Bekendtgørelse om opfølgning og registrering af hændelser på Banedanmarks infrastruktur[1)]

I medfør af § 20, stk. 2, i jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 17, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 855 af 19. juni 2023 om Banedanmarks opgaver og beføjelser:

Kapitel 1

Anvendelsesområde og definitioner

§ 1. Formålet med bekendtgørelsen er at fastsætte regler og retningslinjer for hvordan fejl, forsinkelser, aflysninger og andre uhensigtsmæssigheder på Banedanmarks infrastruktur skal registreres samt retningslinjerne for efterfølgende databehandling.

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

1) Registreringssystemet: Banedanmark vedligeholder et system til registrering af hændelser på Banedanmarks infrastruktur med henblik på at opgøre punktlighed og udarbejdelse af driftsstatistik.

2) Forhold: En begivenhed, der opstår på Banedanmarks infrastruktur eller uden for Banedanmarks infrastruktur, men som ikke nødvendigvis resulterer i et forsinket eller aflyst tog.

3) Hændelse: En begivenhed, der opstår på Banedanmarks infrastruktur eller udenfor Banedanmarks infrastruktur, og som resulterer i et forsinket eller aflyst tog på Banedanmarks infrastruktur.

4) Forsinket tog: Et tog, som er mere end 2:59 minutter forsinket i forhold til den planlagte køreplanstid.

5) Driftsrapport: En samling af data for en trafikal situation, et infrastrukturmæssigt problem eller en udefrakommende begivenhed, som samlet beskriver årsagen til det opståede forhold eller hændelse.

6) Samlerapport: En driftsrapport, der opsamler alle de hændelser i driftsdøgnet, der relaterer sig til ét bestemt forhold eller hændelse.

7) Årsagskode: Et trecifret tal, der fortæller, hvad der er den overordnede årsag til et forhold.

---

[1] Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EU-Tidende 2012, nr. L 343, side 32.

8) Eksterne forhold: Forhold, hvor ansvaret for en forsinkelse ikke kan placeres hos en jernbanevirksomhed eller hos Banedanmark, som f.eks.

a) forhold, der skyldes forstyrrelser fra udlandet, herunder grænsekontrol,
b) personpåkørsler,
c) ekstraordinære vejrforhold,
d) politimæssige foranstaltninger,
e) tilkald af ambulance eller brandvæsen,
f) bombetrusler,
g) hærværk,
h) metalspåner,
i) afventning af togbusser, eller
j) samfundsmæssige restriktioner som følge af f.eks. en pandemi eller lignende.

9) Operational Rules (OR): De trafikale regler, hvor signalsystemet ERTMS-niveau 2 er udrullet.

10) Togleder: En medarbejder, der har ansvaret for trafikstyringen af en eller flere strækninger.

11) Trafikstyringsområde: Det geografiske område, som en trafikleder styrer togtrafikken i.

12) Trafikleder: En medarbejder, der har det overordnede ansvar for trafikstyringen i en regional fjernstyringscentral på en given vagt.

13) Principper for Afvikling: En skriftlig aftale mellem Banedanmark og en jernbanevirksomhed om afviklingen af togtrafikken.

Kapitel 2

Driftsrapporter

§ 3. Banedanmark foretager registrering og fastlæggelse af årsager i registreringssystemet.

§ 4. Registreringssystemet opererer med trinvise forsinkelser. Første trin findes ved en forsinkelse på 3 minutter (mellem 2:59 og 4:59 minutter), andet trin ved en forsinkelse på 5 minutter (mellem 4:59 og 10:00 minutter), tredje trin ved en forsinkelse på 10 minutter (10:00 minutter eller længere). Efter det tredje trin findes der et nyt trin hvert femte minut.

Stk. 2. Et tog udløser en hændelse, hver gang det når et nyt forsinkelsestrin.

Stk. 3. Når et forsinkelsestrin har udløst en hændelse, er det pågældende forsinkelsestrin aktiveret. Et forsinkelsestrin forbliver aktiveret, indtil togets forsinkelse kommer mindst 2

minutter under det pågældende forsinkelsestrin. Hvis dette sker, bliver forsinkelsestrinnet nulstillet og kan igen udløse en hændelse.

§ 5. Banedanmark skal oprette en driftsrapport på alle forhold, der påvirker afviklingen af trafikken, eller som kan udvikle sig til at påvirke afviklingen af trafikken, hvis forholdet ikke håndteres.

§ 6. Alle driftsrapporter skal som minimum indeholde overskrift, station, tidspunkt for hændelsen, årsagskode og en beskrivelse af forholdet, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. På følgende årsagskoder er der krav om yderligere detaljer:

1) Ved brug af kode 106, 110, 111, 112 og 140 skal driftsrapporten påføres et medarbejdernummer.
2) Ved brug af kode 300, 400, 500 og 711 skal driftsrapporten påføres et materielnummer.
3) Ved brug af kode 720 skal driftsrapporten påføres oplysninger om objekt i OR.
4) Ved brug af kode 762 og 763 skal driftsrapporten påføres et sporspærringsnummer.

§ 7. Registreringssystemet registrerer automatisk, hvem der opretter en driftsrapport og på hvilket tidspunkt.

Stk. 2. Registreringssystemet registrerer alle efterfølgende ændringer og kommentarer med brugernavn og tidspunkt.

§ 8. En driftsrapport er gyldig i maksimalt 24 timer og udløber ved midnat. En driftsrapport på et tog, der kører videre efter midnat, har dog gyldighed efter midnat, men i maksimalt 24 timer.

Stk. 2. Driftsrapporter på sporarbejde eller infrastrukturfejl må gerne overskride midnat og er gyldige indtil

1) spærringen hæves,
2) fejlen er udbedret, eller
3) der er gået 24 timer fra hændelsens eller forholdets opståen, jf. stk. 3.

Stk. 3. Der må aldrig være mere end 24 timer mellem første og sidste hændelse på en driftsrapport.

§ 9. Banedanmark skal behandle alle hændelser inden for 30 minutter af hændelsernes opståen.

Stk. 2. Hvis en hændelse skyldes et allerede eksisterende forhold, skal Banedanmark tilknytte hændelsen til den driftsrapport, der er oprettet for det pågældende forhold.

Stk. 3. Hvis en hændelse skyldes et nyt forhold, skal Banedanmark oprette en ny driftsrapport, som hændelsen tilknyttes.

Stk. 4. Hvis et forhold forventes at påvirke et tog i mere end 3 timer, skal Banedanmark løbende supplere beskrivelsen af forholdet med oplysninger, der kan være af betydning for den senere opfølgning.

§ 10. Trafikklederen skal for alle hændelser foretage en konkret og individuel vurdering af, hvad der er den primære årsag til, at hændelsen blev udløst. Den primære årsag er den største enkeltstående årsag til, at et tog blev forsinket.

Stk. 2. Hvis det primære tidstab er sket i et andet trafikstyringsområde, skal trafikklederen kontakte det andet trafikstyringsområde for at afklare årsagen til forsinkelsen.

§ 11. En samlerapport løber enten til midnat eller til forholdet bliver meldt udbedret, afhængigt af hvad der sker først. Trafikklederen kan oprette en samlerapport for de hændelser, der vedrører trafikklederens trafikstyringsområde.

Stk. 2. Der må ikke være mere end 24 timer mellem første og sidste hændelse på en samlerapport.

§ 12. Banedanmark kan annullere driftsrapporter. Annulleringer skal altid begrundes i driftsrapporten.

Stk. 2. Annullering af driftsrapporter bør alene ske hvis:

1) En driftsrapport er oprettet som en test.
2) Der er oprettet to driftsrapporter på samme forhold.

Stk. 3. En driftsrapport kan ikke annulleres, hvis der er tilknyttet hændelser.

Stk. 4. En driftsrapport uden tilknyttede hændelser har ingen indflydelse på punktligheden.

Kapitel 3

Ansvarsplacering

§ 13. Banedanmark skal tildele ansvaret for en hændelse ved oprettelse af en driftsrapport. Ansvaret kan tildeles:

1) Banedanmark.

2) Jernbanevirksomheder.

3) Eksterne forhold.

§ 14. Banedanmark kan tildele tog, der er forsinkede på første forsinkelsestrin (mellem 3:00 og 4:59 minutter), en driftsrapport med overskriften "årsag ukendt", hvis der ikke er en kendt årsag til forsinkelsen.

Stk. 2. Banedanmark skal kontakte lokomotivføreren, hvis toget når en forsinkelse på andet forsinkelsestrin (mellem 5:00 og 9:59 minutter), for at afklare årsagen til forsinkelsen. Banedanmark skal herefter tilpasse driftsrapporten til de faktuelle omstændigheder.

Kapitel 5

Opfølgning

§ 15. Den, der tildeles ansvaret, jf. § 13, har pligt til, at:

1) kontrollere at årsagskode og ansvar er korrekt,
2) tilføje relevante oplysninger i friteksten og
3) kontrollere at tilknyttede tog hører til den pågældende driftsrapport.

§ 16. Jernbanevirksomhederne har mulighed for løbende at foretage tilføjelser og ændringer til registreringerne om egne tog i registreringssystemet for den pågældende måned, herunder at gøre indsigelser mod Banedanmarks registreringer om jernbanevirksomhedens egne tog, jf. § 22, stk. 3.

§ 17. Hvis den ansvarlige for et forhold ændrer ansvaret eller årsagskoden på en driftsrapport, skal dette begrundes i driftsrapportens fritekst, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. En ændring i ansvaret eller årsagskoden skal ikke begrundes, hvis:

1) den, som har oprettet driftsrapporten inden for 30 minutter opdager, at der er valgt en forkert årsagskode eller ansvarlig,
2) der kun ændres på den interne ansvarsplacering, eller
3) det er tydeligt ud fra den eksisterende fritekst, at der er valgt en forkert årsagskode eller ansvarsplacering.

§ 18. Banedanmark skal følge op på de driftsrapporter, som Banedanmark er blevet tildelt i henhold til Banedanmarks egne interne retningslinjer.

§ 19. Banedanmark skal følge op på de driftsrapporter, hvor ansvaret er tildelt eksterne forhold.

§ 20. En jernbanevirksomhed skal følge op på de driftsrapporter, som jernbanevirksomheden er blevet tildelt. Dette skal ske efter jernbanevirksomhedens egne interne retningslinjer herfor, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. For sager af principiel karakter kan sagen tages op på et kundemøde mellem Banedanmark og jernbanevirksomheden.

§ 21. Banedanmark afslutter registreringen af data i registreringssystemet for en måned ad gangen.

Stk. 2. Jernbanevirksomhederne skal foretage registreringer for den foregående måned i registreringssystemet inden udgangen af den anden hverdag kl. 10 i den efterfølgende måned.

Stk. 3. Efter udgangen af den anden hverdag kl. 10, jf. stk. 2, har jernbanevirksomheden fem arbejdsdage til at gøre indsigelser mod Banedanmarks registreringer om jernbanevirksomhedens egne tog for den foregående måned i registreringssystemet. Indsigelser skal begrundes skriftligt over for Banedanmark.

Stk. 4. Hvis jernbanevirksomheden ikke fremsætter indsigelse inden for fristen, vil registreringerne være endelige. Hvis jernbanevirksomheden fremsætter en indsigelse inden for fristen, vil Banedanmark træffe afgørelse herom.

§ 22. Hvis to parter ikke kan blive enige om ansvarsplaceringen af et forhold oversender Banedanmark efter skriftlig anmodning fra jernbanevirksomheden sagen til By-, Land- og Transportministeriet.

Stk. 2. By-, Land- og Transportministeriet tager herefter stilling til tvisten indenfor en frist på 10 arbejdsdage.

Kapitel 5

Ikrafttrædelsesbestemmelse

§ 23. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2027.

Peter Jonasson

/

Kenneth Juul Andersen

Bilag 1

Årsagskoder og deres anvendelse

1. Generelt

Årsagskoderne er opdelt i 9 hovedgrupper fordelt efter hvilken type forhold, de dækker over:

Hovedgruppe	Navn
100	Trafikforhold
200	Fremføringsforhold
300	Godsforhold
400	Lokomotiv- og vogneforhold
500	Togsætforhold
600	Passagerforhold
700	Infrastrukturforhold
800	Jernbanevirksomhedens Driftsledelsesforhold
900	Eksterne forhold

1.1. Årsagsgruppe 1xx – Trafikforhold

Hændelser og årsager, der kan henføres til trafikafvikling samt den trafikale planlægning. Trafikafviklingen henviser til forhold, der opstår som følge af handlinger og beslutninger i Trafikstyring, mens planlægning både dækker over korrekt behandling i P-base af den daglige trafik, men også toganmeldelser og planlægning i forbindelse med større trafikale omlægninger.

1.2. Årsagsgruppe 2xx – Fremførselsforhold

Alle hændelser og forhold, der har fremføringen af toget som hovedårsag. Dette dækker primært over kørslen og betjeningen af toget, men også manglende førere.

Sidstnævnte situation kan også skyldes bemandingsplanlægningen, men som udgangspunkt forholder Banedanmark sig kun til, at der mangler en lokomotivfører.

1.3 Årsagsgruppe 3xx – Godsforhold

Alle forhold, hvor ansvar kan henledes til en godsvirksomhed. Dette er alt fra fejl på toget, til langsom kørsel, aflysninger grundet manglende behov samt manglende personale. Kontrol af, om lasten er sikret godt nok, hører også til her.

1.4 Årsagsgruppe 4xx – Lokomotiv- og vogne forhold

Materielfejl på lokomotiver eller vogne. For lokomotiver skal der altid angives et materielnummer og et litranummer.

Materielfejl dækker ikke kun over åbenlyse defekter som dørfejl, problemer med at få luft på toget, bremser mm., men også over fejl på det mobile togkontrolanlæg og forhold som manglende påfyldning af sand.

1.5 Årsagsgruppe 5xx – Togsætforhold

Materielfejl på togsæt. Der skal altid angives et materielnummer og et litranummer.

Materielfejl dækker ikke kun over åbenlyse defekter som dørfejl, problemer med at få luft på toget, bremser mm., men også over fejl på det mobile togkontrolanlæg og forhold som manglende påfyldning af sand.

1.6 Årsagsgruppe 6xx – Passager- og personaleforhold

Forhold, der udløses enten af passagerer eller manglende togførere.

Dette inkluderer passagerudveksling, problemer med at få rejsegods (cykler, kufferter, barnevogne mm.) ind og ud af toget, servicering af passagerhenvendelser, og hvis afgangsproceduren igangsættes sent.

Konflikter og småsyge rejsende, men hvor der ikke tilkaldes politi/ambulance, hører også til her.

Passageradfærd, der falder voldsomt uden for almindelig opførsel, træk i nødbremse, rygning der udløser brandalarm og lignende, klassificeres under årsagskode 990.

1.7 Årsagsgruppe 7xx – Infrastrukturforhold

Fejl, problemer og andre forhold, der kan henføres til jernbanens infrastruktur.

Dette er alt fra de faste elementer i sporet til trafikstyringssystemerne, radio, kabler, softwaren i de mobile togkontrolanlæg og andet, som kan klassificeres som infrastruktur.

1.8 Årsagsgruppe 8xx – Jernbanevirksomhedens driftsledelse

Forhold, der opstår som følge af ønsker fra jernbanevirksomhedens driftsledelse.

Dette vil oftest være uplanlagte materielbyt, op- og nedformeringer, aflysninger, ønske om særlige disponeringer og andre ændringer til den planlagte køre- og rangerplan.

Forsinkelser, der opstår, fordi man følger disponeringsaftalerne i *"Principper for Afvikling"*, skal på denne årsagskode, da de er aftalt med jernbanevirksomheden.

Tog, der holdes tilbage for at afvente forsinkede forbindelsestog, skal også på denne kode, hvis det er aftalt med/ønsket af jernbanevirksomheden.

Årsagen til at forbindelsestoget er forsinket er i denne sammenhæng irrelevant.

Manglende underretninger fra jernbanevirksomheden til Banedanmark om forhold, der påvirker trafikken, tilskrives også denne årsagskode.

1.9 Årsagsgruppe 9xx – Eksterne forhold

Omstændigheder, der er uden for både Banedanmarks og jernbanevirksomhedernes kontrol. Bemærk, at dette ikke fritager hverken Banedanmark eller jernbanevirksomhederne for at tage forebyggende tiltag.

F.eks. har Banedanmark ansvar for at være forberedte på storm og forebygge potentielle konsekvenser af disse, og jernbanevirksomhederne har f.eks. pligt til at søge at minimere hærværk i og mod togene.

Både Banedanmark og jernbanevirksomhederne har i fællesskab et ansvar i situationer med planlagte togbusser for at lave en plan, så man ikke kommer til at skulle afvente deres ankomst.

2. Koderne i årsagsgruppe 1xx

2.1. Årsagskode 106 – Banedanmarks Driftcenter

Bruges, når man disponerer eller handler ud fra retningslinjer, som er udstukket af Banedanmarks Driftcenter, og disse adskiller sig fra Principper for Afvikling.

Anvendes også, hvis der er ubehandlede aflysninger, når data låses ved månedsluk.

2.2 Årsagskode 107 – Opfølgning

Bruges af Banedanmark, System & Data, til driftsrapporter, der kræver flere oplysninger fra Banedanmarks Trafikstyring, og hvor der er tvivl om ansvarsplaceringen.

Anvendes også, hvis der er ubehandlede forsinkelser ved månedsluk.

2.3 Årsagskode 110 – Disponering

Anvendes til generelle disponeringer af trafikken, hvor det resulterer i en forsinkelse.

Hvis man disponerer som følge af mange forsinkelser, så skal eventuelle følgeforsinkelser registreres på det forhold, der er skyld i situationen.

Koden anvendes, hvis man laver forkerte disponeringer, overser disponeringer eller undlader at handle, hvor det er påkrævet.

Koden anvendes også, hvis man forsøger at rette op på trafikken ved at fremme et forsinket tog, og dette resulterer i en mindre forsinkelse af et andet tog.

2.4 Årsagskode 111 – Indøvelse

Til forsinkelser, der opstår som følge af indøvelse af medarbejdere i Banedanmark. Det gælder både indøvelse af trafikelever samt indøvelse af medarbejdere, der er ved at lære en ny betjeningsplads. Koden erstatter i disse situationer årsagskode 110 og 140. Som medarbejdernummer anvendes instruktørens.

2.5 Årsagskode 112 – Rustkørsel

Benyttes, hvis et tog taber tid som følge af rustkørsel, og rustkørslen er den primære årsag. Hvis man vurderer, at toget taber uforholdsvis meget tid på rustkørslen, og at der ikke var forhold, der kunne medføre et ekstra tidstab, så skal man angive dette i rapporten. Efterfølgende kan der sammenlignes med andre tog, der også har kørt rust her, og derigennem kan det vurderes, om det peger mere på fremførsel end rustkørsel.

2.6 Årsagskode 113 – Trafikinformation

Anvendes, hvis man holder et tog tilbage af hensyn til at få kaldt trafikinformation ud. F.eks. hvis der er problemer med skiltningen på stationen.

Ændres sporbenyttelsen akut skal eventuelle forsinkelser ikke tilskrives mangelfuld trafikinformation, men derimod det forhold, der er skyld i den akutte ændring.

2.7 Årsagskode 130 – Planlægningsfejl – Lokalt

Dækker over forkert eller mangelfuld behandling af togene i P-base. Herunder venteafhængigheder, sporbenyttelse og lignende.

Koden anvendes også til sporspærringer, der planlægges lokalt frem for af Trafikplanlægning.

2.8 Årsagskode 131 – Planlægningsfejl – Korrigering

Forkert, mangelfuld eller manglende rettelser til køreplanerne i situationer med rettidigt varslede sporarbejder eller øvrige kendte trafikale begrænsninger.

Hvis Trafikplanlægning er klar med en korrigering af køreplanen, men jernbanevirksomheden afviser denne, så påtager jernbanevirksomheden sig ansvaret for eventuelle forsinkelser, der måtte opstå som følge heraf.

Dette gælder dog kun, hvis Trafikplanlægning har varslet jernbanevirksomheden tids nok.

2.9 Årsagskode 132 – Planlægningsfejl – Årskøreplan

Benyttes, når der findes et problem med årskøreplanen, der gør, at der dagligt opstår tidstab samme sted for de samme tog.

Det er vigtigt at oplyse i driftsrapporten, hvorfor det ikke er muligt at holde køreplanen.

2.10 Årsagskode 140 – Betjeningsfejl/sen signalgivning

Anvendes, hvis trafiklederen fejlbetjener trafikstyringssystemet eller får givet tog sent signal. Selv om der er mange årsager til, at signaler kan komme sent, så skelnes der ikke mellem rene forglemmelser eller almindelig travlhed.

Sættes signalet bevidst sent, så skal eventuelle forsinkelser tilskrives årsagen til, hvorfor man ikke satte signal til tiden. Dette kan eventuelt være, fordi man skal give toget en sikkerhedsmelding først.

2.11 Årsagskode 150 – Aflyst – Akut

Benyttes af toglederen til at stemple tog, der aflyses akut. Der kan ikke oprettes driftsrapporter på denne kode.

Aflysninger betegnes som akutte, hvis de foretages inden for 72 timer af togets planlagte kørsel.

2.12 Årsagskode 151 – Aflyst – Erstattet af særtog

Benyttes af toglederen til at stemple tog, der aflyses akut og erstattes af et andet tog.

Der kan ikke oprettes driftsrapporter på denne kode.

Aflysninger betegnes som akutte, hvis de foretages inden for 72 timer af togets planlagte kørsel.

2.13 Årsagskode 155 – Aflyst – Aftalt disponeringsplan

Benyttes af toglederen til at stemple tog, der aflyses akut, men hvor aflysningen allerede er aftalt i gældende disponeringsplaner.

Der kan ikke oprettes driftsrapporter på denne kode.

Aflysninger betegnes som akutte, hvis de foretages inden for 72 timer af togets planlagte kørsel.

2.14 Årsagskode 160 – Aflyst – varslet

Benyttes af toglederen til at stemple tog, der aflyses mere end 72 timer før den planlagte afgangstid. Der kan ikke oprettes driftsrapporter på denne kode.

2.15 Årsagskode 162 – Aflyst – planlagt

Benyttes af Trafikplanlægning til at stemple tog, der planlagt aflyses. Dette skal ske mindst 72 timer før togets planlagte afgang.

Tog aflyst med denne kode er friholdt for pålidelighedskrav. Koden må kun anvendes efter henvendelse fra jernbanevirksomhederne.

Der kan ikke oprettes driftsrapporter på denne kode.

2.16 Årsagskode 170 – Gensidig påvirkning

Et forsinket tog vil ofte have en påvirkning på andre tog.

Normalt skyldes dette, at det forsinkede tog er kommet ud af kanal, hvorved det kører i vejen for andre tog. Som følge heraf, så mister disse bagvedkørende tog også tid og kan blive forsinkede.

Som udgangspunkt skal disse påvirkninger tilskrives samme driftsrapport som det påvirkende tog. Dette gøres ved at tilføje kode 170 som kode i det ny-forsinkede togs toghistorik, samt nummeret på det påvirkende tog. Hændelsen tilknyttes så det forhold, som er årsag til forsinkelserne.

Koden angiver, at toget er blevet forsinket som følge af påvirkning fra et andet tog. Denne kode kan ikke anvendes til at oprette en driftsrapport, og der skal altid stå hvilket tog, der er skyld i påvirkningen.

Det er altid trafiklederens ansvar at afvikle trafikken ud fra de gældende disponeringsregler. Gøres dette ikke, skal de ekstra forsinkelser tilskrives disponeringsfejl.

Hvis et forsinket tog på et senere tidspunkt påvirkes af et nyt forhold, så skal det vurderes, om senere følgepåvirkninger skyldes det oprindelige forhold eller det nye.

3. Koderne i årsagsgruppe 2xx

3.1. Årsagskode 200 – Fremføring

Dækker over alle forhold, der relaterer sig til fremføringen af et tog.

Dette omfatter bl.a. fejlbetjening af toget, manglende fører, langsom kørsel, sen afgang, overtrædelser af SR samt øvrige forhold, der opstår i togets førerrum.

Hvis Banedanmark allerede ved, hvorfor der mangler fører, eller hvorfor der ikke køres til tiden, registreres forsinkelsen på den reelle årsag til forholdet.

Hændelser på første forsinkelsestrin, hvor der ikke er en kendt årsag, tilskrives også kode 200.

Der er detailkoder i årsagsgruppen, som jernbanevirksomhederne kan anvende hvis ønsket.

4. Koderne i årsagsgruppe 3xx

4.1. Årsagskode 300 – Godsforhold

Anvendes til alle forhold, der relaterer til godstog, og hvor ansvaret påhviler godsvirksomhederne. Dette kan være manglende personale, langsom kørsel, aflysninger som følge af ændret behov, materielfejl mm.

Der er detailkoder i årsagsgruppen, som godsvirksomhederne kan anvende hvis ønsket.

5. Koderne i årsagsgruppe 4xx & 5xx

5.1. Årsagskode 400 – Lokomotiver og vogne

5.2. Årsagskode 500 – Togsæt

Anvendes til alle forhold, hvor der opstår fejl på materiel (togsæt).

Årsagskoden benyttes også til forsinkelser som følge af forhold, der skyldes klargørings- og rangerpersonalet.

For materielfejl er det vigtigt at huske at påføre litranummeret.

6. Koderne i årsagsgruppe 6xx

6.1. Årsagskode 600 – Passagerforhold

Benyttes til forsinkelser, der opstår på grund af passagerer eller togføreren.

Dette er primært forhold som passagerudveksling, handicapbefordring, mange passagerer eller cykler, passagervejledning, manglende togfører mm.

Bemærk, at jernbanevirksomhederne har ansvar for hændelser, der falder inden for normal adfærd. Situationer som træk i nødbremse, rygning i toget eller bevidst blokering af døre klassificeres under årsagskode 990.

7. Koderne i årsagsgruppe 7xx

7.1 Årsagskode 710 – Sikringsanlæg - Legacy

Hovedkode for sikringsfejl. Sikringsfejl skal altid registreres, også hvis de kun er kortvarige eller forsvinder uden at have påvirket trafikken.

Typiske sikringsfejl er f.eks. manglende signal, fastlægninger, falske besættelser, overkørselsfejl, FST-fejl og lignende.

Under sikringsfejl hører også sporskiftevarme og fejl heraf.

7.2 Årsagskode 711 – ATC-fejl

Detailkode for fejl i det faste ATC-anlæg. Driftsrapporten skal indeholde ATC-fejlnummeret, lokation og materielnummer. Alle tre dele skal oplyses af togets fører.

Det er vigtigt at man får og indskriver ATC-fejlkoden.

For tog med ATC-STM-modul skal man også have P-fejlkoden og indskrive det nummer i driftsrapporten.

Se også *Årsagskode-allokeringsskemaet i bilag 3.*

7.3 Årsagskode 712 – Stopfald

Detailkode til brug for når signaler falder på stop uden grund. Hvis det sker som følge af falske besættelser, betjeningsfejl eller andet, der kan forklare det, bruges den årsagskode, der bedst kan forklare forholdet.

7.4 Årsagskode 715 – Opskåret sporskifte

Benyttes i alle situationer, hvor et sporskifte skæres op. Det er vigtigt at omstændighederne, der førte til opskæringen, er klart beskrevet.

7.5 Årsagskode 720 – ERTMS – Ydre objekter

Dækker over alle ydre objekter på strækninger, hvor ERTMS er taget i brug. Dette er bl.a. baliser, akseltællere, overkørsler, stopmærker, varslingsanlæg mm.

Koden anvendes også til diverse sikringstekniske fejl og elementer i marken, der ikke reagerer eller fungerer som forventet eller lovet.

7.6 Årsagskode 721 – ERTMS – TOB hytter, CIXL, RBC

Fejl og problemer med sikringsanlæg- og hytter samt med radioblokcenteret.

• **Centralteknikhytte – øvrige (TOB)** – Bruges til øvrigt udstyr i de store centrale teknikhytter (TOB'er), som ikke er RBC eller CIXL (sikringsdatamat).

• **Sikringsdatamat-CIXL (TOB)** – Bruges til alle fejl relateret til sikringsdatamaten.

• **RBC (TOB)** – Bruges til alle fejl relateret til RBC'en.

• **Stationsteknikhytte** – Bruges til alle fejl i de mindre teknikhytter, der står i relation til de ydre objekter.

• **Strømforsyning** – Bruges til alle fejl relateret til strøm og nødstrøm (UPS).

7.7 Årsagskode 722 – ERTMS – TMS & applikationer

Alle fejl og problemer i trafikstyringssystemet samt de applikationer, der tilhører dette system, herunder Transmissionsfejl.

7.8 Årsagskode 723 – ERTMS – Onboard

Problemer med det mobile togkontrolanlæg, hvor ansvaret hører under Banedanmark. Er det komponenter, der hører til jernbanevirksomheden, anvendes kode 400/500.

Det kan være vanskeligt at vurdere i situationen, hvor ansvaret ligger, så er man i tvivl, er det bedst at anvende denne kode. Det er vigtigt at forholdet er præcist beskrevet, og at man husker materielnummer, da det ellers vanskeliggør opfølgningen.

Dækker bl.a. over tog, der mister deres position, ikke bliver optaget ved systemgrænsen, ikke modtager køretilladelser og generelt opfører sig underligt.

7.9 Årsagskode 728 – ERTMS – Simulator

Teknisk kode.

Må udelukkende anvendes til fejlmeldinger af træningssystemet til ERTMS.

Må aldrig tilknyttes hændelser.

7.10 Årsagskode 730 – Tele og Transmission

Benyttes ved fejl på GSM-R radioen, telefoner og manglende overførsel af data mellem systemer.

7.11 Årsagskode 731 – IT

Bruges til at registrere problemer med software, der ikke virker. Det er primært når systemerne er nede eller kommer med fejlmeldinger, der påvirker trafikafviklingen.

Anvendes også, hvis ATNS ikke sender meldinger til Togstatus. Dette kan ses ved at togene kører, men der ikke kommer meldinger ind i registreringssystemet.

7.12 Årsagskode 740 – Spor

Anvendes til fejlmelding af nye forhold i sporet.

Skinnebrud, fejl på metaldelene i et sporskifte, laskebrud og lignende.

Når vagten har været ude og meldt et forhold afsluttet, skal forsinkelser som følge af forholdet de efterfølgende dage registreres på kode 760.

Det kan f.eks. være fordi en fejl er lappet midlertidigt, men der nu i stedet er en hastighedsnedsættelse, eller et sporskifte er aflåst med låsebolte.

7.13 Årsagskode 745 – Forst og broer

Dækker over forhold, der kan tilskrives enten Forst, broer og andre bygninger, der hører under Banedanmark. Under bygninger hører bl.a. også problemer med låger, der giver adgang til banens areal.

7.14 Årsagskode 750 – Kørestrøm

Benyttes til fejl og problemer med kørestrømen og køreledninger. Det dækker både over strømudfald og nedrevne køreledninger.

Koden anvendes også af kørestrømscentralen (KC) til registrering af sager, hvor de har været nødt til kortvarigt at udkoble kørestrømmen.

7.15 Årsagskode 751 – Kørestrømsafbrydelser

Anvendes, hvis der findes fejl i et kørestrømscirkulære, eller der foretages forkert ind- eller udkobling af kørestrøm fra kørestrømscentralen (KC).

Kan også anvendes, hvis kørestrømscentralen (KC) glemmer at underrette om genindkobling af kørestrøm.

7.16 Årsagskode 752 – Fordeler og neutralsektioner

Teknisk kode, der anvendes af kørestrøm.

7.17 Årsagskode 755 – Stærkstrøm

Stærkstrøm omhandler alle strømmæssige problemer, der ikke er kørestrøm til togene. De mest almindelige fejl omhandler f.eks. perronbelysning, fremmedstik og lysmaster.

7.18 Årsagskode 760 – Banens tilstand

Forsinkelser som følge af banens tilstand. Dette vil oftest være hastighedsnedsættelser, men kan også skyldes forsinkelser, som er udløst på grund af lukkede spor eller aflåste sporskifter.

For områder med hastighedsnedsættelser, vær ekstra opmærksom på, hvad det forventede tidstab er, og hvad togene generelt mister. Hvis et tog mister meget mere tid end andre i området, så er det ikke LA/midlertidige hastighedsnedsættelser, der bærer ansvaret. Det kan i så fald både være traktionsfejl eller ekstra forsigtig fremføring.

7.19 Årsagskode 762 – Projekter

Fejl og forsinkelser som følge af anlægsarbejder og større projekter. Kan almindeligvis kendes på, at det ofte er døgnspærringer, langvarige projekter samt spærringer bestilt af Anlægsdivisionen.

Anvendes også til aflysning af testkørsler, der var tiltænkt at teste strækninger i forbindelse med anlægsopgaver.

7.20 Årsagskode 763 – Infrastrukturarbejder

Benyttes til almindelige vedligeholdsopgaver; dette vil i almindelighed sige opgaver, der ikke er anlægsprojekter.

Koden benyttes, hvis de får en trafikal påvirkning, eventuelt fordi de begår fejl, der efterfølgende forsinker togdriften. Oftest er dette akseltællerfejl, falske besættelser, blokfejl eller baliser, der ikke er korrekt monteret.

Det kan også være skærver i sporskifter, smadrede lygter, væltede skabe mm.

7.21 Årsagskode 764 – Sporspærring hævet sent

Anvendes, hvis en sporspærring ikke bliver hævet som aftalt, og det har en trafikal konsekvens.

Bemærk, at alle spærringer registreres i ENK med etablerings- og hævningstidspunkt, så der skal kun oprettes en driftsrapport, hvis det resulterer i forsinkede tog.

7.22 Årsagskode 767 – Ødelagte kabler

Alle meldinger om ødelagte eller beskadigede kabler som følge af arbejde i infrastrukturen skal registreres på denne kode.

Der differentieres ikke mellem, om det er i forbindelse med projekter eller vedligehold.

7.23 Årsagskode 780 – Fjernstyring

Fejl på fjernstyringsanlægget og fjernstyring af stationer. Dette dækker bl.a. over tog, der taber deres numre, manglende signalgivning på AS, ventebetingelser, der ikke udløses, og lignende.

7.24 Årsagskode 788 – Fantomtog

Benyttes, hvis man ved et uheld får tillyst et tog og derefter aflyser det igen.

Gælder også for aflysninger, hvor man opdager en fejl i toganmeldelsen og erstatter den med en ny uden fejl.

Det er til tog, der optræder som planlagte i P-base/registreringssystemet, men aldrig skulle have været der.

Hvis et tog har været ude og køre, må det aldrig tilknyttes denne kode.

7.25 Årsagskode 789 – Fejlmeldinger i registreringssystemet

Anvendes, når et tog har registreret forkert afvigelse i registreringssystemet.

Eksempelvis hvis et tog registrerer en forsinkelse på fem minutter, men toget i virkeligheden kører til tiden.

Et tog, der er registreret som forsinket på grund af kode 789, må aldrig tilknyttes samme driftsrapport, hvis det efterfølgende stiger til et højere trin.

En fejlmelding vil kunne genkendes på, at toget vil være registreret rettidigt på den efterfølgende station, og det er urealistisk at forsinkelsen ville kunne være indhentet.

Forsinkelsen skal altid nedskrives til korrekt tid ved tilknytning til kode 789.

7.26 Årsagskode 790 – Troljer og arbejdskøretøjer

Bruges, hvis der opstår fejl eller nedbrud på arbejdskøretøjer.

Anvendes også, hvis en trolje ikke fremføres efter aftale, f.eks. man ikke holder den tildelte køreplan, er længe om at give ankomstmelding eller kører langsommere end lovet.

Er den tildelte køreplan forkert, anvendes kode 131. Er det kørsel i forbindelse med projekter, anvendes kode 762.

8. Koderne i årsagsgruppe 8xx

8.1 Årsagskode 800 – Driftsledelse, jernbanevirksomhederne

Hovedkode, der benyttes, når der kommer ønsker fra jernbanevirksomhederne, der påvirker trafikken. Det kan være ændrede op-/nedformeringer af materiel, ændrede rangeringer, parkeringer, godkendelse af afventende forbindelser eller manglende relevante oplysninger, der påvirker trafikafviklingen.

Benyttes også, hvis der foretages disponeringer ud fra PFA, da disse er aftalt og godkendt af jernbanevirksomhederne.

Dertil andre forhold, som enten kommer fra jernbanevirksomhedernes driftsledelse, eller som godkendes af disse, heriblandt aflysninger som følge af ændrede behov.

9. Koderne i årsagsgruppe 9xx

9.1 Årsagskode 901 – Forsinket fra anden infrastruktur

Benyttes til registrering af tog, der modtages forsinket på vores infrastruktur i henhold til den planlagte køretid.

For hver overgangsstation må anvendes en samlerapport.

9.2 Årsagskode 903 – Forsinket mod anden infrastruktur

Benyttes, når vi ikke kan afsende tog til fremmed infrastruktur, og det skyldes forhold som er opstået på den fremmede infrastruktur.

Det kan eksempelvis være storm i Tyskland, køreledningsproblemer i Sverige eller skinnebrud på en privatbane.

Bruges også, hvis tog afgår forsinket, og det skyldes fejl på den fremmede infrastruktur.

Hvis der er sat signal mod den anden infrastruktur, men toget af uvisse årsager afgår forsinket, anvendes årsagskode 200.

9.3 Årsagskode 905 – Falsk fejlmelding af infrastruktur

Anvendes til sager, hvor der meldes om fejl på infrastrukturen, f.eks. skinnebrud, men det efterfølgende viser sig, at der ingen fejl er. Det kan f.eks. være, at man kørte over en sten eller gren.

I sådanne situationer ændres driftsrapporterne til denne kode.

9.4 Årsagskode 913 – Vejrforhold

Benyttes, hvis tog forsinkes som følge af vejrforhold. Det er vigtigt at vælge den rette type af vejr, da der føres en række statistikker på det.

I tilfælde med løvfald vil der ofte være flere tog, der påvirkes. Hvis det kun er et enkelt tog, der påvirkes, vil det sjældent skyldes løvfald. Det kan dog ske i tilfælde af korte, lokale byger.

Ellers vil det oftere være materielforhold, der er skyld i det. F.eks. dårlig traktion eller fordi man kører litra med anden bremseevne, end køreplanen er planlagt efter.

Der findes en officiel løvfaldsperiode, og denne vil altid blive udmeldt kort før, den starter. Koden anvendes også, hvis der indføres trafikale restriktioner på grund af vindforhold.

9.5 Årsagskode 920 – Politi

Bruges i situationer, hvor politiet er primær årsag eller tilkaldes.

Dette vil almindeligvis være i situationer, hvor der tilkaldes politi til et tog, eller hvor politiet beder om at få trafikken standset.

9.6 Årsagskode 921 – Ambulance/brand

Årsagskode til brug for situationer, der giver en trafikal konsekvens som følge af arbejdet fra Brand og Redning. Dette er oftest tilkald til syge passagerer, men kan også være som følge af eksempelvis røgudvikling.

9.7 Årsagskode 922 – Grænsekontrol

Benyttes, hvis tog fra udlandet forsinkes som følge af statslig grænsekontrol. Dette anvendes også, selv om toget ankommer forsinket, hvis grænsekontrollen er primær årsag til, at toget rammer et nyt forsinkelsestrin.

9.8 Årsagskode 970 – Påkørsler/Nærved

Koden benyttes i situationer, hvor tog påkører personer, dyr eller genstande samt i situationer, hvor der er risiko for en påkørsel.

En risiko kan både være melding om fulde mennesker på en perron eller underretning om løse dyr tæt på jernbanen.

9.9 Årsagskode 980 – Veterantog

Forsinkelser, der opstår som følge af kørsel med veterantog.

9.10 Årsagskode 990 – Udefrakommende forhold

Alle forhold med eksternt ansvar, der ikke passer på en af de øvrige koder. Dette værende bl.a. hærværk, uheld, bombetrusler mm.

9.11 Årsagskode 991 – Afventning af togbus

Anvendes i situationer, hvor der er planlagt sporarbejde med indsættelse af togbusser. Der er aftalt en plan mellem Banedanmark, jernbanevirksomheden og busselskaberne, men af og til sker der ting, der gør at busserne forsinkes. I de tilfælde skal forsinkede afgange på denne årsagskode.

Koden anvendes ikke, når der indsættes togbusser som følge af akutte fejl eller forhold.

9.12 Årsagskode 999 – Spåner

Bruges, når en fejl på infrastrukturen viser sig at skyldes spåner fra togkørsel.

Det vil sige at hvis en hændelse oprettes på kode 710, f.eks. på grund af "besættelse i utide", men at det senere viser sig at være på grund af spåner, så skal koden ændres fra 710 til kode 999.

Bilag 2

Liste over registreringsstationer

En registreringsstation er en station, hvor Banedanmark er kontraktligt forpligtet til at registrere et togs afvigelser. Udover stationerne på nedenstående liste er togs udgangsstation samt endestation altid at betragte som registreringsstation.

1. Registreringsstationer for passagertog på fjernbanen.

Stationsforkortelse	Stationsnavn	Stationsforkortelse	Stationsnavn
AB	Aalborg	NÆ	Næstved
ABL	Aalborg Lufthavn	OD	Odense

AR	Aarhus H	OK	Kokkedal
BM	Bramming	PA	Padborg
CPH	Københavns Lufthavn	RB	Ribe
ES	Esbjerg	RE	Ringe
FA	Fredericia	RF	Rødby Færge
FH	Frederikshavn	RG	Ringsted
HB	Hobro	RO	Roskilde
HG	Helsingør	SD	Skanderborg
HJ	Hjørring	SDB	Sønderborg
HK	Holbæk	SG	Slagelse
HO	Holstebro	SJ	Skjern
HR	Herning	SL	Silkeborg
HTÅ	Høje Tåstrup	STR	Struer
KB	Kalundborg	SVG	Svendborg
KD	Kolding	SØ	Skørping
KH	København H	TDR	Tønder
KJ	Køge	TE	Tinglev
KJN	Køge Nord	TI	Thisted
KK	Østerport	VA	Varde
KØ	Korsør	VEM	Vemb
LG	Langå	VG	Viborg
NF	Nykøbing Falster	VJ	Vejle
NG	Nyborg	VO	Vordingborg

2. Registreringsstationer for godstog på fjernbanen.

Stationsforkortelse	**Stationsnavn**	**Stationsforkortelse**	**Stationsnavn**
AR	Aarhus H	NÆ	Næstved
CPH	Københavns Lufthavn	NG	Nyborg
FA	Fredericia	PA	Padborg

FH	Frederikshavn	RG	Ringsted
HR	Herning	SQ	Snekkersten
HTÅ	Høje Tåstrup	TL	Taulov
KD	Kolding	VEM	Vemb

Bilag 3

Håndtering af ATC-fejlkoder

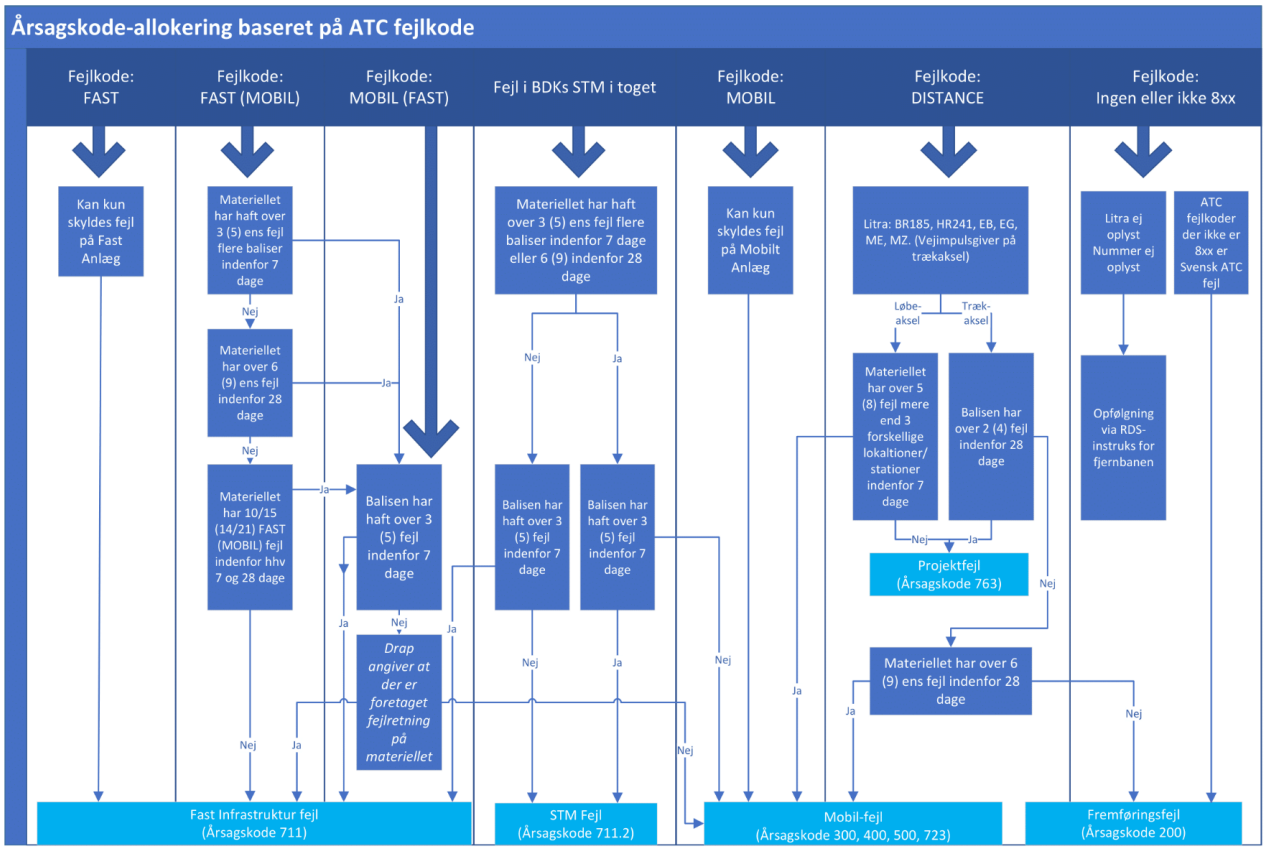
Fejlkode	Fejltype
800	Mobil
801	Fast (mobil)
802-805	Årsag 711.2
806	Fejl i BDKs STM i toget
807	Mobil
808-811	Fast (mobil)
812	Fast
813	Mobil

Fejlkode	Fejltype
814	Fast
815-817	Fast (mobil)
818	Fast (mobil)
819	Fast
820	Mobil (fast)
821-824	Fast
825	Fast (mobil)
826-827	Distance

Fejlkode	Fejltype
828-830	Fast
832-833	Fast
834	Mobil
835	Fejl i BDKs STM i toget
851	Fast
853-859	Fast
860	Mobil
861	Fast (mobil)

Fejlkode	Fejltype
862-865	Årsag 711.2
866	Fast (mobil)
867	Mobil
868-871	Fast (mobil)
881-882	Fast
884-887	Fast
890-897	Fast
898-899	Mobil

Fejltype *Fast (mobil)* og *Mobil (fast)* er underopdelt i tabel på næste side. Disse fejl kan både skyldes fejl på mobilt og fast anlæg, men vil oftest være det som er nævnt først



Noter

1. Alle Fast, Fast (mobil), Mobil (fast) og Distance-fejltyper skal i første omgang gives årsagskode 711, således at data oprettes i SAPM.

2. Hovedparten af fejlkode 802, 803, 804, 805, 862, 863, 864 og 865 skyldes enten ringe baliser eller Banedanmarks STM i toget. Derfor skal de straks tildeles årsagskode 711, ansvar 2, udenom procesdiagrammet ovenfor.

3. Eftersom der opleves flere fejl i de varme måneder, er der med parentes angivet højere fejl-talværdier for månederne maj-juli.

4. ”Ens fejl” har en bredere betydning: Ens fejl forstås som fejl i samme gruppe, jf. tabel herunder.

5. Når der ikke er angivet nogen fejlkode, betyder det, at der ikke er nogen fejl. Lokomotivføreren kan være kørt for hurtigt, og toget rammer en nødbremsningskurve. Derfor er det væsentligt at udspørge lokomotivfører om fejlkode.

6. For uddybning henvises til ATC Vedligeholdelses-forskrift 2. del bilag 2 (G81034-X2101-U822).

Underopdeling af fejltyper Fast (mobil) og Mobil (fast)

Kategorisering af ATC fejlkoder i serien 8xx

Gruppering af mulige mobilårsager	Fejl på balise 1																	Fejl på balise 2 i par									
	801	802	803	804	805	806	808	809	810	811	815	816	817	818	820	825	835	861	862	863	864	865	866	868	869	870	871
Gruppe a Kontroller ledningsforbindelse Skift Punktantenne Skift Hoved-datamat Skift Generator-kort (S25441-B53-A1) eller Generator-overvågningskort (S25441-B54-A1)	X																	X									
Gruppe b Kontroller Antenne Kontroller 100kHz-strøm		X	X	X	X														X	X	X	X					
Gruppe c Kontroller 50kHz-strøm Skift Punktantenne Skift Hoved-datamat Punktantenne sendes til rep.niv 4 Skift Generator-kort (S25441-B53-A1) eller Generator-overvågningskort (S25441-B54-A1) eller Tilslutningskort (S25441-B290-A1)						X					X	X	X		X		X						X				
Gruppe d Kontroller antennehøjde Kontroller 50kHz og 100kHz-strøm Kontroller ledningsforbindelse Skift Punktantenne Skift Hoved-datamat Punktantenne sendes til rep.niv 4							X																	X			
Gruppe e Kontroller 50kHz og 100kHz-strøm Skift Punktantenne Skift Hoved-datamat Punktantenne sendes til rep.niv 4 Skift Generator-kort (S25441-B53-A1) eller Generator-overvågningskort (S25441-B54-A1) eller Tilslutningskort (S25441-B290-A1)								X	X	X															X	X	X
Gruppe f Kontroller antennehøjde Kontroller 100kHz og 850kH																X											
Gruppe g Kontroller antennehøjde Kontroller 50kHz og 100kHz-strøm Kontroller ledningsforbindelse Skift Punktantenne Skift Hoved-datamat Punktantenne sendes til rep.niv 4 Skift Generator-kort (S25441-B53-A1) eller Generator-overvågningskort (S25441-B54-A1) eller Tilslutningskort (S25441-B290-A1)														X													

Bilag 4

Oversættelsestabel mellem forsinkelseskoder i SERA-direktivet til registreringssystemet

Forsinkelseskoder i SERA-direktivets bilag VI	Forsinkelseskoder i registreringssystemet
1. drifts-/planlægningsforvaltning, som kan tilskrives infrastrukturforvalteren 1.1. udarbejdelse af køreplan 1.2. oprangering 1.3. fejl i driftsprocedure 1.4. ukorrekt anvendelse af prioritetsregler 1.5. personale 1.6. andre årsager	**Årsagsgruppe 1xx – Trafikforhold** Hændelser og årsager, der kan henføres til trafikafvikling samt den trafikale planlægning.
2. infrastrukturanlæg, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren 2.1. signalanlæg 2.2. signalanlæg ved niveauoverkørsler 2.3. telekommunikationsanlæg 2.4. strømforsyningsudstyr 2.5. spor 2.6. strukturer 2.7. personale 2.8. andre årsager	**Årsagsgruppe 7xx – Infrastrukturforhold** Fejl, problemer og andre forhold, der kan henføres til jernbanens infrastruktur.
3. årsager i forbindelse med anlægsarbejde, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren 3.1. planlagt bygge- og anlægsarbejde 3.2. uregelmæssigheder i udførelsen af bygge- og anlægsarbejde 3.3. hastighedsbegrænsning på grund af defekt spor 3.4. andre årsager	
4. årsager, der kan tilskrives andre infrastrukturforvaltere 4.1. forårsaget af foregående infrastrukturforvalter 4.2. forårsaget af næste infrastrukturforvalter	**Årsagsgruppe 9xx – Eksterne forhold** Omstændigheder, der er uden for både Banedanmarks og jernbanevirksomhedernes kontrol.
5. kommercielle årsager, der kan tilskrives jernbanevirksomheden 5.1. overskridelse af standsetid 5.2. anmodning fra jernbanevirksomheden 5.3. læsning 5.4. uregelmæssigheder i forbindelse med lastning 5.5. kommerciel klargøring af tog 5.6. personale 5.7. andre årsager	**Årsagsgruppe 2xx – Fremførselsforhold** Alle hændelser og forhold, der har fremføringen af toget som hovedårsag. **Årsagsgruppe 3xx – Godsforhold** Alle forhold, hvor ansvar kan henledes til en godsvirksomhed. **Årsagsgruppe 6xx – Passager- og personaleforhold** Forhold, der udløses enten af passagerer eller manglende togførere. **Årsagsgruppe 8xx – Jernbanevirksomhedens driftsledelse** Forhold, der opstår som følge af ønsker fra jernbanevirksomhedens driftsledelse.
6. rullende materiel, der kan tilskrives jernbanevirksomheden 6.1. planlægning/omlægning af vagtskema 6.2. oprangering foretaget af jernbanevirksomhed 6.3. problemer vedrørende passagervogne 6.4. problemer vedrørende vogne (godstransport) 6.5. problemer vedrørende vogne, lokomotiver og jernbanevogne 6.6. personale 6.7. andre årsager	**Årsagsgruppe 4xx – Lokomotiv- og vogne forhold** Materielfejl på lokomotiver eller vogne. **Årsagsgruppe 5xx – Togsætforhold** Materielfejl på togsæt.

7. årsager, der kan tilskrives andre jernbanevirksomheder 7.1. forårsaget af næste jernbanevirksomhed 7.2. forårsaget af foregående jernbanevirksomhed	**Årsagsgruppe 9xx – Eksterne forhold** Omstændigheder, der er uden for både Banedanmarks og jernbanevirksomhedernes kontrol.
8. eksterne årsager, der hverken kan tilskrives infrastruktur-forvalter eller jernbanevirksomhed 8.1. strejke 8.2. administrative formaliteter 8.3. ekstern påvirkning 8.4. konsekvenser af vejr- og naturårsager 8.5. forsinkelse på grund af eksterne årsager på efterfølgende net 8.6. andre årsager	
9. sekundære årsager, der hverken kan tilskrives infrastruk-turforvalter eller jernbanevirksomhed 9.1. farlige hændelser, ulykker og farer 9.2. optaget spor forårsaget af samme togs forsinkelse 9.3. optaget spor forårsaget af et andet togs forsinkelse 9.4. kørsel i ring 9.5. forbindelse 9.6. behov for yderligere undersøgelse.	

Bilag 5

Retningslinjer for håndtering af særlige forhold

Dette bilag indeholder retningslinjer for håndteringen af en række forskellige, særlige forhold. Disse er for overskuelighedens skyld delt op i fem dele:

I) Vagttilkald

II) Roller i Trafikstyring

III) Brug af årsagskoder ved særlige forhold

IV) 3 timers princippet

V) Øvrige forholdsregler

I) Vagttilkald

1. Vagttilkald

På strækninger uden ERTMS er det vagthavende TDO (Teknisk Drifts- og Overvågningsoperatør), der klassificerer fejlen.

Er der ingen TDO til stede, så anvendes FATAL, hvis man tilkalder vagten, eller VAGT EJ TILKALDT, hvis der ikke er behov for en vagt.

I områder med ibrugtaget ERTMS er det vagthavende IFK, der beslutter klassificeringen i samarbejde med Hitachi-Strukton/Alstom ud fra gældende, lokale retningslinjer.

Fejltype	Tilkald	Fejlretningstid
1. Fatale fejl	Akut tilkald, hele døgnet	Hurtigst muligt
2. Forstyrrende fejl	Tilkald inden for arbejdstid	6 timer
3. Generende fejl	Tilkald inden for arbejdstid	2 døgn
4. Vagt ej tilkaldt	Vagt ikke tilkaldt	Fejlen forsvundet. Kendt fejl (f.eks. SW/systemfejl) Fejlen rettes via anden fejlretningsorganisation

I områder, hvor ERTMS er ved at forberede udrulning, klassificerer TDO fejlen ud fra gældende aftaler med Signalprogrammet.

II) Roller i Trafikstyring

2. Disponeringsleder i Vest varetager flere toglederroller

Det er aftalt, at disponeringslederfunktion har disponeringsretten på de migrerede strækninger i Vest, altså SP-strækningerne, pr. 1. december 2022.

Det betyder også, at disponeringslederen opretter toganmeldelser i P-base, samt har dialogen med jernbanevirksomhederne i deres område.

Toglederne og vagthavende i Banedanmarks Driftcenter har stadig det overordnede trafikale ansvar i definitionen af, at de varetager netværkslederrollen.

De er indgangsvinkel i forhold til beredskaber, samt ved hændelser i en størrelse, som strækker sig ud i Legacy-strækninger.

I denne vejledning skal der derfor, hvor Banedanmarks Driftcenter eller togleder nævnes, tages højde for, om der er tale om en migreret strækning og dermed disponeringslederen i Vest eller ej.

III) Brug af årsagskoder ved særlige forhold

3. Kørsel med troljer, materieltog og prøvekørsler

Der køres i mange situationer med andet end passagertog og godstog. Hvis disse kørsler udløser forsinkelser eller aflyses, skal de håndteres på følgende måder:

3.1 Materieltog fra jernbanevirksomhed

Håndteres på samme måde som almindelig trafik fra den pågældende jernbanevirksomhed og oprettes på jernbanevirksomhedens hovedkode: 200, 400, 500 eller 800.

For godsvirksomheder anvendes altid årsagskode 300.

3.2 Materiel -og troljekørsel for Banedanmark

Hvis kørslen foregår for Banedanmark, anvendes årsagskode 790. Hvis det er en ekstern entreprenør, der udfører et arbejde for Banedanmark, skal ansvaret for hændelser tilknyttes det område eller den division i Banedanmark, der har bestilt arbejdet.

3.3 Testkørsler og prøvekørsler

Hvis kørslen er i forbindelse med et anlægsprojekt, anvendes årsagskode 762.

Hvis kørslen er for en jernbanevirksomhed, håndteres hændelsen som alle andre.

4. Sporarbejde og køreplaner

Hvis køreplaner ikke er korrigeret til at passe til planlagte sporarbejder, skal hændelser oprettes på en kode 131 med beskrivelse af problematikken.

Dette gælder dog ikke, hvis det pågældende tog ankommer udenfor kanal. I så fald skal en eventuel følgeforsinkelse tilknyttes samme rapport, som toget allerede er på.

Hvis det giver en bølge af følgepåvirkninger, skal de også tilknyttes årsagen til, at toget ankom forsinket.

Hvis det efterfølgende viser sig, at den manglende korrigering til køreplanen skyldes forkerte eller mangelfulde oplysninger fra entreprenøren, så flyttes hændelserne til enten kode 762 eller 763, afhængigt af om det er et projekt eller ej.

5. Politiets arbejde og personer/dyr ved sporet

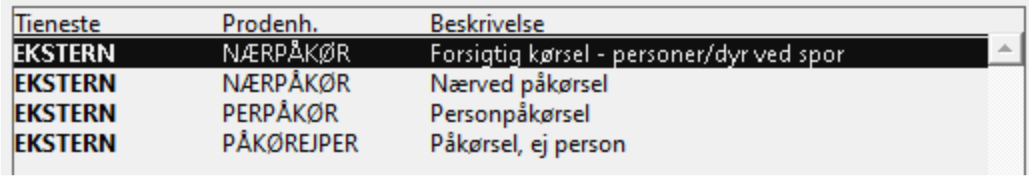
Det er ofte svært at skelne mellem årsagskode 920 og årsagskode 970, særligt hvis politiet ringer og melder om personer i sporet eller personer, der er til fare for dem selv.

Vi anvender generelt kode 920, når:

- Politiet tilkaldes til et tog
- Politiet lukker spor, stationer eller tilbageholder tog
- Politiet beder om nedsat hastighed i et område på grund af deres arbejde

Vi anvender generelt kode 970 og valgmuligheden forsigtig kørsel, når:

- Politiet melder om en selvmordstruet person, men der fortsat må køres, om end med forsigtighed
- Vi får melding om, at der er personer eller dyr tæt på sporet



Tjeneste	Prodenh.	Beskrivelse
EKSTERN	NÆRPÅKØR	Forsigtig kørsel - personer/dyr ved spor
EKSTERN	NÆRPÅKØR	Nærved påkørsel
EKSTERN	PERPÅKØR	Personpåkørsel
EKSTERN	PÅKØREJPER	Påkørsel, ej person

Hvis politiet senere standser trafikken helt, ændres koden fra 970 til 920.

6. Sommertid/vintertid

I forbindelse med overgangen mellem sommertid og normaltid vil mange tog blive omlagt med en ny køreplan. De tog, der ikke bliver omlagt, vil skrive en forsinkelse på en time. Disse forsinkelser skal oprettes på kode 800 for passagertog og på kode 300 for godstog.

7. Afventning af forsinket tog

Tog, der forsinkes i afgang, fordi de afventer et forsinket togs ankomst, tilskrives altid den afventende jernbanevirksomhed på årsagskode 800, uanset årsagen til den forsinkede ankomst. Dette er i overensstemmelse med aftalerne i "Principper for Afvikling".

Kun i de tilfælde, hvor det er Banedanmarks beslutning at tilbageholde et tog, ses bort fra ovenstående.

8. Forsinket fra anden infrastruktur

Et tog, der ved ankomst til Banedanmarks infrastruktur er tilknyttet en driftsrapport med årsagskode 901 "Forsinket fra anden infrastruktur", må ikke tilknyttes samme driftsrapport, hvis dets returløb afgår forsinket eller aflyses.

Der skal i stedet oprettes en driftsrapport på kode 800 "Driftledelsesforhold" for det forsinkede returløb mod anden infrastruktur. Der skal oprettes en driftsrapport pr. tog, som dette sker for.

Eksempel:

Et tog kommer forsinket fra Sverige tilknyttes kode 901. I Danmark kan det ikke nå at vende rettidig og køre derfor forsinket retur mod Sverige. Denne forsinkelse skal tildeles kode 800.

9. Forsinket afgang efter vending

Dette punkt gælder ikke for tog, der ankommer forsinket "fra anden infrastruktur".

Dette punkt gælder for mindre forsinkelser, der ikke har større indflydelse på tværs af Banedanmarks infrastruktur.

Ved større hændelser træder 3 timers princippet i kraft, se nedenfor i del IV, punkt 17.

Hvis et tog ankommer så sent til dets endestation, at det ikke kan vende rettidigt, sættes den forsinkede afgang på det forhold, der var skyld i den forsinkede ankomst.

Tabes der tid ved vendingen, så konteres forsinkelsen årsagen til dette.

Efterfølgende vendinger skal være rettidige. Sker dette ikke, registreres de på årsagskode 800, medmindre det vurderes at toget er blevet påvirket yderligere af andre forhold.

Eksempel:

Tog xxx ankommer -12 til Kalundborg på grund af signalfejl. Toget har en vendetid på 8 minutter.

Toget må forventes at afgå cirka -4. Denne forsinkelse konteres signalfejlen.

Når toget ankommer retur til Østerport, skal det kunne vende rettidigt. Sker dette ikke, er det en kode 800, med mindre andre forhold har påvirket toget i returkørslen, så det har tabt mere tid.

Overskrides vendetiden i Kalundborg, så toget mister yderligere tid end de forventede -4, så sættes forsinkelsen på årsagen til overskridelsen.

10. Overhalinger

Hvis et tog udløser en hændelse, fordi man lader et andet tog overhale det, skal hændelser håndteres således:

Situation	Kode
Overhaling følger disponering aftalt i "Principper for afvikling"	Driftsrapport på kode 300 / 800 på det tog, der overhales
Overhaling godkendt af jernbanevirksomhed	Driftsrapport på kode 300 / 800 på det tog, der overhales
Overhaling godkendt af Banedanmarks Driftcenter, men ikke af jernbanevirksomhed	Driftsrapport på kode 106 på det tog, der overhales
Overhaling besluttet af stationsbestyrer uden godkendelse af Banedanmarks Driftcenter eller jernbanevirksomhed	Driftsrapport på kode 110 på det tog, der overhales

11. Aflysninger

Aflyste tog håndteres af toglederne i Banedanmarks Driftcenter.

Hvis aflysningerne skyldes et eksisterende forhold, skal toglederen tilknytte dem til det pågældende forhold.

Skyldes aflysningerne ikke et eksisterende forhold, oprettes en ny driftsrapport på årsagen til aflysninger. Denne driftsrapport skal referere til nummeret på den pågældende togan-meldelse, og en uddybende årsag beskrives i friteksten.

Hvis et tog bliver aflyst fra Sverige, Tyskland eller privatbanerne, skal denne tildeles kode 901 (Forsinket fra anden infrastruktur). Returløbet tildeles kode 800 "Driftledelsesforhold"

i lighed med reglerne for forsinkelser fra anden infrastruktur. Der skal oprettes en driftsrapport pr. tog, som dette sker for.

12. Bortfald af standsning

Når det besluttes af jernbanevirksomheden og Banedanmarks Driftcenter, at et tog ikke skal standse på specifikke stationer, udsendes der "bortfald af standsning" med en såkaldt "Z" melding i registreringssystemet.

Disse Z-meldinger skal altid tilknyttes årsagen til beslutningen.

Såfremt der ikke er nogle umiddelbar årsag, eller der også vælges at undlade standsning på et returløbet f.eks. til Sverige, tildeles "Z" meldingen kode 800.

Z-meldinger har kun omkostninger for jernbanevirksomheden, når de laves på en registreringsstation. Her vil de registreres som værende aflyst og indgå i punktlighedsberegningen som "Påvirket ankomst".

På de stationer, der ikke er registreringsstationer, er der blot tale om en registrering af gennemkørsel på en station, hvor toget normalt standser.

Se bilag 2 for en oversigt over registreringsstationer.

13. Ekstrastandsning

Når det af jernbanevirksomheden besluttes, at et tog skal ekstrastandse på en station, hvor det normalt er gennemkørende, skal denne beslutning lægges på årsagen til ekstrastandsningen.

Det kan f.eks. være på grund af en fejl, der gør, at der aflyses myldretidstog mm.

Er der kun tale om jernbanevirksomhedens beslutning uden direkte årsag, knyttes ekstrastandsningen på kode 800.

14. Omlægning af tog

Når det af Banedanmarks Driftcenter og jernbanevirksomheden besluttes at et tog skal omlægges fra én TIB-strækning til en anden, skal omlægning tilknyttes årsagen til denne beslutning. Det kan f.eks. være sporfejl på den oprindelige TIB-strækning eller mangel på strækningskendskab.

15. LA-forhold/Midlertidige hastighedsnedsættelser

Alle TIB-strækninger har et køretidstillæg beregnet til at dække forsinkelser som følge af hastighedsnedsættelser.

Inden man opretter en driftsrapport på LA/Midlertidige hastighedsnedsættelser, skal man derfor være opmærksom på flere ting:

- Er det primære tidstab sket et sted, hvor der er LA/midlertidige hastighedsnedsættelser?
- Er der flere LA-forhold/midlertidige hastighedsnedsættelser på strækningen, så de tilsammen kan forventes at have påvirket toget nok til at være den primære årsag?

Hvis svaret til ovenstående er nej, så er det sandsynligvis ikke LA/midlertidige hastighedsnedsættelser, der er skyld i hændelsen.

En hurtig måde at danne sig et overblik på er via LA-fokuskortet, som udgives ugentligt. Her kan man let se, om en strækning bør kunne påvirkes som følge af LA/midlertidige hastighedsnedsættelser eller ej. Der kan aflæses for begge køreretninger.

Husk dog at tage højde for eventuelle nyopståede LA/midlertidige hastighedsnedsættelser.

16. Sporskiftefejl

Fejl på sporskifter kan ligge på to forskellige årsagskoder:

Er fejlen på de bevægelige dele, hvilket først og fremmest er drevet, så skal det registreres til sikring, årsagskode 710.

Ligeledes er der tale om årsagskode 710, hvis det er fejl på sporskiftevarme.

Er fejlen på jerndelene, dvs. trækstænger, tunge, hjertestykke mm, så skal det registreres på spor, årsagskode 740.

IV) 3 timers princippet

17. 3 timers princippet

Fra K24 (køreplanen for 2024) er der indført et ændret princip for ansvarsfordeling af hændelser ved opgørelse af punktlighed.

Når der tidligere (dvs. før K24) skete en hændelse på jernbanen (for eksempel en signalfejl, en personpåkørsel mv.), angav Banedanmark ifølge gældende regler det pågældende

forhold som årsag til forsinkelser/aflysninger også i timerne efter, at forholdet var udbedret, og så længe de afledte forsinkelser /aflysninger kunne henvises til det pågældende forhold.

Det kunne have den uheldige konsekvens, at der i tiden efter udbedringen af forholdet blev angivet en ikke helt korrekt årsag, og dermed opnåedes der ikke et helt retvisende billede af årsagerne til påvirkninger af punktligheden.

Banedanmark vurderede også, at der var behov for, at der blev givet de rette incitamenter for de involverede parter til at sikre en hurtig genopretning af togtrafikken efter udbedringen af et forhold.

Derfor indførtes der fra og med ikrafttrædelsen af K24 pr. 10. december 2023 et nyt tretimers princip for ansvarsfordeling af hændelser. Banedanmark havde forinden drøftet dette tiltag med bl.a. DSB og vurderer, at det vil være med til at forbedre fokus på evnen til genopretning af togtrafikken og dermed øge punktligheden.

Princippet kan illustreres med brug af følgende tidslinje:



1. En hændelse (f.eks. en signalfejl, en personpåkørsel mv.) opstår på banen

Ansvaret for hændelsen tildeles i henhold til gældende regler for registreringssystemet.

2. Hændelsen udbedres og klarmeldes i registreringssystemet

Hændelsen er blevet udbedret og klarmeldt i registreringssystemet.

I de første tre timer efter klarmeldingstidspunktet tilskrives forsinkelser og aflysninger fortsat den nu udbedrede hændelse. Forsinkelser og aflysninger kan dog fortsat blive tilskrevet hændelsen udover de første tre timer efter klarmeldingen, hvis et givent tog først når sin endestation efter udløbet af tretimersperioden. Skulle toget undervejs til endestationen blive påvirket af en anden hændelse, der ikke vedrører den oprindelige hændelse, vil denne påvirkning fortsat blive behandlet i henhold til RDS-vejledningens regler for årsagsvurdering.

I perioden fra at hændelsen er klarmeldt, og indtil et givent tog har nået sin endestation, kan der endvidere ske bortfald af standsninger, uden at det tilskrives jernbanevirksomheden; her er det fortsat den oprindelige hændelse, der tilskrives.

Dette gælder uanset om toget når sin endestation indenfor tre timer efter hændelsens klarmelding eller ej.

Hvis toget herefter returnerer forsinket (eller aflyses) fra endestationen, vil forsinkelsen ved returkørslen (eller aflysningen) blive tilskrevet jernbanevirksomheden.

Dette gælder dog ikke, hvis hændelsen ikke er klarmeldt på tidspunktet for togets returløb fra endestationen; i så fald vil forsinkelsen ved returkørslen (eller aflysningen) fortsat blive tilskrevet hændelsen.

Det bemærkes, at forsinkelser fra udlandet ikke er omfattet af tre timers princippet, da det ikke er muligt at registrere disse forsinkelser som klarmeldt.

3. Tre timer efter hændelsens klarmelding i registreringssystemet

Tre timer efter hændelsens klarmelding i registreringssystemet kan forsinkelser, aflysninger og bortfald af standsninger ikke længere tilskrives hændelsen. Herfra er dog undtaget de tog, der endnu ikke har nået sin endestation tre timer efter klarmeldingen, jf. beskrivelsen under pkt. 2.

Indførelsen af tretimersprincippet betyder, at man i de første tre timer efter forholdets udbedring har mulighed for at disponere og genoprette trafikken (f.eks. togløb, personale, returløb), mens forsinkelser, aflysninger og bortfald af standsning bliver tilskrevet hændelsen. Derefter overgår ansvaret til jernbanevirksomheden.

Princippet indføres for at give incitament for jernbanevirksomhederne til at bidrage til en hurtig genopretning af trafikken, herunder at køre rettidigt retur fra endestationen.

17.1 Hvordan håndteres 3 timers princippet i registreringssystemet

Eksempel 1:

Klokken 05.13 meldes der om et stort væltet træ hen over banen i højre spor FA-BK.

Klokken 05.14: Spor tilkaldes, driftsrapport er oprettet, og vagttilkald udfyldes.

Klokken 06.30: Sporvagten melder *klarmeldt*, og da der ikke er noget til hinder for at genoptage trafikken, udfyldes *sporet er frit* i driftsrapporten.

Herfra går 3 timers princippet i gang og gælder fra klokken 06.30 til klokken 09.30 (dette holder systemet selv øje med og låser driftsrapporten (drap), når tiden er gået). Derefter kan der kun tilknyttes hændelser på tog, der allerede er tilknyttet driftsrapporten, men som er blevet yderligere forsinket.

Eksempel 2:

Klokken 12.23: Køreledningen er faldet ned over et tog mellem Middelfart og Snoghøj. Der oprettes en driftsrapport på forholdet.

Klokken 12.27: Kørestrøm tilkaldes (noteres i driftsrapporten), og de får ordnet forholdet og melder "klarmeldt" klokken 17:02.

Fordi der stadig holder tog, kan sporet ikke meldes frit. Jernbanevirksomheden sender en lokomotivfører afsted, og klokken 17.18 melder han klar til at køre, og klokken 17.22 er han væk fra området, hvorefter sporet meldes fri i registreringssystemet.

Herfra går 3 timers princippet i gang og gælder fra klokken 17.22 til klokken 20.22 (dette holder systemet selv øje med og låser driftsrapporten (drap), når tiden er gået).

17.2 Hvornår låses driftsrapporten, og hvad kan tilknyttes, efter de 3 timer er gået?

Når tiden for 3 timers princippet er gået (3 timer efter klarmeldt eller sporet er frit), kan der ikke længere tilknyttes hændelser til driftsrapporten, medmindre toget med hændelsen allerede ligger på driftsrapporten (og blot er blevet mere forsinket). Der kan dog stadig tilføjes information og data, som f.eks. opfølgningssvar eller andet.

I tilfælde, hvor et forsinket tog, efter 3 timers princippet er udløbet, forsinker et andet tog, er der tale om disponering, jf. Principper for Afviklings generelle regler:

Jf. Principper For Afvikling har *rettidige tog ret til at forblive rettidige*

Når et tog kører -40 min. fra Københavns Hovedbanegård, 2½ time efter der er meldt f.eks. *sporet er frit,* må det køre hele vejen til sin endestation på samme driftsrapport (dvs. yderligere forsinkelser på dette tog må tilknyttes samme driftsrapport).

Men hvis et rettidig tog bliver forsinket på grund af ovenstående tog, skal denne forsinkelse tildeles disponering, enten hos trafiklederen eller hos Banedanmarks Driftcenter, hvis det er en disponeringsbeslutning, der kommer derfra.

Eksempel 1:

Personpåkørsel klokken 09.00.

Sporet meldes frit klokken 10.15 (3 timers princippet starter og gælder 3 timer frem til klokken 13.15).

IC-toget til Aalborg skulle have kørt kokken 10.00, men på grund af hændelsen får det først signal klokken 10.20. Forsinkelsen ud af København tilskrives hændelsen.

Toget bliver prioriteret frem, og i et forsøg på at få det så rettidigt som muligt laves der bortfald af standsning på flere stationer. Alle disse hændelser tilskrives *Personpåkørslen på KH.*

Da toget er omkring Aarhus, er tiden for 3 timers princippet overskredet. Toget har dog lov til at køre hele vejen til endestationen, og tilhørende hændelser må tilskrives *Personpåkørslen.*

Dog må IC-toget ikke prioriteres forud for rettidige tog. Gøres dette, er der nu tale om disponering, og de tog, der bliver forsinket på grund af IC-togets prioritering, skal tilskrives en disponeringskode (enten kode 110 eller 106, hvis det er Banedanmarks Driftcenter/Disponeringslederens beslutning).

Eksempel 2:

Skinnebrud klokken 09.00.

Sporet meldes frit klokken 10.15 (3 timers princippet starter og gælder 3 timer frem til klokken 13.15).

IC-toget til Aalborg skulle have kørt klokken 10.00, men på grund af hændelsen får det først signal klokken 10.20. Forsinkelsen ud af København tilskrives hændelsen.

Toget bliver prioriteret frem, og i et forsøg på at få det så rettidigt som muligt laves der bortfald af standsning på flere stationer. Alle disse hændelser tilskrives *skinnebruddet på KH.*

Da toget er omkring Aarhus, er tiden for 3 timers princippet overskredet. Toget har dog lov til at køre hele vejen til endestationen, og tilhørende hændelser må tilskrives *skinnebruddet.*

Imellem Brabrand og Mundelstrup er der sporarbejde (projekt), og der kan kun benyttes højre spor BR-MU.

IC-toget bliver prioriteret fra Brabrand forud for DSB Vores Tog, der holder i Mundelstrup. Dette besluttes af trafikklederen, da IC'eren kan køre strækningshastighed, hvorimod DSB Vores Tog skal af venstre spor MU-BR.

Forsinkelsen på DSB Vores Tog kan og må ikke tilknyttes forsinkelsen på IC-toget.

I dette tilfælde er der tale om en disponering fra trafiklederens side. Dette er en kode 110. Havde Banedanmarks Driftcenter el. disponeringslederen besluttet denne disponering, var der tale om kode 106.

17.3 LA-forhold/midlertidig hastighedsnedsættelse efter hændelser

I tilfælde, hvor en hændelse ender ud i et LA-forhold/midlertidig hastighedsnedsættelse, skal hændelser opstået efter udbredelsen tilknyttes en ny driftsrapport på kode 760.

Hvorimod de tog, der er blevet forsinket på grund af selve hændelsen, kører videre på 3 timers princippet.

Eksempel:

Det har stormet i nat, og oppe mellem HUM & GÆ meldes der om flere træer, som er væltet ind over sporet.

Der oprettes en driftsrapport (drap), og der tilkaldes en vagt til at fjerne træerne klokken 05.10. Morgentrafikken bliver nødt til at vende i NI.

Klokken 07:30 melder vagten ind, at træerne nu er fjernet, og der kan igen køres i sporet.

Dog har et af træerne ødelagt en laske, som ikke kan udbedres foreløbigt. Der indføres derfor LA 80/midlertidig hastighedsnedsættelse til 80 km/t i højre spor SQ-NI omkring GÆ-station.

Der oprettes en driftsrapport på kode 760 – LA-forhold/midlertidig hastighedsnedsættelse.

3 timers princippet starter klokken 07.30 for de tog, der er impliceret, og gælder frem til klokken 10.30.

Dvs. alle de tog, der skal indsættes efter aflysninger og er blevet forsinket på grund af akut materiel- og/eller køreplansændringer på grund af de væltede træer, skal tilknyttes den første driftsrapport og er dækket ind under 3 timers princippet.

De tog, der kommer rettidig til LA-forholdet/den midlertidige hastighedsnedsættelse, men bliver forsinket på grund af underretning af LA/den midlertidige hastighedsnedsættelse samt af hastighedsnedsættelsen, tilknyttes dagsrapporten for LA-forholdet/den midlertidige hastighedsnedsættelse.

V) Øvrige forholdsregler

18. Tekniske driftsrapporter

Tekniske driftsrapporter, der oprettes af Kørestrømscentralen eller fejlretningskoordinatorer, må som udgangspunkt ikke tilknyttes hændelser.

Disse rapporter er oprettet til deres egen brug.

I sager, der har en trafikal konsekvens, f.eks. nedfalden køreledning, kan Trafikstyring aftale med Kørestrøm at tilknytte hændelser til den rapport, der oprettes på forholdet.

19. Stamme/materielbytte

Det er jernbanevirksomhedens ansvar at planlægge materielbytte samt op- og nedformeringer, så de kan klares uden at påvirke anden trafik.

Opstår behovet for materielændringer akut, så tilskrives ansvaret for eventuelle forsinkelser det forhold, der har udløst det akutte behov.

Samtidig skal rangerpersonale være klar på det aftalte tidspunkt og klarmelde til stationsbestyreren ud fra gældende, lokale aftaler.

20. Samtidige forhold

Hvis der opstår flere forhold på samme tid i et afgrænset geografisk område, så kan det være svært at vurdere hvilket forhold, hændelserne skal tilskrives.

I disse sager kan de ansvarlige for forholdene efterfølgende mødes og aftale en procentvis fordeling af hændelserne. Afdelingen for registreringssystemet skal underrettes om disse aftaler.

21. Grænse mellem Bane50/Øresund

Grænsen mellem ansvaret for disse to områder kan være lidt vanskelig at finde.

Den går præcis i km 12,854, der er lige uden for den østlige side af tunnelen efter CPH Lufthavn St., dvs. lige efter perron i retning mod Sverige.

Københavns Lufthavn Kastrup (Cph)
km 11,8
FC Kastrup
ID: **60100**

