

## **Adgangskontrakt for Øresundsbro Konsortiets infrastruktur**

mellem

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

(herefter kaldet Banedanmark)

CVR nummer: 18 63 22 76

på vegne af

Øresundsbro Konsortiet

Vester Søgade 10

1601 København V

(herefter kaldet ØSB)

CVR nummer: 24 24 67 87

og

[JERNBANEVIRKSOMHED]

[VEJNAVN, NR.]

[POSTNR., 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 .....	5
§ 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 .....	8
2.7 Tekniske og trafikale forskrifter .....	8
2.8 Dataudveksling .....	8
§ 3 Sporadgang til servicefaciliteter og levering af services.....	8
§ 4 Ekstra ydelser .....	8
4.1 Kørestrøm.....	8
4.2 Befordringstilladelse til usædvanlig transport.....	9
§ 5 Hjelpeydelse .....	9
§ 6 Sikkerhed og tilladelser .....	9
6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v. ....	9
6.2 Ulykker og forløbere til ulykker .....	9
§ 7 Kapacitetsrestriktioner.....	9
7.1 Varslingsterminer og procedure .....	10
7.3 Målstyring .....	11
§ 8 Miljø.....	11
8.1. Miljømæssige normer .....	11
8.2 Dieselaftgift.....	11
§ 9 Betaling .....	11
9.1 Infrastrukturafgifter .....	11
9.3 Ekstra ydelser .....	11
9.4 Hjelpeydelse .....	12
9.5 Banedanmarks betalingsbetingelser .....	12
9.6 Jernbanevirksomhedens faktureringsadresse .....	12
§ 10 Forsikring.....	12
§ 11 Erstatning .....	12
§ 12 Misligholdelse .....	12

§ 13 Force majeure .....	13
§ 14 Præstationsordning (bod/bonus) .....	13
§ 15 Betingelser for overdragelse .....	13
§ 16 Samarbejdsrelationer .....	13
16.1 Samarbejde og orienteringspligt .....	13
16.2 Fortrolighed.....	14
16.3 Adgang .....	14
§ 17 Tvister .....	14
17.1 Forhandling og mægling.....	14
17.2 Voldgift.....	14
§ 18 Ikrafttræden og ophør .....	15
.....	15
Bilag 1 – Samarbejdsrelationer og kontaktpersoner .....	16
Bilag 2 – Trafiksikkerhedsregler og -procedurer.....	17
Bilag 3 – Banedanmarks Hjelpevognsberedskab .....	19
Bilag 4 – Løbende varslinger via LA brev. ....	22

## Kontraktens opbygning

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

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

## Definitioner

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

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

*Intervallspærring:* Spærringer af spor i tidsrummet mellem passagen af to tog. Intervallspærringer påvirker ikke rettidigheden og foranlediger ikke korrigerende af køreplanen. Formålet med intervallspærringer er at tilsikre 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.

*Kanaloversigt:* En oversigt over antal mulige kanaler, som er tilgængelige, i et givent tidsrum på en given strækning

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

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

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

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

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

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

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

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

## **§ 1 Grundlag og formål**

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

Kontrakten fastlægger samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser, betingelser, krav til forsikring 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. juni 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.

Under § 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 løbende infrastrukturdata tilgængelige for Jernbanevirksomheden. Jernbanevirksomheden leverer materieldata og produktionsdata til Banedanmark.

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.2 Køreplan

Banedanmark udarbejder en køreplan 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 forbindelse med afvikling af trafikken ved uregelmæssigheder med eller uden nedsat kapacitet. Afviklingen sker på baggrund af "*Principper for afvikling*", som Banedanmark udsender hvert år inden køreplansperiodens start.

Udarbejdelsen af "*Principper for afvikling*" sker i tæt samarbejde mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne og følger proceduren for kapacitetstildeling i henhold til den 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 forpligtet til at følge "*Principper for afvikling*". Dog kan Banedanmark gennemføre andre disponeringer, hvis situationen kræver det. Jernbanevirksomheden sikrer, at personel- og materielplaner understøtter de overordnede disponeringsplaner.

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

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

## Banedanmarks disponeringsbeføjelser

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

## Beredskab Banedanmark

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

Jernbanevirksomheden afholder omkostningerne hertil. Betaling sker efter kontraktens § 9. Procedure for rekvirering af Beredskab Banedanmark, samt gensidige rettigheder og forpligtelser er beskrevet i bilag 3.

#### 2.4 Trafikinformation

Der leveres ikke trafikinformation på ØSBs infrastruktur.

#### 2.5 Oplysninger om trafikafvikling – punktlighedspakken

Oplysninger om trafikafvikling på ØSBs infrastruktur gives til Jernbanevirksomheden via den punktlighedspakke, Banedanmark leverer til Jernbanevirksomheden.

#### 2.6 Brug af elforsyningsudstyr

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

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

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

#### 2.7 Tekniske og trafikale forskrifter

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

Parterne er forpligtet 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

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

### **§ 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.

#### 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**

Såfremt gennemførelsen af en usædvanlig transport nødvendiggør ændringer i ØSBs infrastruktur som for eksempel nulstilning af akseltællere eller flytning af forhindringer, kan denne ydelse bestilles hos ØSB.

Udgifterne hertil opgøres som de faktiske omkostninger forbundet med ændringen i ØSBs infrastruktur med et administrationstillæg på 5 pct.

### **§ 6 Sikkerhed og tilladelser**

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

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

ØSB 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 Trafikstyrelsen gælder bestemmelserne i Banedanmarks trafikale regler, herunder SR, ORF mv.. Jernbanevirksomheden og Banedanmark (på vegne af ØSB) er forpligtet til at samarbejde og udveksle data ved undersøgelse af ulykker og forløbere til ulykker.

#### 6.3 Indberetning af oplysninger om gods

Inden ankomst fra anden infrastruktur, afsendelse eller opstilling (henstilling) af gods på ØSBs 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, OR-S, OR-F og SIN overholdes.

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

### **§ 7 Kapacitetsrestriktioner**

ØSB planlægger og gennemfører kapacitetsrestriktioner i henhold til ØSBs til enhver tid gældende Netredegørelse. Det påhviler Banedanmark, på vegne af ØSB, løbende at varsle Jernbanevirksomheden om planlagte kapacitetsrestriktioner.

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

### 7.1 Varslingsterminer og procedure

Banedanmark varsler løbende Jernbanevirksomheden om kapacitetsrestriktioner via LA-brev, der udsendes ugentligt. En oversigt over varslingsterminerne i LA-brevet fremgår af bilag 4.

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 hærværk samt særlige vejr- eller naturforhold, forårsager (eller kan forårsage) driftsmæssige forstyrrelser og/eller ulykker og forløbere til ulykker.

Som resultat af normbestemte eftersyn kan ØSB få behov for at gennemføre kapacitetsrestriktioner til infrastrukturarbejde, som skal udføres senest 12 uger efter eftersynet. Sådanne kapacitetsrestriktioner er undtaget for N-21 ugers og N-19 ugers varslet, selv hvis spærringens længde foreskriver denne varsling. Spærringen vil i stedet blive planlagt via dialog mellem parterne.

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.

ØSB informerer løbende om status på porteføljen af de kapacitetsrestriktioner, der er varslet i ØSBs netredegerelse.

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 ØSB principielt være imødekommende over for sådanne ønsker. Planlægningen foretages i tæt samarbejde mellem Jernbanevirksomheden og ØSB under hensyntagen til trafikale følgevirkninger.

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.

#### Brug af likviditetsprincip

For at optimere planlægning og anvendelse af sporspærringer er anmeldte sporspærringer ved X-12 mdr. "likvide" frem til N-21 uger. 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.

### 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 til enhver tid overholdes og bærer hver især ansvaret for eventuelle forurenings- eller miljøskader, der kan henføres til den pågældende virksomhed.

### 8.2 Dieselafgift

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

For dieseldrift henvises til ØSBs til enhver tid gældende Netredegerelse.

## **§ 9 Betaling**

### 9.1 Infrastrukturafgifter

For benyttelse af 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 inden den 20. i den efterfølgende måned.

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

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

### 9.2 Beredskab Banedanmark

Priserne for beredskabsydelse fremgår af bilag 3.

### 9.3 Ekstra ydelser

#### Kørestrøm

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

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

#### Befordringstilladelse til usædvanlig transport

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

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

#### 9.4 Hjælpeydelse

##### Levering af supplerende oplysninger

Data, rapporteringer og analyser om trafikafvikling.

Prisen aftales mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden i hvert konkret tilfælde.

#### 9.5 Banedanmarks betalingsbetingelser

30 dage netto.

#### 9.6 Jernbanevirksomhedens faktureringsadresse

[Navn]

[Adresse]

[Postnr, by]

### **§ 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.

Hver kontraktpart er erstatningsansvarlig efter dansk rets almindelige regler for manglende medvirken til rigtig opfyldelse af kontrakten.

### **§ 12 Misligholdelse**

Kontrakten kan ophæves i tilfælde af væsentlig misligholdelse.

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

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

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, 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**

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

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

#### **16.2 Internationalt samarbejde**

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

### 16.3 Fortrolighed

Parterne og deres ansatte er forpligtet til at opretholde fortrolighed omkring enhver viden og oplysning, som måtte komme i deres besiddelse, om den anden parts kommercielle og tekniske forhold og ekspertise, kundekreds, samarbejdspartnere, underleverandører etc.

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.

### 16.4 Adgang

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

## **§ 17 Tvister**

### 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 10. december 2023 og udløber uden opsigelse den 14. december 2024. Kontrakten er således gældende i køreplansperioden K24.

---

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

---

Kenneth Juul Andersen  
Sektionschef

---

Navn  
Stilling

---

Navn  
Stilling

## 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.

<b>Øresundsbro Konsortiet</b>	<b>Jernbanevirksomheden</b>
Chef Jernbanedrift (Ledelsesniveau) <i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
Drifts- og kundeansvarlig <i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
Driftscenter Danmark Operativ chef på Banedanmarks driftscenter <i>Claus Bendix Christiansen</i> Tlf. +45 26 73 27 55 Nationell Operativ Chef, Tlf. +46 10 127 0000 Regional Operativ Chef Syd, Tlf. +46 10 127 1050	
E-post (officiel) <a href="mailto:railway@oresundsbron.com">railway@oresundsbron.com</a>	

### Øvrige kontaktpersoner:

<b>Område</b>	<b>ØSB</b>	<b>Jernbanevirksomheden</b>
<b>Trafiksikkerhed</b>	<b><i>Torben Landler</i></b> <b>Tel. +45 3341 6499</b>	
Normal kontakt via BDK Planlægning af sporarbejder Kommende køreplan	<i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
Normal kontakt via BDK Planlægning af sporarbejder Indeværende køreplan	<i>Mikael Lundgren</i> Tlf. +45 3341 6408	
Normal kontakt via BDK Almene spørgsmål om kanaltildeling	<i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
El-spørgsmål (Kørestrøm)	<i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
Kommunikation/information om Jernbanen	<i>Andreas Jälmarstål</i> Tlf. +45 3341 6134	
Presse, Journalistik, Pressevagt	<i>ØSB Trafikcenter</i> Tlf. +45 3341 6116	
Forsikringsforhold og Skadesanmeldelse	<i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	

ØSB opdaterer jævnligt sine oplysninger på hjemmesiden:

DK: <https://www.oresundsbron.com/da/info/jernbane>

SE: <https://www.oresundsbron.com/sv/info/trafikeringsavtal-for-trafikering-av-jarnvagen>



## **Bilag 2 – Trafiksikkerhedsregler og -procedurer**

Nedenstående trafiksikkerhedsregler og -procedurer udgives af ØSB.

### 1. Trafiksikkerhedsforskrift

Trafiksikkerhedsforskriften (TF) indeholder sikkerhedsbestemmelser som supplerer eller skærper bestemmelser i forhold til de nationale sikkerhedsreglementer (Sikkerhedsreglement af 1975 & Trafikverkets trafikbestemmelser for jernbanen – TTJ). TF beskriver f.eks. reglerne for kørsel over grænsesnippet mellem svensk og dansk systemdel.

I TF er som udgangspunkt ikke medtaget regler, som findes i de pågældende landes regelværk, herunder også diverse supplerende instruktioner (SIN, TTJ, TDOK og lign.)

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for, at TF eller særligt bilag fordeles med personligt eksemplar.

Jernbanevirksomheden varetager selv undervisningen af sit personale i TF.

### 2. Uddannelse og instruktion, procedure 03 07-01

Denne procedure beskriver ØSB's krav til sikkerhedsmæssige uddannelser af personale, der skal anvendes på ØSB's jernbaneanlæg.

### 3. Sikkerhedsmæssige hændelser, procedure 03 07-03

Proceduren angiver håndteringen af sikkerhedsmæssige hændelser på ØSB's jernbaneanlæg.

### 4. Uheldshåndtering, procedure 03 07-02

Instruksen giver de nærmere anvisninger på aktiviteter, der skal iværksættes ved et jernbaneuheld på ØSB's jernbaneanlæg.

### 6. Regler for arbejde i spor

Regler for arbejde i spor (RAS) gælder for al planlægning og udførelse af arbejde i og ved spor samt arbejde, der har indflydelse på de sikkerhedsbærende systemer på Øresundsbro Konsortiets jernbaneanlæg.

### Levering af regler og forskrifter

ØSB leverer TF og RAS i digitale formater.

For procedurer, sikkerhedscirkulærer samt anden almen instruktion benævnt cirkulærer gælder, at levering skal ske elektronisk. Overførslen sker ved anvendelse af ikke-redigérbare pdf-filer. Hvis levering sker senere end 60 hverdagstimer, inden forskriften træder i kraft, kontaktes Jernbanevirksomheden med henblik på at aftale en nødprocedure for levering og fordeling. Levering sker til de e-mailadresser, der aftales i forbindelse med aftalen om nødproceduren.

Den digitale udgave kan downloades fra: <https://www.oresundsbron.com/da/info/sikkerhedsinstruks>.

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for den videre distribution i Jernbanevirksomhedens organisation.

I den udstrækning ØSB udsteder sikkerhedsbærende instruktion i form af nye tekniske eller trafikale forskrifter eller med ændringer i de ovennævnte forskrifter, skal der gennemføres en høringsrunde med Jernbanevirksomheden. Høringsrunden kan undlades, hvis der er tale om en akut situation, hvor hurtig handling er nødvendig for at undgå en øget risiko for sikkerheden.

Høringsrunden giver Jernbanevirksomheden mulighed for at kommentere indholdet i forskriften/cirkulæret. I de situationer, hvor det ikke har været muligt at gennemføre en høring, skal der efterfølgende foretages en evaluering af forløbet, samt af forskriftens/cirkulærets indhold.

I den udstrækning Jernbanevirksomheden udsteder sikkerhedsbærende cirkulærer, der omfatter kørsel på ØSB's spor, skal der gennemføres en høringsrunde. Høringsrunden kan undlades, hvis der er tale om en akut situation, hvor hurtig handling er nødvendig for at undgå en øget risiko for sikkerheden.

Høringsrunden giver ØSB mulighed for at kommentere indholdet i cirkulæret. I de situationer, hvor det ikke har været muligt at gennemføre en høring, skal der efterfølgende foretages en evaluering af forløbet, samt af forskriftens/cirkulærets indhold. ØSB skal have den endelige udgave af cirkulæret til orientering.

### **Bilag 3 – Beredskab Banedanmark**

Transportministeriet har pt. et lovforslag om ændring af jernbaneloven i høring. Ændringsforslaget indfører bl.a. hjemmel til nogle obligatoriske beredskabsydelse, herunder et bilag med en bekendtgørelse, der fastsætter satser. Den forventede ikrafttrædelse for ændringerne i jernbaneloven er i 1. halvår 2023. Herefter vil det være disse bestemmelser, der er gældende, og ikke nærværende bilag 6.

#### 1. Generelt

Banedanmark leverer Beredskab Banedanmarks ydelser på Øresundsbro Konsortiets infrastruktur som beskrevet i dette bilag.

#### 2. Ansvar

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

##### 2.1 Banedanmarks forpligtelser

Banedanmark er ansvarlig for:

- At levere beredskabsydelse til Jernbanevirksomheden.
- At anvende beredskabsmedarbejdere med den nødvendige uddannelse og erfaring i behandling af rullende materiel, der er havareret, forulykket, beskadiget og/eller ude af stand til at fortsætte kørsel selv.
- At anvende beredskabsmedarbejdere, der har gennemgået relevant uddannelse for den materieltype, som den konkrete beredskabsydelse vedrører.
- At beredskabsmedarbejderne 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 Beredskab Banedanmark, inkl. overholdelse af uddannelseskraav, og fremsende en kopi af interne og eksterne tilsynsrapporter senest indenfor 5 arbejdsdage fra rapporten er udarbejdet eller modtaget af Banedanmark.
- At på skriftlig anmodning fra Jernbanevirksomheden fremsende en kopi af Beredskab Banedanmarks udkaldsrapporter hurtigst muligt, dog senest indenfor 5 dage fra anmodningen er fremsendt.
- At opretholde et beredskab døgnet rundt alle årets dage på minimum to udrykningssteder med det fornødne mandskab og udstyr, og at disse har en reaktionstid på en (1) time fra et opkald er modtaget.
- At på forespørgsel give Jernbanevirksomheden adgang til dokumentation for Beredskab Banedanmark holdledernes uddannelse.
- At alle indsatser så vidt muligt dokumenteres, og at der tages fotos på hændelsesstedet af det beskadigede materiel, hvor litra nummer/vognnummer/materielnummer er synligt. Banedanmark er endvidere forpligtet til at udlevere sådanne beviser eller tilsvarende dokumentation til Jernbanevirksomheden eller Jernbanevirksomhedens forsikringsselskab på Jernbanevirksomhedens anmodning til brug for evt. efterfølgende forsikrings sag.

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

##### 2.2 Jernbanevirksomhedens forpligtelser

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for:

- At give beredskabsmedarbejderne adgang til relevante data om det materiel, som skal håndteres i forbindelse med levering af en konkret ydelse fra Beredskab Banedanmark.
- Vælger jernbanevirksomheden ikke at benytte beredskabet, er det et krav, at det personale, som sporsætter materiellet, er kvalificeret til dette arbejde.

### 3. Rekvirering af Beredskab Banedanmark

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

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

+45 3312 5750

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

Når Beredskab Banedanmark tilkaldes, foretages opgaven efter følgende prioritering:

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

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

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

### 4. Priser og betaling

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

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

Priserne for ydelser fra Beredskab Banedanmark fremgår nedenfor og justeres af Banedanmark en gang årligt inden kontraktens indgåelse. Reguleringen beregnes på grundlag af udviklingen i nettoprisindekset fra oktober måned de seneste to 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>Ydelse/-r fra Beredskab Banedanmark</b>	<b>Pris (2023) [kr./time]</b>
1. Holdleder	832,58
2. Beredskabsmedarbejder	707,67
3. Beredskabskøretøj under 3500 kg.	1.110,12
4. Beredskabskøretøj over 3500 kg.	1.664,77
5. Beredskabskran, lille	3.205,63
6. Beredskabskran, stor	7.459,86
7. Materialer	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 beredskabspersonale fra tredjemand, såfremt disse handler under instruks fra beredskabets holdledere.

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

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

#### Bilag 4 – Løbende varslinger via LA-brev.

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

Deadline	Beskrivelse	Leverance
N-21 uger	Projektspærringer <sup>1</sup> varsles for relevante interessenter.	Projektspærringer varsles endeligt senest 21 uger, før konkret spærring påbegyndes.  LA-brevet indeholder bl.a. de 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><li>- spærringsretning og hvilke trafikale konsekvenser, spærringen har.</li></ul>
N-21 uger	Vedligeholdelsesspærringer <sup>2</sup> varsles for relevante interessenter.	Vedligeholdelsesspærringer varsles endeligt senest 19 uger, før konkret spærring påbegyndes.  LA-brevet indeholder bl.a. de 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><li>- spærringsretning og hvilke trafikale konsekvenser, spærringen har.</li></ul>

N angiver det tidspunkt, hvor kapacitetsrestriktionen begynder.

<sup>1</sup> Spærringer, som pga. deres varighed og procentuelle påvirkning af trafikken, skal varsles i Netredegørelsen.

<sup>2</sup> Spærringer, som pga. deres varighed og procentuelle påvirkning af trafikken ikke skal varsles i Netredegørelsen, men som har trafikal påvirkning. Typisk vil dette være spærringer til vedligehold, men kan også omfatte øvrige spærringer, hvis varighed og procentuelle påvirkning falder under de tærskelværdier, der anvendes i Netredegørelsen.