



Håndbog for 3. partsprojekter

Procesbeskrivelse for projekter som har grænseflader til Banedanmarks infrastruktur

Indhold

1	Kontakt	3
2	Baggrund.....	4
3	Projektscreening	5
4	3. partsprojektlederen.....	6
5	CSM-risikoledelse	7
6	Faglig Ledelse.....	8
7	Trafikal planlægning	9
8	Spærringsprincipper	10
9	Igangsætningstilladelse	11
10	Sikkerhedsregler	12
11	Drift og dokumentation.....	13
12	TSI	14

1 Kontakt

1.1 Kontakt til Banedanmark

Al henvendelse i forbindelse med processen for projekter, som har grænseflader til Banedanmarks infrastruktur, skal ske til:

Banedanmark Infrastruktur: arealer@bane.dk

Projektet kan i den indledende henvendelse angive om de vurderer, at projektet skal håndteres som et 3.partsprojekt.

2 Baggrund

Banedanmark forvalter statens infrastruktur, og er dermed ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning af statens jernbaneinfrastruktur. Som infrastrukturforvalter er Banedanmark ansvarlig for at sikre overholdelse af de jernbanesikkerhedsmæssige lovkrav. I henhold til Jernbanelovens § 24¹ kan der ikke uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren:

- 1) foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens område, at der derved kan opstå fare for driften
- 2) føres ledninger over, under eller langs med banen,
- 3) ledes vand til banen eller dennes grøfter, herunder ved opstemning, eller
- 4) foretages arbejder i niveauoverkørsler²

Derfor skal der for alle arbejder nær banen udarbejdes en systemdefinition³, som beskriver det nye delsystem eller de ændringer, der foretages i et eksisterende delsystem. Derudover skal grænsefladerne til andre delsystemer i det samlede jernbanesystem beskrives, samt, når det er relevant, grænsefladen mellem hvad der er en del af jernbanesystemet, og hvad der ikke er. Systemdefinitionen danner grundlag for en signifikansvurdering, der ender ud i en bedømmelse af, hvordan og i hvor høj grad jernbanesikkerheden og/eller jernbanedriften påvirkes under og efter ændringens udførelse.

¹ Retsinformation: [Jernbaneloven](#)

² Passager der er i niveau dvs. jernbaneoverkørsler og ikke broer eller tunneller

³ Trafikstyrelsen: [Vejledning udformning af systemdefinition](#)

3 Projektscreening

3.1 Følgende skal være oplyst af bygherre ved den første henvendelse til Banedanmark: Baggrund for projektet.

- ✓ Overordnede forventning til tidsplanen for ønskede sagsbehandling i Banedanmark, hvor bl.a. den ønskede udførelsesperiode specificeres, evt. med alternativer.
- ✓ Er der indhentet de nødvendige tilladelser hos andre myndigheder?
- ✓ Er der valgt en rådgiver?
- ✓ Er der valgt entreprenør(er)?
- ✓ Vær opmærksom på, at leverandøren, og dennes underleverandører af ydelser med jernbanesikkerhedsmæssigt indhold, skal kunne dokumentere at have et sikkerhedsledelsessystem, der efterlever krav i DS 21001.
- ✓ Omfang af projektet – geografisk, spæringsmæssigt, sikringsteknisk, tidsmæssigt m.m.

Banedanmark screener projektet. Hvis det påvirker Banedanmarks infrastruktur i en sådan grad, at der er behov for etablering af en egentlig projektorganisation i Banedanmark, skal der oprettes et 3. partsprojekt.

Der skal underskrives en aftale – en såkaldt 3. parts bekræftelse – som regulerer vilkår for Banedanmarks arbejde i forbindelse med 3. partsprojekter. Omkostninger, der skal afholdes af 3. parten, er nærmere beskrevet i bekræftelsen.

Når bekræftelsen er underskrevet, får projektet tilknyttet en 3. partsprojektleder.

4 3. partsprojektlederen

4.1 3. partsprojektlederen er eneste indgangsvinkel til Banedanmark for bygherre og/eller dennes rådgiver(e)

3. partsprojektlederen hjælper projektet med de nødvendige godkendelser, aftaler og øvrig koordinering med henblik på projektets gennemførelse:

- CSM-risikoledelse.
- Faglig Ledelse.
- Trafikal planlægning.
- TSI (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet)
- Igangsætningstilladelse og evt. gravetilladelse for kørestrømsmaster.
- Koordinering med EP (Elektrificeringsprogrammet) og SP (Signalprogrammet).

Godkendelserne vil blive beskrevet i det efterfølgende.

5 CSM-risikoledelse

- 5.1 CSM (Common Safety Method) risikoledelse er en fælleseuropæisk metode til at håndtere de sikkerhedsmæssige risici ved et projekt på eller nær jernbanen
- 5.2 Godkendelsesprocessen afhænger bl.a. af projektets kompleksitet herunder om det skal udføres i samme sporspærringer som andre projekter, og om hvorvidt projektet bedømmes at være signifikant hhv. ikke-signifikant. Alle projekter skal gennem en screening for at afklare, hvorvidt projektet indeholder jernbanesikkerhedsmæssige forhold eller en ændring af jernbaneinfrastrukturen, medmindre det allerede tydeligt fremgår, om det er signifikant eller ikke-signifikant.
- 5.3 Hvis der er behov for geotekniske forundersøgelser til grundlag for projekteringen, skal det ske ved en selvstændig proces – typisk ved en generisk screening (Screening 1) forud for den CSM-proces, som håndterer selve udførelsesprojektet.
- 5.4 CSM-risikoledelse afsluttes ved ikke-signifikante projekter med en ibrugtagningstilkendegivelse (IBTK) fra Banedanmark og ved signifikante projekter med en ibrugtagningstilladelse (IBT) fra Trafikstyrelsen.
- 5.5 Ved signifikante projekter, skal der tilknyttes en uafhængig assessor med henblik på kvalitetssikring af CSM-dokumentationen.
- 5.6 Banedanmark tilknytter en S&I-koordinator, som kan vejlede om ovenstående processer.

6 Faglig Ledelse

- 6.1 Faglig ledelse er Banedanmarks godkendelse af den faglige og tekniske del af projektet i forhold til Banedanmarks gældende norm- og regelværk. Faglig ledelse skal forholde sig til alle ændringer og grænseflader, uagtet at 3. parten eller dennes rådgivere måtte vurdere, at der ikke er væsentlige risici ift. jernbanedriften.
- 6.2 Projektets design er afhængigt af, at der kan opnås en godkendelse fra Banedanmarks faglige og tekniske organisation.
- 6.3 Faglig ledelse er ikke en godkendelse af en ændring i infrastrukturen, men en kvalitetskontrol af, at ændringen er i overensstemmelse med Banedanmarks norm- og regelværk for drift, vedligehold og udvikling af jernbanen.
- 6.4 Ved konstruktioner kan der være behov for at tilknytte en uafhængig validator for kontrol af statiske beregninger.

7 Trafikal planlægning

- 7.1 Såfremt arbejdet medfører indgreb i infrastrukturen, der kræver hastighedsnedsættelser, sporspærringer eller kørestrømsafbrydelser, skal der som udgangspunkt tilknyttes en trafikale planlægger. Dette gøres gennem 3. partsprojektlederen.
- 7.2 Bygherre har ansvar for, at reservede trafikale indgreb bliver bestilt og at give 3. partsprojektlederen besked herom. Regler og procedurer for bestillinger fremgår af Banedanmarks hjemmeside⁴.
- 7.3 Den trafikale planlægning afgør, hvornår der kan tildeles sporspærringer, hastighedsnedsættelser og kørestrømsafbrydelser.
- 7.4 Fristerne for indmelding af sporspærringer, hastighedsnedsættelser og kørestrømsafbrydelser afhænger af sporspærringens kompleksitet og længde. Spærringer i de togfrie intervaller kan bestilles med 3 ugers varsel. Er der trafikale konsekvenser (dvs. skal ét eller flere tog aflyses eller omlægges), skal spærringerne varsles. Varsling i henhold til Banedanmarks hjemmeside og andre projekter/anlægsarbejder i området. Banedanmark vil forbeholde sig ret til i nogle tilfælde at afvise en ansøgning om en sporspærring, hvis det ikke passer sammen med resten af Banedanmarks projektportefølje. Banedanmark vil altid være behjælpelig med at finde det bedst egnede tidspunkt, hvorpå spærringen kan gives.
- 7.5 Principper og vejledning for bestilling af sporspærringer og kørestrømsafbrydelser fremgår af Banedanmarks hjemmeside.

⁴ Banedanmark: [Bestilling af sporspærringer](#)

8 Spærringsprincipper

8.1 Banedanmark bestræber sig på at overholde nedenstående spærringsprincipper:

- Der må som udgangspunkt ikke planlægges med totalspærringer (spærring af alle spor) på godskorridoren (TIB 1, 11 og 26 fra Peberholm til Padborg).
- Stationer skal spærres på langs og ikke på tværs.
- Arbejdet skal forsøges lagt i de togfri intervaller om natten, hvor der ikke er planlagt tog.
- Arbejdet skal planlægges, så der kun skal spærres ét spor ad gangen på dobbeltsporede strækninger.
- Som minimum skal der være mulighed for krydsning på en station mellem to venstresporskørsler. Det vil sige, at to tog skal kunne passere hinanden på en station, når der kun er et spor farbart.
- Projektet kan få de spærringer trafikken tillader.

8.2 Ved tildeling af sporspærring kan Banedanmark blandt andet stille følgende krav til 3. partsprojektet:

- Der skal arbejdes i døgndrift, hvis der arbejdes i en sporspærring, hvor trafikken bliver forstyrret. Dette beror dog på, om der måtte være myndighedsmæssige forhold, der ikke tillader døgnarbejde som for eksempel støj.
- Projektet skal være klar til at stille med en dynamisk sporjusteringsmaskine (DSM), hvis Banedanmark stiller krav om det. En sådan vurdering vil tage udgangspunkt i den konkrete situation og den trafikale påvirkning.
- AI kommunikation skal gå gennem 3. partsprojektlederen, og alle aftaler skal foreligge på skrift. Spærringer kan aftales med den trafikale projektplanlægger.
- Der skal søges om sporspærringer via Banedanmarks hjemmeside af entreprenøren. En reservering hos trafikal planlægger eller andre er ikke tilstrækkeligt.
- Kørestrømsafbrydelser skal ansøges separat.

8.3 Sporspærringer SKAL anvendes eller aflyses, da sporspærringer går fra andre projekter eller driften.

9 Igangsætningstilladelse

- 9.1 Tilladelsen udstedes af 3. partsprojektlederen fra Banedanmark.
- 9.2 Tilladelsen indeholder vilkår for arbejdets udførelse og afslutning – herunder evt. krav til fagtilsyn.
- 9.3 Arbejdet kan først igangsættes, når projektet har modtaget en underskrevet igangsætningstilladelse fra 3. partsprojektlederen og en gældende jernbanesikkerhedsplan eller jernbanesikkerhedsinstruks.

10 Sikkerhedsregler

- 10.1 For arbejder i og ved spor i drift skal den udførende entreprenør til enhver tid kunne fremvise en godkendt jernbanesikkerhedsplan eller jernbanesikkerhedsinstruks.
- 10.2 Banedanmark godkender disse jernsikkerhedsplaner og -instrukser Disse skal sendes til fællespostkassen afstm@bane.dk.
- 10.3 Det er ikke tilladt at opholde sig på Banedanmarks arealer uden godkendelse og relevant sikkerhedsuddannelse.

11 Dokumentation – aftaler og drift

11.1 Inden igangsætningstilladelse udstedes, skal der som minimum være indgået følgende aftaler:

- Overenskomst⁵/anlægsaftaler.
- Drift- og vedligeholdelsesaftaler.
- Ejerskabserklæringer.

11.2 As built materiale leveres efter Banedanmarks anvisninger. Det kan bl.a. være:

- Indmåling af banen/nye anlægselementer.
- Opdaterede datalister.
- Opdaterede trafikale instrukser (SIN).
- Opdatering af Banedanmarks original dokumentation.

⁵ Aftalegrundlag med private sporejere kaldes i Banedanmark overenskomster.

12 TSI

- 12.1 TSI er fælleseuropæiske harmoniserede tekniske krav. Kravene skal opfyldes og verificeres af uafhængig 3. part (NoBo).
- 12.2 Hvis projektet vurderer, at TSI krav ikke er gældende, skal projektet redegøre for dette, hvorefter Trafikstyrelsen afgør hvorvidt og evt. hvilke dele af projektet, der skal leve op til TSI krav. Redegørelsen sendes til Trafikstyrelsen via S&I koordinatoren.
- 12.3 Der skal ikke være TSI afklaring på S-banen og på Screening 1 projekter.
- 12.4 Banedanmark tilknytter en S&I koordinator, som kan vejlede om processen.

Håndbog for 3. partsprojekter

Procesbeskrivelse for projekter som har grænseflader til
Banedanmarks infrastruktur

Version 1.5

Revideret: 20.05.2025

Revideret af: RURO

Godkendt: 21.05.2025

Godkendt af: MTK

Infrastruktur

Arealforvaltning

arealer@bane.dk

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V