

Bilag 2.3B Banedanmarks standard adgangskontrakt for Øresundsbro Konsortiets infrastruktur

Adgangskontrakt

mellem

Banedanmark

Amerika Plads 15

2100 København Ø

(herefter kaldet Banedanmark)

på vegne af

Øresundsbro Konsortiet

Vester Søgade 10

1601 København V

(herefter kaldet ØSB)

CVR-nummer: 24 24 67 87

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

Kontraktens opbygning	5
Definitioner.....	5
§ 1 Grundlag og formål	7
§ 2 Minimumsadgangsydelser.....	7
2.1 Kapacitetstildeling.....	7
2.2 Køreplan.....	8
2.3 Trafikafvikling	8
2.4 Trafikinformation.....	9
2.5 Oplysninger om togbevægelser	9
2.6 Brug af elforsyningsudstyr	9
2.7 Tekniske og trafikale forskrifter	9
2.8 Dataudveksling.....	10
§ 3 Sporadgang til servicefaciliteter og levering af services	10
§ 4 Ekstra ydelser	10
4.1 Kørestrøm	10
4.2.Befordringstilladelse til usædvanlig transport.....	10
§ 5 Hjælpeydelse	10
§ 6 Sikkerhed og tilladelser	10
6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.....	10
6.2 Sikkerhedsbrist.....	11
§ 7 Infrastrukturarbejder.....	11
7.1 Prioritet ved planlægning af sporspærringer til infrastrukturarbejder	11
7.2 Varslingsterminer.....	11
7.3 Målstyring.....	14
§ 8 Miljø	14
8.1. Miljømæssige normer	14
8.2 Dieselaftgift.....	14
§ 9 Betaling.....	14
9.1 Infrastrukturafgifter	14
9.2 Ekstra ydelser.....	15
9.3 Hjælpeydelse	15
§ 10 Forsikring.....	15

§ 11 Erstatning.....	15
§ 12 Misligholdelse	15
§ 13 Force majeure.....	16
§ 14 Præstationsordning (bod/bonus)	16
§ 15 Betingelser for overdragelse	16
§ 16 Samarbejdsrelationer	17
16.1 Samarbejde og informationspligt	17
16.2 Fortrolighed	17
16.3 Adgang.....	17
§ 17 Tvister	17
17.1 Forhandling og mægling.....	17
17.2 Voldgift	17
§ 18 Ikrafttræden og ophør	18
Bilag 1 – Samarbejdsrelationer og kontaktpersoner	19

Kontraktens opbygning

Kontrakten består af følgende dele, der gælder i nævnte rækkefølge:

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.

Intervallspærring: spærring af spor i tidsrummet mellem to tog passerer. 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: 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 så vidt muligt 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 ØSBs infrastruktur beliggende på dansk territorium. Banedanmark indgår kontrakten på vegne af ØSB i henhold til Hovedaftale om Forvaltning af Jernbanen på Øresundsforbindelsen mellem Øresundsbro Konsortiet og Banestyrelsen (nu Banedanmark) af 19.06.2000.

§ 2 Minimumsadgangsydelser

ØSB leverer minimumsadgangsydelser til Jernbanevirksomheden som defineret i Europa-parlamentets og Rådets Direktiv 2012/34/EU. Banedanmark leverer, jf. Hovedaftalen omtalt i § 1, en række af disse ydelser på vegne af ØSB. Hvor Banedanmark leverer ydelser sker dette på den danske systemdel af ØSBs infrastruktur.

I § 2.1 - 2.9 beskrives parternes gensidige rettigheder og forpligtelser forbundet med minimumsadgangsydelserne.

2.1 Kapacitetstildeling

Banedanmark foretager kapacitetstildeling på vegne af ØSB.

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 at 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 på vegne af ØSB. 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

Banedanmark foretager trafikafvikling på vegne af ØSB.

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.

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 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.

Hjælpevognsberedskab

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

2.4 Trafikinformation

Der leveres ikke trafikinformation på ØSBs infrastruktur.

2.5 Oplysninger om togbevægelser

Oplysninger om togbevægelser på ØSBs infrastruktur gives til Jernbanevirksomheden via den Regularitets-informationspakke Banedanmark leverer til Jernbanevirksomheden.

2.6 Brug af elforsyningsudstyr

Jernbanevirksomheden skal sikre at strømaftagere til stadighed efterlever gældende normer, så interaktion strømaftager/køreledning minimerer slidtage og driftsforstyrrelser.

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

2.7 Tekniske og trafikale forskrifter

ØSB's Jernbaneafdeling udgiver procedurer og instrukser som beskriver håndteringen af de sikkerhedsmæssige forhold på ØSB's jernbane. ØSB's trafiksikkerhedsprocedurer og -forskrifter, stilles til rådighed i elektronisk format på ØSBs hjemmeside.

Parterne er forpligtede til at følge disse forskrifter.

Særlige krav og forpligtelser relateret til forholdet mellem infrastruktur og materiel er beskrevet i ØSBs til enhver tid gældende Netredegerelse.

2.8 Dataudveksling

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

§ 3 Sporadgang til servicefaciliteter og levering af services

ØSB stiller ikke servicefaciliteter, som defineret i Europa-parlamentets og Rådets Direktiv 2012/34/EU, til rådighed for Jernbanevirksomheden.

§ 4 Ekstra ydelser

På anmodning fra Jernbanevirksomheden leverer ØSB, eller Banedanmark på vegne af ØSB, ekstra ydelser til Jernbanevirksomheden som defineret i Europa-parlamentets og Rådets Direktiv 2012/34/EU.

I § 4.1 - 4.2 beskrives parternes gensidige rettigheder og forpligtelser forbundet med ekstra ydelserne.

4.1 Kørestrøm

På anmodning fra Jernbanevirksomheden leverer ØSB energi til fremdrift af elektriske traktionsenheder.

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

4.2 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

ØSB tilbyder ingen hjælpeydelse.

§ 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 Trafikstyrelsen.

ØSB 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 (på vegne af ØSB) 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 ØSBs 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.

§ 7 Infrastrukturarbejder

ØSB planlægger og gennemfører infrastrukturarbejder i henhold til ØSB's til enhver tid gældende Netrederegørelse. Det påhviler Banedanmark, på vegne af ØSB, løbende at varsle Jernbanevirksomheden om planlagte infrastrukturarbejder.

Når omfattende uorden i trafikken falder sammen med planlagte sporspærringer på ØSBs infrastruktur, skal Banedanmark inddrage ØSB i dialogen om trafikafviklingen. ØSB skal være indstillet på at udskyde eller aflyse sporspærringer for at mindske effekten af trafikal uorden. Banedanmark kan ikke uden ØSB accept udskyde/aflyse en sporspærring.

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 varslers Jernbanevirksomheden om sporspærringer.

Nedenstående varselsterminer er gældende for planlægningen af "sporspærringer eksklusive spærringer omfattet af system- og intervalspærringer". Systemspærringer og intervalspærringer kræver ingen varslingsfrist 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.

Som resultat af normbestemte eftersyn kan ØSB få behov for at gennemføre sporspærringer til infrastrukturarbejde, som skal udføres senest 12 uger efter eftersynet. Sådanne sporspærringer er undtaget for N-4 måneders varsel selv hvis spærringens længde foreskriver denne varslingsfrist. Spærringen vil i stedet blive planlagt via dialog mellem parterne.

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	Ingen oplysninger	Ingen oplysninger

	angives	angives	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 påvirke målingerne af Banedanmarks overholdelse sporspærringsprocessen, i det omfang sådanne målinger aftales jf. § 7.3.

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 sikre, 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 ØSB principielt være imødekommende over for sådanne ønsker. Planlægningen foretages i tæt samarbejde mellem Jernbanevirksomheden og ØSB 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. ØSB 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 så vidt muligt 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 ansvaret for eventuelle forurenings- eller miljøskader, der kan henføres til den pågældende virksomhed.

8.2 Dieselaftgift

Såfremt omfanget af dieseldrift på forbindelsen skulle overstige det oprindelige driftsoplæg, forbeholder ØSB sig ret til at opkræve en nærmere specificeret dieselaftgift. Dieselaftgiften skal alene dække Konsortiets meromkostninger til forøget tilsyn og vedligehold af Øresundstunnelen, som kan henføres til den øgede tilsmudsning af tunnelen.

For dieseldrift henvises til ØSB's til enhver tid gældende Netredegørelse.

§ 9 Betaling

9.1 Infrastrukturafgifter

For kørsel på ØSBs infrastruktur 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

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.

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, rapporter og analyser om togbevægelser

Prisen aftales mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden i hvert konkret tilfælde.

§ 10 Forsikring

Jernbanevirksomheden tegner lovpligtig ansvarsforsikring.

ØSB har tegnet såvel lovpligtig skadesforsikring på ting som lovpligtig ansvarsforsikring.

§ 11 Erstatning

For skader, som parterne måtte påføre hinanden, er parterne ansvarlige efter dansk rets almindelige regler. Ingen af parterne er dog forpligtet til at erstatte den anden part dennes driftstab, avancetab eller andet indirekte tab, uanset om disse tab udspringer af de tekniske og organisatoriske implikationer ved grænseoverskridende trafik, eller af andre årsager.

Ved personskader ydes erstatning i henhold til erstatningsansvarsloven, herunder afledede krav og evt. differencekrav mellem de i henhold til erstatningsansvarsloven og arbejdsskadesikringsloven hjemlede erstatninger i tilfælde, hvor tilskadekommet personale er dækket af arbejdsskadesikringsloven.

Såfremt en af parterne ifalder erstatningsansvar over for tredjemand i anledning af skader, som er forårsaget af den anden part, skal den part, der bærer det endelige ansvar, skadesløsholde den part, der har udbetalt erstatning, herunder også omkostninger til advokat mv. samt sagsomkostninger. Den part, der modtager erstatningskravet, er forpligtet til straks at give meddelelse til den anden part herom.

Jernbanevirksomheden kan alene gøre regres over for ØSB, i det omfang skaden er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra ØSB side, jævnfør lov om jernbane.

§ 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 begrunder 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 ØSB 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)

Der eksisterer ikke mellem parterne nogen form for aftale om præstationsordning. Det skyldes at den danske stat har undtaget ØSB fra kravet om at indgå aftale om præstationsordning.

§ 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

Jernbanevirksomheden forpligtiger sig til at deltage aktivt i det nedsatte ledelsesforum til opfølgning på Øresundstrafikkens punktlighed – PØLS-gruppen (Punktlighed i Øresundstrafikken gennem Ledningernas Samverkan).

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 10. 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 på vegne af ØSB:

Dato

For Jernbanevirksomheden:

Dato

Navn

Titel

Navn

Titel

Bilag 1 – Samarbejdsrelationer og kontaktpersoner

Operationelle kontakter skal altid gå via Banedanmarks sædvanlige organisation.
Spørgsmål af administrativ karakter kan behandles ved kontakt til følgende personer.

Øresundsbro Konsortiet	Jernbanevirksomheden
Chef Jernbanedrift (Ledelsesniveau)	
Driftsleder	
Kundeansvarlig	
Driftscenter Danmark Operativ chef på Banedanmarks driftscenter	
E-post (officiel)	E-post

Øvrige kontaktpersoner:

Område	ØSB	Jernbanevirksomheden
Normal kontakt via BDK Planlægning af sporarbejder Kommende køreplan		
Normal kontakt via BDK Planlægning af sporarbejder Indeværende køreplan		
Normal kontakt via BDK Almene spørgsmål om kanaltildeling		
El-spørgsmål (Kørestrøm)		
Kommunikation/information om Jernbanen		
Presse, Journalistik, Pressevagt		
Forsikringsforhold og Skadesanmeldelse		
Trafiksikkerhed		

ØSB opdaterer jævnligt sine oplysninger på hjemmesiden: <http://dk.oresundsbron.com/page/1128>