

Bilag 2.3A Banedanmarks standard adgangskontrakt

Standard adgangskontrakt

mellem

Banedanmark

Amerika Plads 15

2100 København Ø

(herefter kaldet Banedanmark)

og

XX

YY

ZZ

CVR nummer:

(herefter kaldet Jernbanevirksomheden)

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

Indhold

Definitioner.....	4
§ 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 togbevægelser – regularitets-informationspakken.....	9
2.6 Brug af elforsyningsudstyr	9
2.7 Tekniske og trafikale forskrifter	9
2.8 Dataudveksling.....	9
2.9 Udlån af ombord- udstyr til jernbanevirksomheder, der udfører passagerbefordring på grundlag af aftale med staten/regionerne	9
§ 3 Sporadgang til servicefaciliteter og levering af services	10
§ 4 Ekstra ydelser	10
4.1 Kørestrøm	10
4.2 Forvarmning af togsæt, vognstammer og lokomotiver samt øvrig elektricitet fra fremmednet	10
4.3 Vand til klargøring.....	11
4.4. Befordringstilladelse til usædvanlig transport.....	11
§ 5 Hjælpeydelser	11
5.1 Levering af supplerende oplysninger	11
§ 6 Sikkerhed og tilladelser	11
6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.....	11
6.2 Sikkerhedsbrist.....	11
§ 7 Infrastrukturarbejder.....	12
7.1 Prioritet ved planlægning af sporspærringer til infrastrukturarbejder	12
7.2 Varslingsterminer.....	12
7.3 Målstyring.....	15
§ 8 Miljø	15
8.1. Miljømæssige normer	15
8.2 Oliespild	15
8.3 Støj.....	15

§ 9 Betaling.....	16
9.1 Infrastrukturafgifter	16
9.2 Ekstra ydelser.....	16
9.3 Hjælpeydelse	17
§ 10 Forsikring	17
§ 11 Erstatning.....	17
11.1 Ansvar	17
11.2 Regres.....	17
11.3 Erstatningsopgørelse.....	17
11.4 Beløbsmæssig begrænsning af parternes erstatningsansvar.....	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.
§ 12 Misligholdelse	17
§ 13 Force majeure.....	18
§ 14 Præstationsordning (bod/bonus)	18
§ 15 Betingelser for overdragelse	18
§ 16 Samarbejdsrelationer	19
16.1 Samarbejde og informationspligt	19
16.2 Fortrolighed	19
16.3 Adgang.....	19
§ 17 Tvister	20
17.1 Forhandling og mægling	20
17.2 Voldgift	20
§ 18 Ikrafttræden og ophør	20
Bilag 1 om forhold vedrørende infrastruktur og materiel	22

Kontraktens opbygning

Kontrakten består af følgende dele:

1. Standard adgangskontrakt
2. Bilag til standard adgangskontrakten
3. Eventuelt tillæg til adgangskontrakten omhandlende specifikke forhold for Jernbanevirksomheden
4. 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. § 15 indeholder en for formel til beregning af transportarbejde).

Infrastrukturarbejder: alle arbejder, som kan påvirke Jernbanevirksomhedens trafikafvikling eller nedsætte den tilgængelige kapacitet.

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

Intervalspærring: spærring af spor i tidsrummet mellem to tog passerer. Intervalspærringer påvirker ikke rettidigheden og foranlediger ikke korrigerende af køreplanen. Formålet med intervalspærringer er at sikre adgang til sporet i korte tidsrum med et minimum af forudgående planlægningsarbejde i forhold til spærringer.

Kanal: den 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 – og kapacitet herimellem.

Kapacitet: infrastruktur i form af kanaler, stationer, klargøringsfaciliteter, opstillingsspor m.v.

Køreplan: den sammensætning af kanaler, som Banedanmark udarbejder for en given periode.

La brev: en oversigt over samtlige infrastrukturarbejder, der har trafikale konsekvenser i forhold til tjenestekøreplanen.

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

Produktionsdata: de data, som er nødvendige for at udarbejde stationernes arbejdsplaner.

Regularitet: 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. Dette for at sikre sporisolationernes rigtige funktion.

Sporspærring (eksklusive spærringer omfattet af system- og intervalspærringer): spærring, der foranlediger korrigerende af køreplanen. Togaflysninger kan forekomme. Formålet med en sporspærring er at sikre adgang til sporet for infrastrukturarbejder, hvor togdriften vil blive påvirket.

Systemspærring: Systemspærringer er sporspærringer i aften- og nattetimer, dvs. typisk i (men ikke begrænset til) tidsrummet kl. 22:00 – 05:00, som giver mulighed for at mindre infrastrukturarbejder kan planlægges og gennemføres uden trafikale konsekvenser ift. aftalte knudepunkter i køreplanen (dvs. således at køreplanen kan overholdes ved de definerede trafikale knudepunkter, men ikke nødvendigvis på mellemliggende stationer).

§ 1 Grundlag og formål

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

Denne kontrakt fastlægger gensidige rettigheder og forpligtelser, samarbejdsrelationer, betingelser osv. for Jernbanevirksomhedens benyttelse af den statslige jernbaneinfrastruktur, jf. aftalekravet i 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.

I § 2.1 - 2.9 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 infrastrukturdata tilgængelig for Jernbanevirksomheden i henhold til Terminsplanen i bilag 4.3 til Netredegørelse 2016. 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 dette.

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

Hver den 1. 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 % af den tildelte kapacitet.

På overbelastet infrastruktur gælder, jf. bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., at Trafikstyrelsen ved bekendtgørelse fastsætter tærskelkvoten for, hvornår en eller flere kanaler kan tilbagekaldes af Banedanmark.

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

For passager- og godstrafik, der ikke udføres som offentlig servicetrafik, gælder, 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. Dette følger af bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., hvori opgørelsesmetode også fremgår.

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 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 som beskrevet i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. "Principper for afvikling" revideres løbende, og Jernbanevirksomheden er forpligtet til at deltage i udarbejdelsen og implementeringen heraf.

"Principper for afvikling" tilsidesætter ikke Banedanmarks forpligtelse til at varsle infrastrukturarbejder som beskrevet i § 7.

Banedanmark og Jernbanevirksomheden er forpligtede 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 vil så vidt muligt søge at lade alle jernbanevirksomheder deltage ligeligt i rustkørslen.

Trafikafvikling på S-banen ved uregelmæssigheder

Parterne er forpligtede 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-banen.

Ved uregelmæssigheder i trafikken er parterne forpligtede 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, jf. den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., i forbindelse med forstyrrelser i trafikken forlange, at Jernbanevirksomheden stiller deres materiel og lokomotivfører 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.

Hjælpevognsberedskab

Banedanmark kan rekvirere hjælpevognsberedskab til rydning af banen, hvor Jernbanevirksomhedens materiel generer trafikken. Jernbanevirksomheden betaler omkostningerne herfor.

2.4 Trafikinformation

Banedanmark leverer, i henhold til bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser, trafikinformation til togpassagererne på fjern- og regionaltogetsstationer, hvor Jernbanevirksomheden kører.

Banedanmarks leverancer af trafikinformation er betinget af, at Banedanmark har adgang til de nødvendige data om jernbanevirksomhedens trafik.

Trafikinformationen leveres på Banedanmarks visuelle og auditive medier på fjern og regionaltogetsstationer, i det omfang det er muligt og medierne er til rådighed på stationerne.

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

Herudover stiller Banedanmark en landsdækkende telefonservice til blinde og svagtseende til rådighed, hvor det er muligt at få oplæst afgang- og ankomstinformation.

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

Leveranceomfang og -indhold, samt ansvarsfordeling i forbindelse med trafikinformationsopgaven, herunder de gensidige retningslinjer, samt rettigheder og pligter aftalt mellem parterne, er beskrevet i tillæg til denne kontrakt under punktet ”Trafikinformation til passagerer”.

2.5 Oplysninger om togbevægelser – regularitets-informationspakken

Banedanmark leverer regularitet-informationspakken hver den 4. arbejdsdag i en måned. Opgørelserne følger de til enhver tid gældende definitioner jf. Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet. Regularitet-informationspakken indeholder:

- Statusopgørelse over performance
- Status på bod/bonus (bod/bonus afregnes jf. ovennævnte bekendtgørelse)

Forudsætningerne for levering af regularitet-informationspakken baserer sig på at følgende proces overholdes:

Der udarbejdes driftsrapporter i overensstemmelse med den til enhver tid gældende RDS vejledning og RDS instruks. De nærmere samarbejdsformer og tidsfrister for regularitetsopfølgning er beskrevet i RDS-instruksen samt årsagskodelisten.

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

2.6 Brug af elforsyningsudstyr

Jernbanevirksomheden skal sikre at strømaftagere til stadighed efterlever gældende normer, så interaktion strømaftager/køreledning minimerer slidtage 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. Jernbanevirksomheden skal deltage i dette forum med deltagelse af en sagkyndig person.

2.7 Tekniske og trafikale forskrifter

Banedanmark stiller de tekniske og trafikale forskrifter og jernbanesikkerhedskrav til rådighed, der er nødvendige for Jernbanevirksomhedens kørsel. Forskrifterne stilles til rådighed i elektronisk format på Banedanmarks hjemmeside.

Parterne er forpligtede til at følge disse forskrifter og jernbanesikkerhedskrav.

Derudover er der fastsat en række krav og forpligtelser relateret til forholdet mellem infrastruktur og materiel. Disse er beskrevet i **bilag 1** om forhold vedrørende infrastruktur og materiel.

2.8 Dataudveksling

I det omfang der er behov herfor aftales gensidige rettigheder og forpligtelser angående dataudveksling i et tillæg til kontrakten.

2.9 Udlån af ombord- udstyr til jernbanevirksomheder, der udfører passagerbefordring på grundlag af aftale med staten/regionerne

Som en del af Banedanmarks udskiftning af signalsystemet, låner Banedanmark ombord-udstyr ud til Jernbanevirksomheden, i det omfang denne udfører passagerbefordring på grundlag af aftale med staten/regionerne. De nærmere vilkår for udlånet vil blive aftalt separat.

§ 3 Sporadgang til servicefaciliteter og levering af services

3.1 Tildeling

Banedanmark tildeler sporadgang 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 sporadgang følger bestemmelserne i § 2.1 i kontrakten.

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

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

Banedanmark foretager renhold, vedligehold, arealpleje og glatførebekæmpelse/snerydning på Banedanmarks stationer og arealer. 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.

Jernbanevirksomheden er forpligtet 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.

§ 4 Ekstra ydelser

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

I § 4.1 - 4.4 beskrives parternes gensidige rettigheder og forpligtelser forbundet med ekstra ydelserne.

4.1 Kørestrøm

På anmodning fra Jernbanevirksomheden leverer Banedanmark energi til fremdrift af elektriske traktionsenheder. Det sker i henhold til bekendtgørelse om Banedanmarks elforsyningsvirksomhed.

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

Banedanmark kan efter aftale levere 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 denne kontrakts § 9.

4.3 Vand til klargøring

På anmodning fra Jernbanevirksomheden kan Banedanmark efter aftale levere vand til klargøring af tog.

Betaling sker i henhold til denne kontrakts § 9.

4.4. Befordringstilladelse til usædvanlig transport

Hvis Jernbanevirksomheden ønsker at befordre et køretøj, der ikke opfylder de gældende normer, skal der ansøges om tilladelse til befordring af 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 denne kontrakts § 9.

§ 5 Hjælpeydelse

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

5.1 Levering af supplerende oplysninger

Data, rapporteringer og analyser

Banedanmark kan efter anmodning levere data, rapporteringer eller analyser om Jernbanevirksomhedens togbevægelser.

Betaling for henholdsvis data, rapporteringer og analyser sker i henhold til denne kontrakts § 9.

§ 6 Sikkerhed og tilladelser

6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.

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

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

6.2 Sikkerhedsbrist

Ved sikkerhedsbrist, f.eks. ulykke, forløb til ulykke eller sikkerhedsmæssig uregelmæssighed på jernbanen, gælder bestemmelserne i Banedanmarks Sikkerhedsreglement (SR).

Jernbanevirksomheden og Banedanmark er forpligtede til at samarbejde og udveksle data ved undersøgelse af en sikkerhedsbrist.

6.3 Farligt gods

Inden afsendelse eller opstilling (henstilling) af farligt gods på Banedanmarks infrastruktur og/eller arealer, skal Jernbanevirksomheden oplyse Banedanmark om alle nødvendige oplysninger således at RID 1.4.3.6 og den til enhver tid gældende Risikobekendtgørelse, SR og SIN overholdes.

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

§ 7 Infrastrukturarbejder

7.1 Prioritet ved planlægning af sporspærringer til infrastrukturarbejder

Ved planlægningen af sporspærringer kan der ofte vælges mellem flere scenarier, som afbalancerer pålidelighed/robusthed mod tilgængelig kapacitet. Det er mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden aftalt, at pålidelighed i sporspærringer og deres planlægning generelt skal prioriteres højest. Pålidelighed omfatter her både at varslingsfrister i planlægningsprocessen overholdes (således at passagerer og godskunder kan få troværdig information om hvilke tog som vil køre), og at de faktiske sporspærringer planlægges til at være robuste i udførelsen (med henblik på høj rettidighed og ophævelse af sporspærringerne til tiden).

7.2 Varslingsterminer

Banedanmark varsler Jernbanevirksomheden om sporspærringer.

Nedenstående varselsterminer er gældende for planlægningen af "sporspærringer eksklusive spærringer omfattet af system- og intervalspærringer". Systemspærringer og intervalspærringer kræver ingen varsling fra Banedanmark til Jernbanevirksomheden. Yderligere definition af spærringstyperne findes i kontraktens afsnit 'definitioner'.

Banedanmark er ikke pålagt at varsle infrastrukturarbejder til udbedring af fejl. Fejl defineres i denne sammenhæng som situationer, hvor hændelser med udspring i teknisk nedbrud, uheld eller hæværk samt særlige vejr- eller naturforhold, forårsager (eller kan forårsage) driftsmæssige forstyrrelser og/eller sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Varslingsterminerne er beskrevet i tabellen nedenfor:

	Varsling X-12 mdr.*	Varsling N-4 mdr. **	Varsling N-144 timer
Medie	Netredegørelsen	LA-Brev	Mundtlig varsling og e-mail til en af Jernbanevirksomheden udpeget modtager
Spærringer med varighed > 56 sammenhængende timer	For alle spærringer angives: 1. TIB nr. 2. Afgrænsning på yderstationer og bufferstationer***) 3. Ca. varighed (antal dage) 4. Om spærringen ligger i en ferieperiode, jf. Helligdags- og ferieoversigt ****) 5. Start primo/medio/ultimo, hvis i sommerferien 6. Overordnet spærringsmønster (spærres enkelt/flere spor/ totalspærring)	For alle spærringer angives: 1. Præcis geografisk placering 2. Præcis dato for start og slut 3. Præcis tidspunkt for start og slut 4. Endelig trafikalkonsekvens (kørselsmønster) ifm. sporspærringerne	Indmelding om planlagte spærringer der ikke benyttes
Spærringer med varighed ≤ 56 sammenhængende timer, men ej omfattet af systemspærringer eller intervalspærringer	Ingen oplysninger angives	For alle spærringer angives: 1. Præcis geografisk placering 2. Præcis dato for start og slut 3. Præcis tidspunkt for start og slut 4. Endelig trafikalkonsekvens (kørselsmønster) ifm. sporspærringerne	Indmelding om planlagte spærringer der ikke benyttes
Systemspærringer	Ingen oplysninger angives	Ingen oplysninger angives	Ingen oplysninger angives
Intervalspærringer	Ingen oplysninger angives	Ingen oplysninger angives	Ingen oplysninger angives

Alle datoer regnes fra den første dag i den uge hvori spærringen træder i kraft. En uge defineres som at begynde mandag kl. 00:01.

*) X betegner datoen for en køreplans begyndelse (søndag efter 2. lørdag i december)

**) N betegner datoen for den første dag i den uge hvori spærringen træder i kraft (mandag kl. 00.01 løbende)

***) I udgangspunktet anføres et projekt, som kræver sporspærring(er), som liggende mellem 2 præciserede stationer, evt. inkl. den ene eller begge stationer, eller dele af stationerne. For at imødegå projektets potentielle behov for, at der kan komme tillægsarbejder til projektet, som ligger udenfor stationsgrænsen, anføres en buffer til arbejdet på en ekstra station i begge ender. Hvor på buffer-stationen grænserne for projektet lægges, afgøres fra gang til gang.

****) Helligdags- og ferielisten skal defineres i samarbejde mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne.

Eventuelle varslinger, eller ændringer til allerede givne varslinger, foretaget senere end terminerne i ovenstående skema vil kræve forhandling mellem parterne.

Banedanmark vil enten på Direktørmøder med Jernbanevirksomheden, eller på anden vis, informere om status på porteføljen af større infrastrukturarbejder, der er omfattet af X – 12 mdr. varslet.

Det påhviler Banedanmark at tilsikre, at sporspærringer foranlediget af 3.part (fx kommuner og Vejdirektoratet) varsles jf. ovenstående skema.

Når en sporspærring er varslet til Jernbanevirksomheden, jf. ovenstående tabel, 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 infrastrukturarbejder 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. Infrastrukturarbejder foranlediget af Jernbanevirksomheden, skal varsles af Banedanmark overfor andre jernbanevirksomheder, der påvirkes af arbejdet, efter varslingsfristen i tabellen ovenfor eller Banedanmarks aftalte varslingsfrister med disse jernbanevirksomheder. Der indgås separat aftale for hvert sporarbejde.

Brug af likviditetsprincip

For at optimere planlægning og anvendelse af sporspærringer, er anmeldte sporspærringer ved X-12 mdr. "likvide" frem til N-4 mdr. Banedanmark har dermed mulighed for at "veksle" en varslet spærring til en alternativ spærring. Dette kan kun gennemføres såfremt den, ved X-12 mdr., opgjorte:

- Samlede service mod slutkunden (passagerer eller godskunder), forstået som antal kanaler, ikke forringes
- Økonomiske totalkonsekvens af spærringerne for Jernbanevirksomheden ikke øges. Planlægningsudgifter skal ikke medregnes i den økonomiske totalkonsekvens

Når likviditetsprincippet benyttes er Jernbanevirksomheden forpligtiget til at fremlægge en business case, hvor den oprindeligt budgetterede sporspærring sammenholdes med den ønskede ændring.

Likviditetsprincippet er ikke et generelt planlægningsprincip, men kan benyttes i tilfælde, hvor omprioritering af projekter er nødvendigt.

Koncept for systemspærringer

Køreplanerne skal fra og med K15 tage højde for planlægningen af systemspærringer. Systemspærringer er spærringer i aften- og nattetimer, dvs. typisk i (men ikke begrænset til) tidsrummet kl. 22:00 – 05:00, som giver mulighed for at mindre infrastrukturarbejder kan planlægges og gennemføres uden trafikale konsekvenser ift. aftalte knudepunkter i køreplanen. Dette opnås ved at indlægge tillæg i køreplanen til at absorbere evt. forsinkelser fra infrastrukturarbejderne inden ankomst ved de definerede knudepunkter.

TIB-hovedstrækninger deles op i et relevant antal delstrækninger/afsnit, og der udarbejdes en overordnet plan for systemspærringer for hver delstrækning, baseret på det vurderede årlige spærringsbehov. De nødvendige tidsmæssige tillæg til indeholdelse af systemspærringerne forankres i køreplanen. Forsinkelse som følge af systemspærring skal kunne absorberes ved afslutning af en delstrækning. I konceptet accepteres der således forsinkelser på stationer mellem endepunkter på de aftalte delstrækninger.

7.3 Målstyring

Parterne aftaler efter behov, hvordan der måles på overholdelse af sporspærringsprocessen.

§ 8 Miljø

8.1. Miljømæssige normer

Parterne indestår for, at gældende miljølovgivning 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 olieprodukter forvoldt af Jernbanevirksomheden ved påfyldning af brændstof på Banedanmarks arealer eller fra et af Jernbanevirksomhedens tog i drift, skal Jernbanevirksomheden straks informere Banedanmarks miljøafdeling samt kommunens miljøafdeling.

Jernbanevirksomheden skal oplyse, hvor olien er spildt (nærmeste stationer) samt, hvilken mængde der er tale om. Når oliespildet opdages, skal Jernbanevirksomheden dels stoppe udslippet, dels påbegynde opsamling af olien. Det aftales mellem kommunen, Banedanmark og Jernbanevirksomheden, hvilke undersøgelser og afværgeforanstaltninger, der er nødvendige eller praktisk mulige, og disse betales af Jernbanevirksomheden.

8.3 Støj

Parterne skal søge at minimere støjen. Miljølovgivningen opererer med to forskellige støjbegreber for støj fra jernbanen. Der er 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.

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

Støj fra hensatte tog i depotspor og opstillingsspor er omfattet af reglerne om terminalstøj og er dermed omfattet af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder. Kommunerne fastsætter lokalt de konkrete grænseværdier for støj efter Miljøbeskyttelsesloven, og Jernbanevirksomheden er forpligtet til at overholde de påbudte grænseværdier.

Der henvises i øvrigt til Miljøstyrelsens tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner udgivet i juli 2007.

Jernbanevirksomheden er forpligtet til at iværksætte nødvendige tiltag til efterlevelse af konkrete påbud fra de relevante myndigheder om støjreduktion relateret til terminalstøjen uanset, om Jernbanevirksomheden eller Banedanmark måtte være adressat for påbuddet.

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 miljøloven og nærværende bestemmelse.

§ 9 Betaling

9.1 Infrastrukturafgifter

For kørsel på statens jernbanenet, undtaget S-tognettet, 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 jernbane, samt den til enhver tid gældende bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Banedanmark fremsender faktura for infrastrukturafgifter hver måned inden den 20.

9.2 Ekstra ydelser

Kørestrøm

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

Ovenstående leverancer sker i henhold til finanslovens § 28.63.01 punkt 5 med henvisning til bekendtgørelse om Banedanmarks elforsyningsvirksomhed.

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. Faktureringsadresse skal opgives ved ansøgningen.

9.3 Hjælpeydelse

Levering af supplerende oplysninger

Data, rapporteringer og analyser om togbevægelser

Prisen aftales mellem Banedanmark og Jernbaneverksomheden i hvert konkret tilfælde.

§ 10 Forsikring

Jernbaneverksomheden er forpligtet til at tegne lovpligtig forsikring.

Banedanmark er omfattet af statens selvforsikringsordning.

§ 11 Erstatning

11.1 Ansvar

En part er kun erstatningsansvarlig over for den anden part i det omfang, en skade skyldes uagtsomhed eller forsæt fra den skadevoldende parts side. I øvrigt finder dansk rets almindelige regler anvendelse.

11.2 Regres

Såfremt en af parterne ifalder erstatningsansvar for skader på tredjemand, har parten regres over for den anden part i det omfang, denne ved forsæt eller uagtsomhed har pådraget sig ansvar eller medansvar for skaden. Hvad angår jernbaneverksomhedens ret til regres henvises til jernbanelovens § 16.

11.3 Erstatningsopgørelse

Erstatning for person- og tingsskade opgøres efter dansk rets almindelige regler. Indirekte tab, driftstab, herunder blandt andet, men ikke udelukkende, afsavnstab og avancetab, kan dog ikke kræves erstattet. Dette gælder også, når Banedanmark i henhold til gældende regler herom lukker dele af infrastrukturen af hensyn til opretholdelse af det nødvendige sikkerhedsmæssige niveau. Udgifter til erstatningsbefordring dækkes i alle tilfælde af Jernbaneverksomheden, uanset årsagen hertil.

- Tabsposter, der kan kræves erstattet af skadevolderen:
 - Erstatning for personskade eller tab af forsørger.
 - Tingsskade, herunder reparationsudgifter, uanset om reparationer foretages af skadelidtes egne ansatte eller på tredjemands værksted. Ved totalskade opgøres erstatningen efter princippet i forsikringsaftalelovens § 37.
 - Interne meromkostninger til f.eks. overarbejde, ekstra mandskab, materiel etc.
- Tabsposter, der ikke kan kræves dækket hos skadevolderen:
 - Indirekte tab, herunder driftstab, mistet avance og udgifter til erstatningsbefordring.
 - Udgifter til vurdering og konstatering af skaden.
 - Udgifter til redningsomkostninger, der ikke dækkes af det offentlige.

§ 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.

Hver kontraktpart er erstatningsansvarlig efter dansk rets almindelige regler for manglende medvirken til rigtig opfyldelse af 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 skal i henhold til denne kontrakt anses for ansvarlig overfor den anden part, for så vidt ansvaret skyldes forhold, der ligger uden for partens kontrol, og som parten ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning, eller burde have undgået eller overvundet.

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 (bod/bonus)

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 for vales 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 pligt til inden kapacitetstildeling finder sted 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 informationspligt

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 Fortrolighed

Parterne og deres ansatte er forpligtede 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..

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 eller 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, at de pågældende rådgivere er eller bliver pålagt en tilsvarende fortrolighedsforpligtelse
- 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.

16.3 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

17.1 Forhandling og mægling

Kontrakten er undergivet dansk ret. Såfremt der opstår en uoverensstemmelse i forbindelse med kontrakten, skal parterne søge denne løst via forhandlinger.

Såfremt der ikke herved opnås en løsning, kan parterne i fællesskab udpege en uafhængig og sagkyndig mægler, der kan mægle og komme med ikke-bindende forslag til tvistens løsning.

17.2 Voldgift

Ethvert spørgsmål om fortolkning eller opfyldelse af kontrakten, som ikke kan ordnes i mindelighed mellem parterne efter § 17.1, henvises til voldgift.

Den part, som ønsker voldgift, udpeger en voldgiftsdommer og opfordrer den anden part til, inden 14 dage, at udpege sin voldgiftsdommer. Sker dette ikke, udpeges han af præsidenten for Østre Landsret.

De udpegede voldgiftsdommere udpeger i forening en formand for voldgiftsretten. Kan voldgiftsdommerne ikke enes om valget af formand, udpeges denne af præsidenten for Østre Landsret.

Voldgiftsretten fastsætter selv regler for sin behandling af sagen i overensstemmelse med sædvanlige retsplejeprincipper.

Voldgiftsrettens sæde skal være i København.

Voldgiftsretten skal træffe afgørelse på grundlag af danske retsregler.

§ 18 Ikrafttræden og ophør

Kontrakten træder i kraft den 13. december 2015 og udløber uden opsigelse den 11. december 2016. Kontrakten er således gældende i køreplansperioden K16.

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

For Banedanmark:
Dato

For Jernbanevirksomheden:
Dato

Navn
Titel

Navn
Titel

Bilag 1 om forhold vedrørende infrastruktur og materiel

1. Spor og hjul

Banedanmarks forpligtelser

Sporkvalitet

Sporet skal vedligeholdes i henhold til gældende Sporregler og Banenormer. For sporets overordnede kvalitet gælder, at kravene i Banenorm BN1-38 skal opfyldes for punktfejl, mens det for standardafvigelse gælder, at mindst 50 % af alle sporafsnit à 200 m skal opfylde kravene vedrørende standardafvigelse i både højde- og sideretning i figur 14.1-1 i Banenorm BN1-38.

Tilstanden opgøres en gang årligt og afrapporteres på forespørgsel til Jernbanevirksomheden efter marts måned.

Skinnehældning 1:40

Skinnehældning på Banedanmarks sporet skal løbende over en årrække overgå fra 1:20 til 1:40. Skinnerne skal ved nyanlæg, fornyelse og vedligeholdelse slibes til hældning 1:40 på toppen af skinnen, som angivet i Banenorm BN2-47.

Jernbanevirksomhedens forpligtelser

Jernbanevirksomhedens togmateriel skal overholde krav beskrevet i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenetnet.

Vedligeholdelsestilstand af materiel (dynamisk påvirkning af sporet)

Jernbanevirksomhedens togmateriel 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 jernbanenetnet samt leverandørens vedligeholdelsesinstruktioner. Jernbanevirksomheden er forpligtet til at udlevere relevante afsnit af materielstandarder og manualer til Banedanmark på forespørgsel.

Hjulflader

Jernbanevirksomheden er forpligtet til at holde øje med hjulflader og udbedre disse, så snart de opdages. Større tilfælde af hjulflader, ovalitet eller andre former af ikke-runde hjul skal straks meldes til Banedanmark med henblik på at kontrollere for eventuelle skader på skinnerne.

Jernbanevirksomheden er forpligtet til kvartalsvis at informere Banedanmark om alle tilfælde, hvor krav til hjulkvalitet ikke har været overholdt.

Hjulprofiler

Der skal anvendes hjulprofiler tilpasset skinnehældning 1:40.

2. Togkontrol

2.a Bestemmelser om togkontrol for jernbanevirksomheder, der udøver passagertogstrafik

ATC/STM-software

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

Banedanmark stiller i forbindelse med indførelse af ny ATC/STM-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 selv for egen regning denne software i sit rullende materiel.

ETCS og ATC systemansvar

Banedanmark er systemansvarlig for ERTMS- og ATC-infrastruktur samt ETCS og STM-DK ombordudrustning indkøbt af Signalprogrammets ERTMS onboard-projekt. Banedanmark opretholder et driftserfaringsforum med deltagelse af såvel Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation, driftsorganisation som Jernbanevirksomheder med ATC og ETCS samt ETCS+STM-DK. Driftserfaringsgruppen holder ca. 4 årlige møder, hvor driftserfaring og fejlmønstre behandles.

For ERTMS ombordudrustninger, der ikke er indkøbt via Banedanmarks Signalprogram, er Jernbanevirksomheden selv systemansvarlig. Banedanmark opstiller krav til dokumentation af ERTMS ombordudrustningers korrekte integration med ERTMS infrastrukturen og kan i den sammenhæng tilbyde Jernbanevirksomheden at hjælpe med at teste nye ombordudrustninger i Banedanmarks Joint Test Lab i Valby.

IT sikkerhed i ERTMS

Banedanmark forvalter et ERTMS "Online Key management System", som sikrer at ETCS ombordudrustninger købt på Signalprogrammets 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. Hvis Jernbanevirksomheden selv indkøber nye type ombordudrustninger, der ikke forbindes direkte til Banedanmarks KMS domæne, skal Jernbanevirksomheden oprette eget KMS domæne og indgå aftale om at forbinde dette med Banedanmarks KMS domæne. Banedanmarks ERTMS "Online Key management System" etableres som udgangspunkt kun for ombordudrustninger, der er indkøbt på Signalprogrammets kontrakt med Alstom.

Intern kvalitetssikring (ETCS)

Banedanmark følger løbende op på de faste ERTMS- og ATC-anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at gentagne hændelser så vidt muligt undgås. Jernbanevirksomheden er tilsvarende forpligtet til at følge løbende op på de mobile anlægs driftsstabilitet og sikre, at fejl afhjælpes således, at gentagne hændelser så vidt muligt undgås.

Banedanmark og Jernbanevirksomheden redegør for gentagne hændelser ved førstkommende driftserfaringsmøde.

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. Eksempel: 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 unødigt 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.

2.b Bestemmelser om togkontrol for jernbanevirksomheder, der udøver godstogstrafik

ATC/STM-software

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

Banedanmark stiller i forbindelse med indførelse af ny ATC/STM 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 selv for egen regning denne software i sit rullende materiel.

ETCS og ATC systemansvar

Banedanmark er systemansvarlig for ERTMS- og ATC-infrastruktur samt ETCS og STM-DK ombordudrustning indkøbt af Signalprogrammets ERTMS onboard-projekt. Banedanmark opretholder et driftserfaringsforum med deltagelse af såvel Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation, driftsorganisation som Jernbanevirksomheder med ATC og ETCS samt ETCS+STM-DK. Driftserfaringsgruppen holder ca. 4 årlige møder, hvor driftserfaring og fejlmønstre behandles.

For ERTMS ombordudrustninger, der ikke er indkøbt via Banedanmarks Signalprogram, er Jernbanevirksomheden selv systemansvarlig. Banedanmark opstiller krav til dokumentation af ERTMS ombordudrustningers korrekte integration med ERTMS-infrastrukturen og kan i den sammenhæng tilbyde Jernbanevirksomheden at hjælpe med at teste nye ombordsudrustninger i Banedanmarks Joint Test Lab i Valby.

IT sikkerhed i ERTMS

Banedanmark forvalter et ERTMS "Online Key management System", som sikrer at ETCS ombordudrustninger købt på Signalprogrammets kontrakt med Alstom bliver forsynet med gyldige krypteringsnøgler til at beskytte ERTMS-systemets datakommunikation mod IT-sikkerhedstrusler. Jernbanevirksomheden skal enten anvende dette system i overensstemmelse med Banedanmarks anvisninger eller indgå aftale om forbindelse mellem deres eget KMS domæne og Banedanmarks. Banedanmarks ERTMS "Online Key management System" etableres som udgangspunkt kun for ombordsudrustninger, der er indkøbt på Signalprogrammets kontrakt med Alstom.

Intern kvalitetssikring (ETCS)

Banedanmark følger løbende op på de faste ERTMS- og ATC-anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at gentagne hændelser så vidt muligt undgås. Jernbanevirksomheden er tilsvarende forpligtet til at følge løbende op på de mobile anlægs driftsstabilitet og sikre, at fejl afhjælpes således, at gentagne hændelser så vidt muligt undgås.

Banedanmark og Jernbanevirksomheden redegør for gentagne hændelser ved førstkommende driftserfaringsmøde.

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. Eksempel: 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 unødigt 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.

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.

En tilladelse til at trafikere en given strækning/station er ensbetydende med en tilladelse til, og et krav om, at benytte de til strækningen/stationen hørende formålsbestemte frekvenser. Frekvenserne må kun bruges i forbindelse med de time-slots, der er aftalt med Banedanmark.

Hvis Banedanmark stiller begrundede krav om opdatering af Jernbanevirksomhedens eksisterende togradioer med f.eks. ny software eller hardware, skal udgiften hertil afholdes af Jernbanevirksomheden.