

Avtale
om
tilrettelegging for avvikshåndtering

mellom

Bane NOR SF (Bane NOR)

(org nr 971 033 533)

og

[navn på jernbaneforetak (Jernbaneforetaket)]

(org nr [xxx xxx xxx])

(heretter «Avtalen»)

1 BAKGRUNN

Bakgrunnen for Avtalen er at Bane NOR fra og med R20 skal overta ansvaret for å tilrettelegge for avvikshåndtering, jf. St. Prp. nr. 1 (2019-2020) s. 162.

2 VIRKEOMRÅDE

Avtalen gjelder tilrettelegging og bruk av fasiliteter for avvikshåndtering.

3 OVERORDNEDE PRINSIPPER

3.1 Standardvilkår og likebehandling

Bane NOR har utarbeidet standardvilkår som gjelder for alle jernbaneforetak som utfører persontransport og som ønsker å benytte seg av de fasiliteter Bane NOR tilbyr knyttet til avvikshåndtering. Standardvilkårene er inntatt i denne Avtalen. Ved inngåelse av denne Avtalen gis Jernbaneforetaket tilgang til Bane NORs fasiliteter for avvikshåndtering og rett til bruk i henhold til det som følger av Avtalen.

Tilsvarende standardavtale vil også bli inngått med andre jernbaneforetak som har behov for å benytte fasiliteter for avvikshåndtering, og Jernbaneforetaket plikter å godta at Bane NOR yter tjenesten på lik linje til andre jernbaneforetak.

Bane NOR skal ved all sin tilrettelegging for avvikshåndtering etter denne Avtalen likebehandle jernbaneforetakene.

3.2 Bane NORs styringsrett

Bane NOR har rett til å fatte de beslutninger, gi de instruksjoner eller pålegge de endringer om Jernbaneforetakets bruk av fasiliteter for avvikshåndtering som Bane NOR finner nødvendig.

Slike beslutninger og instruksjoner skal være saklige og forholdsmessige. Jernbaneforetaket plikter å etterkomme Bane NORs beslutninger og instruksjoner uten ugrunnet opphold.

Jernbaneforetaket kan komme med anmodninger om hvordan Bane NOR skal tilrettelegge for avvikshåndtering.

3.3 Samarbeidsforpliktelse

Der hvor flere jernbaneforetak opererer på samme stasjon eller på samme strekning forplikter Jernbaneforetaket seg til å samarbeide med de andre jernbaneforetakene for å legge til rette for mest mulig effektiv avvikshåndtering, og slik at alle jernbaneforetakenes interesser i størst mulig grad ivaretas. Bane NOR kan fastsette nærmere bestemmelser om samarbeidet mellom jernbaneforetakene etter forutgående konsultasjoner med jernbaneforetakene.

3.4 Uenighetshåndtering

Ved uenighet mellom Bane NOR og Jernbaneforetaket, eller ved uenighet mellom forskjellige jernbaneforetak, så fastsetter Bane NOR med endelig virkning hvordan det skal tilrettelegges for avvikshåndtering. Jernbaneforetaket har rett til å ta opp slike forhold i Driftsforum som nevnt i punkt 8, men Bane NOR fastsetter med endelig virkning hvordan uenigheten skal løses.

4 FORHOLDET TIL ANDRE AVTALER, LOVVERK MV.

Denne Avtalen er ikke en del av Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) eller Avtale om alternativ transport.

Avtalen regulerer forhold som ikke omfattes av forskrift av 20. desember 2016 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv (jernbaneforskriften), men til grunn for avtalen ligger en del av de samme prinsippene som jernbaneforskriften er basert på, særlig prinsippet om at Bane NOR skal likebehandle jernbaneforetakene.

5 DEFINISJONER

Følgende begreper skal forstås på følgende måte i denne Avtalen:

- **Avvikshåndtering:** alle aktiviteter og tiltak som er omfattet av denne Avtalen og som skal bidra til god tilrettelegging og gjennomføring av alternativ transport
- **Fasiliteter for avvikshåndtering:** arealer og installasjoner som er nødvendig å bruke i forbindelse med avvikshåndtering, herunder, men ikke begrenset til, bussholdeplasser for påstigning og avstigning og bussreguleringsplasser både på og utenfor Bane NORs eiendom (bussoppstillingsplasser og kundeoppstillingsplasser), areal på og ved stasjon, skilter og monitører, og materiell og utstyr på stasjon. Dette omfatter ikke toaletter, pauserom og lignende fasiliteter for personell som utfører oppgaver knyttet til driften av avvikshåndteringen, som for eks. kundeveiledere og bussjåfører.
- **Stasjon:** jernbanestasjon og tilhørende område av jernbanestasjon som benyttes for avvikshåndtering, eller utnyttelse av andre områder til avvikshåndtering (f.eks. bruk av arealer på eller ved Oslo sentralstasjon)

- **Strakstiltak:** tiltak som er nødvendig å iverksette umiddelbart, som identifiseres syv dager eller mindre før ett avvik, for å sikre at avvikshåndtering kan gjennomføres på en effektiv måte
- **Ekstraordinær situasjon:** en situasjon av kritisk karakter og som berører mange passasjerer, og det er nødvendig å foreta umiddelbar retting for å kunne gjennomføre avvikshåndteringen på en tilfredsstillende måte
- **Driftsforum:** forum for avvikshåndtering for Bane NOR og jernbaneforetakene
- **Etablerte fasiliteter for avvikshåndtering:** fastmonterte skilter, gangveier, faste gjerder mv

6 AVVIKSORDNINGEN

6.1 GENERELT

6.1.1 Bane NOR

Bane NOR skal sørge for at fasiliteter for avvikshåndtering er etablert og klargjort til bruk for jernbaneforetakene til avvikshåndtering.

Bane NOR er kun forpliktet til å stille fasiliteter for avvikshåndtering til disposisjon for jernbaneforetakene som Bane NOR til enhver tid er i besittelse av, herunder for eksempel arealer, utstyr mv. som kan gjøres tilgjengelig for jernbaneforetakene. Det er Bane NORs intensjon at Bane NOR alltid skal kunne stille slike arealer, utstyr mv. til disposisjon når jernbaneforetakene har behov for det i forbindelse med avvikshåndtering.

6.1.2 Jernbaneforetaket

Jernbaneforetaket skal planlegge og gjennomføre alternativ transport og har ansvar overfor egne passasjerer.

Jernbaneforetaket skal drifte avvikshåndtering i henhold til planer og tildelte ressurser (områder, skilter, utstyr, mv). Dette omfatter også ansvar for busslogistikk og kundeløsninger.

Jernbaneforetaket skal utføre avvikshåndteringen på en slik måte at det blir så effektivt som mulig for den totale avvikshåndteringen, herunder samarbeide med andre jernbaneforetak, jf. punkt 3.3.

6.2 NÆRMERE OM ENKELTE FASILITETER FOR AVVIKSHÅNTERING

6.2.1 Reguleringsplasser

Bane NOR skal så vidt mulig stille til disposisjon reguleringsplasser for busser ved stasjoner der det er behov for dette og basert på innspill fra jernbaneforetakene, men Bane NOR gjør en vurdering av dette for hver enkelt stasjon.

6.2.2 Fasiliteter til bussveiledere, bussjåfører og kundeveiledere

Bane NOR har ikke ansvar for å stille til disposisjon fasiliteter til bussveiledere og bussjåfører på reguleringsplasser, som for eksempel pauserom og toaletter. Bane NOR kan være behjelpelig med å finne egnede plasser for oppsetting av mobile løsninger, men drift av slike fasiliteter er Jernbaneforetakets ansvar.

Det er Bane NORs intensjon å stille til disposisjon pauserom og fasiliteter for Jernbaneforetakets kundeveiledere. Dersom slike fasiliteter stilles til disposisjon, skal de være tilgjengelig for alle jernbaneforetakenes kundeveiledere. Bane NOR kan kreve betalt rimelig leie for bruk av slike fasiliteter.

Der det ikke lar seg gjøre for Bane NOR å stille til rådighet fasiliteter for kundeveiledere, for eksempel fordi fasilitetene er bortleiet eller fordi slike fasiliteter ikke finnes, så er det Jernbaneforetaket selv som må stille slike fasiliteter til rådighet. Dette kan være mobile løsninger og Bane NOR vil være behjelpelig med å finne egnet plassering for slike.

6.2.3 Skilting

Bane NOR har ansvar for å etablere permanente veifinns- og kommunikasjonsløsninger som for eksempel statiske skilt, dynamiske skjermer, fastmonterte skilter på stasjon, og permanente plakater som gir oversikt over stasjonen og området for avvikshåndtering. Ansvarer omfatter søknader om skiltvedtak for fastmonterte skilter.

Jernbaneforetaket har ansvar for å sette opp midlertidige veifinnings- og kommunikasjonsløsninger som for eksempel plakater med kundeløsning og beachflagg, som definert i skiltplaner utarbeidet av Bane NOR. Bane NOR dekker 50% av produksjonskostnadene for plakaten. Jernbaneforetaket har også ansvar for å aktivere permanente skilt.

6.2.4 Trafikkdirigering av busser og dirigering av øvrig trafikk

Trafikkdirigering av busser som brukes til alternativ transport er en del av bussordningen (drift av avvikshåndtering) og er Jernbaneforetakets ansvar. Jernbaneforetaket bestemmer selv hvordan trafikkdirigering skal skje, herunder om flere jernbaneforetak skal samarbeide om dette.

Bane NOR besørger nødvendig øvrig trafikkdirigering, for eksempel gjennom bistand fra politiet eller vektere.

6.3 TILRETTELEGGING, KLARGJØRING OG NEDRIGGING AV FASILITETER FOR AVVIKSHÅNTERING

6.3.1 Almennelige bestemmelser

Sju dager før et planlagt avvik skal Bane NOR ha tilrettelagt for avvikshåndtering og overlevere ansvaret for den operative avvikshåndteringen til Jernbaneforetaket. Dette skal skje ved at Bane NOR skriftlig informerer om dette til Jernbaneforetaket samt med status for fasiliteter for avvikshåndtering.

Jernbaneforetaket er ansvarlig for å aktivere fasilitetene for avvikshåndtering, herunder å aktivere skilter på stasjoner og annet utstyr som skal benyttes til avvikshåndteringen.

Jernbaneforetaket har ansvar for å tilbake stille stasjonen til normal drift etter endt avvik, ved å rigge ned og sette tilbake aktiverte skilter og utstyr.

På stasjoner hvor det er flere jernbaneforetak har Jernbaneforetaket ansvar for å rigge ned det de selv var ansvarlige for å aktivere i henhold til ansvarsfordeling for aktivering.

6.3.2 Utpeking av hovedansvarlig jernbaneforetak

Der hvor flere jernbaneforetak opererer på samme stasjon eller strekning kan Bane NOR utpeke ett jernbaneforetak pr stasjon som skal være hovedansvarlig for aktivering etter punkt 6.3.1 annet avsnitt og for nedrigging etter punkt 6.3.1 tredje avsnitt.

Utpekingen etter bestemmelsene i første avsnitt er basert på hensiktsmessighetsvurderinger og hensyntatt jernbaneforetakenes kundeløsninger på stasjonene og hensynet til likebehandling.

Jernbaneforetaket som er tildelt hovedansvar på den enkelte stasjon forestår nødvendig koordinering og oppgavefordeling mellom jernbaneforetakene.

6.3.3 Ikke-planlagte avvik

Denne Avtalen regulerer tilrettelegging for avvikshåndtering ved planlagte avvik. De enkelte bestemmelsene i avtalen, herunder bestemmelsene om avviksordningen i dette punkt 6, gjelder også så langt de passer for ikke-planlagte avvik. Et planlagt avvik er et avvik som er inntatt i gjeldende ruteplan, mens et ikke-planlagt avvik er et avvik som ikke er inntatt i gjeldende ruteplan.

6.4 VEDLIKEHOLD OG STRAKSTILTAK

6.4.1 Vedlikehold

Bane NOR utfører og bekoster vedlikehold av fasiliteter for avvikshåndtering.

Jernbaneforetaket kan melde inn vedlikeholdsbehov til Bane NOR, men Bane NOR beslutter om og på hvilken måte vedlikehold skal skje. Vedlikeholdsbehov skal meldes til Bane NORs driftssjef for den aktuelle stasjon eller region.

6.4.2 Jernbaneforetakenes utførelse av strakstiltak

Jernbaneforetak kan utføre strakstiltak i henhold til denne bestemmelsen punkt a) og b).

a) Tiltak som ikke påvirker etablerte fasiliteter for avvikshåndtering

Slike tiltak krever ikke forhåndsgodkjennelse fra Bane NOR, forutsatt at det er et nødvendig tiltak eller innkjøp for å få gjennomført avvikshåndteringen.

Bane NOR refunderer kostnader for slike tiltak/innkjøp som følger:

- Kostnader opp til kr 50 000 refunderes uten forhåndsgodkjennelse
- Refusjon av kostnader mellom kr 50 000 og kr 150 000 krever forhåndsgodkjennelse av Bane NOR. Kravet om forhåndsgodkjennelse gjelder ikke dersom det foreligger en ekstraordinær situasjon.

- Refusjon av kostnader over kr 150 000 krever alltid forhåndsgodkjenning.

Koordinator i Bane NORs avdeling Kundelogistikk treffer beslutninger om forhåndsgodkjenning. Ved anmodninger om slik forhåndsgodkjenning skal kostnadsoverslag gis.

b) Tiltak som påvirker etablerte fasiliteter for avvikshåndtering

Slike tiltak krever forhåndsgodkjenning fra Bane NOR før de gjennomføres.

Slike tiltak kan likevel gjennomføres uten forhåndsgodkjenning dersom det foreligger en ekstraordinær situasjon.

Tiltak som nevnt i denne bokstav b) skal så vidt mulig gjennomføres på en slik måte at tiltaket har minimal påvirkning på fasilitetene for avvikshåndtering og slik at tiltaket lar seg tilbake stille i ettertid.

Refusjon av kostnader til tiltak etter dette punktet er underlagt kravene i punkt 6.4.2 a).

Koordinator i Bane NORs avdeling Kundelogistikk treffer beslutninger om forhåndsgodkjenning. Ved anmodninger om slik forhåndsgodkjenning skal kostnadsoverslag gis.

6.5 MATERIELL OG UTSTYR PÅ STASJON

6.5.1 Bane NORs ansvar for å holde materiell og utstyr

Bane NOR skal sørge for at det ved alle stasjoner hvor det skal skje avvikshåndtering er nødvendig og tilstrekkelig materiell og utstyr for avvikshåndteringen.

Detaljert oversikt over materiell og utstyr fremgår av skilt-, informasjons- og stasjonsplanene for den enkelte stasjon. Bane NOR skal involvere Jernbaneforetaket ved utarbeidelse av eller endring/evaluering av disse planene, men Bane NOR fastsetter disse planenes endelige innhold.

6.5.2 Jernbaneforetakets innkjøp av materiell og utstyr

Jernbaneforetaket kan selv gjøre innkjøp av materiell og utstyr.

Godkjenning av innkjøp og refusjon av kostnader til materiell og utstyr følger bestemmelsene i punkt 6.4.2 b).

6.6 TILDELING AV TILGANG TIL FASILITETER FOR AVVIKSHÅNTERING

Bane NOR tildeler tilgang til fasiliteter for avvikshåndtering til jernbaneforetakene, herunder hvilket areal på og ved stasjon Jernbaneforetaket skal benytte, materiell og utstyr mv, som jernbaneforetakene kan bruke ved avvikshåndtering. Bane NOR kan fastsette nærmere retningslinjer for slik tildeling.

Dersom flere jernbaneforetak ønsker å bruke samme fasiliteter for avvikshåndtering og løsningene ikke lar seg gjennomføre i samtidighet, skal Bane NOR involvere de aktuelle

jernbaneforetakene for å forsøke å finne en løsning. Dersom man ikke er i stand til å finne en løsning fastsetter Bane NOR hvordan tildelingen skal bli.

6.7 KUNDEINFORMASJON

Bane NOR skal gi informasjon til passasjerer via sine skjermer/monitører, forutsatt at Jernbaneforetaket har levert informasjon om alternativ kundeløsning til Bane NOR. Slik informasjon skal Jernbaneforetaket levere til Bane NORs kundeinformasjonssystem (avgangstider, destinasjon og stoppmønster mv.). Dette skal gjøres på dataformat som er spesifisert i AST vedlegg 2.

Dette gjelder ikke monitører som viser bussavgangstider ved spor 19 på Oslo sentralstasjon. Bane NOR eier disse monitørene, men Bane NOR stiller monitørene (systemet KIM) til disposisjon for jernbaneforetakene. Bane NOR koordinerer mellom de jernbaneforetak som ønsker å bruke monitørene/KIM, og tar sikte på at utpekt hovedansvarlig jernbaneforetak koordinerer mellom de jernbaneforetak som ønsker å benytte monitørene/KIM.

Ved noen store brudd samarbeider Bane NOR og jernbaneforetakene om å koordinere kundeinformasjon gjennom å utarbeide kommunikasjonsplaner og budskapsinnhold i fellesskap. I slike tilfeller skal Bane NOR informere om hvorfor det er brudd (forhåndsinformasjon), mens jernbaneforetakene skal informere om kundenes løsninger. Bane NOR leder koordineringsforumet for dette (KAI).

7 KOSTNADER OG KOSTNADSREFUSJON

7.1 Bane NORs ansvar

Bane NOR dekker alle kostnader forbundet med oppfyllelsen av sine forpliktelser etter avtalen.

7.2 Jernbaneforetakets ansvar

Jernbaneforetaket skal bekoste alt som knytter seg til egen drift av avvikshåndteringen og til sin egen oppfyllelse av sine forpliktelser etter Avtalen.

7.3 Kostnadsrefusjon for jernbaneforetaket

Krav om kostnadsrefusjon etter punkt 6.4.2 fremmes for Bane NOR etter nærmere bestemte rutiner som Bane NOR fastsetter. Alle beløpsgrenser inntatt i de nevnte bestemmelsene er eks mva.

8 DRIFTSFORUM

Bane NOR etablerer et Driftsforum for avvikshåndtering.

Driftsforum består av Bane NOR og de jernbaneforetak som har inngått avtale om tilrettelegging for avvikshåndtering, hvor partene kan ta opp et hvert forhold som knytter seg til ordningen.

Bane NOR kan fastsette nærmere rutiner for Driftsforum.

9 ENDRINGER

Avtalen inntar Bane NORs standardvilkår for Jernbaneforetakets bruk av fasiliteter for avvikshåndtering, jf. punkt 3.1. Bane NOR kan ensidig endre disse vilkårene gjennom endring av denne avtalen. Jernbaneforetakene skal konsulteres før endringer trer i kraft.

10 VARIGHET OG OPPSIGELSE

Denne avtalen løper inntil den blir sagt opp av en av partene.

Oppsigelsen trer i kraft fra og med ruteterminskiftet, forutsatt at skriftlig varsel om oppsigelse er meddelt senest 9. måneder før.

Bane NOR kan si opp avtalen med øyeblikkelig virkning dersom det skjer endringer i den finansieringen som ligger til grunn for at Bane NOR kan utføre sine oppgaver i henhold Avtalen, eller dersom andre saklige grunner foreligger.

	For Bane NOR SF	For [navn på jernbaneforetaket]
Sted		
Dato		
Signatur		
Navn		
Stilling		