

## **Adgangskontrakt**

mellem

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

(herefter kaldet Banedanmark)

CVR nummer: 18 63 22 76

og

[Jernbanevirksomhed]

[Adresse]

[Postnummer, by]

CVR nummer: xx xx xx xx

(herefter kaldet Jernbanevirksomheden)

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

## Indhold

Definitioner .....	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 trafikafvikling – punktlighedspakken .....	8
2.6 Brug af elforsyningsudstyr .....	9
2.7 Tekniske og trafikale regler og instruktioner.....	9
2.8 Dataudveksling .....	9
§ 3 Sporadgang til servicefaciliteter og levering af services .....	9
3.1 Tildeling .....	9
3.2 Vedligehold, renhold og glatførebekæmpelse/snerydning på Banedanmarks stationer og arealer .....	9
§ 4 Ekstra ydelser .....	9
4.1 Kørestrøm .....	10
4.2 Forvarmning af togsæt, vognstammer og lokomotiver samt øvrig elektricitet fra fremmednet .....	10
4.3 Vand til klargøring .....	10
4.4. Befordringstilladelse til usædvanlig transport .....	10
§ 5 Hjælpeydeler .....	10
5.1 Levering af supplerende oplysninger herunder data, rapporter og analyser .	10
§ 6 Sikkerhed og tilladelser .....	10
6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v. ....	10
6.2 Ulykker og forløbere til ulykker.....	11
6.3 Indberetning af oplysninger om gods .....	11
§ 7 Kapacitetsrestriktioner .....	11
7.1 Varslingsterminer og procedure.....	11
§ 8 Miljø.....	12
8.1. Miljømæssige normer .....	12
8.2 Oliespild .....	12
8.3 Støj .....	13
§ 9 Betaling.....	13

9.1	Infrastrukturafgifter .....	13
9.3	Ekstra ydelser .....	13
9.4	Hjælpeydelse .....	14
9.5	Banedanmarks betalingsbetingelser .....	14
9.6	Jernbanevirksomhedens faktureringsadresse.....	14
§ 10	Forsikring.....	14
§ 11	Erstatning .....	14
11.1	Ansvar.....	14
11.2	Regres.....	14
11.3	Erstatningsopgørelse .....	14
§ 12	Misligholdelse .....	15
§ 13	Force majeure .....	15
§ 14	Præstationsordning (bod/bonus).....	15
§ 15	Betingelser for overdragelse .....	15
§ 16	Samarbejdsrelationer .....	16
16.1	Samarbejde og orienteringspligt .....	16
16.2	Fortrolighed .....	16
16.3	Adgang.....	16
§ 17	Tvister.....	16
17.1	Forhandling og mægling .....	16
17.2	Voldgift.....	16
§ 18	Ikrafttræden og ophør .....	17
	.....	17
Bilag 1	– Forhold vedrørende infrastruktur og materiel (spor og hjul) .....	18
Bilag 2	– Forhold vedrørende infrastruktur og materiel (togkontrol og togradio).....	20
Bilag 4	– Kvaliteten på Banedanmarks arealer og faciliteter.....	24
Bilag 5	– Trafikinformation .....	26
Bilag 6	– Banedanmarks Hjælpevognsberedskab .....	28
Bilag 7	– Løbende varslinger via LA brev. ....	31

## Kontraktens opbygning

Kontrakten består af følgende dele:

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

## Definitioner

*Fakultativ kanal:* en kanal, der er forud planlagt men hvis benyttelse først kan garanteres ved Jernbanevirksomhedens endelige bestilling i forhold til en særlig aftalt tidsfrist og som kan bortfalde, såfremt der indgives en anden bestilling om samme kanal, der i transportarbejde overstiger den fakultative kanal. Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. § 15 indeholder en formel til beregning af transportarbejde. Ved planlægning af kapacitetsrestriktioner er Banedanmark ikke forpligtet til at tage højde for fakultative kanaler i det omfang det stiller anden allerede tildelt kapacitet ringere i planlægningen.

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

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

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

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

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

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

*LA Brev:* oversigt over samtlige kapacitetsrestriktioner, der påvirker kapaciteten i forhold til tjenestekøreplanen.

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

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

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

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

*Trafikale Konsekvenser:* En oversigt over hvilke tog der skal afvikles i hvilke kanaler, inklusiv eksakte tidspunkter (minuttal) for kanalerne.

## **§ 1 Grundlag og formål**

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

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

## **§ 2 Minimumsadgangsydelser**

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

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

### 2.1 Kapacitetstildeling

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

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

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

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

Hver den 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.

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

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

For passager- og godstrafik, der ikke udføres som offentlig tjeneste, gælder i henhold til den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., at Jernbanevirksomheden bevarer 90 pct. af sin kapacitet fra den foregående kanaltildelingsperiode på alle baneafsnit fra en tildelingsperiode til den næste, hvis der indgives ansøgning herom. Fakultative kanaler kan efter forudgående aftale med Jernbanevirksomheden tilbagekaldes af Banedanmark. Dog kan Banedanmark uden forudgående aftale med

Jernbanevirksomheden tilbagekalde en given fakultativ kanal, såfremt Jernbanevirksomheden ikke senest 5 døgn før det aktuelle driftstidspunkt for den pågældende kanal har fremsendt behørig bestilling til Banedanmark.

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

## 2.2 Køreplan

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

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

Tjenestekøreplan(er) sendes til Jernbanevirksomheden elektronisk.

## 2.3 Trafikafvikling

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

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

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

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

Banedanmark og Jernbanevirksomheden er 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 sikrer, at alle jernbanevirksomheder deltager 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-tog.

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 i henhold til den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., i forbindelse med forstyrrelser i trafikken forlange,

at Jernbanevirksomheden stiller dennes materiel og 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 rekvirerer hjælpevognsberedskab til rydning af infrastrukturen i tilfælde, hvor Jernbanevirksomhedens materiel generer trafikafviklingen.

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

#### 2.4 Trafikinformation

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

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

Trafikinformationen leveres på Banedanmarks visuelle og auditive medier på fjern- og regionaltogetsstationer samt på dinstation.dk og appen Din Station.

Banedanmark opdaterer Rejseplanen med togenes aktuelle ankomst- og afgangstider, sporbenyttelser, standsningsmønstre, 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 forpligtelser aftalt mellem parterne, er beskrevet i bilag 5 under punktet "*Trafikinformation til passagerer*".

Bestemmelsen finder kun anvendelse såfremt Jernbanevirksomheden udfører passagerbefordring.

#### 2.5 Oplysninger om trafikafvikling – punktlighedspakken

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

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

Forudsætningerne for levering af punktlighedspakken 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 punktlighedsopfølgning er beskrevet i RDS-instruksen.

Jernbanevirksomheden kan ved en uvildig instans, f.eks. et rådgivende ingeniørfirma, som parterne i fællesskab udpeger, gennemføre en undersøgelse (auditering) af Banedanmarks



procedurer for beregning af punktlighed med det formål at sikre, at punktlighedspakken udarbejdes korrekt. Jernbanevirksomheden afholder udgiften til en sådan undersøgelse.

#### 2.6 Brug af elforsyningsudstyr

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

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

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

#### 2.7 Tekniske og trafikale regler og instruktioner

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

Parterne er forpligtede til at følge disse regler og instruktioner.

#### 2.8 Dataudveksling

Såfremt parterne har behov for en aftale vedrørende dataudveksling, fastsættes gensidige rettigheder og forpligtelser i bilag 3.

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

#### 3.1 Tildeling

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

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

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

Banedanmark 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, herunder arbejdsmiljøloven.

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

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

### **§ 4 Ekstra ydelser**

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

#### 4.1 Kørestrøm

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

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

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

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

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

Betaling sker i henhold til kontraktens § 9.

#### 4.3 Vand til klargøring

Efter aftale leverer Banedanmark vand til klargøring af tog.

Betaling sker i henhold til kontraktens § 9.

#### 4.4 Befordringstilladelse til usædvanlig transport

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

Betaling sker i henhold til kontraktens § 9.

### **§ 5 Hjælpeydelse**

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

#### 5.1 Levering af supplerende oplysninger herunder data, rapporteringer og analyser

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

Betaling sker i henhold til kontraktens § 9.

### **§ 6 Sikkerhed og tilladelse**

#### 6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.

Jernbanevirksomheden indestår for, at denne har gyldig tilladelse til at drive jernbanevirksomhed samt sikkerhedscertificering udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

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

## 6.2 Ulykker og forløbere til ulykker

Ved ulykker og forløbere til ulykker som defineret i den altid gældende bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, gælder bestemmelserne i Banedanmarks jernbanesikkerhedsregler. Jernbanevirksomheden og Banedanmark er forpligtede til at samarbejde og udveksle data ved undersøgelse af ulykker og forløbere til ulykker. Jernbanevirksomheden og Banedanmark indgår i den forbindelse de databehandlaftaler, der er nødvendige for at kunne udveksle denne data.

## 6.3 Indberetning af oplysninger om gods

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

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

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

## **§ 7 Kapacitetsrestriktioner**

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

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

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

### 7.1 Varslingsterminer og procedure

Banedanmarks planlægning, koordinering og offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner til brug for projekter og øvrige infrastrukturarbejder sker i overensstemmelse med bestemmelserne i Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/2075 af 4. september 2017 om erstatning af bilag VII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde. Arbejdet med kapacitetsrestriktionerne efterlever endvidere principperne om en robust planlægningsproces og en robust og pålidelig køreplan.

Banedanmark varsler Jernbanevirksomheden om kapacitetsrestriktioner via Netredegørelsen og LA brev. Løbende varslinger fremgår af det ugeligt udsendte La-brev. En oversigt over varslingsterminerne i La-brevet fremgår af bilag 7.

Derudover indkalder Banedanmark løbende Jernbanevirksomheden til Projekt- og Kapacitetsmøder vedrørende samarbejdet mellem parterne. Mødedatoerne tilrettelægges ud fra den konkrete placering af de enkelte projekter og programmer. Jernbanevirksomheden oplyses løbende om mødedatoerne, der også er offentliggjort på Banedanmarks [hjemmeside](#).

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

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

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

Banedanmark vil enten på direktørmøder med Jernbanevirksomheden, eller på anden vis, informere om status på porteføljen af de kapacitetsrestriktioner, der er varslet i Netredegrørelsen.

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

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

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

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

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

## **§ 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 olie og kemikalier forvoldt af Jernbanevirksomheden på Banedanmarks arealer, skal Jernbanevirksomheden straks informere nærmeste fjernstyringscentral eller kommandopost. Efterfølgende orienterer nærmeste fjernstyringscentral eller kommandopost Banedanmarks miljøafdeling, som orienterer den berørte kommunes miljøafdeling.

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

---

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

undersøgelser og afværgeforanstaltninger, der er nødvendige eller praktisk mulige. Disse betales af Jernbanevirksomheden.

### 8.3 Støj

Parterne skal søge at minimere støjen. Miljølovgivningen opererer med to forskellige støjbegreber for støj fra jernbanen; støj fra forbiørende 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 strækningsstøj fra eksisterende jernbaner. Kørsel til og fra depot (til og fra drift) og vendespor er omfattet af reglerne om strækningsstøj.

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

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.

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

## **§ 9 Betaling**

### 9.1 Infrastrukturafgifter

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

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

### 9.2 Hjelpevognen

Priserne for hjelpevognsydelserne fremgår af bilag 6.

### 9.3 Ekstra ydelser

#### Kørestrøm

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

Ovenstående leverancer sker i henhold til 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. Faktureringsadressen skal opgives ved ansøgningen.

#### 9.4 Hjælpeydelse

##### Levering af supplerende oplysninger

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

#### 9.5 Banedanmarks betalingsbetingelser

30 dage netto

#### 9.6 Jernbanevirksomhedens faktureringsadresse

[Jernbanevirksomhed]

[Adresse]

[Postnummer, by]

### **§ 10 Forsikring**

Jernbanevirksomheden er forpligtet til at tegne lovpligtig forsikring.

Banedanmark er omfattet af statens selvforsikringsordning.

### **§ 11 Erstatning**

#### 11.1 Ansvar

En part er kun erstatningsansvarlig over for den anden part i det omfang, en skade skyldes uagtsomhed eller forsæt fra den skadevoldende parts side, eller efter dansk rets almindelige regler for manglende medvirken til rigtig opfyldelse af kontrakten. 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 Jernbanevirksomhedens ret til regres henvises til jernbanelovens § 52.

#### 11.3 Erstatningsopgørelse

Erstatning for person- og tingskade 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 Jernbanevirksomheden, uanset årsagen hertil.

- Tabsposter, der kan kræves erstattet af skadevolderen:
  - Erstatning for personskade eller tab af forsørger.
  - Tingskade, 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 og mistet avance
  - 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 begrunder misligholdelsen, kan den forurettede part straks ophæve kontrakten.

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

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser.

## **§ 13 Force majeure**

Hverken Banedanmark eller Jernbanevirksomheden 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 forvaltes som beskrevet i nævnte Bekendtgørelse.

## **§ 15 Betingelser for overdragelse**

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

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

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

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

## **§ 16 Samarbejdsrelationer**

### 16.1 Samarbejde og orienteringspligt

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

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

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

### 16.2 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 Transport - og Boligministeriet, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 retsplejeregler.

Voldgiftsrettens sæde skal være i København.

Voldgiftsretten skal træffe afgørelse på grundlag af danske retsregler.

### **§ 18 Ikrafttræden og ophør**

Kontrakten træder i kraft den 12. december 2021 og udløber uden videre den 10. december 2022.

Kontrakten er således gældende i køreplansperioden K22.

---

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

---

Evt. navn

Evt. titel

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

### 1. Spor og hjul

#### 1.1 Banedanmarks forpligtelser

##### Sporkvalitet

Sporet skal vedligeholdes i henhold til gældende Banenormer og øvrige normer/regler. For sporets overordnede kvalitet gælder, at kravene i Banenorm BN1-38 skal opfyldes for punktfejl, mens det for standardafvigelse gælder, at mindst 80 % af alle sporafsnit à 200 m i hoved- og gennemgående tovejsspor skal opfylde kravene vedrørende standardafvigelse i både højde- og sideretning i Banenorm BN1-38.

Tilstanden opgøres en gang årligt ud fra kravene i BN1-38 og afrapporteres til Jernbanevirksomheden i 2. kvartal.

##### Skinnehældning 1:40

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

##### Sporets fysiske tilstand

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

##### Overvågning af hjul- og aksellast

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

#### 1.2 Jernbanevirksomhedens forpligtelser

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

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

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

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

##### Hjulprofiler

Jernbanevirksomhedens rullende materiel skal anvende hjulprofiler tilpasset skinnehældning 1:40. Hjulprofilerne skal overholde kravene i EN13715 med mindre andet aftales mellem parterne.

##### Hjulvedligeholdelse

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

Jernbanevirksomheden er forpligtet til én gang årligt, at opgøre tilstanden mht. hjulflader ud fra kravene i EN15313 og Banenorm BN2-205, samt afrapportere dette til Banedanmark i 2. kvartal.

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

### 1. Togkontrol

#### ATC/HKT-software

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

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

#### ATC/HKT mobil

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

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

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

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

#### ATC/HKT fast

Banedanmark er systemansvarlig for ATC/HKT. Banedanmark opretholder et driftserfaringsforum med deltagelse af såvel Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation, driftsorganisation som Jernbanevirksomheder med ATC/HKT. Driftserfaringsgruppen holder ca. 4 årlige møder, hvor driftserfaring og fejlmønstre behandles.

#### Intern kvalitetssikring

Banedanmark følger løbende op på de faste anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at

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

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

#### Nye togkontrolsystemer

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

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

For ERTMS/ETCS-ombordudrustninger, der ikke er indkøbt via Banedanmarks Onboard-kontrakt, er Jernbanevirksomheden selv systemansvarlig for ombordudrustningen, herunder softwareopdateringer. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen opstiller krav til dokumentation af ERTMS/ETCS ombordudrustningers korrekte integration med ERTMS/ETCS infrastrukturen og Banedanmark tilbyder Jernbanevirksomheden på nærmere vilkår at hjælpe med at teste nye typer ombordudrustning i Banedanmarks "Joint Test Lab" i henhold til kravene om ETCS System Compability test fra TSI 2016/919 og forordning 2019/776.

#### CBTC-software

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

#### ERTMS/STM/CBTC mobil

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

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

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

Jernbanevirksomheden forpligter sig til, ved anvendelse af materiel med mobil ERTMS/STM/CBTC, at opretholde en af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt sikkerhedsorganisation med en ERTMS/STM/CBTC-køretøjsansvarlig. Den køretøjsansvarlige er overordnet ansvarlig for opretholdelse af et forsvarligt vedligeholdelsesniveau for de mobile ERTMS/STM/CBTC-anlæg ved Jernbanevirksomheden i overensstemmelse med sikkerhedsgodkendelsen for ERTMS/STM/CBTC. Den køretøjsansvarlige indbydes til at deltage i Banedanmarks ERTMS, henholdsvis CBTC-driftserfaringsforum.

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

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

#### IT-sikkerhed i ERTMS/ETCS

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

#### ERTMS/STM/CBTC fast

Banedanmark opretholder et driftserfaringsforum med deltagelse af såvel Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation, driftsorganisation som Jernbanevirksomheder med ERTMS/STM/CBTC. Driftserfaringsgruppen holder ca. 4 årlige møder, hvor driftserfaring og fejlmønstre behandles.

#### Intern kvalitetssikring

Banedanmark følger løbende op på de faste anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at

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

Banedanmark og Jernbanevirksomheden redegør for gentagne hændelser vedr. ERTMS/STM/CBTC opstået siden sidste driftserfaringsmøde ved førstkommande 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. Eks: På ATC-strækninger er alle farepunkter (f.eks. overkørsler) varslet i mindst projekteringsafstand. Denne restriktive nedbremsning mod farepunktet er forsøgt imødekommet ved, at der i trafikgeneafstand er udlagt opdateringsbaliser, der kan fjerne unødige bremsninger 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 %. I tog med lavere bremseprocent kan der opleves gener fra ATC-togstop-systemet.

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

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

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

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

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

### 1. Generelt

Banedanmark leverer renhold, vedligehold og snerydning af Banedanmarks arealer i henhold til Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser. Nedenstående fastlægger de gensidige retningslinjer mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden i forhold til kvaliteten af renhold, vedligehold samt snerydning (herefter samlet betegnet renhold og vedligehold) af de arealer, som Banedanmark er ansvarlige for.

### 2. Ansvar

#### 2.1. Fælles ansvar

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

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

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

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

Ønsker, fejl og mangler der registreres ved gennemgangen anføres i en gennemgangsrapport. Rapporten fremsendes til de relevante driftsansvarlige fagområder i Banedanmark, som på baggrund af bemærkninger og dokumentation afviser eller indmelder behovet til prioritering. Tilbage melding om aktion på indmelding sker i gennemgangsrapporten, som returneres til Jernbanevirksomheden efter endt behandling i Banedanmark.

Fejl opstået i den mellemliggende periode indmeldes løbende til faglig visitering igennem EPI.

#### 2.2. Banedanmarks ansvar

Banedanmark skal sikre, at alle sikkerhedsregler og relevante love, herunder arbejdsmiljølovgivningen, overholdes ved renhold, vedligehold og snerydning af alle arealer, som Banedanmark er ansvarlig for.

Banedanmark varetager udgifter til færdselsregulerende hegning efter behov.

##### 2.2.1 Farligt gods

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

#### 2.3. Jernbanevirksomhedens ansvar

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

Jernbanevirksomheden skal bortset fra på arealer omfattet af pkt. 2.2.1, selv bære udgifter til opsætning og vedligehold af hegning imod hærværk på tog, depoter og p-riste.



### 3. Kvalitetskrav til vedligehold af Banedanmarks arealer

Vedligehold foretages indenfor Banedanmarks budgetmæssige rammer.

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

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

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

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

#### 3.1. Kvalitetskrav

Banedanmark har pligt til at sikre at aftalte kvalitetskrav efter normer og andre lovkrav overholdes. Banedanmark sikrer, at arbejde og færdsel kan foregå på tilfredsstillende og sikker vis.

#### 4. Samarbejde

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

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

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

Indmelding af ikke-sikkerhedsmæssige fejl og mangler på Banedanmarks områder skal ske til Banedanmark, Infrastruktur, via ledelsessekretariatet\_infrastruktur@bane.dk.

Driftsforstyrrende fejl indmeldes via RDS.

## Bilag 5 – Trafikinformation

### 1. Generelt

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

Banedanmark leverer trafikinformation efter de gældende servicestandarder for trafikinformation.. Servicestandarderne er formuleret med afsæt i de behov for trafikinformation, som kunden har for at kunne gennemføre sin samlede rejse. Servicestandarderne bidrager til at tydeliggøre den trafikinformation, som skaber størst værdi for de fælles kunder og til at sikre, at trafikinformationen opleves ensartet og af høj kvalitet.

Servicestandarderne for trafikinformation revideres løbende på baggrund af kundetilfredshedsmålinger og målinger af den leverede kvalitet, så kundetilfredsheden løbende forbedres.

### 2. Ansvarsfordeling

Banedanmark er ansvarlig for og forestår trafikinformation:

- om den aktuelle driftssituation på alle fjern- og regionaltogetsstationer i Danmark
- på skærme og højttalere på stationerne
- togenes aktuelle afgangstider og sporbenyttelser på Rejseplanen samt tillysninger, aflysninger og aktuelt standsningsmønster
- digitale afgangsskærme på dinstation.dk og i appen Din Station
- telefonservice til blinde og svagtsende baseret på data i Rejseplanen

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for og forestår trafikinformation:

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

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

- togenes position i realtid
- togenes planlagte oprangering og opdateringer i realtid til brug for vognnumre på skærme, destination for de enkelte vogne ved tog, der deler sig og perronafsnitsopdeling af tog
- planlagt og aktuelt standsningsmønster og destination uden for Banedanmarks infrastruktur
- data om materiellet i realtid om f.eks. aflåste vogne, services ombord, cykler, børneguide mm, til brug på inforskærme
- køreplan og ændringer i realtid på togbusser
- konsekvenser for passagerer ved ændringer
- kapacitet og belægningsgrad
- eventuelt andre bemærkninger i tekstform, herunder krav om pladsbillet m.v.

Trafikinformation bliver i de kommende år løbende mere datadrevet og både Jernbanevirksomheden og Banedanmark skal bestræbe sig på at sikre udveksling data i standardiserede interfaces i realtid, som kan forbedre trafikinformation og understøtte punktligheden

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

### 3. Fejl og kundehenvendelser

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

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

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

Passagerer kan henvende sig om trafikinformation både til Jernbanevirksomhedernes kundecenter og til Banedanmark Trafikinformation med spørgsmål, fejl, mangler og forslag.

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

Henvendelser om punktlighed besvares af Jernbanevirksomhederne.

### 4. Samarbejde

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

## **Bilag 6 – Banedanmarks Hjælpevognsberedskab**

### 1. Generelt

Banedanmark leverer Hjælpevognsberedskabets ydelser som beskrevet i dette bilag.

### 2. Ansvar

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

#### 2.1 Banedanmarks forpligtelser

Banedanmark er ansvarlig for:

- At levere hjælpevognsydelser til Jernbanevirksomheden under iagttagelse af alle gældende regler og retningslinjer.
- At anvende hjælpevognsledere med den nødvendige uddannelse og erfaring i behandling af rullende materiel, der er havareret, forulykket, beskadiget og/eller ude af stand til at fortsætte kørsel selv.
- At anvende hjælpevognsledere, der har gennemgået relevant uddannelse for den materieltype, som den konkrete hjælpevognsydelse vedrører.
- At hjælpevognslederne vedligeholder de materielsikkerhedsmæssige kompetencer via kompetenceopretholdende efteruddannelse hvert andet år.
- At dokumentation for gennemgået grunduddannelse og efteruddannelse registreres af Banedanmark.
- At gennemføre internt tilsyn med hjælpevognsberedskab inkl. overholdelse af uddannelseskraav og fremsende en kopi af interne og eksterne tilsynsrapporter så hurtigt som muligt, dog senest indenfor 5 arbejdsdage fra rapporten er udarbejdet eller modtaget af Banedanmark.
- At på skriftlig anmodning fra Jernbanevirksomheden fremsende en kopi af Hjælpevognens udkaldsrapporter hurtigst muligt, dog senest indenfor 5 dage fra anmodningen er fremsendt.
- At opretholde hjælpevognsberedskabet med det fornødne mandskab og udstyr, således at der på alle tider af døgnet hele året kan rykkes ud hurtigst muligt, dog i muligt omfang inden for en (1) time fra et opkald er modtaget
- At på forespørgsel give Jernbanevirksomheden adgang til dokumentation for hjælpevognsledernes uddannelse.
- At så vidt muligt sikre beviser eller tilsvarende dokumentation inden en konkret hjælpevognsydelse gennemføres ved eksempelvis at tage fotos på hændelsesstedet af det beskadigede materiel, hvor litranummeret er synligt. Banedanmark er forpligtet til at udlevere sådanne beviser eller tilsvarende dokumentation til Jernbanevirksomheden eller Jernbanevirksomhedens forsikringsselskab på Jernbanevirksomhedens anmodning til brug for evt. efterfølgende forsikringsag.

Såfremt det mellem parterne er aftalt, at Banedanmark skal fungere som betinget materielsagkyndig, fastsættes vilkårene herfor i særskilt bilag.

#### 2.2 Jernbanevirksomhedens forpligtelser

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for:

- At give Banedanmarks hjælpevognsledere adgang til relevante data om det materiel, som skal håndteres ifm. levering af en konkret hjælpevognsydelse.

### 3. Rekvirering af Hjælpevognsberedskabet

Banedanmark rekvirerer Hjælpevognsberedskabet til rydning af infrastrukturen i tilfælde, hvor Jernbanevirksomhedens materiel generer trafikafviklingen.

Jernbanevirksomheden skal kontakte Banedanmark med henblik på rekvirering.

Hjælpevognsberedskabet rekvireres altid via Driftcenter Danmark (DCDK) på telefonnummer:

- +45 3312 5750

Hjælpevognsberedskabet rykker ud hurtigst muligt, dog i muligt omfang inden for en (1) time efter udkald med mindre at andet aftales.

Når Hjælpevognsberedskabet aktiveres foretages udkald efter følgende prioritering:

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

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

Ved udkald medbringer Hjælpevognen i muligt omfang de ydelser og materialer, som Hjælpevognen vurderer er nødvendige ud fra de på udkaldstidspunktet tilgængelige oplysninger.

Såfremt Hjælpevognen efter ankomst til hændelsesstedet vurderer, at anvendelsen af en eller flere af de medbragte ydelser eller materiale alligevel ikke er nødvendig, faktureres Jernbanevirksomheden ikke herfor. Dog faktureres der altid for transporttid til/fra hændelsesstedet.

### 4. Priser og betaling

Priserne for hjælpevognsydelserne fremgår nedenfor og justeres af Banedanmark en gang årligt inden kontraktens indgåelse. Reguleringen beregnes på grundlag af udviklingen i indekset fra oktober måned de seneste 2 år. Eksempel: Pr. 1. januar 2018 skal prisen reguleres. I beregningen sammenlignes indeks for oktober 2016 med oktober 2017, og den aktuelle pris reguleres med den konstaterede udvikling.

Såfremt nettoprisindekset er negativt, fortsætter prisen uændret. Betaling sker efter adgangskontraktens § 9.

<b>Hjælpevognsydelser</b>	<b>Pris (2020) [kr./time]</b>
1. Hjælpevognleder	734,26
2. Håndværker	624,10
3. Lille varebil	979,01
4. Stor varebil	1468,16
5. Kran 140 + lastbil	2827,05
6. Kran 2755	6178,50
7. Kran 3000	6979,25
8. Varer	Efter forbrug + 10 %

### 5. Overdragelse

Banedanmark kan ikke uden forudgående skriftligt samtykke fra Jernbanevirksomheden helt eller delvist overdrage forpligtelser eller rettigheder til tredjemand. Banedanmark er dog berettiget til at

anvende hjælpevognspersonale fra tredjemand, såfremt disse handler under instruks fra Banedanmarks hjælpevognsledere.

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

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

## Bilag 7 – Løbende varslinger via LA brev.

Banedanmark opdaterer løbende kapacitetsrestriktionernes påvirkning i LA-brevet. Ugentligt udsendes La-brevet, som er et af Banedanmarks officielle varslingsmedier.

<b>Deadline</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Leverance</b>
N-21 uger	Projektspærringer varsles for relevante interessenter	Projektspærringer varsles endeligt senest 21 uger før konkrete spærring påbegyndes.  La-brevet indeholder bl.a. den konkrete data om den pågældende spærring, herunder: <ul style="list-style-type: none"><li>- start- og sluttidspunkt for spærringen</li><li>- spærringstypen, dvs. om alle spor er spærret eller der stadig kan køres på sporene med en reduceret drift.</li></ul>
N-19 uger	Vedligeholdelsesspærringer varsles for relevante interessenter	Vedligeholdelsesspærringer varsles endeligt senest 19 uger konkrete spærring påbegyndes.  La-brevet indeholder bl.a. den konkrete data om den pågældende spærring, herunder: <ul style="list-style-type: none"><li>- start- og sluttidspunkt for spærringen</li><li>- spærringstypen,</li><li>- spærringsretning og hvilke trafikale konsekvenser, spærringen har.</li></ul>

N angiver det tidspunkt, hvor kapacitetsrestriktionens begynder