksomhederne kan indhente hjælp og fakta om trafikinformationen til besvarelsen fra Banedanmark via [trafikinformation@bane.dk](mailto:trafikinformation@bane.dk).

Henvendelser om punktlighed besvares af Jernbanevirksomhederne.

#### 6. Samarbejde

Samarbejde mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden foregår løbende i etablerede strukturer og kontakter og justeres løbende efter behov.

## **Bilag 6 –Beredskab Banedanmark**

### 1. Generelt

Banedanmark leverer Beredskab Banedanmarks ydelser som beskrevet i dette bilag og i overensstemmelse med den altid gældende bekendtgørelse om gebyrer for Banedanmarks beredskabsydelser, kurser og uddannelser samt tredjepartsprojekter.

### 2. Ansvar

Banedanmarks sikkerhedscertifikat som infrastrukturforvalter og Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem finder anvendelse, når Beredskab Banedanmarks anvendes.

#### 2.1 Banedanmarks forpligtelser

Banedanmark er ansvarlig for:

- At levere beredskabsydelser til Jernbanevirksomheden under iagttagelse af alle gældende regler og retningslinjer.
- At anvende beredskabsmedarbejdere med den nødvendige uddannelse og erfaring i behandling af rullende materiel, der er havareret, forulykket, beskadiget og/eller ude af stand til at fortsætte kørsel selv.
- At beredskabsmedarbejderne vedligeholder jernbanesikkerhedsmæssige og eventuelle materielsikkerhedsmæssige kompetencer via kompetenceopretholdende efteruddannelse efter reglerne fra Banedanmark.
- At dokumentation for gennemgået uddannelse registreres af Banedanmark.
- At gennemføre internt tilsyn med Beredskab Banedanmark inkl. overholdelse af uddannelseskraav og fremsende en kopi af interne og eksterne tilsynsrapporter senest inden for 5 arbejdsdage fra rapporten er udarbejdet eller modtaget af Banedanmark.
- At på skriftlig anmodning fra Jernbanevirksomheden fremsende en kopi af Beredskab Banedanmarks udkaldsrapporter hurtigst muligt, dog senest inden for 5 dage fra anmodningen er fremsendt.
- At opretholde et beredskab døgnet rundt alle årets dage på minimum to udrykningssteder med det fornødne mandskab og udstyr, og at disse har en afgangstid på en (1) time fra et opkald er modtaget.
- At på forespørgsel give Jernbanevirksomheden adgang til dokumentation for Beredskab Banedanmark holdledernes uddannelse.
- At alle indsatser så vidt muligt dokumenteres, og at der tages fotos på hændelsesstedet af det beskadigede materiel, hvor litranummer/vognnummer/materielnummer er synligt. Banedanmark er endvidere forpligtet til at udlevere sådanne beviser eller tilsvarende dokumentation til Jernbanevirksomheden eller Jernbanevirksomhedens forsikringssselskab på Jernbanevirksomhedens anmodning til brug for evt. efterfølgende forsikringsag.

Ønsker jernbanevirksomhederne at Beredskabet skal fungere som betinget materielsagkyndig, fastsættes vilkårene herfor i særskilt bilag.

#### 2.2 Jernbanevirksomhedens forpligtelser

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for:

- At give beredskabsmedarbejderne adgang til relevante data om det materiel, som skal håndteres i forbindelse med levering af en konkret ydelse fra Beredskab Banedanmark.
- Såfremt Banedanmark, efter et konkret, fagligt skøn, i hvert tilfælde tillader, at Jernbanevirksomheden selv må lade arbejdet udføre, er det et krav, at det personale,

som sporsætter materiellet, har de fornødne jernbanesikkerhedsmæssige kvalifikationer og kompetencer til dette arbejde.

### 3. Rekvirering af Beredskab Banedanmark

Som en del af sin myndighedsudøvelse tager Banedanmark stilling til om, Beredskab Banedanmark skal rekvireres og med hvilket materiel og personel Beredskab Banedanmark rykker ud. Banedanmark rekvirerer Beredskab Banedanmark til rydning af infrastrukturen eksempelvis i tilfælde, hvor Jernbanevirksomhedens materiel generer eller kan komme til at genere trafikafviklingen eller hvor der vurderes at være risiko for skader på personer eller på infrastruktur.

Jernbanevirksomheden skal kontakte Banedanmark med henblik på rekvirering af beredskabet, og det skal altid ske via Driftscenter Danmark (DCDK) på telefonnummer:

+45 3312 5750

Beredskab Banedanmark rykker ud hurtigst muligt, dog i muligt omfang inden for en (1) time efter udkald, medmindre andet aftales.

Når Beredskab Banedanmark tilkaldes, foretages opgaven efter følgende prioritering:

- Hændelser med personskade
- Hændelser med betydelig trafikal konsekvens
- Hændelser uden stor trafikal konsekvens
- Hændelser med planlagt transport af ødelagt materiale

Såfremt Beredskab Banedanmark rekvireres til flere hændelser samtidig, vurderer Driftscenter Danmark (DCDK) i samråd med Beredskab Banedanmark, i hvilken rækkefølge udrykning skal prioriteres.

Når beredskabet rykker ud til en hændelse, medbringes materialer/vognpark, som Beredskab Banedanmark vurderer, er nødvendige ud fra de på udkaldstidspunktet tilgængelige oplysninger.

### 4. Priser og betaling

Priser for Beredskab Banedanmarks ydelser fremgår af den gældende bekendtgørelse om gebyrer for Banedanmarks beredskabsydelser, kurser og uddannelser samt tredjepartsprojekter.

Beredskab Banedanmark tager som udgangspunkt altid betaling for at yde assistance, uanset om det er skadelidte selv, der kontakter Banedanmark, eller om Banedanmark måtte gøre det.

Såfremt beredskabskøretøjet efter ankomst til hændelsesstedet vurderer, at anvendelsen af en eller flere materialer alligevel ikke er nødvendig, faktureres Jernbanevirksomheden ikke herfor. Dog faktureres der altid for transporttid til/fra hændelsesstedet for alt udstyr og mandskab.

### 5. Overdragelse

Banedanmark kan ikke uden forudgående skriftligt samtykke fra Jernbanevirksomheden helt eller delvist overdrage forpligtelser eller rettigheder til tredjemand. Banedanmark er dog berettiget til at anvende beredskabspersonale fra tredjemand, såfremt disse handler under instruks fra beredskabets holdledere.

Banedanmark er ikke berettiget til at anvende underleverandører til at antage rollen som betinget materielsagkyndig.

Jernbanevirksomheden er berettiget til, med rimeligt varsel, at overdrage forpligtelser og rettidigheder helt eller delvist til en anden Jernbanevirksomhed i tilfælde af, at denne helt eller delvist overtager driften fra Jernbanevirksomhedens strækninger, hvor Banedanmark udfører ydelse/r fra Beredskab Banedanmark.

## **Bilag 7 – Løbende varslinger via LA-brev.**

Banedanmark varsler løbende kapacitetsrestriktionernes påvirkning i LA-brevet. LA-brevet, som er et af Banedanmarks officielle varslingsmedier, udsendes ugentligt.

Uanset om kapacitetsrestriktionerne pga. deres varighed og procentuelle påvirkning forinden skal varsles i Netredegørelsen eller ej, så vil alle kapacitetsrestriktioner med trafikale påvirkninger, og uanset om de gennemføres på grund af projekter, vedligehold eller lign., blive endeligt varslet i LA-brevet senest 21 uger, før, den konkrete kapacitetsrestriktion påbegyndes.

For uplanlagt vedligeholdelsesarbejde gælder dog, at Banedanmark hurtigst muligt underretter de berørte parter herom, jf. § 25 a i Bekendtgørelse nr. 1245 om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kanaler) m.v. af 10. november 2015 (med senere ændringer).

LA-brevet indeholder bl.a. de konkrete data om den pågældende spærring, herunder:

- start- og sluttidspunkt for spærringen,
- spærringstypen, dvs. om alle spor er spærret eller der stadig kan køres på sporene med en reduceret drift,
- spærringsretning og hvilke trafikale konsekvenser, spærringen har.