

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

XX

YY

ZZ

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 – regularitetspakken	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.....	8
§ 5 Hjelpeydeler	9
§ 6 Sikkerhed og tilladelser	9
6.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.	9
6.2 Ulykker og forløbere til ulykker	9
§ 7 Infrastrukturarbejder.....	9
7.1 Prioritet ved planlægning af sporspærringer til infrastrukturarbejder	9
7.2 Varslingsterminer.....	9
7.2.1 Varsling og køreplansskift	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 Hjelpeydeler	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.....	13
16.3 Adgang	14
§ 17 Tvister	14
17.1 Forhandling og mægling.....	14
17.2 Voldgift.....	14
§ 18 Ikrafttræden og ophør	14
.....	14
Bilag 1 – Samarbejdsrelationer og kontaktpersoner	16
Bilag 2 – Trafiksikkerhedsregler og -procedurer.....	18
Bilag 3 – Banedanmarks Hjelpevognsberedskab	20
Bilag 4 – Varslingsterminer	23

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

Endelig Kanaloversigt: En oversigt over antal mulige kanaler, som er tilgængelige, i et givent tidsrum på en given strækning, inklusiv eksakte tidspunkter (minuttal) for kanalerne.

Endelig Spærringsoversigt: En oversigt over hvilke spærringer, der er i et givent tidsrum på en given strækning.

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

Infrastrukturarbejder: arbejder, som kan påvirke Jernbanevirksomhedens trafikafvikling eller nedsætte den tilgængelige kapacitet.

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

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

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

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.

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

La brev: oversigt over samtlige infrastrukturarbejder, der har trafikale konsekvenser 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.

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

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

Sporspærring (eksklusiv intervallspærringer): spærring, der nedsætter kapaciteten på infrastrukturen for at tilsikre adgang til sporet for infrastrukturarbejder.

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

Trafikal Påvirkning: Når et eller flere tog ikke planmæssigt kan køre i sin oprindelige køreplan, som Jernbanevirksomheden har fået tildelt ved den endelige kapacitetstildeling eller allerede udsendte toganmeldelser.

§ 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 19.06.2000.

§ 2 Minimumsadgangsydelser

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

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 tilgængelig for Jernbanevirksomheden. Jernbanevirksomheden leverer materieldata og produktionsdata til Banedanmark.

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

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

Hver den 1. i en måned kan Banedanmark opgøre omfanget af benyttet kapacitet sammenholdt med omfanget af tildelt kapacitet. Af hensyn til optimal udnyttelse af kapaciteten, kan Banedanmark tilbagekalde en eller flere kanaler, hvis disse i mindst en måned er benyttet under 75 % af den tildelte kapacitet.

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

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

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

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

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

2.2 Køreplan

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

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

"*Principper for afvikling*" tilsidesætter ikke Banedanmarks forpligtelse til at varsle infrastrukturarbejder som beskrevet i § 7.

Banedanmark og Jernbanevirksomheden er forpligtede til at følge "*Principper for afvikling*". Dog kan Banedanmark gennemføre andre disponeringer, hvis situationen kræver det. Jernbanevirksomheden sikrer, at personel- og materielplaner understøtter de overordnede disponeringsplaner

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

"*Principper for afvikling*" indeholder bilag om anbefaling til rustkørsel. Banedanmark 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 lokomotivfører til rådighed for fjernelse af andres materiel eller anden oprydning. Dette sker mod betaling, der endeligt afholdes af den/de, der er ansvarlig for førnævnte forstyrrelser i trafikken.

Hjælpevognsberedskab

Banedanmark kan rekvirere hjælpevognsberedskab til rydning af infrastrukturen i tilfælde, hvor Jernbanevirksomhedens materiel generer trafikafviklingen.

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

2.4 Trafikinformation

Der leveres ikke trafikinformation på ØSBs infrastruktur.

2.5 Oplysninger om trafikafvikling – regularitetspakken

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

2.6 Brug af elforsyningsudstyr

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

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

2.7 Tekniske og trafikale forskrifter

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 forpligtede til at følge disse forskrifter.

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

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 %.

§ 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, gælder bestemmelserne i Banedanmarks jernbanesikkerhedsregler.

Jernbanevirksomheden og Banedanmark (på vegne af ØSB) er forpligtede 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 Infrastrukturarbejder

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

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

7.1 Prioritet ved planlægning af sporspærringer til infrastrukturarbejder

Ved planlægningen af sporspærringer kan der ofte vælges mellem flere scenarier, som afbalancerer pålidelighed/robusthed mod tilgængelig kapacitet. Det er mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden aftalt, at pålidelighed i sporspærringer og deres planlægning generelt skal prioriteres højest. Pålidelighed omfatter her både at varslingsfrister i planlægningsprocessen overholdes (således at passagerer og godskunder kan få troværdig information om hvilke tog som vil køre), og at de faktiske sporspærringer planlægges til at være robuste i udførelsen (med henblik på høj punktlighed og ophævelse af sporspærringerne til tiden).

7.2 Varslingsterminer

Banedanmark varsler Jernbanevirksomheden om Sporspærringer som beskrevet i bilag 4.

Jernbanevirksomheden fremsender snarest muligt efter modtagelsen af Endelig Kanaloversigt en liste over hvilke af de tilgængelige kanaler Jernbanevirksomheden ønsker at benytte. Herefter fastlægges de Trafikale Konsekvenser af Banedanmark og Jernbanevirksomheden i fællesskab.

Varslingsterminerne er gældende for planlægningen af sporspærringer eksklusiv intervalspærringer samt spærringer uden trafikal påvirkning. Intervalspærringer samt spærringer uden trafikal påvirkning kræver ingen varsling fra Banedanmark til Jernbanevirksomheden. Yderligere definition af spærringstyperne findes i kontraktens afsnit "*definitioner*".

Banedanmark er ikke pålagt at varsle infrastrukturarbejder til udbedring af fejl. Fejl defineres i denne sammenhæng som situationer, hvor hændelser med udspring i teknisk nedbrud, uheld eller 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 sporspærringer til infrastrukturarbejde, som skal udføres senest 12 uger efter eftersynet. Sådanne sporspærringer er undtaget for N-21 ugers og N-16 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 senere end terminerne i bilag 4 vil påvirke målingerne af Banedanmarks overholdelse sporspærringsprocessen, i det omfang sådanne målinger aftales jf. § 7.3.

Banedanmark vil enten på Direktørmøder med Jernbanevirksomheden, eller på anden vis, informere om status på porteføljen af større infrastrukturarbejder, der er omfattet af X – 12 mdr. varslet.

Det påhviler Banedanmark at tilsikre, at sporspærringer foranlediget af 3.part (fx kommuner og Vejdirektoratet) varsles jf. bilag 4.

Når en sporspærring er varslet til Jernbanevirksomheden, jf. bilag 4, har Jernbanevirksomheden i den planlagte arbejdsperiode ikke rådighed over de kanaler, der er omfattet af arbejdet, selvom Jernbanevirksomheden har fået tildelt kanalerne i forbindelse med kanaltildelingen for den pågældende køreplansperiode.

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

7.2.1 Varsling og køreplansskift

For spærringer i det første kvartal af en køreplan er det, som følge af fristen for endelig tildeling af kapacitet, ikke muligt for Banedanmark at angive Endelig Kanaloversigt i overensstemmelse med terminerne i bilag 4. Endelig Spærringsoversigt varsles som beskrevet i skemaet, og de Trafikale Konsekvenser af spærringer aftales i dialog mellem Banedanmark og jernbanevirksomheden, idet Banedanmark altid vil bestræbe sig på at fremsende Endelig Kanaloversigt så tidligt som muligt.

Infrastrukturarbejder foranlediget af Jernbanevirksomheden, skal varsles af Banedanmark overfor andre jernbanevirksomheder, der påvirkes af arbejdet, efter varslingsfristen i tabellen ovenfor eller Banedanmarks aftalte varslingsfrister med disse jernbanevirksomheder. Der indgås separat aftale for hvert sporarbejde.

Brug af likviditetsprincip

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

§ 8 Miljø

8.1. Miljømæssige normer

Parterne indestår for, at gældende miljølovgivning overholdes og bærer hver især ansvaret for eventuelle forurenings- eller miljøskader, der kan henføres til den pågældende virksomhed.

8.2 Dieselaflagift

Såfremt omfanget af dieseldrift på forbindelsen skulle overstige det oprindelige driftsoplæg, forbeholder ØSB sig ret til at opkræve en nærmere specificeret dieselaflagift. Dieselaflagiften 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 Netredegerelse.

§ 9 Betaling

9.1 Infrastrukturaflagifter

For benyttelse af ØSBs infrastruktur skal Jernbanevirksomheden betale infrastrukturaflagifter 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 infrastrukturaflagifter m.v. for statens jernbanenet.

Banedanmark fremsender faktura for infrastrukturaflagifter hver måned inden den 20.

9.2 Hjælpevognen

Priserne for hjælpevognsydelserne 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 finanslovens § 28.63.01 punkt 5 med henvisning til bekendtgørelse om Banedanmarks elforsyningsvirksomhed.

Befordringstilladelse til usædvanlig transport

Der betales kr. 2500 pr. udsendt befordringstilladelse.

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

9.4 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

XX

YY

ZZ

§ 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 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 skal i henhold til denne kontrakt anses for ansvarlig overfor den anden part, for så vidt ansvaret skyldes forhold, der ligger uden for partens kontrol, og som parten ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning, eller burde have undgået eller overvundet.

Den part, som ønsker at påberåbe sig force majeure, skal uden ugrundet ophold skriftligt underrette den anden part om begivenhedens opståen og ophør.

Parterne skal, i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler om tabsbegrænsningspligt, søge begivenheden, skaden eller forsinkelsen hindret eller mindsket.

§ 14 Præstationsordning (bod/bonus)

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

§ 15 Betingelser for overdragelse

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

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

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

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

§ 16 Samarbejdsrelationer

16.1 Samarbejde og 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 Fortrolighed

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

Denne fortrolighed påhviler også parterne efter kontraktens ophør uanset årsagen hertil.

Uanset det ovenfor anførte er en part berettiget til at videregive oplysninger, der ellers er fortrolige, hvis og i det omfang:

- Videregivelsen er påkrævet i henhold til lovgivningen eller en afgørelse truffet af en domstol eller en offentlig myndighed, herunder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de danske konkurrencemyndigheder eller EU-myndigheder
- Parterne skønner det nødvendigt og hensigtsmæssigt, at parten videregiver oplysningerne til sine rådgivere, under forudsætning af, at de pågældende rådgivere er eller bliver pålagt en tilsvarende 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.

16.3 Adgang

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

§ 17 Tvister

17.1 Forhandling og mægling

Kontrakten er undergivet dansk ret. Såfremt der opstår en uoverensstemmelse i forbindelse med kontrakten, skal parterne søge denne løst via forhandlinger.

Såfremt der ikke herved opnås en løsning, kan parterne i fællesskab udpege en uafhængig og sagkyndig mægler, der kan mægle og komme med ikke-bindende forslag til tvistens løsning.

17.2 Voldgift

Ethvert spørgsmål om fortolkning eller opfyldelse af kontrakten, som ikke kan ordnes i mindelighed mellem parterne efter § 17.1, henvises til voldgift.

Den part, som ønsker voldgift, udpeger en voldgiftsdommer og opfordrer den anden part til, inden 14 dage, at udpege sin voldgiftsdommer. Sker dette ikke, udpeges han af præsidenten for Østre Landsret.

De udpegede voldgiftsdommere udpeger i forening en formand for voldgiftsretten. Kan voldgiftsdommerne ikke enes om valget af formand, udpeges denne af præsidenten for Østre Landsret.

Voldgiftsretten fastsætter selv regler for sin behandling af sagen i overensstemmelse med sædvanlige retsplejeregler.

Voldgiftsrettens sæde skal være i København.

Voldgiftsretten skal træffe afgørelse på grundlag af danske retsregler.

§ 18 Ikrafttræden og ophør

Kontrakten træder i kraft den 15. december 2019 og udløber uden opsigelse den 12. december 2020. Kontrakten er således gældende i køreplansperioden K20.

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

Peter Svendsen/Hanne Bjørn
Trafikdirektør/Kundechef

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) <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 (NOL) Nationell Operativ Ledare, Tlf. +46 10 127 0000 (ROL S) Regional Operativ Ledare Syd, Tlf. +46 10 127 1050	
E-post (officiel) railway@oresundsbron.com	

Øvrige kontaktpersoner:

Område	ØSB	Jernbanevirksomheden
Trafiksikkerhed	Torben Landler Tel. +45 3341 6499	
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>Andreas Jälmarstål</i> Tlf. +45 3341 6134	
Kommunikation/information om Jernbanen	<i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
Presse, Journalistik, Pressevag	<i>Jens Genders</i> Tlf. +45 3341 6116	
Forsikringsforhold og Skadesanmeldelse	<i>Jakob Hansen-Schwartz</i> Tlf. +45 3341 6442	

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 (SR & Transportstyrelsen/Trafiksäkerhetsföreskrifter). 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, TLF, JTF, BVF og lign.)

TF eller særligt bilag skal fordeles med personligt eksemplar jf. sikkerhedsprocedure SP 7-06.

Jernbanevirksomheden varetager selv undervisningen af sit personale i TF.

2. Uddannelse og instruktion, Sikkerhedsprocedure SP 7-01

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

3. Sikkerhedsmæssige hændelser, Sikkerhedsprocedure SP 7-03

Proceduren angiver håndteringen af sikkerhedsmæssige hændelser på ØSB jernbaneanlæg. Endvidere fastsættes der krav om planer for egen indsats ved beredskabshændelser.

4. Uheldshåndtering, Sikkerhedsinstruks SI 7-02

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

5. Adgang og Færden, Sikkerhedsprocedure SP 21-01

I denne procedure er beskrevet de særlige forhold omkring opholds- og farezoner på ØSB's jernbaneanlæg.

6. Regler for arbejde i spor – RAS

Levering af regler og forskrifter

ØSB leverer TF og RAS i digitale formater. Den digitale udgave kan downloades fra vores hjemmeside <https://www.oresundsbron.com/da/info/sikkerhedsinstruks>.

For SI'er, SP'er, 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.

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 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 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 indhold. ØSB skal have den endelige udgave af cirkulæret til orientering.

Bilag 3 – Banedanmarks Hjælpevognsberedskab

1. Generelt

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

2. Ansvar

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

2.1 Banedanmarks forpligtelser

Banedanmark er ansvarlig for:

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

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

2.2 Jernbanevirksomhedens forpligtelser

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for:

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

3. Rekvirering af Hjælpevognsberedskabet

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

Jernbanevirksomheden skal kontakte Banedanmark med henblik på rekvirering.

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

- +45 3312 5750

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

Når Hjælpevognsberedskabet aktiveres foretages udkald efter følgende prioritering:

- Hændelser med personskade
- Hændelser med udslip af farlig gods
- Hændelser med redning af værdier
- Hændelser med betydelig trafikal konsekvens
- Hændelser uden stor trafikal konsekvens
- Hændelser med planlagt transport af ødelagt materiale

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

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

I det omfang medbragt materiale eller ydelser ikke anvendes på hændelsesstedet, faktureres Jernbanevirksomheden alene for transporten heraf. Hjælpevognen vil til enhver tid tilstræbe, at der ikke medbringes unødvendigt materiel eller ydelser, på baggrund af de på udkaldstidspunktet tilgængelige oplysninger.

4. Priser og betaling

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

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

Hjælpevognsydelser	Pris (2019) [kr./time]
1. Hjælpevognleder	729,31
2. Håndværker	619,89
3. Lille varebil	972,41
4. Stor varebil	1458,26
5. Kran 140	2807,99
6. Kran 2755	6136,83
7. Kran 3000	6932,18
8. Varer	Efter forbrug + 10 %

5. Overdragelse

Banedanmark kan ikke uden forudgående skriftligt samtykke fra Jernbanevirksomheden helt eller delvist overdrage forpligtelser eller rettigheder til tredjemand. Banedanmark er dog berettiget til at anvende hjælpevognspersonale fra tredjemand, såfremt disse handler under instruks fra Banedanmarks hjælpevognsledere.

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

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

Bilag 4 – Varslingsterminer

	Varsling X-12 mdr.¹	Varsling N-21 uger²	Varsling N-16 uger
Medie	Netrede gørelsen	LA-Brev	LA-Brev
Sporspærringer med varighed > 56 sammenhængende timer, som har Trafikal Påvirkning	For alle spærringer angives: 1. TIB nr. 2. Afgrænsning på yderstationer og bufferstationer ³) 3. Om spærringen ligger i en ferieperiode 4. Ca. varighed (antal dage) 5. Overordnet spæringsmønster (spærres enkelt/flere spor/ totalspærring)	For alle spærringer angives: 1. Den planlagte dato 2. Tidspunktet på dagen for spærringen 3. Det strækningsafsnit, der påvirkes af spærringen 4. Endelig Spærringsoversigt	For alle spærringer angives: 1. Den planlagte dato 2. Tidspunktet for begyndelsen og slutningen af spærringen 3. Det strækningsafsnit, der påvirkes af spærringen 4. Endelig Kanaloversigt ⁴
Sporspærringer med varighed mellem 56 og 12 timers sammenhængende timer, som har Trafikal Påvirkning	Ingen oplysninger angives	For alle spærringer angives: 1. Den planlagte dato 2. Tidspunktet på dagen for spærringen 3. Det strækningsafsnit, der påvirkes af spærringen 4. Endelig Spærringsoversigt	For alle spærringer angives: 1. Den planlagte dato 2. Tidspunktet for begyndelsen og slutningen af spærringen 3. Det strækningsafsnit, der påvirkes af spærringen 4. Endelig Kanaloversigt ⁴
Sporspærringer med varighed < 12 sammenhængende	Ingen oplysninger angives	Ingen oplysninger angives	For alle spærringer angives: 1. Den planlagte dato

¹ X betegner datoen for en køreplans begyndelse (søndag efter anden lørdag i december)

² N betegner datoen for den første dag i den uge hvori spærringen træder i kraft (mandag kl. 00.01 løbende)

³ I udgangspunktet anføres et projekt, som kræver sporspærring(er), som liggende mellem 2 præciserede stationer, evt. inkl. den ene eller begge stationer, eller dele af stationerne. For at imødegå projektets potentielle behov for, at der kan komme tillægsarbejder til projektet, som ligger udenfor stationsgrænsen, anføres en buffer til arbejdet på en ekstra station i begge ender. Hvor på buffer-stationen grænserne for projektet lægges, afgøres fra gang til gang.

⁴ For spærringer over 12 timers sammenhængende varighed tilstræber Banedanmark dog at fremsende et udkast til Endelig Kanaloversigt inden N-16, da det ellers procesmæssigt ikke vil være muligt at overholde fristen på N-16 for spærringer under 12 timer

timer, som har Trafikal Påvirkning⁵			2. Tidspunktet på dagen og, så snart det kan fastsættes, tidspunktet for begyndelsen og slutningen af spærringen 3. Det strækingsafsnit, der påvirkes af spærringen 4. Endelig Kanaloversigt
---	--	--	--

⁵ Banedanmark tilstræber dog altid at planlægge sporspærringer i så korte intervaller som muligt