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

HUB1, 6. sal

Kay Fiskers Plads 10

DK-2300 København S

(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 5
2.1 Kapacitetstildeling 5
2.2 Køreplan 6
2.3 Trafikafvikling 6
2.4 Trafikinformation 7
2.5 Oplysninger om trafikafvikling – punktlighedspakken 7
2.6 Brug af elforsyningsudstyr 7
2.7 Tekniske og trafikale forskrifter 7
2.8 Dataudveksling 7
§ 3 Sporadgang til servicefaciliteter og levering af services 7
§ 4 Ekstra ydelser 7
4.1 Kørestrøm 7
4.2 Befordringstilladelse til usædvanlig transport 8
§ 5 Hjælpeydelser 8
§ 6 Sikkerhed og tilladelser 8
6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v. 8
6.2 Ulykker og forløbere til ulykker 8
§ 7 Kapacitetsrestriktioner 8
7.1 Varslingsterminer og procedure 9
7.2 Målstyring 10
§ 8 Miljø 10
8.1. Miljømæssige normer 10
8.2 Dieselafgift 10
§ 9 Betaling 10
9.1 Infrastrukturafgifter 10
9.3 Ekstra ydelser 10
9.4 Hjælpeydelser 11
9.5 Banedanmarks betalingsbetingelser 11
9.6 Jernbanevirksomhedens faktureringsadresse 11

§ 10 Forsikring 11
§ 11 Erstatning 11
§ 12 Misligholdelse 11
§ 13 Force majeure 12
§ 14 Præstationsordning 12
§ 15 Betingelser for overdragelse 12
§ 16 Samarbejdsrelationer 12
16.1 Samarbejde og orienteringspligt 12
16.3 Fortrolighed 13
16.4 Adgang 13
§ 17 Tvister, lovvalg og værneting 13
§ 18 Ikrafttræden og ophør 14
..... 14
Bilag 1 – Samarbejdsrelationer og kontaktpersoner 15
Bilag 2 – Trafiksikkerhedsregler og -procedurer 16
Bilag 3 –Beredskab Banedanmark 18
Bilag 4 – Løbende varslinger via LA-brev. 20

Kontraktens opbygning

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

I. Standard adgangskontrakt
II. Bilag til standard adgangskontrakten
III. Eventuelt bilag 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.

Intervalspærring: Spærringer af spor i tidsrummet mellem passagen af to tog. Intervalspærringer påvirker ikke rettidigheden og foranlediger ikke korrigering af køreplanen. Formålet med intervalspærringer 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.

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 ydelsen sker dette på den danske systemdel af ØSBs infrastruktur.

Under § 2.1 - 2.8 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 lejlighedsvise 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 kapacitetsrestriktioner 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 stiller til rådighed for 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 Netredegørelse.

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 Hjælpeydelser
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 Det Europæiske Jernbaneagentur eller 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 til Trafikstyrelsen gælder bestemmelserne i Banedanmarks trafikale sikkerhedsregler, 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, SIN og OR-F 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

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, samt Bekendtgørelse nr. 1245 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. af 10. november 2015 (med senere ændringer). Arbejdet med kapacitetsrestriktionerne efterlever endvidere principper om en robust planlægningsproces og køreplan, som tilgodeser hensynet til kapacitet og punktlighed.

Banedanmark varsler løbende Jernbanevirksomheden om kapacitetsrestriktioner via Netredegørelse og LA-brev. Der henvises til Netredegørelsens afs. 4.3.2 for en oversigt over gældende frister for varsling af kapacitetsrestriktioner, samt til bilag 3.5.A og 3.5.B for en oversigt over kapacitetsrestriktioner i hhv. det køreplansår, som Netredegørelsen dækker og det efterfølgende køreplansår.

Endelig varsling af kapacitetsrestriktioner vil fremgå af det ugentlige udsendte LA-brev. Varslingsterminerne i LA-brevet fremgår af bilag 4.

Banedanmark indkalder løbende Jernbanevirksomheden til vedrørende samarbejdet mellem parterne, hvor kapacitetsrestriktioner og køreplanlægning udgør en del af mødernes formål. Møderne omfatter bla. direktørmøder, samarbejdsmøder, driftsmøder, granskningsmøder, 218-møder og møder i Branchepanelet for gods.

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 hørings-, prioriterings- og tildelingsregler.

I tilfælde af forstyrrelser i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller uheld m.v. træffer Banedanmark alle de foranstaltninger, som er nødvendige for at normalisere situationen. I nødsituationer og ved sammenbrud, som gør infrastrukturen ubrugelig, kan Banedanmark lukke tildelte kanaler i den periode, hvor skaderne udbedres. Der henvises i den forbindelse til §§ 24 og 25 i Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kanaler) m.v. Som resultat af normbestemte eftersyn kan ØSB få behov for at gennemføre kapacitetsrestriktioner til infrastrukturarbejde, som skal udføres senest 12 uger efter eftersynet. Spærringen vil blive planlagt via dialog mellem parterne.

Eventuelle varslinger, eller ændringer til allerede givne varslinger, foretaget efter modtagelsen af LA-brev med fastlæggelsen af trafikale konsekvenser, skal planlægges i dialog mellem parterne.

Når en sporspærring er rettidigt varslet til Jernbanevirksomheden i henhold til gældende varslingsregler, 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 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 korrigering, som er uden for processen, der er reguleret i Adgangskontrakten.

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

7.2 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 tilsmudsning af tunnelen.

For dieseldrift henvises til ØSBs til enhver tid gældende Netredegørelse.

§ 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 stiller Banedanmark hver måned et afregningsgrundlag til rådighed for hver enkelt jernbanevirksomhed. Afregningsgrundlaget indeholder en specifikation af de enkelte opgørelser.

Formålet med afregningsgrundlaget er, at hver enkelt jernbanevirksomhed har mulighed for at gennemgå opgørelserne, inden faktura fremsendes. Hvis jernbanevirksomheden har kommentarer til afregningsgrundlaget, 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 beredskabsydelserne fremgår af den gældende bekendtgørelse om gebyrer for Banedanmarks beredskabsydelser, kurser og uddannelser samt tredjepartsprojekter.

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 Hjælpeydelser
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's 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 begrunder misligholdelsen, kan den forurettede part straks ophæve kontrakten.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser.

§ 13 Force majeure
Hverken ØSB eller Jernbanevirksomheden kan i henhold til denne kontrakt anses for ansvarlig overfor den anden part, for så vidt det ansvarspådragende forhold skyldes force majeure og lignende forhold, forstået som ekstraordinære vejrforhold, pandemi, strejke/lockout og lignende, der ligger uden for partens kontrol, og som parten ikke kunne forudsige eller kunne have undgået.

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
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 Jernbanevirksomheden indgår 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 genom Ledningernas Samverkan).

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

16.2 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 By-, Land- og 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 fortrolighedsforpligtigelse,
- 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, lovvalg og værneting

Denne kontrakt skal tolkes i overensstemmelse med dansk ret.

Enhver tvist mellem parterne skal søges løst i mindelighed. Hvis en rimelig løsning ikke kan opnås, kan sagen indbringes for de danske domstole.

§ 18 Ikrafttræden og ophør

Kontrakten træder i kraft den 13. december 2026 og udløber uden opsigelse den 11. december 2027. Kontrakten er således gældende i køreplansperioden K27.

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
Ida Agnete Balslev 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.

Øresundsbro Konsortiet	**Jernbanevirksomheden**
Chef Jernbanedrift (Ledelsesniveau) *Peter Göransson* *Tlf. +45 3341 6237*	
Kundeansvarlig *Peter Göransson* *Tlf. +45 3341 6237*	
Driftscenter Danmark Operativ chef på Banedanmarks driftscenter *Lise Mathiesen* *Tlf. +45 40 27 17 46* Nationell Operativ Chef, Tlf. +46 10 127 0000 Regional Operativ Chef Syd, Tlf. +46 10 127 1050	
E-post (officiel) railway@oresundsbron.com	

Øvrige kontaktpersoner:

Område	**ØSB**	**Jernbanevirksomheden**
Trafiksikkerhed	Rolf Sundqvist Tlf. +45 3341 6159	
Normal kontakt via BDK Planlægning af sporarbejder Kommende køreplan	*Rolf Sundqvist* Tlf. +45 3341 6159	
Normal kontakt via BDK Planlægning af sporarbejder Indeværende køreplan	*Mikael Lundgren* Tlf. +45 3341 6408	
Normal kontakt via BDK Almene spørgsmål om kanaltildeling	*Rolf Sundqvist* Tlf. +45 3341 6159	
El-spørgsmål (Kørestrøm)	*Rolf Sundqvist* *Tlf. +45 3341 6159*	
Kommunikation/informa-tion om Jernbanen	*Andreas Jälmarstål* *Tlf. +45 3341 6134*	
Presse, Journalistik, Pressevagt	*ØSB Trafikcenter* Tlf. +45 3341 6116	
Forsikringsforhold og Skadesanmeldelse	*Peter Göransson* Tlf. +45 3341 6237	

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 grænsesnittet 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 og kommende K1-00 TF~~
~~Denne procedure beskriver ØSB's til enhver tid gældende krav til sikkerhedsmæssige uddannelser af personale, der skal anvendes på ØSB's jernbaneanlæg.~~

3. Sikkerhedsmæssige hændelser, S3-ST-01 Uheldshåndtering.
Instruktionen angiver håndteringen af sikkerhedsmæssige hændelser på ØSB's jernbaneanlæg**.**

4. Uheldshåndtering, S3-ST-01 Uheldshåndtering.
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/om-oresundsbron/samarbejdspartnere/jernbane.

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

1. Generelt

Banedanmark leverer Beredskab Banedanmarks ydelser på Øresundsbro Konsortiets infrastruktur indtil territorialgrænsen som beskrevet i dette bilag og i overensstemmelse med den til enhver tid gældende bekendtgørelse om gebyrer for Banedanmarks beredskabsydelser, kurser og uddannelser samt tredjepartsprojekter.

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 beredskabsydelser 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 beredskabsmedarbejderne vedligeholder jernbanesikkerhedsmæssige og eventuelle materielsikkerhedsmæssige kompetencer via kompetenceopretholdende efteruddannelse.
- At dokumentation for gennemgået uddannelse registreres af Banedanmark.
- At gennemføre internt tilsyn med Beredskab Banedanmark, inkl. overholdelse af uddannelseskrav, 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 afgangstid på maksimalt 70 minutterfra 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 forsikringssag.

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.
- Såfremt Banedanmark, efter et konkret, fagligt skøn, i hvert tilfælde tillader, at Jernbanevirksomheden selv må lade arbejdet udføre, er det et krav, at det personale, som sporsætter materiellet, har de fornødne jernbanesikkerhedsmæssige kvalifikationer og kompetencer til dette arbejde.

3. Rekvirering af Beredskab Banedanmark

Som en del af sin myndighedsudøvelse tager Banedanmark stilling til, om Beredskab Banedanmark skal rekvireres og med hvilket materiel og personel Beredskab Banedanmark rykker ud. Banedanmark rekvirerer Beredskab Banedanmark til rydning af infrastrukturen eksempelvis i tilfælde, hvor Jernbanevirksomhedens materiel generer eller kan komme til at genere trafikafviklingen eller hvor der vurderes at være risiko for skader på personer eller på infrastruktur.

Jernbanevirksomheden skal kontakte Banedanmark med henblik på rekvirering af beredskabet, og det skal altid ske via Banedanmarks Driftscenter på telefonnummer:

+45 8234 8562

Beredskab Banedanmark rykker ud hurtigst muligt, dog i muligt omfang inden for maksimalt 70 minutterefter 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 Banedanmarks Driftscenter 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

Priser for Beredskab Banedanmarks ydelser fremgår af den gældende bekendtgørelse om gebyrer for Banedanmarks beredskabsydelser, kurser og uddannelser samt tredjepartsprojekter.

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.

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 rettidigheder 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 af kapacitetsrestriktioner i Netredegørelsen og LA-brevet

Banedanmark varsler løbende kapacitetsrestriktionernes påvirkning i Netredegørelsen og LA-brevet. LA-brevet, som er et af Banedanmarks officielle varslingsmedier, udsendes ugentligt.

Varslingsterminerne for en kapacitetsrestriktion varierer alt efter restriktionens tidsmæssige længde og procentvise påvirkning af den anslåede trafikmængde på de(n) jernbanelinje(r), der berøres af restriktionen. Herunder følger en oversigt over, hvornår kapacitetsrestriktionerne varsles i hhv. Netredegørelsen og LA-brevet:

Type af kapacitetsrestriktion	**Varslinger**
Major – Markant indvirkning, dvs. mere end 30 på hinanden følgende dage og påvirkning af mere end 50 pct. af den anslåede trafikmængde	*Første varsling:* 24 måneder før køreplansskiftet til køreplansåret, hvor restriktionen gælder, i Netredegørelsen *Endelig varsling:* 12 måneder før køreplansskiftet til køreplansåret, hvor restriktionen gælder, i Netredegørelsen
High – Stor indvirkning, dvs. mere end 7 på hinanden følgende dage og påvirkning af mere end 30 pct. af den anslåede trafikmængde	*Første varsling:* 24 måneder før køreplansskiftet til køreplansåret, hvor restriktionen gælder, i Netredegørelsen *Endelig varsling:* 12 måneder før køreplansskiftet til køreplansåret, hvor restriktionen gælder, i Netredegørelsen
Medium – Medium indvirkning, dvs. 7 eller færre på hinanden følgende dage og påvirkning af mere end 50 pct. af den anslåede trafikmængde	*Endelig varsling:* 12 måneder før køreplansskiftet til køreplansåret, hvor restriktionen gælder, i Netredegørelsen
Minor – Lav indvirkning, dvs. 7 eller færre på hinanden følgende dage og påvirkning af mere end 10 pct. af den anslåede trafikmængde	*Endelig varsling:* 4 måneder før køreplansskiftet til køreplansåret, hvor restriktionen gælder, i Netredegørelsen.
Less than minor – meget lav indvirkning, dvs. et ubegrænset antal dage og påvirkning af op til og med 10 pct. af den anslåede trafikmængde	*Endelig varsling:* 17 uger før ugen, hvor restriktionen træder i kraft, i LA-brevet. Oplysninger om tilbudte kanaler *for passagertog* offentliggøres 4 måneder før køreplansskiftet til køreplansåret, hvor restriktionen gælder, mens oplysninger om tilbudte kanaler *for godstog* offentliggøres 1 måned før køreplansskiftet til køreplansåret, hvor restriktionen gælder.

Uanset om kapacitetsrestriktionerne på grund af deres varighed og procentvise påvirkning forinden skal varsles i Netredegørelsen eller ej, så vil alle kapacitetsrestriktioner med trafikale påvirkninger, og uanset grunden til de gennemføres, blive varslet i LA-brevet senest 17 uger før den konkrete kapacitetsrestriktion påbegyndes.

For uplanlagt arbejder, som ikke falder ind i kategorierne ovenfor, gælder dog, at Banedanmark hurtigst muligt underretter de berørte parter herom, jf. § 25 a i Bekendtgørelse nr. 1245 om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kanaler) m.v. af 10. november 2015 (med senere ændringer).

LA-brevet indeholder bl.a. de konkrete data om den pågældende spærring, herunder:
- start- og sluttidspunkt for spærringen,
- spærringstypen, dvs. om alle spor er spærret eller der stadig kan køres på sporene med en reduceret drift,
- spærringsretning og hvilke trafikale konsekvenser, spærringen har.