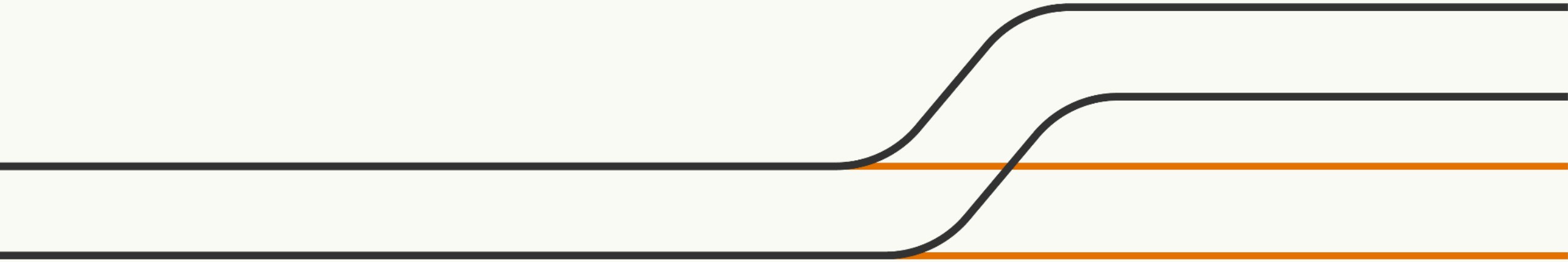
BANEDANMARK

Entreprenørmøde



9. November 2026 - Ringsted

BANEDANMARK

Program

13:00 Banedanmark byder på kaffe/te, vand, kage og hyggesnak

Tider	Emner
13:30 - 13:35	Velkomst og sikkerhedsindslag v/ Martin Harrow
13:35 - 13:50	Banedanmark indfører krav om anvendelse af GPS trackere i arbejdende maskiner (vedligehold) v/ Martin Harrow
13:50 - 14:05	Orientering om hændelse i sporskifte og entreprenørens rolle i beredskabet v/ Joakim Møller Jensen
14:05 – 14:20	Digitale jernbanesikkerhedsplaner v/ Tina Wichmann Pedersen & Kirsten Birgitte Kjellerød Have
14:20 – 14:30	Implementering af CER lovgivning i Banedanmark v/ Martin Harrow
14:30 – 14:45	Pause
14:45 – 15:15	Sikkerhedskultur – et fælles ansvar v/ Andreas Tos Lindgaard, Joakim Møller Jensen & Diana Rose Taagaard
15:15 – 15:45	Sektoroverdragelsen på S-banen – Hvad betyder den for jer som entreprenører? v/DSB
15:45 – 15:55	Emner fra entreprenørerne
15:55 – 16:00	Afrunding og tak for i dag v/Martin Harrow

BANEDANMARK

Velkomst og sikkerhedsindslag



Martin Harrow

BANEDANMARK

Evakueringsplan



BANEDANMARK

Nyt fra Banedanmark

BANEDANMARK

Banedanmark indfører krav om anvendelse af GPS trackere i maskiner der kan sporsættes (vedligehold)

Martin Harrow



BANEDANMARK

Baggrund – alt for mange fejl findes ved tilsyn

- Farepotentialet er højt ved manglende krøjestop/højdestop
- Derfor har Banedanmark en nul-tolerance over for denne type fejl
- I kontrakter med indarbejdet sanktionskatalog sanktioneres fejlen
- Ved gentagne tilfælde indkalder Banedanmark Entreprenørens ledelse til samtale
- Entreprenør er forpligtiget til at analysere og følge op på alle fejl enkeltvis
- Men der skal gøres mere fremover



Krøjestop tilsyn	Q3-2025	Q4-2025	Q1-2026	Q2-2026	Q3-2026
Tilsyn i alt	15	19	19	13	23
Tilsyn med fejl	2	3	3	1	4
Fejl angivet i procent	13%	16%	16%	8%	17%

Højdestop tilsyn	Q3-2025	Q4-2025	Q1-2026	Q2-2026	Q3-2026
Tilsyn i alt	9	17	10	10	23
Tilsyn med fejl	1	1	2	0	2
Fejl angivet i procent	11%	6%	20%	0%	9%

BANEDANMARK

Beslutning om GPS-tracking - formål

- Formålet er at kunne målrette tilsyn på vedligeholdelses opgaver hvor maskiner med krøje/højdestop befinder sig
- Banedanmark stiller derfor nu krav om GPS-tracking af maskiner der kan sporsættes indenfor vedligehold.
- På anlægsprojekter anvendes en mobil løsning, som kan flyttes skiftevis mellem flere forskellige maskiner
- For vedligeholdelsesopgaver anvendes fremover den GPS-tracking-løsning, som allerede i dag anvendes på Banedanmarks egne maskiner. Løsningen (Mileage Book) indebærer, at der skal indbygges en GPS-tracker i den enkelte maskine



BANEDANMARK

Implementering af løsningen

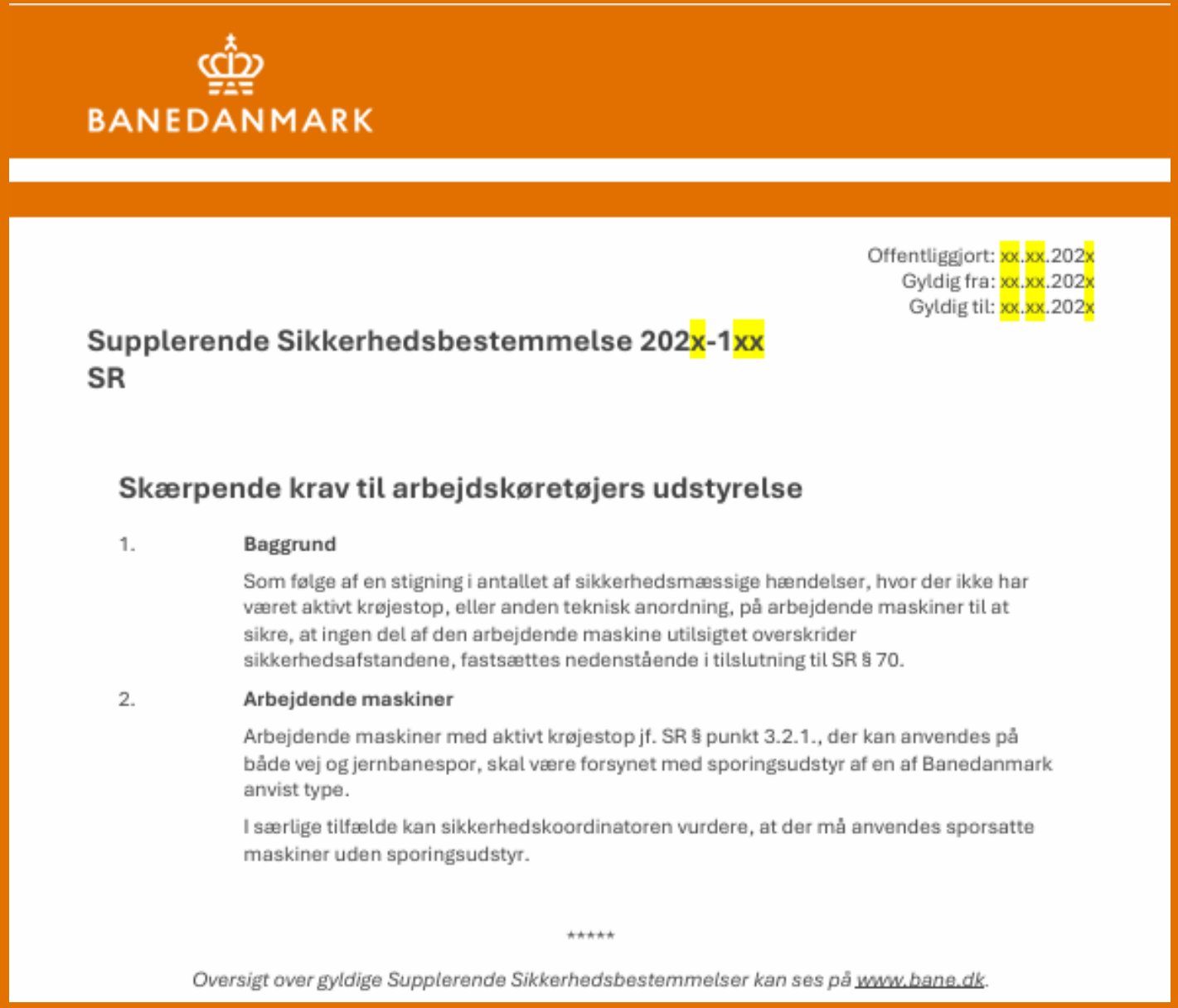


- Krav om GPS-tracking bliver nu stillet i en supplerende sikkerhedsbestemmelse (SSB)
- Kravet vil være gældende for både eksisterende og nye kontrakter
- Reglen forventes udgivet 01.01. 2027 med ikrafttrædelse 01.07.2027 (6 måneders implementering)
- Banedanmark udsender guidelines til entreprenører for, hvordan de sikrer overholdelse af kravet
- Banedanmark betaler for enheden, abonnement og godtgør rimelige installationsomkostninger
- Sanktionskataloget indfører bodspålæggelse af manglende efterlevelse af kravet om GPS-tracking

BANEDANMARK

Udkast til SSB vedr. GPS tracking

Reglen kommunikeres 1. januar 2027 med information om 6 måneders implementeringsperiode. Altså krav gældende fra 1. juli



BANEDANMARK

Offentliggjort: xx.xx.202x
Gyldig fra: xx.xx.202x
Gyldig til: xx.xx.202x

Supplerende Sikkerhedsbestemmelse 202x-1xx
SR

Skærpende krav til arbejdskøretøjers udstyrelse

1. **Baggrund**

   Som følge af en stigning i antallet af sikkerhedsmæssige hændelser, hvor der ikke har været aktivt krøjestop, eller anden teknisk anordning, på arbejdende maskiner til at sikre, at ingen del af den arbejdende maskine utilsigtet overskrider sikkerhedsafstandene, fastsættes nedenstående i tilslutning til SR § 70.

2. **Arbejdende maskiner**

   Arbejdende maskiner med aktivt krøjestop jf. SR § punkt 3.2.1., der kan anvendes på både vej og jernbanespor, skal være forsynet med sporingsudstyr af en af Banedanmark anvist type.

   I særlige tilfælde kan sikkerhedskoordinatoren vurdere, at der må anvendes sporsatte maskiner uden sporingsudstyr.

*****

Oversigt over gyldige Supplerende Sikkerhedsbestemmelser kan ses på www.bane.dk.

BANEDANMARK

Udkast til proces for udlevering af GPS-enheder

Entreprenør

- Indmelder, hvilke køretøjer med krav om krøje- og højdestop de påtænker at benytte til kontrakten.
- Beslutter, om de selv vil stå for installation, eller om de vil have Banedanmarks leverandør af GPS-enhed til at installere.

Banedanmark (Værkstedet)

- Udsender det påkrævede antal enheder til entreprenøren eller alternativt booker leverandør af GPS-enhed til installering af enheder.
- Registrerer, hvilke enheder der benyttes til hver entreprenør/kontrakt.
- Modtager besked fra contract manager om afslutning af kontrakt og afmelder de relevante enheder og afmelder derefter abonnement.

Sikkerhedskoordinator

- Får adgang til Mileage Book flådestyringsportal.
- Benytter placeringsdata til at opsøge arbejdshold, der har maskiner med krav om højde- og krøjestop.
- Opretter sikkerhedsbrist, hvis de møder arbejdende maskiner uden GPS enhed.

Contract manager

- Modtager indmelding om køretøjer på kontrakten.
- Giver besked til Værkstedet om entreprenørernes behov.
- Tager fat i entreprenører, som mangler GPS-enhed.
- Giver Værksted besked ved ophør af kontrakt, medmindre GPS-enhed benyttes på anden BDK-kontrakt.

BANEDANMARK

Orientering om hændelse i sporskifte og entreprenørens rolle i beredskabet



Joakim Møller Jensen

BANEDANMARK

Orientering om hændelse

Opskårne hængelåse i sporskifte i kunstig kontrol

Vigerslev d. 29. juni kl. 23:17 melder en tekniker ind, at de hængelåse der sidder på *spsk. 101 a/b* (i kunstig kontrol) er blevet skåret op med – sandsynligvis - en vinkelsliber.

Jf. SSB 2026-1001 er det hængelåse, som Banedanmark skal have nøglerne til i nøgleskabet i TCC, da sporskiftet er bragt i kunstig kontrol (som sikkerhedsforanstaltning for, at sporskiftet er aflåst korrekt og i korrekt stilling). Teknikeren satte derfor nye låse på, så der igen kunne køres i sporskiftet.

Det sidste TLOG-notat om korrekt aflevering af nøgler er fra d. 29. maj, hvormed sporskiftet potentielt kan have været uden korrekte hængelåse – og nøgler – i en måned.



Banedanmark kan ikke bekræfte hvem, som har skåret hængelåsene op.

Dette betyder også, at det - principielt set - ikke kan udelukkes at have været udefrakommende personer.

Det som dog taler imod dette, er, at sporskiftet efterfølgende er blevet udstyret med 'ukurante' hængelåse, som trods alt indikerer en bevidsthed, om at sporskiftet skal være aflåst med hængelåse.

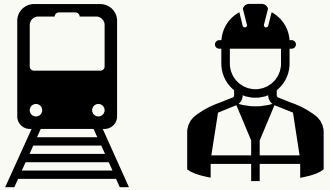
Sporskiftet kan være benyttet i måned uden korrekte hængelåse - og dertilhørende nøgler opbevaret hos Trafik.

Afslutningsvis er det en skærpende omstændighed, at al trafik til og fra København Syd i 12. hovedspor på S-banen går gennem sporskiftet.

BANEDANMARK

Ny trusselsvurdering fra FE

Entreprenørens rolle i beredskabet på jernbanen



Baggrund

"Den sikkerhedspolitiske situation er yderligere forværret. Rusland har intensiveret sin anvendelse af sabotage" og *"FE vurderer, at Rusland i de kommende måneder yderligere eskalerer sin hybridkrig"*.

"Rusland er begyndt i højere grad at gå direkte efter at forhindre støtten i at nå frem, eksempelvis ved at sabotere virksomheder inden for forsvarsindustrien eller ***jernbaner****"* (FE, 24/09-2026).

Kritisk infrastruktur

Jernbanen er udpeget som kritisk infrastruktur i Danmark.

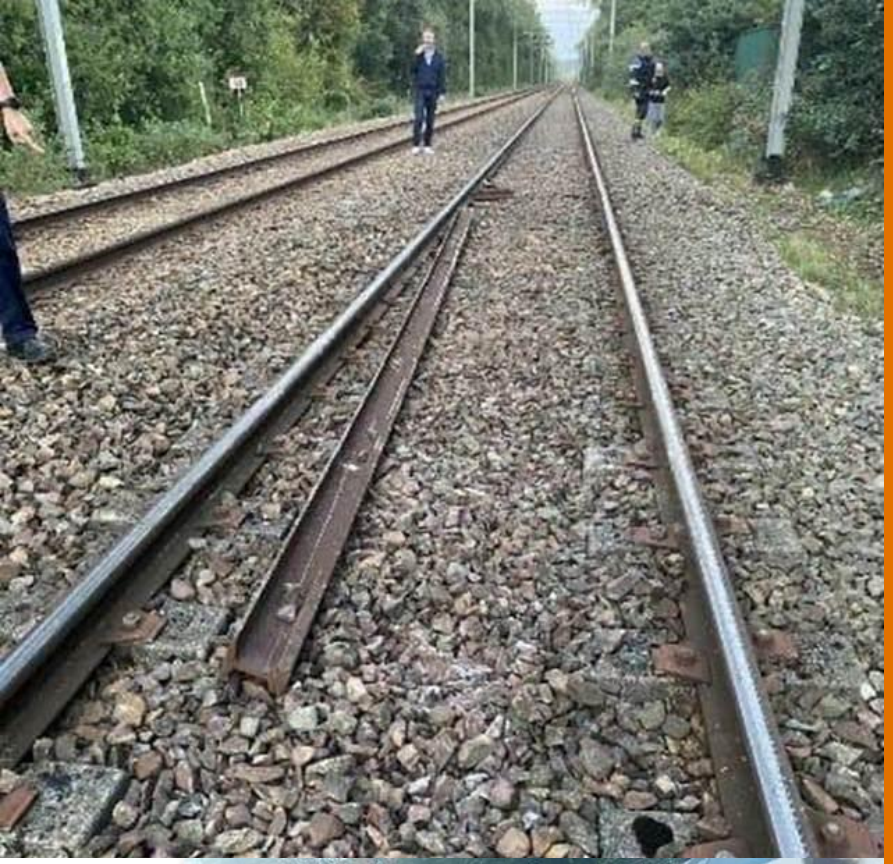
Den understøtter gods-, militær- og persontransport nationalt og internationalt.

Entreprenørens rolle

Rusland kortlægger systematisk kritisk infrastruktur i Danmark.
I og jeres medarbejdere skal derfor være opmærksomme på:

- Hvis nogen tilbyder jer betaling for at fotografere f.eks. et sporskifte.
- Hvis i oplever kameraer/telefoner (opsat i f.eks. træer) som filmer jernbanen.
- Hvis i oplever anden mistænkelig adfærd i og ved sporet
  - F.eks. Ved kabler, teknikhytter, broer eller lignende.

Oplever i dette bedes i kontakte Banedanmark på **beredskab@bane.dk**.
Vurderes noget akut, skal man kontakt Politiet.





Aktuelle sabotagehændelser mod jernbanen i Europa

16. november 2025 sprænges et spor i Polen på strækningen mellem Warszawa og Lublin (nær grænsen til Ukraine).

Efter NATO-topmødet i Holland i juni 2025 har ProRail oplevet en række kabelsbotager, som har skabt omfattende forstyrrelser af trafikken (+24 timer).

11. September 2026 afsporer et passagertog i Normandiet i Frankrig, hvor 44 personer kommer til skade. Det mistænkes, at der kan være tale om sabotage (pga. en reserveskinne placeret i sporet).

15. september er der i Holland et koordineret sabotageangreb mod morgenmyldretidstrafikken i den nordlige og centrale del af landet.

- På 23 forskellige lokationer – simultant - er der på tværs af sporet placeret jernrør, som kortslutter sporisolationerne og standser trafikken.

BANEDANMARK

Digitale jernbanesikkerhedsplaner

Tina Wichmann Pedersen
& Kirsten Birgitte Kjellerød Have



BANEDANMARK

Stor tak

- Udfærdiger har deltaget konstruktivt på kurser
- I har taget systemet til jer
- I har rakt ud, som vi har bedt om, når der har været spørgsmål eller udfordringer
- Mange rigtig gode forbedringsforslag og input til systemet

BANEDANMARK

Kort status pr.
9. november 2026

Siden digitale jernbanesikkerhedsplaner gik i luften 30. april

- 2.313 Jernbanesikkerhedsplaner
- 484 Jernbanesikkerhedsinstruktioner
- 506 Koordinerende Jernbanesikkerhedsplaner
- **I alt 3.142 planer**

4.201 versioner af planer

66.518 scanninger

Husk / venlig reminder

Udløbne planer vises kun i 6 måneder efter udløb

Skal planen genanvendes, så skal den **vedligeholdes** indenfor de 6 måneder

BANEDANMARK

Gennemførte ændringer

Vis 5 seneste anvendte plan-/løbenummer ved scanning af legitimationskort
Teksttilpasninger ift. ”Giv instruktion”
Sikkerhedskoordinator kan se afvisningsårsager på afviste planer
TIB 21 overgået til nyt regelsæt (ORF)
Opdatering af stationer, hastighedsnedsættelser mv.

BANEDANMARK

Kommende ændringer

- Skabelonfunktion til Udfærdiger (så oplysninger kan ”genbruges”)
- Kommunikationsværktøj på forsiden (til Udfærdiger og Sikkerhedskoordinator)
- Se & Send rolle (ny rolle)
- Mine indsamlede underskrifter (SR arbejdsleder m.fl.)
- Nyhedsfunktion
- Auto-Gem funktion
- Tilpasning (afkortning) af pdf-dokumenter
- Reservering af planer (Sikkerhedskoordinator)

BANEDANMARK

Spørgsmål



BANEDANMARK

Implementering af CER lovgivning i Banedanmark

Martin Harrow



BANEDANMARK

Europæisk lovgivning på alvorligt bagtæppe

Sabotage vermutet

Zugverkehr in den Niederlanden über Stunden weitgehend lahmgelegt

Auch Verbindungen nach Deutschland waren betroffen: In den Niederlanden hat Schienennetzbetreiber an mehr als 20 Stellen an Gleisen befestigte Rohre entde Staatsanwaltschaft und Geheimdienst ermitteln.

15.09.2026, 17.12 Uhr

4 Min

SPIEGEL bei Google bevorzugen



INTERNATIONALT 15. sep. kl. 18.49

Hollandske tog ramt af mulig sabotage midt i myldretid

Flere steder i Holland var der tilsyneladende bevidst placeret rør på sporene for at forhindre tog i at køre.



igh-speed railway hit by 'sabotage'



Trains halted and internet cut off as German town hit by cable slash 'sabotage'

Authorities launched a counterterrorism probe after railway cables were likely deliberately cut.

ERIC KLISZCZ

Edited by Sion Pennar 25.08.2026, 18:2



Samfund

Stort dæmningsskred stopper togtrafikken

Et jordskred ved Gadbjerg. betyder, at der ikke kører tog mellem Vejle og Give søndag og mandag.

tvSyd Udarbejdet af TV Syd



Stort dæmningsskred. Foto: / Banedanmark

FREDERICIA

Brand lammer togtrafikken på Fyn: Nu kommer Banedanmark med dyster melding

Teknikken i hytten er brændt, og da den styrer sporskiftet ved stationen, er mange tog aflyst og forsinket.

Aa

09 okt. 2026 kl. 10:39

Laura Grasson lagra@fyens.dk og Ritzau

BANEDANMARK

Banedanmark - Afgørelse om identifikation som kritisk enhed, jf. CER-loven 17.juli 2026.

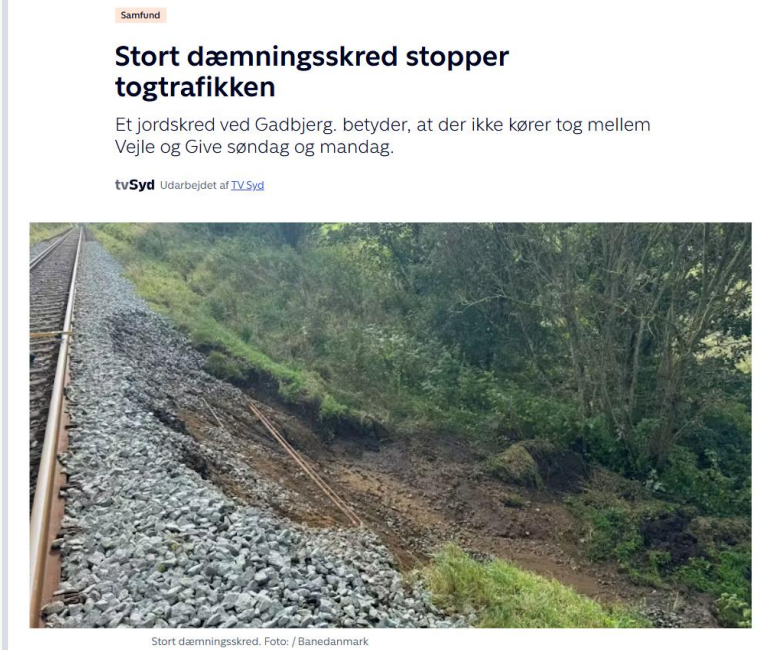
Oversigt: Fra identifikation som kritisk enhed til drift

1	2	3	4	5
Identifikation	**0-9 mdr.**	**0-10 mdr.**	**Efter 10 mdr.**	**Løbende**
Afgørelse træder i kraft	Risikovurdering udarbejdes	Plan, foranstaltninger, kontaktperson og underretningsproces etableres	Tilsyn og dialog kan begynde	Opdatering, dokumentation og forbedringer

BANEDANMARK

Hvad skal Banedanmark leve op til ?

- Risikovurderinger på grundlag af den nationale risikovurdering
- Modstandsdygtighedsforanstaltninger
  - Fysisk beskyttelse
  - Modstå, afbøde hændelser
- Oplysningspligt og underretning om væsentlige hændelser
- Baggrundskontrol



Samfund

Stort dæmningsskred stopper togtrafikken

Et jordskred ved Gadbjerg. betyder, at der ikke kører tog mellem Vejle og Give søndag og mandag.

tvSyd Udarbejdet af TV Syd

Stort dæmningsskred. Foto: / Banedanmark

FREDERICIA

Brand lammer togtrafikken på Fyn: Nu kommer Banedanmark med dyster melding

Teknikken i hytten er brændt, og da den styrer sporskiftet ved stationen, er mange tog aflyst og forsinket.

Aa

09 okt. 2026 kl. 10:39

Laura Grasson lagra@fyens.dk og Ritzau

BANEDANMARK

Trusselskategorier

- **Fysiske trusler**
- **Miljømæssige trusler**
- **Tab af forsyningstjeneste**
- **Uautoriserede handlinger**

Driftsformer

- Nedsat drift: en situation hvor restriktioner, f.eks. Brown-out, epidemiudbrud, gør at der må køres med ændret sikkerhed, frekvens eller kapacitet.
- Kritisk drift: en højkonflikt situation hvor transport af kritisk gods og militær prioriteres over passagebefordring eller hvor flere sikkerhedsprocedurer må fraviges for at opretholde kritiske forbindelser.
- Nøddrift: En situation hvor centrale dele af jernbanenettet er direkte påvirket, f.eks. manglende spor over Roskilde, og hvor militærtransport prioriteres over gods og mange eller næsten alle sikkerhedsprocedurer må fraviges eller foretages manuelt.

BANEDANMARK

De kritiske strækninger



BANEDANMARK

Strækningsvis risikovurdering

Normalt definerer vi risiko som ”sandsynlighed” X ”konsekvens”, fordi vi tale om en intentionel handlig definerer vi her risiko som ”sårbarhed” x ”kritikalitet” x ”mulighed for reetablering.

Kritikalitet:

- Hvis en ødelæggelse eller beskadigelse af komponenten lægger store trafikale begrænsninger.

Sårbarhed:

- Hvis det er let at beskadige komponenten/delsystemet.

Mulighed for reetablering:

- Hvis det tager lang tid at udskifte et delsystem.
- Hvis det er meget kostbart at udskifte et delsystem.
- Hvis der er vanskeligt at lagerføre/fremskaffe reservedele

For hver kritisk strækning identificeres risiko-delsystemer ud fra metoden til venstre.

Der laves ligeledes risikovurderinger på delsystemer, der anvendes på tværs af strækninger.

For delsystemer, der er identificeret som høj-risiko, identificeres der tiltag til:

Reducere sårbarheden: hegn, alarmer, vagter mv.	Forbedre mulighed for reetablering: lagerføring af komponenter, nødplaner mv.	Planer for nøddrift.

BANEDANMARK

Pause

14:30 – 14:45



BANEDANMARK

Sikkerhedskultur – et fælles ansvar



En fælles drøftelse af sikkerhedskultur, med udgangspunkt i Havarikommissionens anbefaling DK-2026 R 3 efter ulykken i Vordingborg

AndreasTos Lindgaard,
Joakim Møller Jensen
& Diana Rose Taagaard

BANEDANMARK

Hvorfor er vi her i dag?

Større fokus på menneskelige og organisatoriske faktorer

Trafikstyrelsen, **Banedanmark** og **Havarikommissionen** har alle fået større fokus på de menneskelige og organisatoriske faktorer – herunder sikkerhedskultur.

Vordingborg som fælles case

Ulykken i Vordingborg giver grobund for en fælles drøftelse på tværs af branchen om sikkerhedskultur.

DAGSORDEN

1. Ulykken i Vordingborg
2. Hvorfor sagde ingen fra?
3. Havarikommissionens anbefaling
4. Drøftelse ved bordene

BANEDANMARK

Ulykken i Vordingborg – kort fortalt

22.04.2025 blev en banearbejder påkørt og dræbt af et tog i nabosporet under skinneudskiftning

I planlægningen

- Planen blev skrevet under betydeligt tidspres
- Flere punkter var ikke udfyldt – bl.a. den krævede sikkerhedsafstand
- Planen blev ikke tilpasset, da forholdene ændrede sig

I udførelsen

- Der blev instrueret i 1,75 m i stedet for de krævede 2,25 m
- Planen gjorde sporspærringslederen til 'levende hegn' for to arbejdshold ca. 200 m fra hinanden – han kunne ikke være begge steder, og ingen sagde fra
- En kabelkasse blev brugt som grænse – der var intet fysisk hegn mod nabosporet

> En kultur præget af autoritetstro, loyalitet og manglende tilbøjelighed til at stille spørgsmål ved sikkerhedsforholdene betød, at **ingen reagerede** på fejl og mangler i planlægningen og udførelsen.

Havarikommissionen, rapport 2025-203 – resumé

BANEDANMARK

Hvorfor sagde ingen fra?

> Alle vidste, at de skal sige til/fra når noget ikke var sikkert [...], dette var dog kun set i meget sjældne tilfælde. **Mange havde opfattelsen af, at det var en anden (rolle), der burde have sagt fra først.**

Havarikommissionens sammenfatning af interviews med planlæggere, arbejdsledere, sikkerhedskoordinatorer og banearbejdere

HAVARIKOMMISSIONEN · AUTORITETSTRO OG LOYALITET

Medarbejderne havde høj autoritetstro på dem der planlagde infrastrukturarbejdet samt stor loyalitet [...]

HAVARIKOMMISSIONEN · GRUPPEDYNAMIK

Endvidere gjorde gruppedynamikker at ingen ønskede at være den, som sagde fra.

HAVARIKOMMISSIONEN · TAVSHEDSKULTUR

[...] en uønsket kultur, hvor ingen tog ejerskab, udfordrede eller stoppede processen, når noget virkede forkert.

BANEDANMARKS UNDERSØGELSE · TIDSPRES HOS LEVERANDØREN

Ejeren af virksomheden, som var hyret til at levere planlæggeropgaven, udtalte ved samtalen med Banedanmark, at han i princippet tog alle opgaver – også selvom han ville udsætte sine medarbejdere for stort tidspres.

Anbefaling DK-2026 R 3 af d. 29-09-2026:

“

Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark iværksætter tiltag, der vil højne sikkerhedskulturen hos såvel interne som eksterne medarbejdere. Tiltagene skal fordre en reaktion i både planlægnings- og udførelsesfaserne ved infrastrukturarbejde, hvis der sker afvigelser fra procedurer, sikkerhedsbestemmelser og retningslinjer.

Havarikommissionen, rapport 2025-203 · DK-2026 R 3
af 29.09.2026

BANEDANMARK

Drøftelse ved bordene – 10 minutter

Vælg 1-2 spørgsmål og drøft/reflektér

I salen: Drøft ved bordene. En referent sidder med ved hvert bord.

Online: Reflektér alene eller sammen og skriv i chatten eller til AATL@bane.dk. Uddyb gerne med eksempler.

HOVEDSPØRGSMÅL

Hvordan kan Banedanmark understøtte, at I selv lykkes med jeres arbejde med **sikkerhedskultur?**

VÆLG 1-2 SPØRGSMÅL

1. Hvad gør det svært at sige fra – i planlægningen og ude i sporet?
2. Hvad gør vi som bygherre, der gør det sværere for jer at sige fra – fx korte frister, sene godkendelser eller uklare krav?
3. Hvad sker der hos jer i dag, når en medarbejder siger fra – og hvordan bliver det modtaget?
4. Hvordan kan vi som branche understøtte, at den enkelte medarbejder reagerer på usikre situationer?

Vi tager jeres input med tilbage og bruger det i vores videre udviklingsarbejde og samarbejde om sikkerhedskultur.

BANEDANMARK

Sektoroverdragelsen på S-banen & hvad det betyder for jer som entreprenører?



DSB

Camilla Boline Hansen

BANEDANMARK

De næste 30 min

1. Sektorsamlingen sætter rammen for fremtidens S-bane
2. Hvad ændrer sig for jer, og hvad forbliver som hidtil
3. Spørgsmål

BANEDANMARK

Sektorsamlingen sætter rammen for Fremtidens S-bane

Baggrund: Etablering af en fuldautomatisk togdrift på S-banen

Én bane, to tydelige sikkerhedsroller

DSB
Infrastrukturforvalter

Overordnet Ansvar for Jernbanesikkerheden på S-banen

Banedanmark
Teknisk drifts- og systemansvar for konventionel infrastruktur

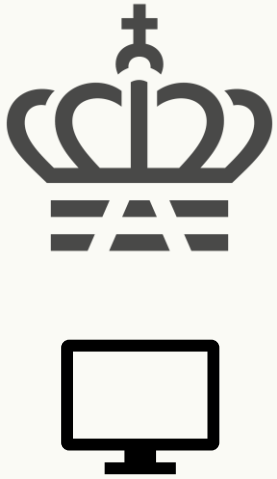
Ansvarlig for den konventionelle infrastruktur er sikker til brug i drift

Fælles: Samarbejdsaftalen for Sikkerhed binder sikkerhedsrollerne sammen.
Afklare grænseflader · Dele sikkerhedsviden · Koordinere beslutninger

BANEDANMARK

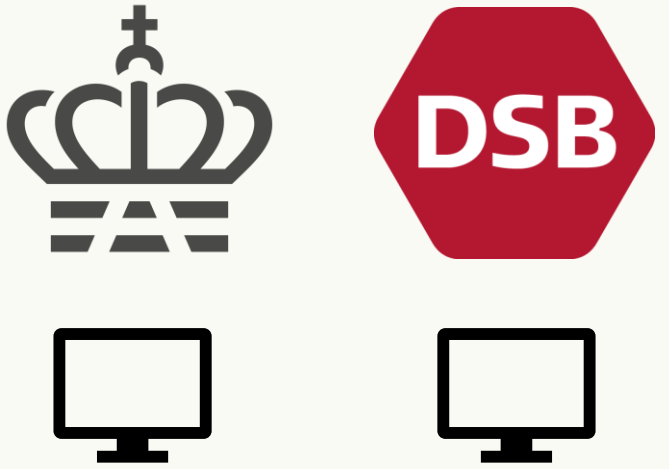
Hvad ændrer sig for jer?

I dag



Ét sted hvor I skal orientere og henvende jer

1.Januar 2027



To steder hvor I skal orientere og henvende jer

BANEDANMARK

Hvad ændrer sig for jer?

- **Anmodning om sporspærringer** – information og blanket findes fremover på www.DSB.dk

Ny mail pr.1/1-2027: kapacitetsdisponering@dsb.dk
Metode, varsling og frister er uændret

- **Bestilling af hastighedsnedsættelse** – information og blanket findes fremover på www.DSB.dk

Ny mail pr.1/1-2027: tkc-s@dsb.dk
Metode, varsling og frister er uændret

- **Gældende ORS/trafikale regler** - information på www.DSB.dk

De ser visuelt anderledes ud – indholdet er det samme

- **Undersøgelsesvagter**

Ansat af DSB- samme personer

BANEDANMARK

Hvad ændrer sig IKKE for jer?

- Bestilling af kørestrømsafbrydelser
Bestilling af kørestrømsafbrydelse på S-banen | Banedanmark

- Godkendelse af jernbanesikkerhedsplaner
Jernbanesikkerhedsplaner | Banedanmark

- Information om Banenormer og Tekniske meddelelser
Tekniske normer og regler | Banedanmark

- Udbyder af "Pas på banen", Sporspærringsleder, Jernbanearbejdsleder m.m.

- Godkendelse af igangsætnings-/gravetilladelser

- Tilsyn

- BDK Undersøgelsesleder (fortsat jeres kontaktperson)

- Indmeldelser af sikkerhedsbrist

- Udlevering af håndholdte terminaler (CBTC)

OBS! Ikke en udtømmelig liste!

BANEDANMARK

Hvordan gør vi det letteste for jer i overgangen

- Ved de ændrede forhold er det primært de samme processer og mennesker som I kommer i dialog med.
- Fokus på at sandheden kun må findes ét sted, derfor har DSB og BDK aftalt at krydsreferere til hinandens hjemmesider.
- Har I input til hvad der kan lette overgangen for jer?

Spørgsmål?

BANEDANMARK

Emner fra entreprenørerne



BANEDANMARK

Emner

Modtaget fra Dalgas:

- Kan vi få en status på nye håndholdte terminaler (HHT) til hhv. S-banen og Fjernbanen. Opfordrer til at Banedanmark fremlægger en tidsplan for, hvornår entreprenørerne kan forvente, at der er nye terminaler til rådighed

Modtaget fra Aarsleff Rail:

- Hvornår er noget en regel? Når Banedanmark f.eks. indfører scanning af adgangskort og informerer herom via mail og nyhedsbreve – er det så en regel? Eller er den først en regel, når den er fastholdt i et regelværk, således at reglen kan håndhæves.

BANEDANMARK

Afrunding og tak for i dag

Martin Harrow

