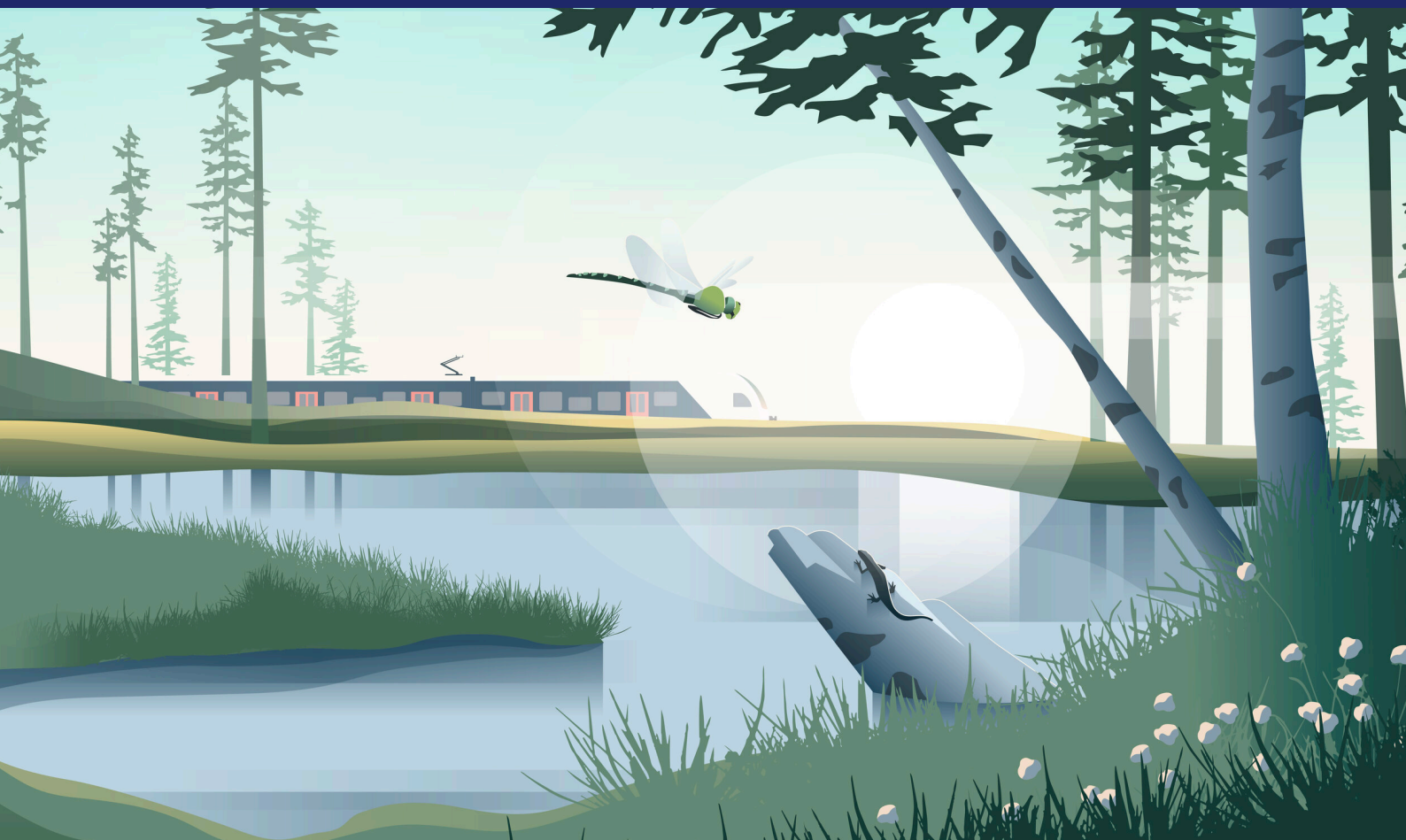


# → Network Statement 2026



Gyldighetsperiode:  
14. desember 2025–12. desember 2026

# Innhold

Ordliste .....	6
Versjonadministrasjon .....	10
Del 1 Generell informasjon .....	11
1.1 Innledning .....	11
1.1.1 Bane NORs organisasjon .....	11
1.1.2 Jernbanesektoren i Norge .....	11
1.2 Formål .....	11
1.3 Rettslige forhold .....	11
1.3.1 Rettslig forankring .....	11
1.3.2 Rettslig status og forpliktelser .....	12
1.3.3 Klageprosedyre .....	12
1.4 Struktur .....	13
1.5 Gyldighetsperiode, oppdatering og publisering .....	13
1.5.1 Gyldighetsperiode .....	13
1.5.2 Oppdatering .....	13
1.5.3 Publisering .....	14
1.6 Kontakter .....	14
1.6.1 Bane NOR .....	14
1.6.2 OSS .....	14
1.6.3 OSS, Internasjonalt .....	15
1.7 Samarbeid mellom infrastrukturforvaltere i Europa .....	15
1.7.1 Godskorridorer .....	15
1.7.2 RailNetEurope og andre internasjonale fora .....	15
Del 2 Infrastruktur .....	18
2.1 Innledning .....	18
2.2 Jernbanenettets omfang .....	18
2.2.1 Begrensninger .....	18
2.2.2 Forbindelser til andre jernbanenett .....	18
2.2.2.1 Nasjonale grenseoverganger .....	18
2.3 Nettbeskrivelse .....	20
2.3.1 Linjetopologi .....	20
2.3.2 Sporvidder .....	20
2.3.3 Stasjoner og knutepunkter .....	20
2.3.4 Lasteprofiler .....	20
2.3.5 Vektbegrensninger .....	21

2.3.6 Linjestigninger og fall.....	21
2.3.7 Linjehastighet .....	21
2.3.8 Største tog lengde.....	21
2.3.9 Energiforsyning .....	22
2.3.10 Signalsystem .....	23
2.3.11 Trafikkstyring .....	23
2.3.12 Kommunikasjonssystemer .....	24
2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning .....	25
2.4 Restriksjoner på trafikken.....	26
2.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål.....	26
2.4.2 Miljømessige restriksjoner.....	26
2.4.3 Farlig gods .....	27
2.4.4 Tunnelrestriksjoner .....	28
2.4.5 Brurestriksjoner .....	28
2.5 Tilgjengelighet av infrastrukturen .....	28
2.6 Utvikling av infrastruktur .....	28
Del 3 Tilgangsbetingelser.....	29
3.1 Innledning.....	29
3.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser .....	29
3.2 Generelle tilgangsbetingelser .....	30
3.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet .....	30
3.2.2 Hvem som har tilgang til å trafikere jernbanenettet.....	31
3.2.3 Lisens .....	31
3.2.4 Sikkerhets sertifikat .....	31
3.2.5 Forsikringsplikt .....	31
3.3 Generelle forretningsbetingelser .....	32
3.3.1 Rammeavtale .....	32
3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) .....	32
3.3.3 Krav til andre søkere enn jernbaneforetak.....	33
3.3.4 Generelle vilkår og betingelser .....	33
3.4 Spesifikke tilgangsbetingelser .....	33
3.4.1 Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy – retningslinjer .....	33
3.4.2 Godkjennelsesprosess for togpersonale .....	34
3.4.3 Spesialtransporter .....	35
3.4.4 Farlig gods .....	35
3.4.5 Testkjøring.....	35
Del 4 Kapasitetsfordeling .....	36
4.1 Innledning.....	36

4.2 Generell beskrivelse av prosessen.....	36
4.2.1 Kapasitetsfordelingsprosessens tre faser .....	36
4.2.2 Ansvarsfordeling knyttet til kapasitetsfordeling.....	36
4.2.3 Informasjon om tilgjengelig infrastrukturkapasitet .....	37
4.2.4 Framgangsmåte for å søke om infrastrukturkapasitet.....	37
4.2.5 Krav til innhold i søknad.....	38
4.2.6 Krav til innhold i søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg .....	43
4.2.7 Langsiktig kapasitetsplanlegging.....	44
4.2.8 Årlig kapasitetsfordeling .....	46
4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling.....	48
4.3 Kapasitetsfordeling ved midlertidige kapasitetsbegrensninger .....	48
4.3.1 Generelle prinsipper .....	48
4.3.2 Tidspunkter og informasjon til søkere .....	50
4.3.3 Planlegging og tilrettelegging for alternativ transport .....	56
4.4 Virkninger av rammeavtaler .....	56
4.5 Kapasitetsfordelingsprosessen .....	56
4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling .....	56
4.5.2 Sene søknader om ruteleie i årlig kapasitetsfordeling .....	62
4.5.3. Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader) .....	63
4.5.4 Samordningsprosess .....	65
4.5.5 Tvisteløsningsprosess .....	66
4.5.6 Fastlagt ruteplan.....	67
4.6 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess .....	67
4.6.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur .....	67
4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge) .....	67
4.6.3 Prioriteringskriterier og samfunnsøkonomisk vurdering (i tilfelle overbelastet infrastruktur) ....	68
4.6.4 Prosess ved overbelastet infrastruktur .....	69
4.6.5 Kapasitetsanalyse.....	69
4.6.6 Kapasitetsforbedringsplan .....	69
4.7 Spesialtransporter og farlig gods .....	70
4.7.1 Spesialtransporter .....	70
4.7.2 Farlig gods .....	70
4.8 Regler etter tildelt infrastrukturkapasitet.....	71
4.8.1 Regler for søkers rutemodifisering.....	71
4.8.2 Regler for infrastrukturforvalters ruteendring .....	71
4.8.3 Regler for ubrukt infrastrukturkapasitet .....	71
4.8.4 Regler for rutekansellering.....	72
4.9 Kundefokusert kapasitetsfordeling (Timetabling Redesign, TTR) .....	72

4.9.1 Mål for Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR) .....	72
4.9.2 Elementer i kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR) .....	72
4.9.3 Implementering .....	73
4.9.4 TTR Pilotprosjekt eller tidlig implementering av en eller flere TTR-prosesser.....	74
4.10 Prinsipper for kapasitetsfordeling i godskorridorene .....	74
Del 5 Tjenester og priser .....	75
5.1 Innledning.....	75
5.2 Prisprinsipper .....	75
5.2.1 Innledning .....	75
5.2.2 Den minste pakken med tjenester .....	75
5.2.3 Tilgang til tjenester i serviceanlegg og tjenester i disse.....	75
5.2.4 Tilleggstjenester og ekstratjenester .....	76
5.2.5 Liste over markedssegmenter.....	76
5.3 Den minste pakken med tjenester og priser.....	81
5.3.1 Innhold i den minste pakken med tjenester.....	81
5.3.2. Metode for beregning av pris for den minste pakken med tjenester.....	82
5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester .....	85
5.4 Tilleggstjenester og priser.....	86
5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift) .....	87
5.4.2 Forvarming av passasjertog .....	87
Tariffer.....	89
5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods .....	89
5.5 Ekstratjenester og priser .....	90
5.5.1 Andre tjenester .....	90
5.6 Finansielle straffer og incentiver .....	93
5.6.1 Avgifter for mindre ruteendringer.....	93
5.6.2 Avgifter for større ruteendringer .....	94
5.6.3 Avgifter for ubrukt kapasitet.....	94
5.6.4 Reservasjonsavgifter .....	94
5.6.5 Incentiver og rabatter .....	95
5.7 Ytelses- og kompensasjonsordninger .....	95
5.7.1. Ytelsesordning.....	95
5.7.2. Kompensasjon for alternativ transport .....	102
5.8 Prisendringer.....	103
5.8.1 Årlige prisjusteringer .....	103
5.8.2 Andre prisendringer.....	103
5.9 Fakturering.....	103
5.9.1 Fakturering av den minste pakken med tjenester .....	103

5.9.2 Fakturering av tilleggstjenester og ekstratjenester .....	104
Del 6 Drift og trafikkstyring .....	105
6.1 Innledning .....	105
6.2 Trafikkregler .....	105
6.2.1 Jernbaneforetaks plikt til å bruke TJN .....	105
Kontakt Bane NOR .....	105
6.2.2 Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse .....	105
6.3 Særskilte tiltak i tilfelle driftsforstyrrelser .....	106
6.3.1 Prinsipper .....	106
6.3.2 Operative regler .....	106
6.3.3 Forstyrrelser .....	107
6.4 Verktøy for informasjon om tog og overvåking .....	109
6.4.1 TIS (Train Information System) .....	109
6.5 Kunde- og trafikkinformasjon .....	109
Del 7 Serviceanlegg .....	111
7.1 Innledning .....	111
7.2 Oversikt over serviceanlegg .....	111
7.3 Serviceanlegg og tjenester i disse .....	112
7.3.1 Felles bestemmelser .....	112
7.3.2 Stasjoner for passasjerer .....	112
7.3.3 Godsterminaler .....	114
7.3.4 Skiftestasjoner og skifteanlegg .....	119
7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting .....	121
7.3.6 Vedlikeholdsanlegg .....	124
7.3.7 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg .....	126
7.3.8 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet .....	129
7.3.9 Avlastningsanlegg .....	130
7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff .....	131
Vedlegg til Network Statement 2026 .....	134

# Ordliste

Ord og uttrykk	Definisjon
ARBIS	Bane NORs elektroniske system for oversikt over banetekniske planforutsetninger (BTP).
Avtale om sportilgang og bruk av tjenester	(Forkortet AST): Avtale mellom Bane NOR og jernbaneforetak om bruk av Bane NORs jernbanenett og tjenester, jf. jernbaneforskriften § 10-1 og Network Statement vedlegg 2.3.1.
BEST-K	Bane NORs elektroniske system for søknad om infrastrukturkapasitet (ruter og arbeid i spor) i gjeldende ruteplanperiode (operativ kapasitetsfordeling).
BEST-L	Bane NORs elektroniske system for søknad om infrastrukturkapasitet (ruter) til årlig kapasitetsfordeling.
Brannvisitasjonstog	Togsett som er utstyrt med slukkeutstyr og bestemt for slukking av brann.
BTP	Banetekniske planforutsetninger informasjon om planlagte arbeider i infrastrukturen som påvirker togtrafikken.
ERA	Det europeiske jernbanebyrået
FIDO	Bane NORs elektroniske system for distribusjon av ruter og kunngjøringer.
Grenseovergang	Det punkt eller den stasjon hvor en grenseoverskridende jernbaneforbindelse går over til en annen infrastrukturforvalter. Uttrykket brukes kun ved kryssing av riksgrense.
Grunnruter	Det rutetilbudet som gjelder størstedelen av driftsdøgnet, i timene hvor det er "normal trafikk", det vil si verken rush- eller lavtrafikk.
Hjelpetog	Tog som kjøres for å hente et tog som er blitt stående på linjen.

<b>Ord og uttrykk</b>	<b>Definisjon</b>
JBV	Jernbaneverket – det norske forvaltningsorganet underlagt Samferdselsdepartementet som ble avviklet i 2017 og erstattet med Jernbanedirektoratet og Bane NOR.
JDIR	Jernbanedirektoratet
Jernbanenettet	Det jernbanenettet Bane NOR forvalter, som er hele det norske jernbanenettet.
Kapasitetsfordeling	En samlebetegnelse for infrastrukturforvalters planlegging og tildeling av infrastrukturkapasitet og tilgang til serviceanlegg samt tjenester i disse.
KARI	Bane NORs automatiske kunde- og trafikkinformasjonssystem. Henter data fra ulike kilder: Ruteplanene (TPS), fjernstyringsanlegget (CTC), FIDO, GPS-sendere på togene, manuell oppdatering fra TXP (TPR), manuell innmating fra toginformatørene og informasjon fra jernbaneforetak om alternativ transport.
Konsultering om TCR-er	En aktiv dialog om planlagte midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR-er) mellom Bane NOR, de største berørte driverne av serviceanlegg og søkere i formelle kommunikasjonskanaler. Disse kanalene kan omfatte møter og formidling av skriftlig informasjon, hvor mottakerne får mulighet til å kommentere.
Koordinering av TCR-er	Samarbeid mellom Bane NOR og Trafikverket om planlegging av midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR-er) som påvirker mer enn ett jernbanenett, for å optimalisere utnyttelsen av hver TCR samtidig som de trafikale konsekvensene reduseres.
Nasjonal transportplan	En stortingsmelding utarbeidet av Samferdselsdepartementet. Meldingen presenterer Regjeringens transportpolitikk. Den er også en strategisk plan for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport.
Operativ kapasitetsfordeling	Fordeling av infrastrukturkapasitet i gjeldende ruteplan. Operativ kapasitetsfordeling innebærer fordeling av restkapasitet.



<b>Ord og uttrykk</b>	<b>Definisjon</b>
ORV	Operativt regelverk for trafikpersonale
OSS	One Stop Shop
Restkapasitet	Ledig (fri) sporkapasitet i det norske jernbanenettet som ikke er fordelt til kjøring av tog eller arbeid i spor i den fastlagte ruteplanen.
RFC	Rail Freight Corridor refererer til en designert internasjonal jernbanerute gjennom Europa som er optimalisert for godstransport.
RNE	RailNetEurope er en felles, europeisk organisasjon som har som mål å legge til rette for internasjonal trafikk
Serviceanleggforskriften	Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester
SJT	Statens jernbanetilsyn
SJN – Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet	Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet er en digital beskrivelse av de fysiske egenskapene og tekniske parametrene til en bestemt jernbanestrekning.
Spesialtransport	Et tog er å anse som spesialtransport når lastens og/eller kjøretøyets totalvekt, metervekt, lastens profil, innhold eller øvrige forhold krever at det tas særskilte forholdsregler ved togframføring, jf. UIC Code 502.
En søker	Et jernbaneforetak eller en internasjonal sammenslutning av jernbaneforetak eller fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmenntilgjengelig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 1-7 p.
T-n	En frist som refererer til dagen for oppstart av midlertidige kapasitetsbegrensninger (T) og antall måneder (n) før denne oppstartsdagen.

Ord og uttrykk	Definisjon
TCR	Midlertidige kapasitetsbegrensninger (Temporary Capacity Restrictions) refererer til begrensninger eller reduksjoner i den tilgjengelige kapasiteten til jernbaneinfrastrukturen i en bestemt periode. Disse begrensningene kan oppstå på grunn av ulike årsaker som vedlikeholdsarbeider, byggeprosjekter eller hendelser som påvirker den normale driften av jernbanenettet.
TJN	Trafikkregler for jernbanenettet
TRASÉ	TRASÉ er en digital oversikt over trafikkrelatert strekningsinformasjon.
Utpekt TCR	En midlertidig kapasitetsbegrensning (TCR) som utgjør fornyelse eller oppgradering av jernbaneinfrastrukturen, og som har planfasthet og store trafikale konsekvenser og/eller omfang som gjør at Bane NOR har pekt den ut som en baneteknisk planforutsetning.
Vognoptak	En liste som blant annet identifiserer vognenhetene i et tog, jf. Trafikkregler for jernbanenettet kapittel 4.
X-n	En frist som refererer til dagen for oppstart av ny ruteplanperiode (X) og antall måneder (n) før denne oppstartsdagen.
Ytelsesordning	Ordning som skal bidra til bedret ytelse fra infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, jf. jernbaneforskriften § 6-6 og Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) punkt 12.

# Versjonadministrasjon

Versjon	Dato	Type dokument
3.0	13. desember 2024	Publisert dokument
2.0	8. november 2024	Dokument til intern godkjenning
1.0	2. september 2024	Høringsdokument

# Del 1 Generell informasjon

## 1.1 Innledning

Bane NOR er infrastrukturforvalter på det norske jernbanenettet og har utarbeidet og offentliggjort Network Statement 2026, den 23. utgaven.

### 1.1.1 Bane NORs organisasjon

På [banenor.no](https://banenor.no) kan du se Bane NORs organisasjonskart, samt finne informasjon om konsernets ledelse, eierskap og styring.

### 1.1.2 Jernbanesektoren i Norge

Det er flere statlige og private virksomheter som sammen sørger for dagens norske togtilbud. På siden [Slik er jernbanen organisert på banenor.no](#) kan du lese om hvem som gjør hva innen norsk jernbane.

## 1.2 Formål

Hensikten med Network Statement er å gi jernbaneforetak og andre søkere nødvendig informasjon om tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, samt informasjon om øvrige jernbanerelaterte tjenester som ytes til jernbaneforetakene.

Network Statement består av et hoveddokument som beskriver infrastrukturen i tillegg til de generelle betingelsene for å kunne trafikere på jernbanenettet. Network Statement inneholder dessuten [vedlegg med ytterligere detaljert informasjon](#).

Network Statement inneholder også lenker til publikasjoner samt andre relevante internettsider.

## 1.3 Rettslige forhold

### 1.3.1 Rettslig forankring

Kravet om å utarbeide og offentliggjøre Network Statement er hjemlet i forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften) § 5-1. Nærmere krav til innholdet i Network Statement følger av jernbaneforskriften § 5-2.

Krav om tilgang til og bruk av det norske jernbanenettet, herunder bruk av øvrige jernbanerelaterte tjenester, følger av jernbaneforskriften og forskrifter om gjennomføring av utfyllende bestemmelser til jernbaneforskriften gitt med hjemmel i jernbaneforskriften § 1-5 (1).

### **Lover og forskrifter**

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på statens jernbanetilsynets nettsted, [sjt.no](http://sjt.no). Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle.

Øvrige norske lover og forskrifter er tilgjengelig på [lovdata.no](http://lovdata.no).

[sjt.no](http://sjt.no)

[lovdata.no](http://lovdata.no)

## **1.3.2 Rettslig status og forpliktelser**

### **1.3.2.1 Rettslig status**

I henhold til jernbaneforskriften § 5-1 er informasjon i Network Statement bindende for infrastrukturforvalter. Dette omfatter vedlegg eller nettsider som er en del av Network Statement, men ikke andre dokumenter, nettsteder eller lignende som det henvises til i Network Statement.

Network Statement utgis på to språk – norsk og engelsk. Dokumentets innhold er det samme på begge språk. Dersom det foreligger motstrid mellom den norske og engelske teksten, har den norske teksten forrang.

På flere punkter er det henvist til norsk lovgivning og til trafikkregler utgitt av Bane NOR. Deler av lovgivningen, samt trafikkreglene, er kun tilgjengelige på norsk.

### **1.3.2.2 Forpliktelser**

Den informasjon Bane NOR gir i Network Statement skal være korrekt. Oppdatering av Network Statement i løpet av Network Statements gyldighetsperiode vil skje i henhold til prosedyrene beskrevet i kapittel 1.5.2.

Bane NORs målsetting er å yte tjenester i overensstemmelse med den ytelsesbeskrivelse som er gitt i Network Statement. Network Statement kan inneholde opplysninger om planlagte endringer i tiden etter utløpet av dokumentets gyldighetsperiode, jf. kapittel 1.5. Slik informasjon er ikke bindende for Bane NOR.

Network Statement henviser i en viss utstrekning til beskrivelser gitt i andre dokumenter utgitt av Bane NOR. Dersom Bane NOR skal gjennomføre endringer i slike dokumenter som berører jernbaneforetaks rettigheter eller forpliktelser, skal slike endringer sendes på høring til jernbaneforetakene før endringene gjennomføres.

## **1.3.3 Klageprosedyre**

Søkere som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine interesser krenket på annen måte, kan i henhold til jernbaneforskriften § 11-3 klage til Statens jernbanetilsyn. Dette gjelder særlig beslutninger som er truffet av infrastrukturforvalter, jernbaneforetak eller den som driver serviceanlegg når det gjelder:

- a. utkast til og endelig versjon av netterklæringen
- b. kriterier som er fastsatt i netterklæringen
- c. fordelingsprosessen og resultatet av denne
- d. avgiftsordningen
- e. nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale
- f. ordninger for tilgang i samsvar med § 2-1, § 2-2, § 2-4 og § 2-5.

- g. tilgang til tjenester, innkreving av avgifter og betaling for tjenester i samsvar med § 13-2 og kapittel 4
- h. trafikkstyring
- i. planlegging av fornyelser samt planlagt og ikke-planlagt vedlikehold
- j. overholdelse av kravene i § 3-4 til § 3-7
- k. inngåtte rammeavtaler.

Det følger av jernbaneforskriften § 11-3 (2) at SJT innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger skal underrette berørte parter om sin avgjørelse i saken.

## 1.4 Struktur

RailNetEurope (RNE) har utarbeidet en felles struktur for Network Statements oppbygning og innhold (Network Statement Common Structure). Denne Network Statement er i henhold til Network Statement Common Structure for 2026.

Den siste versjonen av Network Statement Common Structure, godkjent 31. mai 2024, finnes på RNEs nettsider.

### Network Statement Common Structure

Common Structure for 2026, godkjent 31. mai 2024, kan lastes ned fra RNEs nettside.

[Network Statement Common Structure 2026](#)

## 1.5 Gyldighetsperiode, oppdatering og publisering

### 1.5.1 Gyldighetsperiode

Network Statement 2026 gjelder:

- tilgang til og bruk av infrastruktur, begrenset av Ruteplan R26
- behandlingen av kapasitetskrevenende program for Ruteplan R26. Dette gjelder også hvis behandlingen skjer før starten av Ruteplan R26.

Network Statement utgis 12 måneder i forkant av den ruteplanperioden den gjelder for og er gyldig for én ruteplanperiode.

Ruteplan R26 gjelder for perioden fra og med søndag 14. desember 2025 til og med lørdag 12. desember 2026.

Disse datoene er fastsatt i samsvar med bestemmelsene i jernbaneforskriften.

### 1.5.2 Oppdatering

Bane NOR vil, ved hjelp av et tillegg til Network Statement 2026, kunngjøre eventuelle endringer eller tilføyelser som har oppstått etter utgivelsen av denne Network Statement. Se Endringslogg.

Endring av en offentlig regulering som er referert i Network Statement, vil kun være annonsert ved hjelp av et tillegg til Network Statement hvis:

- endringen ikke er publisert i [Norsk Lovtidend](#)

- endringen kan føre til restriksjoner for bruk av jernbaneinfrastrukturen i henhold til den minste pakken med tjenester, jf. jernbaneforskriften § 4-1. Se også kapittel 5.3.

### 1.5.3 Publisering

Network Statement 2026 med vedlegg er tilgjengelig både i papirformat og elektronisk på Bane NORs hjemmeside hvor den kan lastes ned gratis. Network Statement er til enhver tid tilgjengelig på to språk, både på norsk og på engelsk.

Network Statement sendes kostnadsfritt til jernbaneforetak som har inngått AST med Bane NOR.

Årlig utgivelse av Network Statement kunngjøres i Norsk Lysningsblad og i EU-tidende.

## 1.6 Kontakter

### 1.6.1 Bane NOR

Bane NOR kan på forespørsel gi jernbaneforetak nærmere informasjon om temaer nevnt i Network Statement 2026.

#### Kontakt Bane NOR SF

E-post [postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

#### Adresse

**Postadresse:** Postboks 4350, N-2308 HAMAR

**Besøksadresse:** Schweigaards gate 33, 0191 Oslo

**Nettadresse:** [banenor.no](http://banenor.no)

### 1.6.2 OSS

Infrastrukturforvaltere og tilsynsmyndigheter i EU har i samarbeid opprettet en One Stop Shop – forkortet som en OSS-funksjon – som fungerer som et nettverk av kontaktpunkter innenfor RNE. I hensikt av å søke om infrastrukturkapasitet i et internasjonalt jernbanenettverk, kan et jernbaneforetak ta kontakt med en OSS, som vil starte hele den internasjonale koordineringsprosessen. OSS vil på bakgrunn av kontakt med et jernbaneforetak og etter et møte med involverte ledere

1. koordinere håndteringen av kapasitetskrevenne søknader for hver forespurt, internasjonale banestrekning innenfor RNE, på en slik måte at søknadene blir korrekt inkludert i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen
2. ivareta kundens infrastrukturkapasitet for hele den internasjonale ruten. Koordinering av denne prosessen utføres hovedsakelig via simulering med RNEs PCS-system.

#### Kontakt Bane NORs OSS

Telefon [05280 / +47 22 45 50 00](tel:052804722455000)

E-post [ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

#### Adresse

**Postadresse:** Postboks 4350, N-2308 HAMAR

**Besøksadresse:** Schweigaards gate 33, 0191 Oslo

### 1.6.3 OSS, Internasjonalt

På [RNEs nettside](#) får du en oversikt over internasjonale OSS.

## 1.7 Samarbeid mellom infrastrukturforvaltere i Europa

### 1.7.1 Godskorridorer

Forordning 913/2010/EU om etablering av et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig frakt, trådte i kraft i norsk rett med virkning fra 17. februar 2014. Denne forordningen forplikter medlemsstatene å etablere internasjonale markedsorienterte jernbanegodskorridorer for å oppfylle følgende mål:

- styrke samarbeidet mellom infrastrukturforvaltere på viktige områder som tildeling av ruteleier, samtrafikkvegne, interoperable systemer og infrastrukturutvikling
- finne riktig balanse mellom gods- og passasjertrafikken langs godskorridorene, gi tilstrekkelig kapasitet for gods i samsvar med behovene i markedet samt sikre at felles punktlighetsmål for godstog blir oppfylt
- fremme intermodalitet mellom jernbane og andre transportformer ved å innlemme terminaler i korridorstyringsprosessen.

Bane NOR deltar i godskorridor 3, [Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor \(ScanMed RFC\)](#), sammen med Banedanmark, DB Netz, RFI, Trafikverket, ÖBB Infrastruktur og Øresundsbron.

Det er etablert [ti internasjonale godskorridorer \(RFC\)](#) i EUs jernbanenett; se RNEs nettsider for mer informasjon.

### 1.7.2 RailNetEurope og andre internasjonale fora

#### RailNetEurope

RailNetEurope (RNE) er en felles, europeisk organisasjon som jobber for å legge til rette for internasjonal trafikk.

[RailNetEurope](#)

RailNetEurope (RNE) ble opprettet i januar 2004 på initiativ fra en rekke europeiske infrastrukturforvaltere, som ønsket å etablere en felles, europeisk organisasjon for å legge til rette for internasjonal trafikk. For å oppnå dette formålet tilbyr RNE sine medlemmer, jernbaneforetak og andre søkere og interessenter, løsninger og støtte som samsvarer med det europeiske rettslige rammeverket. Dette innebærer å utvikle og harmonisere internasjonale jernbaneprosesser, maler, håndbøker og retningslinjer. I tillegg utvikle nødvendig IT-verktøy som er strømlinjeformet og harmonisert.

#### 1.7.2.1 RNE verktøy

##### Path Coordination System (PCS)

PCS er et internasjonalt koordineringssystem for søknad om ruteleier for jernbaneforetak og andre søkere, infrastrukturforvaltere, tildelingsorganer og godskorridorer (RFC). Den internettbaserte applikasjonen optimaliserer koordineringen av internasjonale ruteleier ved å sørge for at forespørsler og tilbud er harmonisert med alle involverte parter. PCS er det eneste verktøyet for å publisere tildelte ruteleier og restkapasitet samt for å administrere internasjonale banespørsmål for godskorridorene (RFCs).



Tilgang til PCS er gratis. Ønskes en brukerkonto, kan forespørsel sendes til RNE PCS Support.

#### **RNE PCS Support**

**E-post** [support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu)

**Nettsted:** Les mer om [PCS på rne.eu](#)

#### **Charging Information System (CIS)**

CIS er et informasjonssystem for infrastrukturavgifter for søkere levert av infrastrukturforvaltere og tildelingsorganer. Den internettbaserte applikasjonen gir rask informasjon og indikasjon om kostnader relatert til bruk av europeisk jernbaneinfrastruktur samt estimerer prisen for bruk av internasjonale ruteleier.

Tilgang til CIS er gratis uten brukerregistrering.

#### **RNE CIS**

**E-post** [support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu)

**Nettsted:** Les mer om [CIS på rne.eu](#)

#### **1.7.2.2 OSS**

One-Stop-Shop (OSS) er et nettverk av kontaktpunkter som representerer infrastrukturforsvalter i internasjonal trafikk. De utgjør et enkelt kontaktpunkt for jernbanetjenester for hele den internasjonale ruten, fra de første spørsmålene knyttet til tilgang til infrastrukturen til internasjonale forespørsler og ytelsesvurdering etter togkjøring.

En liste over OSS-kontaktpersoner i Europa er tilgjengelig på [RNEs nettsted](#).

#### **Kontakt Bane NORs OSS**

**E-post**

[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

#### **1.7.2.3 Andre internasjonale fora**

I tillegg til det som er nevnt i kapittel 1.7.1 og 1.7.2 ovenfor, deltar Bane NOR i følgende internasjonale organisasjoner og fora:

##### **European Rail Infrastructure Managers (EIM)**

European Rail Infrastructure Managers (EIM) er en organisasjon for uavhengige infrastrukturforsvaltere, etablert i 2002. EIMs arbeid er konsentrert rundt to hovedområder: transportpolitisk lobbyvirksomhet overfor EUs lovgivende organer, og teknisk arbeid overfor ERA. EIM er blant organisasjonene som har rett til å oppnevne eksperter til ERAs arbeidsgrupper, og organisasjonen har selv en rekke tekniske «skyggearbeidsgrupper» som gjenspeiler ERAs egne grupper. EIM har i dag 16 medlemmer, hvorav 11 nasjonale infrastrukturforsvaltere. Organisasjonen har hovedkontor i Brussel.

Mer informasjon finnes på [EIM Rails nettsted](#).

### **Plattform for Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME)**

Plattform for Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME) er et koordineringsforum for samarbeid mellom EU-kommisjonen og de to lobbyorganisasjonene for infrastrukturforvaltere (EIM og CER). Forumet har to plenumsmøter i året på toppledernivå, og en rekke arbeidsgrupper knyttet til temaer innen teknologi, sikkerhet og økonomi. PRIME ledes av Kommisjonen v/ DG MOVE.

Mer informasjon finnes på [PRIMEs nettsted](#).

### **Den internasjonale jernbaneunionen (UIC)**

Union internationale des chemins de fer, eller Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) er en verdensomspennende organisasjon med hovedkontor i Paris, etablert i 1922. UIC besitter en betydelig ekspertise, og organisasjonen arbeider i dag først og fremst med forskningsprosjekter for å bidra til å utvikle standarder og tekniske løsninger for jernbanesektoren.

Mer informasjon finnes på [UICs nettsted](#).

### **Nordic Infrastructure Managers (NIM)**

Nordic Infrastructure Managers (NIM) er et løst organisert samarbeid mellom infrastrukturforvaltere og jernbanemyndigheter i de nordiske landene. Organisasjonen har et årlig møte på toppledernivå, og en del tekniske samarbeidsgrupper tilknyttet ulike konkrete temaer. Organisasjonen har ikke noe fast sekretariat eller hovedkontor, men formannskapet går på omgang blant medlemmene for ett år av gangen.

NIM har ikke et eget nettsted, men du kan få mer informasjon ved å kontakte Bane NOR på [international@banenor.no](mailto:international@banenor.no).

# Del 2 Infrastruktur

## 2.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over infrastrukturen på Bane NORs jernbanenett, samt annen tilknyttet jernbaneinfrastruktur som kan benyttes av de som har tilgang til å trafikere nettet. Her finner du den nødvendige informasjonen for å planlegge togproduksjonen din, enten du representerer et eksisterende jernbaneforetak eller et nytt.

For mer detaljert informasjon om infrastrukturen, anbefaler vi å se siden [Infrastruktur på banenor.no](#) eller [Register of Railway Infrastructure \(RINF\)](#). RINF inneholder ytterligere detaljer om infrastrukturen som er beskrevet her.

Det er viktig å merke seg at Network Statement ikke inneholder nok informasjon om infrastrukturens tekniske egenskaper til å kunne spesifisere, konstruere eller bygge kjøretøy som skal være kompatible med Bane NORs nett. For slike behov henvises det til Bane NORs dokument [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kap.1](#).

Når det gjelder privat jernbaneinfrastruktur som er tilknyttet Bane NORs nett, er informasjonen kun inkludert i den grad Bane NOR har tilgang til den.

## 2.2 Jernbanenettets omfang

### 2.2.1 Begrensninger

Jernbanenettets geografiske omfang og begrensninger er vist på strekningskart i [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#).

### 2.2.2 Forbindelser til andre jernbanenett

#### 2.2.2.1 Nasjonale grenseoverganger

Det er fire grenseoverganger mellom Norge og Sverige. Disse er beskrevet i tabellen under; se også [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#). Ingen av grenseovergangene innebærer skifte av sporvidde.

Passering av riksgrensen innebærer skifte av visuelt signalsystem.

Grensestasjon	Bane
Riksgränsen (SE)	Ofotbanen
Storlien (SE)	Meråkerbanen
Charlottenberg (SE)	Kongsvingerbanen
Kornsjø (NO)	Østfoldbanen

#### Kontakt Trafikverket

**Telefon**

[+46 77 117 18 19](tel:+46771171819)

**E-post**

[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

**Adresse**

Röda vägen 1, S-781 89 BORLÄNGE,  
SE

**Nettsted:** [trafikverket.se](http://trafikverket.se).

#### Kontakt Toll- og avgiftsdirektoratet

**Telefon**

[+47 228 60 312](tel:+4722860312)

**E-post**

[tad@toll.no](mailto:tad@toll.no)

**Adresse**

PB 8122 Dep., N-0032 OSLO, NO

**Nettsted:** [toll.no](http://toll.no).

### 2.2.2.2 Tilknyttede nett, herunder privatbaner, havnespor, godsterminaler og sidespor

I Norge finnes det kun ett hovedjernbanenett; dette forvaltes av Bane NOR. Utover dette nettverket er det svært lite privat eiet jernbanespor. De få private sporene som eksisterer, er knyttet til Bane NORs nettverk, og derfor omtales de også i Network Statement.

Når tog passerer forgreningspunkter på det norske jernbanenettet, kan det være nødvendig å justere flere faktorer, som lasteprofil, aksellast, energiforsyningssystem og signalssystem.

For mer informasjon om tilknyttet spor og baner, se [vedlegg 2.2.2.2 Tilknyttet nett](#).

For mer informasjon om sidespor, se [vår oversikt over sidespor](#).

Bane NOR har i en del tilfeller valgt å fjerne sporvekselen mellom jernbanenettet og sidespor som ikke har vært i bruk på lang tid. Jernbaneforetak som ønsker slike sporveksler reetablert, kan kontakte Bane NOR.

#### Kontakt Bane NOR

**E-post**

[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

### 2.2.2.3 Tilleggsinformasjon

For detaljer om jernbanenettets tekniske spesifikasjoner som er relevante for kjøretøy, se [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations](#). For en geografisk oversikt over infrastrukturens egenskaper, kan du konsultere Bane NORs infrastrukturdatabase, Maximo. For å bestille informasjon fra denne databasen, kontakt Bane NORs OSS.

For nærmere informasjon om (private) sidespor, se [vår oversikt over sidespor](#).

#### Kontakt Bane NOR OSS

**E-post**

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

## 2.3 Nettbeskrivelse

### 2.3.1 Linjetopologi

Jernbanenettet er for det meste enkeltsporet. Det er imidlertid etablert dobbeltspor på de fleste strekningene nærmest Oslo. Det er parallelle jernbanelinjer kun på et fåtall strekninger; for mer informasjon, se [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#).

### 2.3.2 Sporvidder

Sporvidden på jernbanenettet samt tilknyttede offentlige og private spor er utelukkende 1435 millimeter (4' 8½").

### 2.3.3 Stasjoner og knutepunkter

Strekningskart finnes i.

For en oversikt over stasjoner og knutepunkter på jernbanenettet, se [vedlegg 2.2.1 Strekningskart](#) eller [Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet](#). For informasjon om den enkelte stasjon, inkludert sportabell og sporplan, se [vår oversikt over stasjoner](#).

Daglige rutegrafer gir verdifull innsikt i trafikkflyt og kapasitetsutnyttelse ved stasjoner og knutepunkter på jernbanenettet. De viser hvilke tog som bruker bestemte spor på ulike tider av døgnet, og kan bidra til bedre planlegging av ressurser og logistikk rundt viktige stoppesteder. Lengden på togspor for den enkelte stasjonen, finner du i.

### 2.3.4 Lasteprofiler

#### Internasjonale framføringsprofiler

Samtlige banestrekninger med ordinær trafikk kan trafikkeres med statisk og kinematisk spesifikasjon av følgende internasjonale referanseprofiler:

- G1 (UIC 505-1/prEN 15273-1)
- GA (UIC 505-1/prEN 15273-1)
- GB (UIC 505-1/prEN 15273-1)

#### Kombinerte transporter iht. UIC 596-6

Tillatt størrelse på kombinerte transporter (Combined Transport Profile Number(CTPN)) for de enkelte banestrekninger fremgår av strekningskartet i [vedlegg 2.3.4.1 Internasjonal profil](#).

Framføringsprofil for kombinerte transporter for containere og semihengere opptil P/C 410, og opptil P/C 80 kan benyttes på de strekningene som framgår av [vedlegg 2.3.4.1 Internasjonal profil](#).

#### Nasjonale profiler

For å kunne utnytte kapasiteten i norsk infrastruktur, og da spesielt de kurveutslag banene er bygget med, er det etablert følgende nasjonale profil:

#### Dynamisk referanseprofil NO1

Dynamisk referanseprofil NO1 prEN 15273 og de betingelser dette er basert framgår av [vedlegg 2.3.4.2 JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil](#). Profilet gjelder samtlige banestrekninger med ordinær trafikk.

## Statisk spesifisert tilleggsprofil med ekstra høyde

Multipurpose vognprofil: Utviklet for bruk av høye lukkede vogner tilsvarende multipurpose. Kan benyttes av alt materiell på de banestrekninger og med de spesifikke betingelser som framgår av [vedlegg 2.3.4.3 Multipurpose profil](#).

Ved behov for transport som overskrider de nevnte framføringsprofiler, må det sendes søknad om spesialtransport til Bane NOR ved Spesialtransport. Les mer om spesialtransport i kapittel 4.7.1.

### Kontakt Spesialtransport

#### E-post

[spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no)

## 2.3.5 Vektbegrensninger

### 2.3.5.1 Aksellast

For landsdekkende kart som viser overbygningsklasse, aksellast og maks hastighet, se [vedlegg 2.3.5.1 Aksellast](#).

Les om maksimal tillatt aksellast med hensyn til bruers bæreevne i [Teknisk regelverk, Axle loads and linear loads in relation to bridge load capacities](#).

### 2.3.5.2 Metervekt

For skjematisk kart som viser maksimalt tillatt metervekt i henhold til linjenes klassifisering, se [vedlegg 2.3.5.2 Metervekt](#).

## 2.3.6 Linjestigninger og fall

For tabellarisk oversikt over bestemmende stigninger og fall samt for grafisk fremstilling av vertikalprofiler, se [vedlegg 2.3.6 Linjestigninger](#).

## 2.3.7 Linjehastighet

I henhold til Trafikkregler for jernbanenettet er største tillatte hastighet for persontog 210 km/t og for godstog 100 km/t.

Se strekningsvis profil over linjehastighet i [vedlegg 2.3.7 Linjehastighet](#).

## 2.3.8 Største toglengde

Hvilke toglengder som tillates for de enkelte strekninger og ruteleier fastsettes i kapasitetsfordelingsprosessen.

Maksimal lengde avhenger blant annet av lengde på krysningsspor, samt plattformer der persontog skal stoppe for av- eller påstigning.

## 2.3.9 Energiforsyning

Bane NOR leverer elektrisk kraft til togframføring og oppvarming av tog. For kart over alle elektrifiserte linjer i Norge, se [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

Bane NOR eier og drifter påfyllingsanleggene for drivstoff (diesel). For mer informasjon, se [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

### 2.3.9.1 Spenning og frekvens

Nominell systemspenning er 15 000 Volt (eff.), vekselstrøm for alle elektrifiserte strekninger. Nominell frekvens er 16 2/3 Hz for alle elektrifiserte strekninger.

Banestrømforsyningen kjennetegnes typisk med stor avstand mellom innmatingspunktene og små distribuerte omformerstasjoner.

For tog med vekselrettertraksjonssystem viser erfaring at programvare utviklet for bruk av samme materiell i kontinental-Europa ofte må etter optimaliseres både av hensyn til funksjonaliteten i toget selv og for unngå uakseptable effektpendlinger mellom toget og strømforsyningen.

For mer informasjon, se [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kap. 8](#).

### 2.3.9.2 Maksimal togstrøm

#### Strømforbruk

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser:

- ikke elektrifisert
- klasse C1: I<sub>max</sub> 900A
- klasse C2: I<sub>max</sub> 700A
- klasse C3: I<sub>max</sub> 450A.

For mer informasjon, se kart 3 Oversikt over maksimal togstrøm/strømforbruk i vedlegg [2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

På enkelte strekninger kan tilgjengelig elektrisk kraft utgjøre en kapasitetsbegrensning. For klasse C1 og C2 er dette fortrinnsvis aktuelt under spesielle forhold som medfører redusert kapasitet. For klasse C3 kan det være behov for dette også i normal drift.

I tilfelle lav spenning forutsettes fører å begrense strømmuttaket ytterligere. Særlig er dette viktig i tog som ikke har automatisk strømbegrensning i henhold til EN 50388, ved lav kontaktledningsspenning.

#### Strøm ved regenerativ brems

Banestrømforsyningen er inndelt i kapasitetsklasser:

- ikke elektrifisert
- klasse B3: 500A (8MW)
- klasse B4: 300A (5MW).

For mer informasjon, se kart 4: Oversikt over maksimal togstrøm/regenerativ bremsing i [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

### 2.3.9.3 Kontaktledning – høyde og horisontal forskyvning

Høyden på kontakttråden varierer fra 4700 til 6200 mm. Deler av banenettet har høyere minstehøyde. Nærmere informasjon om dette fås ved henvendelse til Bane NOR.

Kontakttrådens avvik fra spormidtt er nominelt 400 mm og ved ugunstige vindforhold maksimalt  $700 \pm 50$  mm for gamle kontaktledningsanlegg og  $550 \pm 30$  mm for nyere kontaktledningsanlegg.

Fritt profil for strømvtagere er vist i

- [Teknisk regelverk, bok 540, kapittel 6, avsnitt 3.4](#)
- [Teknisk regelverk, bok 542, kapittel 5, vedlegg fritt profil for strømvtager og E-mål.](#)

#### **2.3.9.4 Kontakttrykk fra strømvtagere**

Grenseverdier for krefter mellom strømvtagere og kontakttråd er gitt i [Teknisk regelverk, bok 542, kapittel 5](#).

Grenseverdier for aerodynamisk utbalansering av strømvtagere er gitt i [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kapittel 8, appendix e](#). Kontaktledningsanleggene er dimensjonert for en vindbelastning på maksimum 30 m/s vinkelrett på kontaktledningen. Enkelte vindustatte strekninger er dimensjonert for en vindbelastning på maksimum 37 m/s vinkelrett på kontaktledningen.

Ved flere aktive strømvtagere i en togstamme kan antall og avstand mellom disse være dimensjonerende for hvilke toghastigheter som tillates benyttet. Her kreves egen godkjenning fra Bane NOR på de forskjellige banestrekningene.

Utfyllende bestemmelser finnes i [Teknisk regelverk, Supplementary information and regulations, kap. 8, appendix e](#).

### **2.3.10 Signalsystem**

I henhold til kapittel 8 i Trafikkreglene for jernbanenettet, skal signalanlegg sikre trygg togtrafikk. Disse anleggene, som omfatter signaler, sikringsanlegg og linjeblokk, gir togene informasjon om når de kan kjøre på en bestemt strekning.

Signalanleggene informerer tog om de kan kjøre videre på en bestemt strekning. Sikringsanleggene sørger for at togene får en trygg rute. Før signalanleggene kan gi et kjøresignal, kontrolleres togeveien for å sikre at sporet er fritt for andre tog, at signalene i motsatt retning viser stopp, og at alle sporveksler er riktig innstilt.

### **2.3.11 Trafikkstyring**

Trafikkstyring på jernbanenettet er regulert av Trafikkregler for jernbanenettet. For en detaljert forståelse av disse reglene, spesielt om hvordan trafikken styres, se Trafikkregler for jernbanenettet, kapittel 5

For en oversikt over hvilke områder som dekkes av toglederne og hvor trafikkstyringssentralene er lokalisert, se [vedlegg 2.3.11 Toglederområder og trafikkstyringssentraler](#).

#### **2.3.11.1 Strekninger med fjernstyrte driftsformer**

Fjernstyring refererer til systemer der togtrafikken overvåkes og styres elektronisk fra en trafikkstyringssentral. I disse sentralene har toglederne, som overvåker trafikken over store områder, full oversikt over togbevegelser på flere stasjoner samtidig. Dette gjør det mulig å styre togtrafikken på en



effektiv og sikker måte. I Norge er de fleste jernbanestrekninger fjernstyrte, noe som betyr at de kontrolleres og overvåkes fra slike sentraler.

De to driftsformene med fjernstyring er

- strekning med fjernstyring
- strekning med ERTMS.

På strekninger med fjernstyring gis kjøretillatelse til tog gjennom kjørsignal i hovedsignalet. Ombordansvarlig i persontog har ansvar for å verifisere at kjørsignalet er gitt, noe som krever både strekningskunnskap og kompetanse. Dette ansvaret er nærmere beskrevet i TJN punkt 6.8 nr. 4.

På strekninger med ERTMS (European Rail Traffic Management System) gis kjøretillatelsen direkte til føreren via togets førerpanel, kjent som Driver Machine Interface (DMI). I disse tilfellene har ikke ombordansvarlig i persontog ansvar for å verifisere kjørsignalet.

For mer informasjon om strekninger med fjernstyrte driftsformer, se [vedlegg 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning](#).

Utbyggingen av ERTMS (Baseline 3, versjon 3.6.0) følger Nasjonal Signalplane

### Nasjonal Signalplan 2023

[Les Nasjonal Signalplan på banenor.no](#)

#### 2.3.11.2 Strekning med togmelding

På noen strekninger finnes fremdeles et system med manuelle togmeldinger. Dette systemet bygger på at togekspeditør på den ene stasjonen tar telefonkontakt med sin kollega på den neste stasjonen før toget gis tillatelse til å forlate stasjonen. På den måten forsikrer man seg om at ikke to tog befinner seg på samme blokkstrekning samtidig. Dermed er denne strekningen reservert for dette toget, og ingen annen virksomhet er tillatt før dette toget har ankommet neste stasjon. Togenes rekkefølge er fastsatt i rutene og fører har plikt til å forvise seg om kryssende tog. Endringer kan bestemmes av togleder og formidles etter regler fastsatt i TJN.

For dekningskart, se [vedlegg 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning](#).

#### 2.3.12 Kommunikasjonssystemer

I henhold til Trafikkregler for jernbanenettet, kapittel 2, punkt III, reguleres kommunikasjonen mellom tog og trafikkstyringssentraler. Bane NOR benytter GSM-R som sitt primære kommunikasjonssystem for denne kommunikasjonen, hvilket er standard praksis for sikker drift på det norske jernbanenettet.

For overføring av diagnostiske data fra tog til vedlikeholdssystemer benyttes kommersielle mobilnett, som gir nødvendig tilkobling og dataoverføring utenfor GSM-R systemet.

Kommunikasjonen mellom togleder, togekspeditør og fører foregår på norsk.

For mer inngående informasjon om Bane NORs kommunikasjonssystemer og deres funksjoner, kan du se vedlegg [2.3.12 Kommunikasjonssystemer](#).

#### 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning

Strekning med fjernstyring og strekning med ERTMS har automatisk hastighetsovervåkning, og tog må være utstyrt med ombordutstyr for hastighetsovervåkning for å kunne kjøre på strekningene.

- **På strekning med fjernstyring:** ATC (Automatic Train Control).
- **På strekning med ERTMS:** ETCS (European Train Control System).

### 2.3.13.1 ATC

Den del av signalanlegget på strekning med fjernstyring som overvåker togets hastighet og aktiverer togets bremsers dersom hastigheten overstiges. ATC kan være FATC (fullstendig hastighetsovervåkning) eller DATC (delvis hastighetsovervåkning). DATC har funksjonalitet begrenset til kjøring mot hovedsignal i «Stopp», hastighet over første sporveksel i innkjørtogveien, enkelte hastigheter over avvikende sporveksler i utkjørtogvei samt eventuelle midlertidige hastighetsnedsettelse innkodet i baliser utlagt for formålet.

Omtrent 90 % av alle ATC-strekninger har delvis ATC-utrustning (DATC), og omtrent 10 % av alle ATC-strekninger har fullstendig ATC-utrustning (FATC).

For strekningsoversikt for ATC, se [vedlegg 2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåkning](#).

### 2.3.13.2 ERTMS Nivå 2 (ETCS)

På strekninger med ERTMS Nivå 2 mottar toget kjøretillatelse og hastighetsprofil fra sikringsanlegget via GSM-R. I normal kjøremodus (FS/OS) tillater ikke systemet tog å kjøre uten at kjøretillatelse er mottatt av toget. Toget bremses automatisk hvis tillatt hastighet overskrides. Dersom toget skulle passere kjøretillatelsens slutt punkt (EoA), vil toget bremses til stopp.

- **FS** = Full Supervision (Full overvåkning)
- **OS** = On-Sight (På sikt)
- **EoA** = End of Authority (Slutt punkt for kjøretillatelse)

For strekningsoversikt for ERTMS, se [vedlegg 2.3.13.2 Kommunikasjon for ERTMS](#).

#### 2.3.13.2.1 Togdeteksjon

For å hindre feil på akseltellere må kun tog som er kompatible med ERA/ERTMS/033281 brukes.

For spesifikke tekniske kompatibilitetskrav mellom tog og akseltellersystem henvises det til [Teknisk Regelverk, Supplementary information and regulations, 8.4.2.6 Axle counter systems](#) og videre til TS 50238-3.

#### 2.3.13.2.2 Diagnostisering

Bane NOR har til hensikt om å anvende diagnosedata fra tog i forbindelse med målrettet og effektiv drift og vedlikehold av infrastruktur for økt tilgjengelighet. Implisitt innebærer dette deling av data om kjøretøy med Bane NOR; for mer detaljer, se [AST Vedlegg 2: Trafikkdata til Bane NOR](#).

## 2.4 Restriksjoner på trafikken

### 2.4.1 Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

I henhold til jernbaneforskriften § 8-8, gjelder følgende:

### **2.4.1.1 Gardermobanen**

#### **Begrensninger i Romeriksporten**

Det tillates ikke framføring av godstog med farlig gods i Romeriksporten når det er persontog i tunnelen.

#### **Begrensninger i kulvert på Gardermoen stasjon**

Godstog skal ikke planlegges framført gjennom kulvert på Gardermoen stasjon (Oslo Lufthavn) i den årlige ruteplanen. Framføringen av godstog skal være til minst mulig hinder for annen togtrafikk fastsatt i ruteplanen.

### **2.4.1.2 Østfoldbanen, østre linje**

Strekningen Ski–Mysen–Sarpsborg ble fra 3. kvartal 2015 utrustet med ERTMS Nivå 2, og versjon 2.3.0d av systemet benyttes. Kun togmateriell med ERTMS ombordutrustning kompatibel med versjon 2.3.0d tillates framført på denne strekningen.

### **2.4.1.3 Gjøvikbanen nord**

Strekningen utkjør Roa stasjon–Gjøvik stasjon åpnet med ERTMS nivå 2, versjon 3.4.0 den 17. oktober 2024. Kun togmateriell med ERTMS ombordutrustning kompatibel med denne versjonen av ERTMS tillates framført på denne strekningen. Det er i tillegg en bruksbegrensning for tog type 72 som ikke tillates å benyttes på denne strekningen, selv om toget er ombygd med ERTMS ombordutrustning som er kompatibelt med ERTMS versjonen på strekningen. Dette da togtypen ikke er kompatibel med aksetellersystemet på strekningen.

### **2.4.1.4 Vestfoldbanen**

Fra august 2026 er det planlagt å ta i bruk ERTMS nivå 2, versjon 3.6.0 for strekningen utkjør Drammen stasjon–innkjør Sem stasjon. Kun togmateriell med ERTMS ombordutrustning kompatibel med denne versjonen av ERTMS tillates framført på denne strekningen etter åpningsdato med ERTMS. Det er i tillegg en bruksbegrensning for tog type 72 som ikke tillates å benyttes på denne strekningen, selv om toget er ombygd med ERTMS ombordutrustning som er kompatibelt med ERTMS versjonen på strekningen. Dette da togtypen ikke er kompatibel med aksetellersystemet på strekningen.

## **2.4.2 Miljømessige restriksjoner**

### **2.4.2.1 Støy**

Støyrestriksjoner følger av alminnelig norsk lovgivning, særlig naboloven, forurensningsloven og plan- og bygningsloven.

Nærmere bestemmelser om støyrestriksjoner og andre miljøvilkår er inntatt i [AST punkt 10.2.6.3 Støy](#).

Lokale støyrestriksjoner innebærer blant annet at det på enkelte planoverganger ikke skal fløytes om natten. Slike planoverganger er skiltet.

Av hensyn til våre naboer, for å redusere støy, krever Bane NOR at tog med Eco-modus aktiverer denne ved hensetting. Om behov for å avvike fra kravet, må det avklares med Bane NOR.

I forbindelse med at det søkes om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy vil oppfyllelse av støykrav være relevant; se kapittel 3.4 for mer informasjon.

#### Forskrift om grenseverdier for støy

[lovdata.no](http://lovdata.no)

### 2.4.2.2 Utslipp fra toaletter

I henhold til jernbanekjøretøyforskriften, vedlegg 6.2.1.1, er det ikke tillatt å bruke åpne toalettsystemer i jernbanekjøretøy.

### 2.4.2.3 Miljømessige farer

#### 2.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger

På grunn av topografien i Norge er deler av banenettet utsatt for ulike former for ras- og skredhendelser. Det er størst fare for hendelser ved økt beredskapsnivå som følge av uvær med mye nedbør. Regional skredvarsling på [varsom.no](http://varsom.no) og lokal skredvarsling for banestrekninger gir indikasjon på faren for hendelse.

For oversikt over de mest rasutsatte strekningene, se [Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet \(SJN\)](#).

På disse strekningene må det kjøres med sikthastighet hvis togradio roamer til Telenor. På de mest utsatte strekninger er det installert rasvarslingsanlegg; for mer detaljer, se [vedlegg 2.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger](#).

#### 2.4.2.3.2 Dyrepåkjørsler

Langs jernbanenettet kan det til visse tider forekomme hyppige påkjørsler av dyr på sporet. Primært dreier det seg om elg, reinsdyr, rådyr og husdyr; for mer detaljer, se [vedlegg 2.4.2.3.2 Dyrepåkjørsler](#).

#### 2.4.2.3.3 Vindutsatte strekninger

Oversikten viser der det har blitt målt kraftigst vind (fra nærmeste værstasjon), og som ligger mindre enn 20 km fra jernbanen. Det må tas hensyn til dette ved sikring av last.

#### Rapport om vindutsatte strekninger i Norge

Last ned rapporten fra Bane NORs Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet (SJN).

[Rapport om vindutsatte strekninger i Norge](#)

### 2.4.3 Farlig gods

Det er ingen restriksjoner med unntak av de som er nevnt i kapittel 2.4.4.

### 2.4.4 Tunnelrestriksjoner

- Det tillates ikke transport av *farlig gods*, i henhold til RID forskrift, fareklasser 1-9 i Romeriksporten når det er persontog i tunnelen.

- Godstog skal ikke planlegges framført gjennom kulvert på Gardermoen stasjon (Oslo Lufthavn) i den årlige ruteplanen.
- For å minimere utslipp av eksos i tunnel, anbefales fører å legge opp til mest mulig jevn kjøring.

For landsdekkende kart over tunneler, se [vedlegg 2.4.4 Tunneler](#).

## 2.4.5 Brurestriksjoner

Bane NOR har to bruer med spesielle regler for togpassering: Skansen og Nidelven klaffebruer, begge tilknyttet Trondheim stasjon.

Togtrafikk har prioritet over skipstrafikk. Anbefalte åpningstider for skipstrafikken annonseres i lokale medier etter at Bane NOR har utarbeidet og implementert ruteplanen og den lokale skifteplanen.

### Bruåpningstider for Trondheim havn

[trondheimhavn.no](http://trondheimhavn.no)

## 2.5 Tilgjengelighet av infrastrukturen

Alle banestrekninger er i utgangspunktet åpne for togtrafikk døgnet rundt.

Eventuelle regelmessige stengninger eller begrensninger på grunn av visitasjons- og vedlikeholdsarbeider blir planlagt og meldt inn av Bane NOR. Disse stengningene eller begrensningene blir en del av den årlige og operative kapasitetsfordelingen, som er nærmere beskrevet i kapittel 4.3 om kapasitetsfordeling ved midlertidige kapasitetsbegrensninger.

På strekninger med togmelding, der stasjoner bemannes av togekspeditører etter behov, kan bemanning og dermed åpningstider være avhengige av de kapasitetsbehov som meldes inn under den årlige og operative kapasitetsfordelingen.

## 2.6 Utvikling av infrastruktur

Oversikt over planlagte infrastrukturtiltak og behov for sportilgang for de nærmeste fire årene, finnes på [Bane NORs nettside Banetekniske planforutsetninger](#).

For oversikt over utvikling av infrastruktur på lang sikt henvises det til

- [Jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029](#)
- [Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022–2033, St. meld. 20 \(2020–2021\)](#).

# Del 3 Tilgangsbetingelser

## 3.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over vilkårene og kravene for tilgang til Bane NORs jernbanenett, inkludert de juridiske og administrative betingelsene som må oppfylles for å kunne bruke infrastrukturen. Målet er å sikre at alle som ønsker å trafikere nettet, har nødvendig informasjon for å planlegge og gjennomføre togproduksjonen i tråd med gjeldende regelverk.

### Lover og forskrifter

Norske lover og forskrifter som gjelder jernbane er tilgjengelige på statens jernbanetilsyns nettsted, [sjt.no](http://sjt.no). Enkelte av lovene og forskriftene er oversatt til engelsk. Disse oversettelsene er ikke offisielle.

Øvrige norske lover og forskrifter er tilgjengelig på [lovdata.no](http://lovdata.no).

[sjt.no](http://sjt.no)

[lovdata.no](http://lovdata.no)

### 3.1.1 Strekningsvise tilgangsbestemmelser

#### 3.1.1.1 COTIF

Norge er tilsluttet Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF), som er en internasjonal avtale som regulerer transport av gods og passasjerer med jernbane mellom medlemslandene. Denne avtalen er lovfestet i Norge gjennom COTIF-loven.

**CIM-linjer og CIV-linjer:** På det norske jernbanenettet gjelder COTIF-reglene for alle jernbanelinjer. Dette betyr at både gods (under CIM-reglene) og passasjerer (under CIV-reglene) transporteres i henhold til COTIF-avtalen.

[The Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail \(OTIF\)](#), som forvalter COTIF, har oppdaterte lister over alle jernbane- og fergelinjer hvor CIM- og CIV-reglene er gjeldende ved internasjonal jernbanetransport. Disse listene er tilgjengelige gjennom OTIF for å sikre at aktører i jernbanetransport har tilgang til oppdatert informasjon om hvilke linjer som omfattes av avtalen.

#### 3.1.1.2 TEN – det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet

Den norske delen av det transeuropeiske konvensjonelle jernbanenettet omfatter følgende baner:

- Østfoldbanen (Oslo–Moss–Kornsjø)
- Vestfoldbanen (Oslo–Drammen–Skien)
- Bratsbergbanen (Nordagutu–Skien)
- Kongsvingerbanen (Oslo–Kongsvinger–Charlottenberg)
- Sørlandsbanen (Oslo–Hokksund–Stavanger)
- Bergensbanen (Oslo–Hokksund–Hønefoss–Bergen) (Oslo–Roa–Hønefoss)
- Dovrebanen (Oslo–Dombås–Trondheim)
- Meråkerbanen (Trondheim–Storlien)
- Nordlandsbanen (Trondheim–Bodø)
- Ofotbanen (Narvik–Vassijaure)

## 3.2 Generelle tilgangsbetingelser

Betingelsene for å trafikkere det norske jernbanenettet er fastsatt i jernbaneforskriften kapittel 2.

### 3.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet

For å kunne søke om infrastrukturkapasitet i Norge, må en virksomhet oppfylle visse kriterier:

1. **Jernbaneforetak:** Foretak som har tillatelse til å operere på det norske jernbanenettet, forutsatt at de har både lisens og sikkerhetssertifikat for den aktuelle typen transport og strekning.
2. **Virksomheter i prosess for godkjenning:** Virksomheter som ennå ikke har fått lisens og sikkerhetssertifikat, men som er i prosessen med å få disse, kan også søke om infrastrukturkapasitet. Dette er for å sikre at de kan delta i kapasitetsfordelingsprosessen. Bane NOR kan kreve at slike virksomheter sannsynliggjør at de vil få de nødvendige tillatelser innen høringsfristen for ruteplanen, som nevnt i kapittel 4.5.
3. **Søkere:** Dette inkluderer jernbaneforetak, internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak, samt fysiske eller juridiske personer som har en interesse av å få tildelt infrastrukturkapasitet. Eksempler på slike søkere kan være offentlige myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007, samt utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, i tråd med jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p).

Dersom en søker som ikke er et jernbaneforetak, blir tildelt infrastrukturkapasitet, må de utpeke et jernbaneforetak som skal utføre transporten. Dette jernbaneforetaket må ha inngått, eller være i ferd med å inngå, en avtale med Bane NOR i samsvar med jernbaneforskriften § 10-1. Søker må utpeke dette jernbaneforetaket senest 30 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen.

Det er viktig å merke seg at i henhold til jernbaneforskriften § 8-1 (2), er det forbudt å overdra tildelt kapasitet til andre eller til en annen type transporttjeneste. Når et jernbaneforetak utfører transporttjenester på vegne av en søker som ikke er et jernbaneforetak, anses dette ikke som en overdragelse.

#### 3.2.1.1 Adgang til å ta plass i førerrom

Personale som gjennomfører inspeksjon eller befaring på vegne av Bane NOR, skal ved behov få tilgang til førerrommet. Denne tilgangen kan likevel ikke kreves av Bane NOR hvis jernbaneforetaket, på grunn av lovkrav, forskrifter, eller interne rutiner som følger av slike krav, må avvise forespørselen.

Jernbaneforetaket skal utforme sine rutiner for adgang til førerrom på en måte som muliggjør rask avtaleinngåelse, helst innen én time før ønsket tidspunkt.

Bane NOR har ansvaret for at visitøren ikke forstyrrer lokomotivpersonalet unødvendig.

Dette kravet har to formål: å sikre at ikke mer infrastrukturkapasitet enn nødvendig reserveres for inspeksjoner og vedlikehold, samt å gi Bane NOR et realistisk inntrykk av siktforholdene som lokomotivpersonalet opplever.

#### 3.2.1.2 Bane NORs hovedbedriftsansvar

I henhold til arbeidsmiljøloven kapittel 2 er det viktig å sikre at arbeidstakere er beskyttet når flere arbeidsgivere opererer på samme arbeidsplass. Arbeidstakere kan bli utsatt for ekstra risiko på grunn av aktiviteter drevet av andre arbeidsgivere enn deres egen. Derfor må hver arbeidsgiver sørge for at deres

virksomhet er organisert slik at også andre arbeidstakere er vernet i samsvar med arbeidsmiljølovens regler. Ansvar for samordningen av verne- og miljøarbeidet ligger hos hovedbedriften.

Hovedbedriftsansvar for jernbanevirksomhet:

- Når personell ansatt hos et jernbaneforetak utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til strekninger Bane NOR forvalter, er Bane NOR å anse som hovedbedrift. Eksempelvis gjennomfører Bane NOR strekningsbefaringer med jernbaneforetak.
- På deler av Bane NORs jernbanenett som utgjør en naturlig del av terminaler, verksted- og skifteområder, hvor det ikke foregår ordinær person- og godstrafikk, ligger hovedbedriftsansvaret hos den virksomheten som har ansvar for hovedaktiviteten på området.
- Hovedbedrift på godsterminaler er den virksomhet som har flest arbeidstakere på terminalen, eller den virksomheten som har ansvaret for hovedaktiviteten der. I tvilstilfelle vektlegges også hvilken virksomhet som har styringsrett, eventuelt over-/underordningsforhold som måtte være etablert.

### 3.2.2 Hvem som har tilgang til å trafikkere jernbanenettet

I henhold til jernbaneforskriften § 2-1 har jernbaneforetak rett til å bruke jernbanenettet, men med de begrensningene som er fastsatt i denne bestemmelsen samt jernbaneforskriften § 2-2. For at et jernbaneforetak skal kunne trafikkere jernbanenettet, må det ha både lisens og sikkerhets sertifikat i henhold til lisensforskriften. I tillegg må jernbaneforetaket oppfylle alle øvrige krav som Bane NOR stiller for å få tilgang til jernbanenettet.

For å utøve tilgangsrettigheter må jernbaneforetaket være tilknyttet en bransjeforening som er anerkjent av Jernbanedirektoratet (JDIR), jf. jernbaneforskriften § 2-1 (4).

Tilgangen inkluderer også nødvendige transporter av kjøretøy på jernbanenettet, samt testkjøring og kjøring som er relatert til opplæring, i henhold til jernbaneforskriften § 2-1 (2).

### 3.2.3 Lisens

Kravet om lisens for jernbaneforetak er beskrevet i jernbaneforskriften kapittel 12. Lisensene utstedes av Statens jernbanetilsyn (SJT). For mer informasjon og kontakt, se kontaktinformasjonen nedenfor.

### 3.2.4 Sikkerhets sertifikat

Sikkerhets sertifikat er regulert av sikkerhetsforskriften kapittel 5. Sertifikater utstedes enten av European Union Agency for Railways (ERA) eller Statens jernbanetilsyn (SJT).

#### Kontakt Statens jernbanetilsyn

E-post [post@sjt.no](mailto:post@sjt.no)

Nettsted: [sjt.no](http://sjt.no)

### 3.2.5 Forsikringsplikt

I henhold til jernbaneforskriften § 12-6 må jernbaneforetakene ha tilstrekkelig forsikring eller garanti for å dekke erstatningsansvar som kan oppstå som følge av deres virksomhet. Dette inkluderer dekning for erstatningskrav ved ulykker, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post, og tredjemann. Minimumskravet for forsikringsdekning er 4500 ganger folketrygdens grunnbeløp (G) per skadetilfelle.



I tillegg til de generelle kravene, stiller Bane NOR spesifikke krav til forsikring eller garanti. Denne dekningen må være tilstrekkelig for å dekke ansvar som jernbaneforetaket og eventuelle andre som jernbaneforetaket er ansvarlig for, kan ha overfor Bane NOR. Dette inkluderer skader på infrastruktur, opprydding etter driftsuhell, rekvisisjon og berging, samt brannslukking.

Bane NOR er forsikret gjennom det private forsikringsmarkedet.

## 3.3 Generelle forretningsbetingelser

### 3.3.1 Rammeavtale

Bane NOR kan inngå rammeavtaler med søkere om bruk av jernbaneinfrastruktur over lengre tid enn én ruteplanperiode, slik jernbaneforskriften kapittel 7 og EU-forordning 2016/545 legger til rette for. Rammeavtaler må oppfylle fastsatte vilkår, og Bane NOR har en restriktiv praksis for å sikre effektiv kapasitetsutnyttelse. Nye eller endrede avtaler rapporteres til SJT innen fire uker. Rammeavtaler har ingen prioritet ved konflikter og/eller på overbelastede strekninger, derfor inngår Bane NOR per nå ikke nye rammeavtaler på overbelastede strekninger.

### 3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

For å få tilgang til den minste pakken med tjenester som Bane NOR tilbyr, må jernbaneforetaket inngå en Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST) med Bane NOR, i henhold til jernbaneforskriften § 10-1.

Det er ikke nødvendig å ha inngått en AST før man søker om ruter, men avtalen må være inngått for at rutene kan tildeles. Den gjeldende AST kan finnes i [vedlegg 3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester](#), og en utskrift kan bestilles ved å kontakte Bane NOR.

#### Kontakt Bane NOR

##### E-post

[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

### Format og gyldighet

Formatet for AST kan endres, og nye avtaler kan inngås uavhengig av gyldighetsperioden for Network Statement. Det kreves ingen uavhengig godkjenning av AST.

### Rettigheter og tjenester

AST gir også jernbaneforetaket rett til å benytte de tjenester som Bane NOR tilbyr, og som er omfattet av jernbaneforskriften §§ 4-2, 4-4 og 4-5. Dette inkluderer tilgang til de nevnte tjenestene. For tjenester som Bane NOR tilbyr, men som faller utenfor virkeområdet til AST og jernbaneforskriften, må det inngås særskilt avtale med Bane NOR.

For tilgang til og bruk av tjenester i andres serviceanlegg må jernbaneforetaket kontakte den som driver serviceanlegget. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter, og som fører frem til andres serviceanlegg, er inkludert i den minste pakken med tjenester, jf. AST punkt 9.1.1.

### 3.3.3 Krav til andre søkere enn jernbaneforetak

For søkere som ikke er jernbaneforetak, gjelder følgende krav for å søke om infrastrukturkapasitet hos Bane NOR:

- **Ingen krav om kontrakt:** Det er ikke nødvendig å inngå kontrakt med Bane NOR for å søke om infrastrukturkapasitet. Imidlertid må søkere følge den prosessen som Bane NOR har etablert og opprette tilgang i Bane NORs systemer før søknaden sendes. Tilgang gis kun til søkere som oppfyller kravene som er spesifisert i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p).
- **Utpeking av jernbaneforetak:** For å bruke tildelt infrastrukturkapasitet må søkeren utpeke ett eller flere jernbaneforetak som skal utføre togframføringen, jf. jernbaneforskriften § 8-2 første ledd.
  - Innen 30 dager før togframføringen begynner, må søkeren skriftlig informere Bane NOR om hvilket jernbaneforetak som er utpekt til å utføre togframføringen.
  - Hvis flere jernbaneforetak er involvert, må søkeren spesifisere hvilket foretak som håndterer hvert enkelt ruteleie innen samme frist.
  - Ved bytte av jernbaneforetak, må søkeren skriftlig varsle Bane NOR senest 30 dager før endringen trer i kraft.
- **Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST):** Jernbaneforetaket som skal utføre togframføringen må ha inngått en AST med Bane NOR før togframføringen starter, og må oppfylle alle krav som er angitt i AST punkt 10.1.
- **Ansvar for avgifter:**
  - Infrastrukturavgifter og andre jernbanerelaterte avgifter skal betales av jernbaneforetaket som utfører togframføringen.
  - Hvis jernbaneforetaket ikke benytter den tildelte kapasiteten, må det betale reservasjonsavgift etter jernbaneforskriften § 6-7. Hvis søkeren ikke har utpekt et jernbaneforetak, må søkeren selv betale reservasjonsavgiften.
- **Solidarisk ansvar:** Søker er solidarisk ansvarlig for krav Bane NOR måtte ha mot det utpekte jernbaneforetaket, inkludert krav som følge av brudd på forpliktelser etter AST eller alminnelige erstatningsregler.
- **Tilbakekallelse av ruteleie:** Bane NOR kan tilbakekalle ruteleiet hvis søkeren ikke oppfyller lov- eller forskriftskrav, eller Bane NORs vilkår for ruteleiet. Dette gjelder også for forhold beskrevet i AST punkt 11 fjerde til syvende avsnitt.
- **Ytterligere vilkår:** Bane NOR kan også stille ekstra vilkår for søkere basert på den spesifikke togframføringen. Slike vilkår vil bli spesifisert i beslutningen om tildeling av ruteleier som sendes til søkeren.

### 3.3.4 Generelle vilkår og betingelser

Generelle vilkår og betingelser Bane NOR stiller for bruk av det norske jernbanenettet går frem av AST, se [vedlegg 3.3.2](#).

Bane NOR benytter ikke European General Terms and Conditions (EGTC).

## 3.4 Spesifikke tilgangsbetingelser

### 3.4.1 Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy – retningslinjer

SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy i henhold til [samtrafikkforskriften](#).

De nasjonale tekniske kravene for kjøretøy er regulert av [jernbanekjøretøyforskriften](#).

For informasjon om prosessen, kontakt SJT direkte.

Kjøretøy som benyttes av Bane NOR, enten det er egne kjøretøy eller innleide maskiner brukt i oppdrag for Bane NOR, må ha gyldig Bane NOR-vognkort. Dette kortet, som også inkluderer en Bane NOR Teknisk kontrollfrist (BN TKF), utstedes av Bane NOR.

## Kontakt Statens jernbanetilsyn

E-post [post@sjt.no](mailto:post@sjt.no)

Nettsted: [sjt.no](http://sjt.no)

### 3.4.1.1 Krav til utstyr i trekkaggregater

For at fører skal ha tilgang til ulike betjeningsskap, som for eksempel sveiveskap og betjeningsskap for veisikringsanlegg, skal alle trekkaggregater være utstyrt med *CTC-nøkkel*.

#### Slik bestiller du nøkler

Nøkler rekvireres hos Bane NOR, send e-post til [logistikk@banenor.no](mailto:logistikk@banenor.no).

Bestillingen skal inneholde følgende informasjon:

- bestilling av CTC nøkler – «F-nr. 708 690 840»
- bestillers firmanavn
- bestillers kundenummer hos Bane NOR (eller «ny kunde»)
- bestillers referanse
- kontaktperson (navn og telefon)
- antall nøkler
- fakturaadresse
- leveringsadresse.

Nøklerne kan utleveres ved: Bane NORs Sentrallager, Aurvegen 13, 2030 Nannestad.

Bestiller må kvittere for mottatt CTC-nøkler og plikter å levere disse tilbake når behovet opphører. Tap av CTC-nøkler meldes til Bane NOR.

### 3.4.1.2 Gass- og røykvernutstyr på tog

For å sikre trygg evakuering av tog fra farlige områder ved brann eller gasslekkasje, anbefales det at alle tog er utstyrt med gass- og røykvernutstyr.

Persontog bør ha to sett med dette utstyret:

- Ett sett bør være plassert på trekkaggregatet, tilgjengelig for føreren.
- Det andre settet bør være sammen med togets øvrige beredskapsutstyr, til bruk for det øvrige ombordpersonalet.

I enheter med to førerrom, bør det være ett sett med gass- og røykvernutstyr i tilknytning til hvert førerrom.

## 3.4.2 Godkjennelsesprosess for togpersonale

Førere skal ha førerbevis utstedt av en nasjonal sikkerhetsmyndighet og et sertifikat utstedt av jernbaneforetaket. Bane NOR har ikke ansvar for opplæring eller godkjenning av førere, ombordpersonell eller skiftepersonell.

Krav som er relevant for førere følger av [førerforskriften](#). Krav som er relevant for ombordpersonell og skiftepersonell følger av opplæringsforskriften og TSI-OPE-forskriften.

### 3.4.3 Spesialtransporter

Spesialtransport refererer til transport av gods eller enheter som krever spesielle tiltak eller tillatelser, i henhold til definisjonen i UIC-brosjyre 502-1, artikkel 1.3. Bane NOR benytter denne UIC-definisjonen for å klassifisere spesialtransporter.

Bane NOR beslutter om en spesialtransport kan tillates, og i så fall under hvilke betingelser den kan gjennomføres. Detaljer om hvordan spesialtransporter håndteres, inkludert prosedyrer og krav, er beskrevet nærmere i kapittel 4.7.

### **3.4.4 Farlig gods**

Transport av farlig gods er regulert i forskrift om landtransport av farlig gods, herunder ADR/RID.

### **3.4.5 Testkjøring**

Testkjøring av kjøretøy krever tillatelse fra Statens jernbanetilsyn i henhold til [jernbanekjøretøyforskriften](#).

#### **Kontakt Statens jernbanetilsyn**

E-post [post@sjt.no](mailto:post@sjt.no)

Nettsted: [sjt.no](http://sjt.no)

# Del 4 Kapasitetsfordeling

## 4.1 Innledning

Denne delen beskriver Bane NORs prosess for fordeling av kapasitet på jernbanenettet og serviceanlegg, samt behovet for sportilgang til vedlikehold, fornyelse og oppgradering av infrastrukturen. Prosessen følger kravene i jernbaneforskriftens kapittel 8, 9, 10, og vedlegg IV. Når vi snakker om fordeling av tjenester, refererer vi til tjenestene beskrevet i kapittel 5.3 og 7.3. Trafikkdivisjonen, gjennom Ruteplan, har ansvaret for kapasitetsfordelingsprosessen, og beslutningene våre om fordeling av infrastrukturkapasitet er å anse som enkeltvedtak.

## 4.2 Generell beskrivelse av prosessen

Kapasitetsfordelingsprosessen skal bidra til en optimal utnyttelse av infrastrukturkapasiteten, hvor behovet for ruteleier vurderes opp mot behovet for nødvendig vedlikehold, fornyelse og oppgradering av jernbaneinfrastrukturen.

Kapasitetsfordelingsprosessen er utformet for å ivareta jernbaneforskriftens krav om at Bane NOR skal involvere søkerne og tilby infrastrukturkapasitet på rettferdige og ikke-diskriminerende betingelser, og i samsvar med EØS-retten.

### 4.2.1 Kapasitetsfordelingsprosessens tre faser

Kapasitetsfordelingsprosessen følger to løp, ett for planlegging og tildeling av kapasitet for ruteleier for tog og ett for planlegging og tildeling av kapasitet for midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR).

Begge disse løpene er delt inn i de tidsbestemte fasene:

- langsiktig kapasitetsplanlegging
- årlig kapasitetsfordeling
- operativ kapasitetsfordeling.

Hver fase består av delprosesser som gjentas årlig.

Fasene er illustrert her:



Figur 1: De tre fasene av kapasitetsfordelingen

De tre fasene er nærmere beskrevet i de øvrige kapitlene i del 4.

### 4.2.2 Ansvarsfordeling knyttet til kapasitetsfordeling

Nasjonale myndigheter fastsetter rammen for kapasitetsfordeling.

Innenfor denne rammen, beslutter Bane NOR tildeling av infrastrukturkapasitet, herunder både fastsettelse og vurdering av tilgjengelighet og tildeling av individuelle ruteleier. Disse beslutningene er en del av infrastrukturforvalters grunnleggende funksjoner. I henhold til jernbaneforskriften § 3-4 skal verken jernbaneforetak eller andre, direkte eller indirekte, kunne utøve avgjørende innflytelse på Bane NORs ivaretagelse av disse grunnleggende funksjonene.

Bane NORs beslutninger om å fordele infrastrukturkapasitet til en søker, er enkeltvedtak.

Det er enheten Ruteplan i Bane NOR som eier og er fagansvarlig for kapasitetsfordelingsprosessen.

#### **4.2.2.1 Aktører involvert i kapasitetsfordelingsprosessen**

- RailNetEurope (RNE) fastlegger datoene for ruteplanperioden.
- Bane NOR har, i egenskap av å være infrastrukturforvalter, kapasitetsfordelingsmyndighet.
- OSS er en funksjon som ivaretas av Ruteplan for å bistå jernbaneforetak i spørsmål knyttet til søknad om infrastrukturkapasitet. Se kapittel 1.6.2 for mer informasjon.
- Søkere er ansvarlig for å søke om infrastrukturkapasitet i henhold til kravene i Network Statement del 4.
- Jernbanedirektoratet (JDIR) avgjør hvilket jernbaneforetak som skal søke ruteleier for offentlig kjøpt persontransport.
- Statens jernbanetilsyn (SJT) er et klageorgan for Bane NORs kapasitetsfordelingsprosess.

#### **4.2.3 Informasjon om tilgjengelig infrastrukturkapasitet**

Den tilgjengelige kapasiteten i Bane NORs jernbanenett er den eksisterende infrastrukturkapasiteten som beskrevet i [Strekningsbeskrivelsen for jernbanenettet](#), oppdatert med:

- permanente kapasitetsendringer i kapittel 4.5.1.4
- utpekte midlertidige kapasitetsbegrensninger som, etter konsultasjon med søkerne, publiseres som planforutsetninger for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen i kapittel 4.3.1.1
- forhåndsplanlagte ruteleier for godskorridoren ScanMed RFC i kapittel 4.5.1.6.

I tillegg, vil den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten avhenge av

- rutetekniske planforutsetninger i kapittel 4.5.1.2
- produksjonstekniske planforutsetninger i kapittel 4.5.1.5

#### **4.2.4 Framgangsmåte for å søke om infrastrukturkapasitet**

Bane NOR tildeler infrastrukturkapasitet for et tidsrom som tilsvarer høyst én ruteplanperiode. Derfor må den som søker om infrastrukturkapasitet, begrense søknaden til et tidsrom som tilsvarer høyst én ruteplanperiode.

Bane NOR oppfordrer søkere til å legge ved et søknadsbrev som gir en generell beskrivelse av årets søknad.

##### **4.2.4.1 Retningslinjer for søkere som ikke er jernbaneforetak**

Retningslinjer for søkere som ikke er jernbaneforetak, er beskrevet i kapittel 3.3.3.

Søkere som ikke er jernbaneforetak, skal informere Bane NOR om hvilket jernbaneforetak som skal kjøre deres tildelte ruter i henhold til tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

#### 4.2.4.2 Framgangsmåte for å søke om nasjonale ruteleier

Søknad om ruteleier i årlig kapasitetsfordeling skal sendes inn i Bane NORs system for søknader i årlig kapasitetsfordeling (BEST-L) i henhold til fastsatte frister som er vist i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

Søknader om kapasitet og tjenester i serviceanlegg skal vedlegges søknaden i eget skjema. Skjemaet finner du i [4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg](#).

#### 4.2.4.3 Framgangsmåte for å søke om internasjonale ruteleier

Path Coordination System (PCS) er et web-basert kommunikasjonsverktøy utviklet for å optimere koordineringen av ruter i internasjonal trafikk. Les mer om PCS på [RNEs nettsider](#). Verktøyet kan benyttes kostnadsfritt. Som medlem av den internasjonale sammenslutningen av infrastrukturforvaltere, RailNetEurope (RNE), er Bane NOR forpliktet til å bruke verktøyet i det internasjonale ruteplanarbeidet dersom det er registrert søknader i dette. Grenseoverskridende trafikk (inkludert norsk strekning), kan søkes i dette verktøyet.

RailNetEurope (RNE) har definert internasjonale korridorer for godstrafikk. For disse korridorene blir det utarbeidet forhåndsplanlagte ruteleier som publiseres i henhold til Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen i kapittel 4.5.1.9. Disse ruteleiene skal søkes i PCS. Søknadsfristen er den samme som for nasjonale ruteleier. Informasjon finnes på [ScanMed RFCs nettsider](#).

For ytterligere informasjon om internasjonalt samarbeid og koordinering av søknader om infrastrukturkapasitet, se kapittel 1.6–1.7 og 4.10.

#### 4.2.4.4 Infrastrukturforvalters framgangsmåte for å søke om infrastrukturkapasitet for arbeid i spor

Planer for midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR-er) skal legges inn i Bane NORs system for oversikt over TCR-er (ARBIS) i henhold til fastsatte frister som er vist i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

#### 4.2.4.5 Fremgangsmåte for å søke om persontransport som ikke inngår i kontrakt om offentlig tjenesteyting

I henhold til jernbaneforskriften § 2-3 må søkere som ønsker å benytte infrastrukturkapasitet til persontransport uten en kontrakt om offentlig tjenesteyting, informere både infrastrukturforvalteren og markedsovervåkingsorganet. Denne informasjonen må sendes minst 18 måneder før den ruteplanen som søknaden gjelder, trer i kraft. For å informere Bane NOR om dette, send e-post til [ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no).

Jernbaneforetak og søkere med en ny kommersiell persontransport-tjeneste skal informere Statens jernbanetilsyn (SJT) om denne på [SJTs nettside](#).

#### 4.2.5 Krav til innhold i søknad

Søknader skal ha form av et komplett forslag til rute slik at turneringen blir komplett. Der tog skal skjøtes eller deles, skal søker opplyse om dette.

Bane NOR oppfordrer alle søkere til å gjøre seg kjent med relevant innhold i «[Jernbanedirektoratets standard for rutemodeller](#)», utarbeidet av Jernbanedirektoratet, datert 19. juli 2022. Dette dokumentet gir retningslinjer for kvalitetssikring av grunnlaget for konstruksjon av ruter.

Søknaden må inneholde den minimumsinformasjon som er nødvendig at Bane NOR skal kunne verifisere og/eller konstruere ruten. Tabellen under beskriver den nødvendige informasjonen:

**Tabell 1: Minimumsinformasjon i søknad om infrastrukturkapasitet**

Informasjon	Persontog	Tomtog	Godstog	Løslokomotiv
Tognummer (Tognummer tildeles av Bane NOR dersom det ikke er angitt i søknaden)	X	X	X	X
Togslag	X	X	X	X
Togtype	X			
Linjenummer (se tabell i kapittel 4.2.5.3)	X			
Produktkode (se tabell i kapittel 4.2.5.4)	X		X	
Kjøredager/datoer	X	X	X	X
Kjørestrekning, fra-til	X	X	X	X
Avgangs-/ankomsttid <ul style="list-style-type: none"> <li>Foreslå avgangstid fra utgangsstasjon, eventuelt ankomsttid til endestasjon dersom dette skal prioriteres.</li> </ul>	X	X	X	X
Stoppmønster og -aktiviteter <ul style="list-style-type: none"> <li>Inkluder minimum behov for oppholdstid*.</li> </ul>	X	X	X	X
Foreslått sted for personalbytte <ul style="list-style-type: none"> <li>inkluder minimum behov for oppholdstid</li> </ul>	X	X	X	X
Ønske om spesifikt plattformspor	X			
Type kjøretøy	X	X	X	X
Behov for assistanselokomotiv <ul style="list-style-type: none"> <li>angi strekning</li> </ul>	X	X	X	
Bestemmende kjørehastighet	X	X	X	X
Togstørrelse <ul style="list-style-type: none"> <li>Pt. – antall togsettenheter og total lengde i meter</li> </ul>	X	X	X	X



Informasjon	Persontog	Tomtog	Godstog	Løslokomotiv
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gt. – tilkoblet togvekt, total lengde i meter og aksellast</li> </ul>				
Foreløpig materiellturnering	X	X	X	X
Dokumentasjon om tillatelse til å bruke ny type kjøretøy	X	X	X	X
Behov for terminalkapasitet, herunder			X	
Behov for hensettingskapasitet	X	X	X	X
Behov for tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse <ul style="list-style-type: none"> <li>Hvis behovet gjelder sted, som på søknadstidspunktet mangler togvarmeanlegg, bør dette fremheves spesielt, og bestilles særskilt på <a href="mailto:ruteplan@banenor.no">ruteplan@banenor.no</a>.</li> </ul>	X	X	X	X

*\*Bane NOR forbeholder seg retten til å justere oppholdstider, basert på historiske data. Dette forutsetter at de historiske dataene er basert på rutetekniske planforutsetninger som er sammenlignbare med årets søknad.*

Det er mulig å søke om spesifikke plattformspor ved stasjoner for ruteplanperiode R26. Slik søknad skal sendes inn som vedlegg i BEST-L innen ordinær søknadsfrist.

Bane NOR skal tilrettelegge for at alle forhold som kan påvirke søknaden din blir tatt i betraktning gjennom hele den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Søkere kan inkludere informasjon om alle relevante forhold, inkludert eventuelle økonomiske konsekvenser for deres virksomhet. Denne informasjonen skal sendes som vedlegg i BEST-L innen den ordinære søknadsfristen.

Dersom en søknad er feil eller mangelfull, vil Bane NOR kontakte søker for å be om retting av manglene. Dersom manglene ikke rettes innen den fristen som Bane NOR har oppgitt, vil Bane NOR helt eller delvis avslå søknaden.

#### 4.2.5.1 Bruk av spesielt kjøretøy

Ved bruk av spesialkjøretøy, som for eksempel demonstrasjonsmateriell eller damplokomotiver, er det viktig å inkludere informasjon om kjøretøyets ytelse i stigninger.

Behov for tekniske stopp underveis må spesifiseres med varigheten av hvert teknisk stopp samt den maksimale avstanden mellom stoppene, målt i kilometer. Eksempler på tekniske stopp kan være stopp for smøring, inspeksjon, vannfylling eller andre nødvendige tiltak.

#### 4.2.5.2 Innfasing av nytt kjøretøy

Når et nytt kjøretøy skal settes inn i en rute, og kjøretøyets ytelse eller kapasitet er en forutsetning for at en slik rute kan kjøres, er det viktig at godkjenning av kjøretøyet samt tekniske data foreligger senest ved søknad om infrastrukturkapasitet. Alternativt må jernbaneforetaket kunne vise at prosessen for å få tillatelse er i gang, og at tillatelsen vil være på plass før ruteplanen fastlegges.

Dersom det nye kjøretøyet er ment å erstatte et eksisterende kjøretøy i allerede etablerte ruter, anbefales det at jernbaneforetaket søker om infrastrukturkapasitet som tar hensyn til både det eksisterende og det nye kjøretøyet.

Denne prosedyren er viktig fordi togs fremføringskarakteristika har betydelig innvirkning på det norske jernbanenettet, som i stor grad består av enkeltspor og har mange bratte stigninger.

#### 4.2.5.3 Linjenummer

Tabell 2: Linjenummer

Linje	Strekning
F1	Oslo–Stockholm
F4	Bergen–Oslo
L4	Bergen–Arna
R40	Bergen–Myrdal
R45	Myrdal–Flåm
F5	Stavanger–Oslo
L5	Stavanger–Egersund
R50	Nelaug–Arendal
R55	Notodden–Porsgrunn
F6	Trondheim–Oslo
R60	Hamar–Trondheim
R65	Dombås–Åndalsnes
F7	Trondheim–Bodø
R70	Steinkjer–Støren
R71	Trondheim–Storlien
R75	Bodø–Rognan
F8	Narvik–Luleå/Stockholm

Linje	Strekning
R80	Narvik–Abisko/Kiruna
RE10	Lillehammer–Drammen
RE11	Eidsvoll–Skien
RX11	Oslo S–Skien
R12	Eidsvoll–Kongsberg
R13	Dal–Drammen
R13x	Jessheim–Oslo S
R14	Kongsvinger–Asker
L1	Lillestrøm–Spikkestad
RE20	Oslo S–Halden/Gøteborg
RX20	Oslo S–Fredrikstad
R21	Stabekk–Moss
R22	Oslo S–Mysen/Rakkestad
R23	Oslo S–Ski
R23x	Oslo S–Moss
L2	Stabekk–Ski
L2x	Oslo S–Ski
RE30	Gjøvik–Oslo S
R31	Gjøvik/Jaren/Hakadal–Oslo S
FLY1	Drammen–Oslo Lufthavn (Gardermoen)
FLY2	Stabekk/Oslo S–Oslo Lufthavn (Gardermoen)

#### 4.2.5.4 Produktkoder

Tabell 3: Produktkoder

Kode	Kodebeskrivelse	Definisjon
A1	Andre industritog	Andre industritog (flybensin, syretog, propan, militærtransport og lignende)
A2	Arbeidstog og transporttog	Arbeidstog og transporttog – bestilt av Bane NOR
A3	Godstog	Godstog bestilt av Bane NOR
H1	OSL GAR	Tilbringertransport til Oslo Lufthavn Gardermoen
K1	Kombi- og vognlasttog	Kombi- og vognlasttog
M1	Malm og mineraler	Malm og mineraler
P1	Andre Pt	Andre persontog (Flåmsbana, tog til/fra Sverige)
T1	Trafikpakke 1/SB	Trafikpakke 1 / Sørlandsbanen
T2	Trafikpakke 2/nord	Trafikpakke 2 / nord
T3	Trafikpakke 3/BB	Trafikpakke 3 / Bergensbanen
T4	Østlandet 1	Direktetildelt trafikavtale Østlandet 1
T5	Østlandet 2	Direktetildelt trafikavtale Østlandet 2
Tn	Øvrige Pt. avtalt med JDIR	Øvrige persontog avtale med JDIR og som JDIR betaler for
W1	Tømmer- og flistog	Kombinerte tømmer- og flistog (inneholder vogner for både tømmer og flis)
W2	Tømmer	Rene tømmerog
W3	Flis	Rene flistog

#### 4.2.6 Krav til innhold i søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg

I den årlige kapasitetsfordelingsprosessen skal søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg beskrives i [vedlegg 4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg](#). Bane NOR oppfordrer til at søknaden sendes inn via Bane NORs system for søknader i årlig kapasitetsfordeling (BEST-L) innen de fristene som er fastsatt i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsprosessen.

Tilgang til spor på stasjoner for passasjerer og tilgang til terminalspor, som benyttes til lasting- og lossing, fordeles som ruteleier. Derfor skal søknader om sportilgang på stasjoner og terminaler følge søknadsfristene i kapittel 4.5.1.9.

I den operative kapasitetsfordelingsprosessen (ad hoc) kan søkere når som helst sende inn søknad om kapasitet i serviceanlegg. Bane NOR vil besvare slike søknader innen fristene som er angitt i § 2 i serviceanleggforskriften. Tilsvarende gjelder for søknader om tjenester nevnt i § 3 i serviceanleggforskriften.

Søknad om tjenester i Bane NORs serviceanlegg skal sendes til det aktuelle serviceanlegget. Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg som drives av andre enn Bane NOR skal sendes til det aktuelle serviceanlegget. For mer informasjon om de ulike serviceanleggene, se kapittel 7.2.

For at Bane NOR skal kunne fordele infrastrukturkapasitet til serviceanlegg, må søknaden inneholde den nødvendige minimumsinformasjonen, som er beskrevet i tabellen nedenfor.

**Tabell 4: Krav til innhold i søknad om infrastrukturkapasitet i serviceanlegg**

Type serviceanlegg	Krav til innhold i søknad
Stasjoner for passasjerer	Stoppmønster og -aktiviteter, med minimum behov for oppholdstid (se kapittel 4.2.5)
Godsterminaler	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg</a>
Tømmerterminaler	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg</a>
Skiftestasjoner	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg</a>
Hensettingsspor	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg</a>
Vedlikeholdsanlegg/Verksted	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg</a>
Andre tekniske anlegg	Ikke relevant
Havneanlegg	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg</a>
Avlastningsanlegg	Avtales med operativ trafikkstyring etter behov
Påfyllingsanlegg for drivstoff	Se <a href="#">vedlegg 4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg</a>

Dersom en søknad er feil eller mangelfull, vil Bane NOR kontakte søker for å be om retting av manglene. Dersom manglene ikke rettes inne den fristen som Bane NOR har oppgitt, vil Bane NOR helt eller delvis avslå søknaden.

## 4.2.7 Langsiktig kapasitetsplanlegging

Den langsiktige kapasitetsplanleggingen består blant annet av aktivitetene kapasitetsutredning, kapasitetsplanlegging og kjøretidsberegning for nye typer av kjøretøy.

### Kapasitetsutredning

Bane NOR skal gjennomføre kapasitetsanalyser og utarbeide kapasitetsforbedringsplaner, både for interne utredningsoppdrag og forskriftspålagte utredningsoppgaver.

Hensikten er blant annet å vurdere

- om ny eller endret jernbaneinfrastruktur gir tilstrekkelig kapasitet
- konsekvenser for kapasitet/robusthet ved endring av rute og/eller kjøretøy
- konsistens og fullstendighet for forventede og planlagte togtilbud
- tiltak for optimalisering av kapasitet i forbindelse med anleggsgjennomføring (faseplaner).
- konsekvenser for energiforsyning/banestrøm ved endringer i infrastruktur, rutemodeller og kjøretøy.

## Kapasitetsplanlegging

Bane NOR skal koordinere behovet for sportilgang for drift, vedlikehold og bygging av ny jernbaneinfrastruktur, samt jernbaneforetaks innmeldte behov for rutemodeller og/eller nye typer kjøretøy.

Hensikten er å standardisere kvalitetssikring og koordinering av behov for endring av eksisterende grunnruter/-modeller, fremtidig infrastrukturkapasitet og/eller tilpasset jernbaneinfrastrukturkapasitet for nye typer kjøretøy.

Planleggingen skal starte senest 60 måneder (X-60) før oppstart den aktuelle ruteplanperioden. Innmeldte kapasitetsbehov er ikke bindende i planleggingsfasen, men skal sikre høy kvalitet på innmeldte kapasitetsbehov.

Det skal jevnlig avholdes dialogmøter mellom Bane NOR og søkere, samt eventuelle andre eksterne aktører, for å sikre at innspill til den årlige kapasitetsfordelingsprosessen er vurdert og har tilfredsstillende kvalitet.

### Kontakt Bane NOR

#### E-post

[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

## Kjøretidsberegning for nye typer av kjøretøy

Ved behov for kjøretidsberegninger for nye typer materiell, kan søker anmode Bane NOR om å utføre disse beregningene. Bane NOR innehar detaljert informasjon om traseen som skal trafikkeres, mens søkeren må oppgi spesifikke opplysninger om kjøretøyet, inkludert:

- traksjonsegenskaper for trekkende enhet(er)
- massefordeling mellom trekkende og ikke-trekkende aksler
- lengde på materiellet
- retardasjonsegenskaper
- hastighetsbegrensninger for materiellet.

### Kontakt Bane NOR

#### E-post

[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

## 4.2.8 Årlig kapasitetsfordeling

Den årlige kapasitetsfordelingsprosessen består av aktiviteter for å koordinere og fordele infrastrukturkapasitet fram til fastsettelse og publisering av en ny ruteplan. Ruteplanen skal fastlegges én gang hvert kalenderår, og derfor gjentas kapasitetsfordelingsprosessen årlig. Årlig kapasitetsfordeling foregår etter krav gitt i lover og forskrifter, samt etter krav og retningslinjer beskrevet her i del 4.

### Mulighetsstudier

Bane NOR tilbyr mulighetsstudier for søkere som ønsker informasjon om potensielle endringer i ruteplanen, forventet framføringstid for spesifikke togslag, teknisk kompatibilitet mellom togmateriell og jernbaneinfrastruktur, eller andre relevante forhold. For at en slik mulighetsstudie skal kunne gjennomføres, må bestiller kontakte Bane NOR for å avtale behovet for nødvendige opplysninger.

Det er viktig å merke seg at en forespørsel om en mulighetsstudie ikke regnes som en formell søknad om infrastrukturkapasitet. Resultatet av en mulighetsstudie er heller ikke bindende for Bane NOR i den senere kapasitetsfordelingsprosessen. Dersom ruteleie ønskes basert på resultatene fra mulighetsstudien, må en formell søknad om dette sendes inn på vanlig måte.

Bane NOR gir også søkere muligheten til å verifisere om et nytt kjøretøy kan operere på det norske jernbanenettet ved å simulere kjøretøyets drift i et dedikert dataverktøy.

Mulighetsstudier i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen behandles i perioden som er beskrevet i tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

**Tabell 5: Faser og milepæler i årlig kapasitetsfordeling**

Fase	Periode	Aktivitet	Når
Planleggingsfase, (X-12-X-8) Oppdatere planforutsetninger	Oppstartsperiode, (X-12-X-8)	Bane NOR inviterer søkerne til et fellesoppstartmøte for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.	12 md.
		Hovedtemaer for møte er gjennomgang av tidsplan og forutsetninger som ligger til grunn for søknader og tildeling av infrastrukturkapasitet.	
		BEST-L er oppdatert med nye data og åpnes for registrering av søknader.	10 md.
Tildelingsfase, (X-8-2 ½)	Konstruksjonsperiode, (X-8-X-5 ½)	Bane NOR inviterer hvert jernbaneforetak til separate tidlige dialogmøter.	10 md.-9 md.
		Møtene skal gjennomføres enkeltvis med jernbaneforetakene og holdes konfidensielt.	
		Bane NOR mottar søknader innen ordinær frist (ved midnatt andre mandag i april).	8 md.

Fase	Periode	Aktivitet	Når
Konstruere ruteleier		Eventuelle sene søknader om ruteleier blir behandlet som beskrevet i kapittel 4.5.2.	
		Bane NOR konstruerer ruteleier basert på mottatte søknader og sammenstiller disse til et utkast til ny ruteplan.	8 md.–5 ½ md.
	Høringsperiode, (X-5 ½–X-4 ½)	Bane NOR sender utkast til ny ruteplan på høring.  Høringsperioden er på minst én måned.	5 ½ md.–4 ½ md.
	Samordningsperiode, (X-4 ½–X-3 ½)	Bane NOR vurderer høringskommentarer og forbereder løsninger på eventuelle konflikter.	4 ½ md.–3 ½ md.
		Bane NOR avholder separate ruteplanmøter med hver av aktørene for gjennomgang av generelle kommentarer fra høringen.	4 md.
		Bane NOR vurderer eventuelle kommentarer fra ruteplanmøtene og foreslår løsninger på eventuelle konflikter.	4 md.–3 ½ md.
Tildeling av internasjonale ruteleier, (X-4)	Først tildeles kapasitet som påvirker grenseoverskridende trafikk.	4 md.	
	Tvisteløsningsperiode, (X-3 ½)	Dersom en eller flere parter krever tvisteløsning, skal Bane NOR initiere Bane NORs tvisteløsningsordning.	3 ½ md.
	Tildeling av nasjonale ruteleier, (X-3)	Deretter tildeles kapasitet som påvirker nasjonal trafikk, og ruteplanen for neste ruteplanperiode fastlegges.	3 md.
Iverksettelsesfase (X-3–X-2)	Iverksetting av ruteplan	Den fastlagte ruteplanen oppdateres med sene søknader om ruteleie. Deretter kvalitetskontrolleres den oppdaterte fastlagte ruteplanen.	3 md.–2 md.
	Kvalitetskontroll og publiseringsperiode, (X-3 - X-2)	Når ruteplanen er kvalitetskontrollert, blir den publisert som grafiske togruter på banenor.no.	2 md.

#### 4.2.9 Operativ kapasitetsfordeling



Operativ kapasitetsfordeling behandler søknader om midlertidige kapasitetsbegrensninger og varige endringer av den fastlagte ruteplanen, detaljering av og iverksettelse av slike endringer samt fordeling av restkapasitet. Krav til innhold i søknad om restkapasitet er de samme som for søknad om kapasitet i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. For mer informasjon om krav til innhold i søknad, se kapittel 4.2.5.

Kapasiteten fordeles i den rekkefølge søknadene mottas.

#### 4.2.9.1 Ikke overholdte produksjonstekniske planforutsetninger

Bane NOR forbeholder seg retten til å trekke tilbake ruteleier for tog som ikke overholder planlagte planforutsetninger. Se også [AST punkt 10.2.1](#).

**Tabell 6: Hvordan søke om restkapasitet**

Slik søker du	Frist	Hvem behandler søknaden?
Når behovet for restkapasitet for ruteleie er kjent, skal jernbaneforetak og infrastrukturforvalter søke om denne kapasiteten i BEST-K.	Før kl. 12:00 dagen før endringen skal iverksettes.	Operativ ruteplanlegger
Ved oppstått behov for restkapasitet til ruteleie innen samme driftsdøgn, skal jernbaneforetak og infrastrukturforvalter søke om denne kapasiteten direkte til togleder på <a href="mailto:rol@banenor.no">rol@banenor.no</a> .	Etter kl. 12:00 dagen før endringen skal iverksettes.	Togleder

## 4.3 Kapasitetsfordeling ved midlertidige kapasitetsbegrensninger

### 4.3.1 Generelle prinsipper

Jernbaneforskriftens vedlegg IV stiller krav om en prosess for konsultasjon, koordinering og publisering av kjente midlertidige kapasitetsbegrensninger. Prosessen skal være harmonisert på tvers av infrastrukturforvalterne i RailNet Europe. Bane NOR har adoptert den europeiske forkortelsen TCR («Temporary Capacity Restriction») for å beskrive disse midlertidige kapasitetsbegrensningene. I denne teksten refererer TCR-er til midlertidige kapasitetsbegrensninger.

TCR-er kan inkludere planlagt vedlikehold, store utbyggingsprosjekter eller planlagt midlertidig nedsatt kjørehastighet, og er nødvendige for å opprettholde kvaliteten på eksisterende infrastruktur og for å muliggjøre ny utbygging som møter markedets behov. Alle kjente TCR-er fra Bane NOR publiseres i systemet ARBIS, hvor søkere kan finne detaljerte opplysninger om hver TCR.

- [ARBIS \(krever innlogging\)](#)
- [ARBIS \(begrenset versjon uten innlogging\)](#)

Når en TCR påvirker flere jernbanenett, koordinerer Bane NOR disse med Trafikverket for å minimere trafikale konsekvenser på begge sider av grensen.

Hvis en TCR fører til sporbrudd mellom to stasjoner eller terminaler, oppfordres søkere som vil kjøre tog mellom disse stasjonene eller terminalene til å søke om ruter på alternativ banestrekning. Mer informasjon om dette finnes i kapittel 4.3.1.1 Utpekte TCR-er, som beskriver kriteriene og betydningen av disse TCR-ene i kapasitetsfordelingsprosessen.

Alle ad hoc-søknader om infrastrukturkapasitet og tjenester må være tilpasset den fastlagte planen for midlertidige kapasitetsbegrensninger. For mer informasjon om ad hoc-søknader, se kapittel 4.5.3.

#### 4.3.1.1 Utpekte TCR-er

Utpekte TCR-er er en del av de banetekniske planforutsetningene (BTP) og utgjør en viktig forutsetning for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Jernbaneforetak må tilpasse sine søknader om infrastrukturkapasitet til disse utpekte TCR-ene. Bane NOR forbeholder seg retten til å fjerne tog som er søkt inn i en utpekt TCR.

For å unngå at disse TCR-ene beslaglegger mer kapasitet enn nødvendig, er det fastsatt kriterier som alle må oppfylles før en TCR kan defineres som utpekt.

Kriterier for en utpekt TCR:

- Berørte søkere og de største driverne av serviceanlegg må ha blitt konsultert om TCR-en.
- TCR-en må tilhøre kategorien stor eller svært stor TCR, eller være gjentakende gjennom hele eller store deler av ruteplanperioden.
- TCR-en må innebære en fornyelse eller oppgradering av jernbaneinfrastrukturen.
- Det må foreligge en investeringsbeslutning for TCR-en.
- Bane NOR må ha vurdert dokumentasjonen for TCR-en og funnet det sannsynlig at den blir gjennomført som planlagt.
- Bane NOR må ha vurdert TCR-ens omfang som så omfattende at den bør utgjøre en forutsetning for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.
- Bane NOR må vurdere omfanget av alle TCR-er som tilfredsstill kriteriene, mot jernbaneforetakenes behov og tilbudsforbedringene for vareeiere og reisende som TCR-ene skal føre til, og eventuelt redusere antall utpekte TCR-er hvis vurderingen tilsier det.
- Utpekte TCR-er skal besluttes av konsernledergruppen.

**Tabell 7: Utpekte TCR-er for ruteplanperiode R26**

ARBIS-ID	Dato/Varighet	Strekning	Prosjekt
BB02737, BB02739, BB02740	Hele R26	Hønefoss–Haugastøl	KL-AT Bergensbanen
SB02864	Hele R26	Nelaug–Kristiansand	KL-AT Sørlandsbanen
GMB02908	Seks uker totalbrudd – sommer	Oslo S–Lillestrøm	Fornyelse Romeriksporten

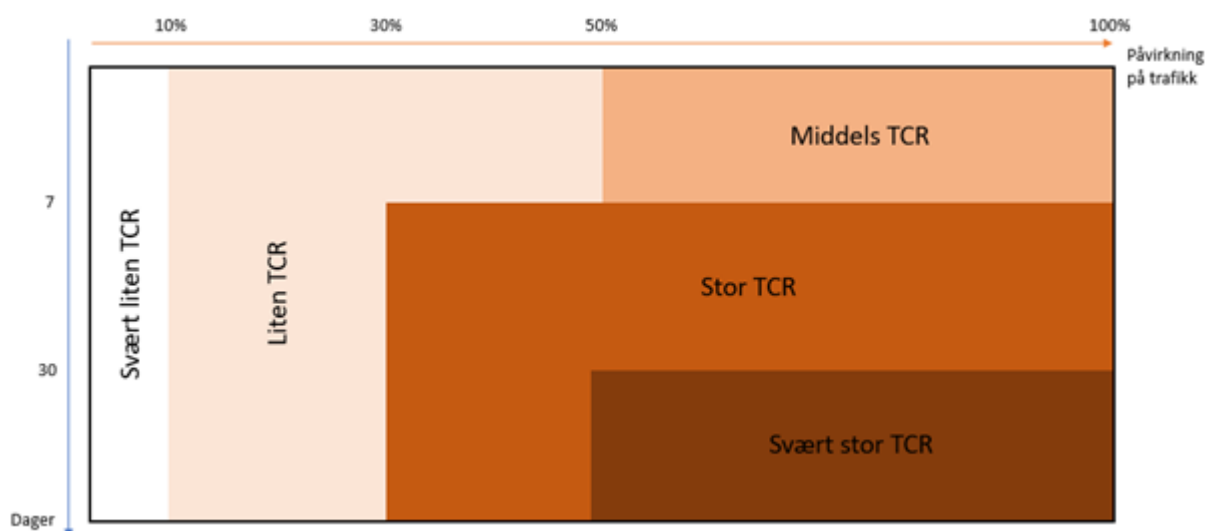
#### 4.3.1.2 Kategorisering av TCR-er

TCR-er klassifiseres i ulike kategorier basert på to hovedfaktorer: antall sammenhengende dager og den forventede påvirkningen på trafikken. Dersom en TCR ikke passer inn i kategoriene svært stor, stor, middels eller liten, skal den klassifiseres som svært liten.

**Tabell 8: Kategorisering av TCR-er**

Kategori	Sammenhengende dager	Påvirkning på trafikken (trafikkvolum som kanselleres, omdirigeres eller erstattes med andre transportformer)
Svært stor TCR	>30 sammenhengende dager	>50 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen
Stor TCR	>7 sammenhengende dager	>30 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen
Middels TCR	≤7 sammenhengende dager	>50 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen
Liten TCR	Ubegrenset	>10 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen
Svært liten TCR	Ubegrenset	<10 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen

I henhold til Jernbaneforskriftens vedlegg IV punkt 13 kan Bane NOR, i samarbeid med søkere og operatører av serviceanlegg, fastsette strengere frister og grenseverdier for kapasitetsbegrensninger enn det som fremgår av jernbaneforskriftens vedlegg IV. Flere kriterier enn de som er spesifisert i forskriften kan også benyttes etter behov.



Figur 2: Kategorisering av TCR-er.

### 4.3.2 Tidspunkter og informasjon til søkere

Bane NOR publiserer informasjon om TCR-er (midlertidige kapasitetsbegrensninger) i ARBIS:

- [ARBIS \(krever innlogging\)](#)
- [ARBIS \(begrenset versjon uten innlogging\)](#)

I ARBIS er TCR-ene beskrevet med følgende informasjon:

- planlagt dato for oppstart av TCR
- tidspunkt for oppstart og avslutning for hver dag av en TCR, så snart denne informasjonen er kjent
- geografisk omfang for TCR-en
- tilgjengelig kapasitet på egnede alternative strekninger, der det er aktuelt

- om TCR-en er kategorisert som vedlikehold eller fornyelse/oppgradering. For TCR-er som inneholder elementer av begge kategoriene (vedlikehold og fornyelse/oppgradering), vil kategorien med størst omfang i tid og sted, definere TCR-en.

#### 4.3.2.1 Tidsfrister for behandling av TCR-er

TCR-ene behandles i perioden X-60 til T-4. Tabellen nedenfor viser relevante, overordnede frister angitt med X-n [antall måneder (n) før oppstartsdagen av en ruteplanperiode (X)] og T-n [antall måneder (n) før oppstartsdagen av aktuell TCR (T)]. Fristene angir når Bane NOR skal

- konsultere berørte søkere og de største driverne av serviceanlegg om TCR-ene
- koordinere TCR-er som påvirker mer enn ett jernbanenett, med Trafikverket
- publisere kjente TCR-er.

I forbindelse med konsultasjonene kan berørte søkere og de største driverne av serviceanlegg levere skriftlige kommentarer direkte i ARBIS.

Når det gjelder koordinering av TCR-er, skal Bane NOR, ved behov, invitere søkere som er aktive på de berørte strekningene og de største berørte driverne av serviceanlegg til å delta i prosessen.

Datoer som er relevante for behandling og konsultasjon av TCR-er, er beskrevet i kapittel 4.3.2.2.

I den første konsultasjonsrunden for svært store TCR-er kan søkerne be om en sammenligning av betingelser for to alternative kapasitetsbegrensninger. I slike tilfeller skal Bane NOR utarbeide disse alternativene i samarbeid med søkerne. Hvert alternativ skal minst omfatte

- varigheten på kapasitetsbegrensningen
- de forventede infrastrukturavgiftene
- tilgjengelig kapasitet på omkjøringsstrekninger
- tilgjengelige alternative ruter
- forventede reisetider.

**Tabell 9: Tidsfrister for behandling av TCR-er**

Liten TCR	Middels TCR	Stor TCR	Svært stor TCR	Frist	
Innledende konsultasjon og koordinering	Konsultasjon og koordinering		Punkt 16-utredninger (vedlegg IV)	X-60–X-24	
		Innledende konsultasjon med søkere. Koordinering med Trafikverket samt innspill fra søkere.			
		Første publisering av kjente TCR-er		X-24	
		Konsultasjon og koordinering	Tilbudte alternativer; konsultasjon og koordinering		X-23
					X-22
					X-21
	X-20				
			X-19		

Liten TCR	Middels TCR	Stor TCR	Svært stor TCR	Frist
			Koordinering avsluttet	X-18
			Endelig konsultasjon	X-17
				X-16
				X-15
				X-14
	Koordinering avsluttet	Endelig konsultasjon	X-13	
	Endelig konsultasjon			
	Publisering av kjente TCR-er	Andre publisering av kjente TCR-er	X-12	
	Første informasjon			X-11
				X-10
				X-9
X-8				
Første informasjon	Konsultasjon og koordinering			X-7
Publisering av kjente TCR-er				X-6
				X-5
				X-4
Detaljer om tilbudte ruteleier for passasjertog				T-4
Detaljer om tilbudte ruteleier for godstog				T-1

Bane NOR kan beslutte å fravike de angitte fristene i tabellen dersom spesielle omstendigheter tilsier det. Dette kan inkludere situasjoner der kapasitetsbegrensningene er nødvendige for å gjenopprette sikker togframføring, der tidspunktene for begrensningene ligger utenfor Bane NORs kontroll, eller der etterlevelse av fristene ikke vil være kostnadseffektivt eller kan føre til unødig skade på verdier. Videre kan fravik fra fristene også gjøres dersom alle berørte søkere gir sitt samtykke.

I slike tilfeller, samt i andre situasjoner med kapasitetsbegrensninger som ikke er dekket av tabellen over, er Bane NOR forpliktet til å konsultere søkere og større berørte drivere av serviceanlegg på en passende måte. Dette sikrer at alle relevante parter er informert og involvert i beslutningsprosessen, i samsvar med jernbaneforskriften vedlegg IV punkt 14.

#### 4.3.2.2 Tidsplan for behandling av TCR-er i fasene langsiktig kapasitetsplanlegging- og årlig kapasitetsfordeling

Tabell 10: Tidsplan for behandling av TCR-er

Dato	(X-60 til X-12) langsiktig fase	(X-12 til X) årlig fase
<b>2024</b>		
09.12.		R26 – Strategisk dialogmøte 1 av 3 (X-12)
12.12.		R26 – Fastleggelse (stor og svært stor TCR)
12.12.24–28.02.25		R26 – Høringsperiode 1 av 2 (svært liten, liten og middels TCR)
15.12.		R25 – Ruteplan iverksettes
<b>2025</b>		
28.02.		R26 – Siste dag for kommentarer til høringsperiode 1 av 2 (svært liten, liten og middels TCR)
28.03.	X-60 (R27–R30): Strategisk dialogmøte 1 av 2	
31.03.–30.05.	R27–R30: Høringsperiode 1 av 1 (alle TCR-kategorier)	
30.05.	R27–R30: Siste dag for kommentarer til høringsperiode 1 av 1 (alle TCR-kategorier)	
18.06.		R26 – Strategisk dialogmøte 2 av 3 (X-6)
07. 07.–08.08.		R26 – Høringsperiode 2 av 2 (svært liten, liten og middels TCR)
08.08.		R26 – Siste dag for kommentarer til høringsperiode 2 av 2 (svært liten, liten og middels TCR)
22.08.		R26 – Strategisk dialogmøte 3 av 3 (X-3) R26 - Fastleggelse (svært liten, liten og middels TCR)
29.09.–17.10.		R27 – Høringsperiode 1 av 1 (stor og svært stor TCR)
13.10.		R26 – Ruteplan R26 publiseres

Dato	(X-60 til X-12) langsiktig fase	(X-12 til X) årlig fase
17.10.		R27 - Siste dag for kommentarer til høringsperiode 1 av 1 (stor og svært stor TCR)
14.11.	X-60 (R28–R31): Strategisk dialogmøte 2 av 2	
12.12.		R27 - Strategisk dialogmøte 1 av 3 (X-12) R27 - Fastleggelse (stor og svært stor TCR)
14.12.		R26 – Ruteplan R26 iverksettes

Dersom Bane NOR blir kjent med store eller svært store TCR-er for sent til at de kan inkluderes i konsultasjonen i langsiktig fase beskrevet i tabellen over, vil disse bli håndtert gjennom direkte konsultasjon med berørte søkere via e-post og, om nødvendig, i egne møter dedikert til formålet.

Utpekte, store og svært store TCR-er som fastlegges ved X-12 vil bli fulgt opp i nasjonale koordineringsmøter etter fastleggelsen, for å sikre at alle involverte parter er godt informert og at nødvendige tiltak blir koordinert på en effektiv måte.

#### 4.3.2.3 Frister for å gi detaljene om tilbudte ruteleier

I henhold til jernbaneforskriften vedlegg IV, punkt 12.

##### Perioden X – X+3 for persontog

I perioden X – X+3 er det ikke mulig for Bane NOR å gi detaljer om tilbudte ruteleier for persontog og tomtog i henhold til fristen på fire måneder før oppstartsdagen for TCR-en (T-4). Jernbaneforskriften gir imidlertid rom for at Bane NOR og berørte søkere kan bli enige om kortere frister for å gi disse detaljene.

For å oppnå en mer forutsigbar tidsplan i perioden X – X+3, foreslår Bane NOR følgende frist: Detaljer om tilbudte ruteleier for persontog og tomtog skal gis senest en måned og 15 dager før oppstartsdagen for TCR-en (T-1,5). Dette forutsetter at jernbaneforetaket har søkt om alternative ruteleier senest to måneder før oppstartsdagen for TCR-en (T-2).

##### Perioden X+4 – X+12 for persontog

I perioden X+4 – X+12 vil Bane NOR gi detaljer om tilbudte ruteleier for persontog og tomtog senest fire måneder før oppstartsdagen for TCR-en (T-4). Dette forutsetter at jernbaneforetaket har søkt om alternative ruteleier senest fem måneder før oppstartsdagen for TCR-en (T-5).

##### Perioden X – X+12 for godstog

I perioden X – X+12 vil Bane NOR gi detaljer om tilbudte ruteleier for godstog, løslok og kippstog senest ved T-1, forutsatt at jernbaneforetaket har søkt om alternative ruteleier senest to måneder før oppstartsdagen av TCR-en (T-2).

Ved behov kan Bane NOR og søkerne bli enige om andre frister enn de som er angitt over. Ved behov for endring av tildelt kapasitet, gjelder reglene som er beskrevet i kapittel 4.8 Regler etter tildelt infrastrukturkapasitet.

#### 4.3.2.4 Kriterier for omdirigering ved svært store TCR-er

Før den årlige kapasitetsfordelingsprosessen innkaller Bane NOR berørte søkere til samråd for å utarbeide en foreløpig plan for fordeling av kapasitet på strekninger med midlertidige kapasitetsbegrensninger. Planen skal legge ulike togtjenester til grunn: hvilke typer togtjenester som benyttes ved fordeling av foreløpig kapasitet baseres på siste søknader og eventuelle prioriteringer (overbelastet strekning) som er lagt til grunn i inneværende ruteplanperiode.

De typer togtjenester som vurderes er:

- Pt (persontog)
- Gt (godstog)
- Tt (tomtog)
- L (løsløk)

#### Kriterier for omdirigering

I henhold til jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt 17, skal Bane NOR benytte fastsatte kriterier for omdirigering av togtjenester ved svært store TCR-er, med fokus på både kommersielle og operative konsekvenser for søkerne. Dersom søkeren selv har forårsaket en eller flere av disse konsekvensene, vil ikke disse bli hensyntatt. Følgende kriterier vurderes for omdirigering av typer togtjenester:

##### Gjeldende plan

Gjeldende plan viser trafikkvolumet på den aktuelle strekningen/stasjonen/terminalen og sikrer at de ulike typene trafikk ivaretas når kapasiteten reduseres. Planen baseres på den gjeldende ruteplanen, eventuelt supplert med informasjon om fremtidige endringer i togtilbudet. Reduksjonen i antall tog skal utføres på en måte som dekker transportbehovet i begrenset omfang, og kapasiteten kan fordeles ulikt gjennom døgnet og uken. Fordelingen koordineres med søkerne for å oppnå enighet.

##### Hensyn til erstatningstrafikk

Muligheten for å erstatte tog med alternativ transport vurderes, for eksempel:

- erstatning av persontog med buss eller annen alternativ transport
- henvisning av reisende til andre tog
- omdirigering av tog via alternative banestrekninger
- omlasting av gods til andre transportere
- tidligere- og senere legging av trafikk.

##### Tidsfølsomhet for ulike typer trafikk

Vurdering av tidskritikalitet gjøres med tanke på

- reisende som opplever forlenget reisetid, enten ved bussomdirigering eller omdirigering til andre tog
- godstransport som ikke kan fremføres
- forlenget transporttid for gods, med risiko for skade eller ødelagt gods
- manglende tilkobling til viktige videreforbindelser.

Prioriteringen mellom ulike togtyper kan variere gjennom døgnet.

Dersom en eller flere søkere ikke aksepterer Bane NORs forslag til den foreløpige planen som legges til grunn for søknad om infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR bruke gjeldende modell for



samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleier i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen for å avgjøre kapasitetstildelingen.

### 4.3.3 Planlegging og tilrettelegging for alternativ transport

Bane NOR har ansvar for å tilrettelegge stasjonene for alternativ transport samt for å tildele jernbaneforetakene kapasitet og arealer på stasjonene i forbindelse med gjennomføring av alternativ transport.

Jernbaneforetakene skal melde inn sine kjente behov for tilrettelegging på stasjonene for den kommende ruteplanperioden. Dette må gjøres innen fristen for innspill til den andre høringsrunden av midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR-er). Innmeldingene skal gjøres ved å fylle ut et tilsendt Excel-skjema, som deretter må knyttes til den relevante ARBIS-ID og sendes til Bane NOR på e-postadressen [kundelogistikk@banenor.no](mailto:kundelogistikk@banenor.no).

Dersom det oppstår nye behov for tilrettelegging på stasjonene i løpet av ruteplanperioden, eller hvis disse ikke var kjent ved den andre høringsrunden av TCR-er, skal disse meldes inn fortløpende. Dette må imidlertid gjøres senest tre måneder før avviket starter, også til e-postadressen [kundelogistikk@banenor.no](mailto:kundelogistikk@banenor.no).

Planer for gjennomføring av alternativ transport ved brudd skal være distribuert fra Bane NOR til jernbaneforetakene senest 21 dager før det planlagte bruddet. Bane NOR skal fastlegge disse planene senest syv dager før bruddet inntreffer.

Når flere jernbaneforetak gjennomfører alternativ transport samtidig på en stasjon, tildeler Bane NOR kapasitet og arealer til disse. Jernbaneforetakene skal melde inn sine planer for kjøretaséer til Bane NOR på [kundelogistikk@banenor.no](mailto:kundelogistikk@banenor.no) senest 15 dager før avviket starter.

## 4.4 Virkninger av rammeavtaler

For informasjon om rammeavtaler, se kapittel 3.3.1 Rammeavtaler.

### Gardermobanen (strekningen Etterstad–Gardermoen)

For strekningen Etterstad-Gardermoen ble det i 2000 inngått en avtale mellom Jernbaneverket og Flytoget, som gir Flytoget "den nødvendige prioritet" for å sikre regelmessige avganger opptil seks ganger i timen i hver retning. Med regelmessig menes at avgangene skal være jevnt fordelt over hele klokketimen.

Denne avtalen ble revidert i 2003 og har gyldighet frem til 1. januar 2030. Bane NOR overtok Jernbaneverkets forpliktelser etter avtalen den 1. januar 2017. Selv om Etterstad ikke er en stasjon, men kun et punkt på strekningen, har avtalen tilsvarende virkning på strekningen Oslo S–Etterstad.

(Referanse: JBV-sak 03-1458 dokument 4).

## 4.5 Kapasitetsfordelingsprosessen

Kapasitetsfordelingsprosessen er regulert av kapittel 8, 9, 10 og vedlegg IV i jernbaneforskriften.

De ulike fristene knyttet til den årlige kapasitetsfordelingsprosessen er beskrevet i kapittel 4.5.1.9. Disse fristene er i stor grad tilpasset RailNetEurope-kalenderen.

### 4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling

Generelt skal overgangen til en ny ruteplan skje ved midnatt den andre lørdagen i desember. Dersom en overgang eller justering finner sted etter vinteren, spesielt for å imøtekomme eventuelle endringer i ruteplaner for regional passasjertrafikk, skal dette skje ved midnatt den andre lørdagen i juni. Ved behov kan overgangen også finne sted på andre tidspunkter mellom disse datoene. Infrastrukturforvalterne kan avtale alternative datoer, og dersom internasjonal trafikk kan bli berørt, skal EFTAs overvåkningsorgan underrettes.

Ruteplanperiode R26 gjelder fra søndag 14. desember 2025 til og med lørdag 12. desember 2026, og kapasiteten fordeles for hele denne perioden. Ruteplanen omfatter tildelte ruteleier og tjenester samt fastlagte planer for arbeid i spor.

En detaljert beskrivelse av milepæler, inkludert aktiviteter og tidsfrister, finnes i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Denne informasjonen vil bli meddelt søkere og infrastrukturforvalter før planprosessens start.

Det kan oppstå behov for justeringer av omsøkte ruteleier for å sikre en robust og punktlig ruteplan. Disse tilpasningene vil bli gjennomført i dialog med de berørte søkerne.

Søkere vil bli invitert til et oppstartsmøte for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Dette oppstartsmøtet, som markerer begynnelsen av prosessen årlig kapasitetsfordeling for R26, vil finne sted i desember 2024. I møtet vil Bane NOR blant annet presentere de endelige ruteplanforutsetningene for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

#### 4.5.1.1 Ruteplanforutsetninger

Ruteplanforutsetningene er nøkkelfaktorer som søkerne må ta hensyn til når de søker om infrastrukturkapasitet. Disse forutsetningene består av fire hovedelementer: rutetekniske, banetekniske og produksjonstekniske planforutsetninger, samt forhåndsplanlagte ruteleier for godskorridoren ScanMed RFC.

#### 4.5.1.2 Rutetekniske planforutsetninger

Rutetekniske planforutsetninger utgjør en del av de overordnede ruteplanforutsetningene og er basert på følgende:

- **Teoretiske kjøretidsberegninger:** Beregninger gjøres basert på kjøretøyets spesifikasjoner, største tillatte hastighet, og den største forekommende togstørrelsen for det bestilte toget. Det legges til et grunntillegg på 4 %.
- **Bestilt stoppmønster:** Dette inkluderer stasjonsopphold samt tillegg for akselerasjon og retardasjon.
- **Tillegg for rutetekniske stopp:** Dette omfatter stopp for kryssinger, kjøring i avvikespor, og andre nødvendige justeringer.
- **Sært tillegg for infrastrukturforhold:** Dette inkluderer nedsatt hastighet over en strekning eller stasjon som gjelder for store deler av en ruteplanperiode, og som må tas hensyn til ved konstruksjon av ruter.
- **Nedsatt hastighet på stasjoner med enkelt innkjørsignal:** Hastigheten settes til 40 km/t.

For å optimalisere kapasitetsutnyttelsen over driftsdøgnet, vil Bane NOR anvende følgende prinsipper:

**Oslo S–Lysaker:** Maksimalt 22 tog per time per retning i grunnplanen, med en økning til 24 tog per time per retning i rushtidsperiodene. Maksimalt syv tog kan kjøre i sekvens med to minutter togfølgetid.

**Kongsvinger stasjon:** For tog som har Kongsvinger som utgangs- eller endestasjon, og som trenger å utføre operasjoner som lokbytte, vending til/fra Solørbanen, inn-/utsett av vogner eller andre skiftebevegelser, er det en begrensning på 600 meter.

**Grenseoverskridende trafikk:** For grenseoverskridende trafikk der kjøredager fjernes av Trafikverket, forbeholder Bane NOR seg retten til å fjerne tilsvarende kjøredager.

**Forslag til alternativt ruteleie:** Dersom søkt rute ikke kan imøtekommes, vil Bane NOR i konstruksjonsfasen kun vurdere alternative ruteleier +/- én time fra utgangsstasjon. Dersom ruteleie ønskes på andre tider enn dette må det sendes egen søknad i LPR.

#### 4.5.1.3 Banetekniske planforutsetninger, BTP

Banetekniske planforutsetninger omfatter den eksisterende infrastrukturkapasiteten i jernbanenettet, oppdatert med permanente kapasitetsendringer og utpekte midlertidige kapasitetsbegrensninger. Disse begrensningene blir publisert som planforutsetninger for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

De banetekniske planforutsetningene for R26 er:

- **Eksisterende infrastrukturkapasitet:** Dette er detaljert i Strekningsbeskrivelsen for jernbanenettet (SJN).
- **Permanente kapasitetsendringer:** Disse endringene er nærmere beskrevet i kapittel 4.5.1.4.
- **Utpekte midlertidige kapasitetsbegrensninger:** Disse begrensningene er beskrevet i kapittel 4.3.1.1.

#### 4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer

Permanente kapasitetsendringer refererer til varige endringer i den tilgjengelige infrastrukturen, som for eksempel etablering av nye spor eller fjerning av eksisterende sidespor.

Permanente kapasitetsendringer som er lagt til grunn for R26, er:

##### **Ny infrastruktur, kapasitetsøkende tiltak**

Trondheim S–Stjørdal: Elektrifisering

ERTMS: Bane NOR re-planlegger innføringen av ERTMS høsten 2024 og vil oppdatere involverte jernbaneforetak fortløpende.

Drammen stasjon: Stasjonen er ferdig utbygd med seks spor.

##### **Fjernet infrastruktur, kapasitetsreduserende tiltak**

Stange stasjon: Spor 2 er fjernet.

##### **Andre permanente endringer i infrastrukturen**

Hamar stasjon: Ombygging gjennomføres dersom avbøtende tiltak er tilstrekkelig for å avvikle trafikken.

#### 4.5.1.5 Produksjonstekniske planforutsetninger

Produksjonstekniske planforutsetninger, som omfatter kjøretøy, togvekt og lengde, utgjør en del av ruteplanforutsetningene. Disse forutsetningene blir fastsatt som en følge av kapasitetsfordelingen.

#### 4.5.1.6 Forhåndsplanlagte ruteleier for godskorridoren ScanMed RFC

Forhåndsplanlagte ruteleier, kjent som Pre-Arranged Paths (PaPs), skal publiseres senest elleve måneder før ruteplanperioden starter. Disse ruteleiene gjelder for godskorridoren ScanMed RFC og blir tilgjengelige på [korridorens nettside](#) samt i søknads- og koordineringsverktøyet PCS.

De forhåndsplanlagte ruteleiene (PaPs) er spesielt tilrettelagt for internasjonal godstrafikk i den årlige ruteplanen og utarbeides av infrastrukturforvalteren i samarbeid med korridororganisasjonen, basert på en grundig analyse av transportmarkedet. Søknad om og tildeling av denne kapasiteten skjer direkte gjennom korridorens C-OSS-funksjon.

Da disse PaPs-rutene har en særskilt prioritet mot endringer i kapasitetsfordelingsprosessen, kan det være fordelaktig for internasjonal godstrafikk å søke på disse ruteleiene.

Dette er i samsvar med forskrift om gjennomføring av forordning (EU) nr. 913/2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport (FOR-2014-02-17-190).

#### 4.5.1.7 Utkast til ruteplan

Bane NOR mottar både nasjonale og internasjonale søknader om ruteleier, planer for arbeid i spor, og tjenester. Disse søknadene danner grunnlaget for å utarbeide et utkast til ruteplan.

Utkastet til ruteplan er et foreløpig resultat av kapasitetsfordelingsprosessen, og inneholder følgende elementer:

- **kapasitetsbeskrivelse:**
  - strekningskapasitet (grafisk rute)
  - sporkapasitet, inkludert tildelt kapasitet for hensetting av kjøretøy i driftspauser
  - terminalkapasitet
- **oversikt over søkte tog med eventuelle kommentarer, som kan inkludere:**
  - avvisning av søkt infrastrukturkapasitet (med begrunnelse)
  - begrensninger (tonnasje/lengde)
  - oppholdstider for personalbytte eller laste- og lossetider
  - beskrivelse av eventuelle konflikter.

Før utkastet til ruteplan publiseres, blir kapasitet for grensepasserende tog koordinert.

#### 4.5.1.8 Retningslinjer for kommentarer til utkast til ruteplan

Retningslinjene i dette kapitlet er utformet for å veilede søkere om hvordan de bør formulere sine høringskommentarer, slik at de er tilstrekkelig konkrete og kan vurderes effektivt. Høringskommentarer skal sendes til [ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no) og søkerne bes om å gi tilbakemelding, enten i form av høringskommentarer eller ved å gi tilbakemelding om at søker ikke har noen kommentarer til utkastet.

##### **Generelle kommentarer:**

Disse er overordnede tilbakemeldinger på forslaget.

##### **Kommentarer:**

Når et forslag avviker fra det som er søkt om, kan det gis kommentarer. Disse kan være rettet mot et bestemt punkt i togtruten eller hele togtruten. Slike kommentarer kan omfatte:

- brutt forbindelse
- avvikende referansepunkter
- avgangs-/ankomsttider som ikke samsvarer med det som ble søkt om
- kjøretid.

**Innspill som ikke anses som kommentarer:**

Innspill som faller utenfor kategorien "kommentarer" blir behandlet som restkapasitet og inkluderes i den fastlagte ruteplanen så langt det er mulig. Dette inkluderer:

- endringer til den opprinnelige søknaden
- nye tog som ikke var inkludert i den opprinnelige søknaden
- endringer av referansepunkter
- økt vekt, lengde, eller endring av kjøretøy som påvirker det konstruerte ruteleiet
- tillegg av kjøredager (med unntak av kvalitetssikring av kjøredager)
- ønske om endring av omsøkte tider.

**Tilbaketrekking av søkt infrastrukturkapasitet:**

Søkere som ønsker å trekke tilbake omsøkt infrastrukturkapasitet før ruteplanen fastlegges, kan gjøre dette ved å sende e-post til [ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no).

**Merk:**

Hvis høringskommentarene resulterer i en interessekonflikt, vil Bane NOR initiere en samordningsprosess.

**4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen**

Denne tidsplanen må sees i sammenheng med tidsplan for behandling av TCR-er i kapittel 4.3.2.2.

**Tabell 11: Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen**

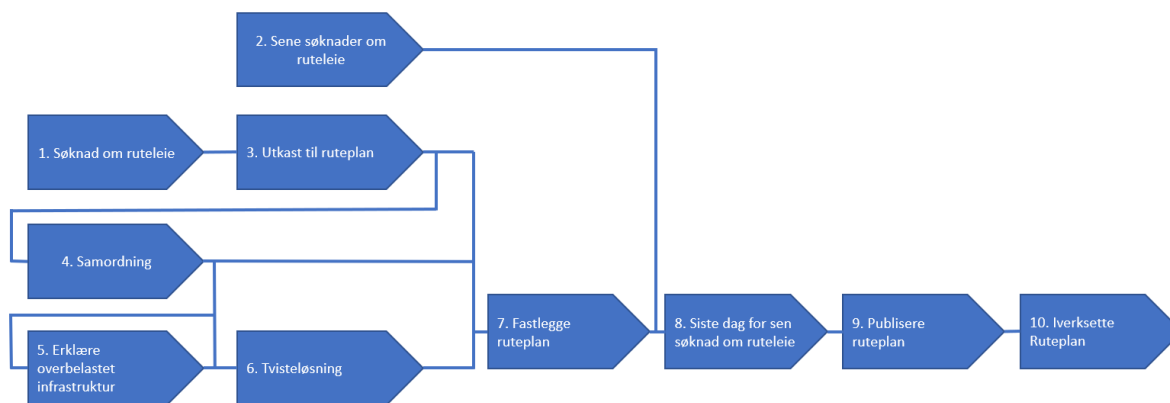
Referanse til modell	FOM	TOM	Prosess/Aktivitet
<b>2024</b>			
	16.09.		Første dag for anmodning om mulighetsstudier for R26.
		11.12	Oppstartsmøte R26 med søkere for informasjon og dialog om Ruteplanforutsetningene for kommende ruteplanperiode.
	15.12.		Ruteplan R25 iverksettes.
<b>2025</b>			
	13.01.		Første dag i søkeperiode for infrastrukturkapasitet for R26.
		13.01.	Publisering av forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk for R26.
	03.02.	07.02.	Tidlig dialog – enkeltmøter med søkere.
1	10.02.		Første dag for søknader om ruteleier; BEST-L åpner.
		16.02.	Siste dag for anmodning om mulighetsstudier for R26.
		17.03.	Frist for svar på mulighetsstudier for R26.
1		14.04.	Siste dag i søkeperiode for infrastrukturkapasitet for R26.
2	15.04.		Første dag for sene søknader om ruteleie for R26.

	10.06.*	13.06.*	Dialogmøter R26 med søkere før utkast til ruteplan.
3		07.07.	Utkast til ruteplan publiseres.
	07.07.	08.08.	Høringsperiode for utkast til ruteplan.
		08.08.	Høringskommentarer til utkast til ruteplan for R26 skal sendes til Bane NOR innen kl. 09:00.
4	11.08.	05.09.	Samordningsperiode.
	18.08.*	22.08.*	Dialogmøter R26 med søkere for gjennomgang av høyringskommentarer på utkast til ruteplan.
		25.08.	Siste dag for fastlegging av internasjonal trafikk søkt i PCS, inkludert forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk. Gjelder også nasjonale ruteleier som matetrafikk til/fra PaPs.
		05.09.	Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning.
6	08.09.	19.09.	Tvisteløsningsperiode.
		26.09.	Siste dag for tilbaketrekking av søkt infrastrukturkapasitet, uten reservasjonsavgift.
7		26.09.	Ruteplan R26 fastlegges.
8		26.09.	Siste dag for sene søknader om ruteleie for R26. Bane NOR må ha mottatt søknaden innen kl. 09:00.
	27.09.		Første dag for svar på sene søknader om ruteleie for R26.
9		13.10.	Ruteplan R26 publiseres.
	14.10.		Første dag for søknad om ad hoc ruter for R26.
10		14.12.	Ruteplan R26 iverksettes

*\*Datoer er avstemt med Trafikverket, men det kan komme endringer. Dialogmøtet i juni er valgfritt, men kan initieres av Bane NOR ved behov for dialog.*

### **Modell for søknader om kapasitet**

Illustrasjonen under gir en detaljert beskrivelse av prosessen for å søke om kapasitet i jernbanenettet.



Figur 3: Modell for søknad om kapasitet, som beskrevet i jernbaneforskriften § 5-2.

1. **Søknad om ruteleie:** Dette er det første steget der operatører eller andre interessenter formelt sender inn en søknad om å bruke jernbanesporet til en bestemt tid. Søknaden må inneholde nødvendig dokumentasjon og oppfylle fastsatte tidsfrister.
2. **Sen søknad om ruteleie:** Dersom en søknad kommer sent, må den håndteres annerledes. Dette trinnet tar for seg sene søknader og hvordan de blir behandlet i henhold til gjeldende regelverk.
3. **Utkast til ruteplan:** Før den endelige ruteplanen fastlegges, utarbeides et utkast. Dette inkluderer tidspunkter for avganger og ankomster, samt eventuelle stopp underveis. Utkastet blir nøye vurdert for å sikre at det er i tråd med kapasitetsbehov og infrastrukturtilgjengelighet.
4. **Samordning:** Dette trinnet handler om å koordinere ulike togoperatørers ruter for å unngå konflikter og optimalisere kapasitetsutnyttelsen.
5. **Overbelastet infrastruktur:** Dersom Bane NORs forslag til samordning ikke er samstemt av partene, og dersom det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid, skal strekningen(e) erklæres for overbelastet. I slike tilfeller, skal Bane NOR gjennomføre en kapasitetsanalyse og en påfølgende kapasitetsforbedringsplan får å definere tiltak som på kort og mellomlang sikt evner å fjerne overbelastningen.
6. **Tvisteløsning:** Dersom en søker krever en tvisteløsning, skal Bane NOR iverksette denne, og treffe en beslutning innen 10 virkedager.
7. **Fastlagt ruteplan:** Når alle hensyn er tatt, blir den endelige ruteplanen fastlagt. Dette er den offisielle planen som operatørene følger.
8. **Siste dag for sen søknad om ruteleie:** Før en sen søknad om ruteleie godkjennes, gjennomgås den nøye for å sikre at den ikke forstyrr eksisterende planer. Dette trinnet er viktig for å opprettholde en effektiv og pålitelig togtrafikk.
9. **Publisere ruteplan:** Hvis det oppstår endringer etter at ruteplanen er fastlagt, blir den oppdatert før publisering for alle involverte parter. Dette sikrer at alle har tilgang til den mest aktuelle informasjonen.
10. **Iverksette ruteplan:** Ny ruteplan blir iverksatt den andre lørdagen i desember.

#### 4.5.2 Sene søknader om ruteleie i årlig kapasitetsfordeling

I henhold til jernbaneforskriften, vedlegg IV, punkt 3 og 6, kan søkere sende inn søknader om ruteleie etter den ordinære fristen og fram til klokken 09:00 på dagen for fastleggelse av ruteplanen. Disse søknadene omtales som sene søknader, eller Late Path Requests (LPR).

Ettersom Trafikverket og Bane NOR har ulike tidsplaner for behandling av sene søknader, og for at Bane NOR skal få tid til å gi detaljene om tildelte ruteleier, som beskrevet i kapittel 4.3.2.3, ber Bane NOR søkerne om ikke å benytte sene søknader for grenseoverskridende tog.

Informasjon om søkeperioden for sene søknader og forventet svarfrist er beskrevet i tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

Krav til innhold i sene søknader er de samme som for søknader sendt innen den ordinære fristen; se kapittel 4.2.5 for informasjon om krav til innhold. Sene søknader om ruteleier skal sendes i BEST-L.

Behandlingen av sene søknader skjer i den rekkefølge de mottas, og starter tidligst dagen etter at ruteplanen er fastlagt. Bane NOR utarbeider ruteforslag for sene søknader. Dersom søker ikke aksepterer dette forslaget skriftlig, vil søknaden bli kansellert.

Ved behandling av sene søknader kan det bli nødvendig å justere allerede tildelte ruteleier for å kunne tilby et nytt ruteforslag. Eventuelle endringer i allerede tildelte ruteleier må godkjennes av de berørte søkerne.

Behandlingen av sene søknader avsluttes slik at kapasitet tildelt gjennom sene søknader kan inkluderes i den fastlagte ruteplanen før ruteplanen publiseres. Dermed er kapasitet tildelt etter sene søknader inkludert når ruteplanen åpnes for ad hoc-søknader. Den formelle rutetildelingen er bindende og håndteres på samme måte som tildelte ruteleier som er søkt innen den ordinære fristen, i henhold til tidsplanen beskrevet i kapittel 4.5.1.9.

### **4.5.3. Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)**

I henhold til jernbaneforskriften § 8-7 skal Bane NOR informere om tilgjengelig restkapasitet i den gjeldende ruteplanen og gjøre denne informasjonen tilgjengelig for søkerne. Dette skjer ved publisering av [daglige rutegrafer på Bane NORs nettside](#).

Når det gjelder behov for søknader om ruteleier, arbeid i spor, eller endring av planforutsetninger i gjeldende ruteplanperiode, skal disse søknadene sendes via BEST-K. Ruteplanforutsetningene er beskrevet i kapitlene 4.5.1.1–4.5.1.6. For ytterligere informasjon om forutsetningene som gjelder for den gjeldende ruteplanen, kan søker kontakte Bane NOR.

### **Behandling av søknader om infrastrukturkapasitet**

For å kunne svare raskt på søknader om restkapasitet, vil Bane NOR vurdere behovet for restkapasitet innenfor rammen av den fastlagte ruteplanen. Dette inkluderer også søknader om restkapasitet på overbelastet infrastruktur.

Når et jernbaneforetak søker om infrastrukturkapasitet (restkapasitet), vil Bane NOR fordele kapasiteten i den rekkefølgen søknadene mottas og gi et svar innen fem virkedager. Hvis jernbaneforetaket søker om ad hoc-kapasitet mindre enn 5 dager før planlagt kjørt ruteleie, gjør vi oppmerksom på at det ikke er sikkert at Bane NOR vil kunne ferdigstille behandlingen av søknaden i tide til kjøredagen. Det kan innebære at ruteleiet ikke kan tildeles.

### **Behandling av søknader om tilgang til serviceanlegg**

Bane NOR gir tilgang til serviceanlegg i henhold til serviceanleggforskriften.

Når et jernbaneforetak søker om tilgang til serviceanlegg sammen med søknad om infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR besvare søknaden så snart som mulig og senest innen fem virkedager. Hvis jernbaneforetaket søker om tilgang mindre enn fem dager før søkt tilgang til serviceanlegg, gjør vi oppmerksom på at det ikke er sikkert at Bane NOR vil kunne ferdigstille behandlingen av søknaden i tide til søkt tilgang. Dette kan innebære at søknaden ikke kan tildeles.

### **Kommunikasjonen i Operativ kapasitetsfordeling**



Kommunikasjonen i Operativ kapasitetsfordeling foregår normalt mellom jernbaneforetakenes transportledelse og Bane NOR, ved Operativ ruteplan. I driftsdøgnet vil Bane NORs kontaktpunkt være trafikkstyringssentralene.

#### Kontakt Bane NOR

##### E-post

[operativ.ruteplan@banenor.no](mailto:operativ.ruteplan@banenor.no)

### Søknader om restkapasitet i driftsdøgnet

Søknader om restkapasitet i det inneværende driftsdøgnet skal kun gjelde driftskritiske behov. Eksempler på dette kan være

- oppstått behov for kjøring av tomtog og løslok
- kjøring av tog for akutt feilretting.

#### Kontakt Bane NOR

##### E-post

[rol@banenor.no](mailto:rol@banenor.no)

#### 4.5.3.1 Bane NORs svar

Når Bane NOR behandler søknader om restkapasitet, følger vi disse retningslinjene:

- **Fullstendig imøtekommelse:** Hvis søknaden eller varselet kan imøtekommes fullt ut, er det tilstrekkelig å informere søkeren om dette.
- **Delvis imøtekommelse:** Hvis søknaden eller varselet ikke kan imøtekommes fullt ut, skal Bane NOR informere om et alternativt tidspunkt og ruteleie.
- **Ingen imøtekommelse:** Hvis søknaden eller varselet ikke kan imøtekommes i det hele tatt, skal Bane NOR informere om et alternativt tidspunkt og ruteleie.

Bane NORs svar sendes til søkeren gjennom BEST-K. Når en søknad imøtekommes, vil Bane NOR også kunngjøre tildelt infrastrukturkapasitet i FIDO, i samsvar med Trafikkregler for jernbanenettet.

#### 4.5.3.2 Varsel om store og/eller kompliserte søknader

For store og/eller kompliserte søknader, er det viktig å avtale spesielle frister med Bane NOR. Jernbaneforetak anbefales å varsle Bane NOR om slike søknader i god tid, selv om ikke alle detaljer er på plass. Mottatte varsler om store og/eller kompliserte søknader vil få samme prioritet som ad hoc-søknader ved fordeling av restkapasitet.

Frister for søknad om spesialtransporter er beskrevet i kapittel 4.7.1.1 Frister for søknad om spesialtransporter.

Når du sender et varsel om ad hoc-søknad om infrastrukturkapasitet, bør følgende opplysninger inkluderes:

- forventet dato eller datoer for togkjøring
- togslag
- strekning(er) som toget/togene skal kjøre

- behov for hensetting/parkering av kjøretøy.

## Kontakt Bane NOR

### E-post

[operativ.ruteplan@banenor.no](mailto:operativ.ruteplan@banenor.no)

## 4.5.4 Samordningsprosess

Hensikten med samordning er å tilstrebe en ruteplan uten interessekonflikter, slik at flest mulig søknader kan innvilges. Hvis det ikke er mulig å imøtekomme alle søknadene, skal Bane NOR gjennomføre samordning i henhold til jernbaneforskriften § 9-1.

Interessekonflikter kan oppstå mellom søkere, eller mellom Bane NOR og søkere. Bane NOR håndterer disse konfliktene på følgende måte:

### Interessekonflikt mellom Bane NOR og søker(e)

Bane NOR skiller mellom vedlikehold og fornyelse/oppgradering. ARBIS viser hvilke TCR-er som tilhører henholdsvis vedlikehold og fornyelse/oppgradering.

#### Vedlikehold

Konflikter relatert til vedlikehold behandles som vanlige interessekonflikter, gjennom samordning og eventuell tvisteløsning.

Bane NOR skal foreta kapasitetsfordelingen, og samtidig sørge for at prosessen er transparent og ikke-diskriminerende. Bane NOR utpeker en ansvarlig for å ivareta Bane NORs interesser knyttet til interessekonflikter mellom søker og vedlikehold.

#### Oppgradering og fornyelse

Bane NOR må ikke søke om kapasitet til oppgradering og fornyelse, som derfor kan være en fastlagt del av ruteplanen. I slike tilfeller skal Bane NOR konsultere søkerne som beskrevet i kapittel 4.3, i henhold til jernbaneforskriftens vedlegg IV. Innvendinger knyttet til oppgradering og fornyelse må reises i isse konsultasjonene og ikke gjennom samordning eller tvisteløsning.

#### Prosessen for samordning

1. **Første kontakt:** Bane NOR kontakter først søkerne med felles interesser for å klargjøre og dokumentere innholdet i søknadene og deres reelle behov for ruteleie.
2. **Møter:** Deretter innkalles søkerne enkeltvis til møter, eller til felles møter hvis partene er enige. Søkerne gis mulighet til å fremlegge alternative løsninger for vurdering.
3. **Forslag til løsning:** Når all informasjon er innhentet, utarbeider Bane NOR et forslag til løsning basert på følgende prinsipper:
  1. Koordinering av internasjonal/grenseoverskridende trafikk.
  2. Søkers reelle behov for ruteleier, basert på avtaler om transporttjenester eller utsikter til slike avtaler.
  3. Optimal utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet.
  4. Robusthetshensyn.
4. **Oversendelse av forslag:** Forslaget oversendes de involverte søkerne. Dersom Bane NORs forslag til samordning ikke blir akseptert av partene, og dersom det kan forventes kapasitetsmangel i nær fremtid skal Bane NOR erklære strekningen for overbelastet og deretter fordele infrastrukturkapasiteten i henhold til kapittel 4.6.3.

## 4.5.5 Tvisteløsningsprosess

Etter gjennomført samordning kan søkere som fortsatt er uenige i utkast til ruteplan, fremsette krav om tvisteløsning. Dette kravet må fremsettes skriftlig, og i henhold til jernbaneforskriften § 9-2, må Bane NOR treffe en endelig beslutning innen ti virkedager fra kravet er mottatt.

Tidsplanen med milepæler for tvisteløsningsprosessen meddeles søkere og infrastrukturforvaltere ved planprosessens start, det vil si 12 måneder før oppstart av den aktuelle ruteplanperioden.

Dersom tvisten ikke løses, vil Bane NOR fordele infrastrukturkapasiteten i henhold til kapittel 4.6.

Vær oppmerksom på at tvisteløsningsprosessen ikke vil forsinke kapasitetsfordelingsprosessen.

### 4.5.5.1 Frist for å fremsette krav

Den nøyaktige fristen for å fremsette krav om tvisteløsning kommer frem av tidsplanen i kapittel 4.5.1.9, som publiseres ved oppstart av den årlige kapasitetsfordelingsprosessen.

### 4.5.5.2 Kravets innhold og adresse – gjenpart

Kravet om tvisteløsning skal inneholde følgende elementer:

- **Identifikasjon:** en klar henvisning til hvilke tog eller hvilket driftsopplegg kravet gjelder, tilstrekkelig for å identifisere kravets tid og strekning.
- **Begrunnelse:** en grundig begrunnelse for hvorfor kravet fremsettes.
- **Forslag til løsning:** en beskrivelse av hvilken løsning søker mener tvisteløsningsprosessen bør resultere i:
  - for søker selv
  - for den eller de andre søkere som vil få sin tildelte infrastrukturkapasitet endret dersom kravet imøtekommes.

Kravet sendes til [ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no). Bane NOR vil videreformidle kopier av kravet til alle berørte søkere.

### 4.5.5.3 Berørte søkers eventuelle handlingsplikt – frist

Når det er fremmet et krav om tvisteløsning som kan påvirke en annen søkers tildelte infrastrukturkapasitet, må de berørte søkerne levere sitt eventuelle tilsvaret innen to virkedager etter mottak av kopi av kravet. Tilsvaret må henvise til og identifisere det opprinnelige kravet om tvisteløsning.

Tilsvaret sendes til [ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no).

### 4.5.5.4 Bane NORs behandling av kravet

Bane NOR innkaller berørte søkere til et felles møte for gjennomgang av krav og eventuelle tilsvaret.

Bane NOR fattar beslutning basert på vurdering av kravet, eventuelle tilsvaret, og informasjon fra det felles møtet. Beslutningen vil ta hensyn til krav og føringer gitt i lov, forskrift og Network Statement.

Bane NORs beslutning skal være skriftlig og begrunnet. Den skal meddeles til klager og øvrige søkere som har vært involvert i prosessen innen ti virkedager etter at kravet i henhold til kapittel 4.5.5 er mottatt.

Forvaltningslovens regler om enkeltvedtak gjelder for Bane NORs saksbehandling i forbindelse med beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet, med mindre annet følger av jernbaneforskriften.

#### 4.5.5.5 Klage på Bane NORs beslutning – virkninger av slik klage

I henhold til jernbaneforskriften § 11-3 kan søkere klage på Bane NORs beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet til Statens jernbanetilsyn (SJT). Søkerne kan også klage til SJT over blant annet mangler ved selve kapasitetsfordelingsprosessen og hvordan de er blitt involvert i denne.

Vær oppmerksom på at en klage til SJT ikke har oppsettende virkning. Dette betyr at Bane NORs beslutning om tildeling av infrastrukturkapasitet forblir gjeldende inntil en eventuell endring beslutes av SJT.

For mer informasjon om klageprosedyren, se kapittel 1.3.3 Klageprosedyre.

#### Kontakt Statens jernbanetilsyn

##### E-post

[post@sjt.no](mailto:post@sjt.no)

Nettside: [Klage på konkurransevilkår](#)

#### 4.5.6 Fastlagt ruteplan

Tildelt kapasitet kommer frem av den fastlagte ruteplanen som oversendes til søkerne og publiseres på Bane NORs hjemmeside. Kapasiteten vises på følgende måter:

- **Strekningkapasitet:** viser tildelte ruteleier og tilgjengelig restkapasitet, presentert som grafisk rute.
- **Sporkapasitet:** omfatter tildelt kapasitet for hensetting av kjøretøy i driftspauser, inkludert lokasjoner.
- **Terminalkapasitet:** viser tildelt kapasitet på terminaler.
- **Kapasitet for arbeid i spor:** kapasitet reservert for planlagt arbeid i spor er beskrevet i ARBIS.

## 4.6 Overbelastet infrastruktur: definisjon, prioriteringskriterier og prosess

### 4.6.1 Definisjon av overbelastet infrastruktur

Se jernbaneforskriften §§ 1-7 bokstav q og 9-3 for definisjon.

### 4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Følgende strekninger og knutepunkter er erklært overbelastet:

#### Oslo S

mellom kl. 06.30 og 09.00 og mellom kl. 15.00 og 17.30 på virkedager (mandag–fredag).

#### Oslo S–Lysaker

hele døgnet på virkedager (mandag–fredag).

**Alnabru–Eidsvoll (Hovedbanen)–Trondheim–Bodø**  
hele døgnet alle dager.

**Drammen–Stavanger**  
hele døgnet alle dager.

**Hønefoss–Bergen**  
hele døgnet alle dager.

**Lillestrøm–Kongsvinger**  
hele døgnet på virkedager (mandag–fredag).

**Sandbukta–Moss (inkludert Moss stasjon)**  
mellom kl. 06.30 og 08.30 og mellom kl. 15.30 og 17.30 på virkedager (mandag–fredag).

**Råde–Lisleby**  
mellom kl. 06.00 og 18.00 på virkedager (mandag–fredag).

### **4.6.3 Prioriteringskriterier og samfunnsøkonomisk vurdering (i tilfelle overbelastet infrastruktur)**

*Dette kapittelet ble sendt på høring 22. november 2024 og vil bli oppdatert innen 31. desember 2024.*

I henhold til jernbaneforskriften § 9-5, benyttes følgende prioriteringskriterier når infrastruktur er erklært overbelastet:

1. tjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting
2. nasjonal og internasjonal godstransport
3. bestemte typer trafikk på strekninger som nevnt i § 8-8 annet ledd
4. persontransport ellers
5. vedlikeholdsarbeider.

#### **Vurdering av samfunnsøkonomisk nytte i henhold til jernbaneforskriftens § 9-5 (2)**

I tilfeller hvor det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til, gir jernbaneforskriften § 9-5 (2) Bane NOR mulighet til å tildele kapasitet etter en annen rekkefølge enn de ovennevnte prioriteringskriteriene, dersom transporttjenesten har vesentlig større betydning for samfunnet enn andre tjenester som derved utelukkes.

For å håndtere slike situasjoner benytter Bane NOR en samfunnsøkonomisk modell for vurdering av infrastrukturkapasitet, som beskrevet i [vedlegg 4.6.3](#). Denne metoden gir en vurdering av samfunnsøkonomisk nytte, og resultatene av denne analysen vil ha stor vekt i beslutningsprosessen for prioritering. Jernbaneforetak må rapportere inn dokumentasjon som beskrevet i [vedlegg 4.6.3](#). Bane NOR kan også kreve at jernbaneforetaket fremlegger dokumentasjon som sannsynliggjør at det som er innrapportert til analysen stemmer. Ved manglende innrapportering av slik dokumentasjon, vil Bane NOR prioritere jernbaneforetak som har innrapportert slik dokumentasjon.

Bane NOR benytter henholdsvis § 9-5 (1) og (2) i følgende tilfeller:

#### **På infrastruktur som allerede er erklært overbelastet:**

- **§ 9-5 (1):** Benyttes når det oppstår interessekonflikter mellom togprodukter som tilhører ulike prioriteringskategorier.

- **§ 9-5 (2):** Benyttes når interessekonflikten gjelder togprodukter som befinner seg i samme prioriteringskategori.

**På infrastruktur som ikke allerede er erklært overbelastet, men som blir det som følge av uløste konflikter under samordning:**

- **§ 9-5 (2):** Benyttes for å sikre forutsigbarhet og likebehandling, ettersom strekningen ikke var erklært overbelastet ved prosessens start.

#### **4.6.4 Prosess ved overbelastet infrastruktur**

I henhold til jernbaneforskriften § 9-3 skal følgende prosess følges når en jernbaneinfrastruktur erklæres som overbelastet:

##### **Erklæring om overbelastning**

Hvis det etter samordning av søknader om ruteleier og samråd med søkerne ikke er mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet i tilstrekkelig omfang, skal Bane NOR umiddelbart erklære den berørte jernbaneinfrastrukturen som overbelastet. Dette gjelder også for infrastruktur der det forventes kapasitetsmangel i nær framtid.

##### **For infrastruktur uten eksisterende kapasitetsforbedringsplan**

- Hvis den overbelastede jernbaneinfrastrukturen ikke har en kapasitetsforbedringsplan under gjennomføring, skal Bane NOR gjennomføre en kapasitetsanalyse (se kapittel 4.6.5 for detaljer). Denne analysen skal ferdigstilles innen seks måneder etter at infrastrukturen er blitt erklært overbelastet.
- Etter fullført kapasitetsanalyse skal Bane NOR utarbeide en kapasitetsforbedringsplan. Denne planen skal være ferdig innen seks måneder etter at kapasitetsanalysen er fullført, og skal adressere de identifiserte kapasitetsbehovene.

##### **For infrastruktur med eksisterende kapasitetsforbedringsplan**

- Dersom den overbelastede jernbaneinfrastrukturen allerede har en kapasitetsforbedringsplan under gjennomføring (se kapittel 4.6.6 for detaljer), skal Bane NOR oppdatere denne planen innen seks måneder etter at infrastrukturen er blitt erklært overbelastet. Oppdateringen skal reflektere den aktuelle situasjonen og eventuelle nye prioriteringer.

#### **4.6.5 Kapasitetsanalyse**

Når en jernbaneinfrastruktur erklæres overbelastet, og det ikke finnes en pågående kapasitetsforbedringsplan, skal Bane NOR – i henhold til jernbaneforskriften § 9-6 – gjennomføre en kapasitetsanalyse. Kapasitetsanalysen har til formål å avdekke årsakene til overbelastningen og identifisere tiltak på kort og mellomlang sikt for å redusere overbelastningen. Denne analysen skal fullføres innen seks måneder etter at infrastrukturen er erklært overbelastet.

#### **4.6.6 Kapasitetsforbedringsplan**

I samsvar med jernbaneforskriften § 9-7 skal Bane NOR utarbeide en kapasitetsforbedringsplan basert på resultatene fra kapasitetsanalysen. Denne planen skal ferdigstilles innen seks måneder etter at kapasitetsanalysen er fullført og har som mål å etablere en tiltaksplan som skal redusere overbelastningen.

Som en del av utviklingen av kapasitetsforbedringsplanen, vil Bane NOR invitere brukere av infrastrukturen til å gi innspill. Dette gir berørte parter mulighet til å bidra med sine perspektiver og behov, og kan inkludere muligheten for individuelle møter med Bane NOR. Informasjon om hvordan man kan delta i denne prosessen vil bli sendt ut når arbeidet med kapasitetsforbedringsplanen begynner.

## 4.7 Spesialtransporter og farlig gods

### 4.7.1 Spesialtransporter

Når en søker ønsker å fremføre transport med last som krever spesialbehandling, enten i ordinært tog eller som ekstratog, skal det opplyses om dette. Det skal kun søkes om spesialtransport for tog som oppfyller kriteriene for spesialtransport. Spesialtransporter er definert i [ordlisten](#).

#### 4.7.1.1 Frister for søknad om spesialtransporter

Spesialtransporter kan påvirke infrastrukturkapasiteten betydelig, og derfor skal det søkes om spesialtransport. For å sikre en effektiv kapasitetsfordeling bør søknader om spesialtransporter, i den grad det er mulig, sendes innen søkeperioden for infrastrukturkapasitet som er angitt i kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsprosessen.

Dersom søknaden om spesialtransport ikke er levert innen den nevnte søkeperioden, skal den sendes til kontaktpunktet for spesialtransporter.

Vær oppmerksom på at saksbehandlingstid for spesialtransporter utenom den nevnte søkeperioden kan være lengre enn fem virkedager. Når godkjenning for spesialtransport er mottatt, må infrastrukturkapasiteten søkes i BEST-K, og godkjenningen må vedlegges søknaden.

#### Kontakt Spesialtransport

##### E-post

[spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no)

#### 4.7.1.2 Hjelpemiddel for verifikasjon av om en spesialtransport er gjennomførbar

Hvis en søker ønsker at Bane NOR skal benytte et hjelpemiddel for å vurdere gjennomførbarheten av en spesialtransport, kan Bane NOR simulere transporten ved hjelp av et dataverktøy. Bruk av dette verktøyet er en tilleggsteneste som er beskrevet i kapittel 5.4.3.1.

### 4.7.2 Farlig gods

#### 4.7.2.1 Farlig gods i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen

I kapasitetsfordelingsprosessen forutsetter Bane NOR at alle godstog kan ha farlig gods. Derfor skal jernbaneforetak som skal frakte farlig gods også følge tidsplanen i kapittel 4.5.1.9.

#### 4.7.2.2 Farlig gods ved togframføring

Jernbaneforetak som transporterer farlig gods skal etterleve Forskrift om landtransport av farlig gods. Dette innebærer at jernbaneforetakene skal oppgi spesifikke detaljer om farlig gods, inkludert plasseringen i vognrekkefølgen, vognnummer, UN-nummer og fareseddel, i samsvar med kravene i TJN kapittel 4.

## 4.8 Regler etter tildelt infrastrukturkapasitet

### 4.8.1 Regler for søkers rutemodifisering

Når en søker har behov for å endre eller tilpasse tildelt infrastrukturkapasitet, må dette gjøres ved å innstille tildelt kapasitet og sende en ny søknad om kapasitet.

Frister for denne prosessen er spesifisert i kapitlene 4.2.9 og 4.5.3. Det påløper en reservasjonsavgift for innstilt infrastrukturkapasitet, som beskrevet i kapittel 5.6.4.

### 4.8.2 Regler for infrastrukturforvalters ruteendring

Bane NOR kan endre, erstatte eller trekke tilbake tildelt infrastrukturkapasitet som følge av behov for å håndtere TCR-er (midlertidige kapasitetsbegrensninger) eller ved oppståtte hendelser som kan påvirke driften.

Det er ingen spesifikke frister for slike endringer. I henhold til kapittel 5.6.2 er det heller ingen avgifter knyttet til Bane NORs endringer i tildelt kapasitet.

### 4.8.3 Regler for ubrukt infrastrukturkapasitet

I henhold til jernbaneforskriften §§ 9-4 og 10-2, skal Bane NOR håndtere tilfeller hvor tildelt infrastrukturkapasitet ikke benyttes som avtalt.

Hvis tildelt kapasitet ikke benyttes, påløper det avgifter i henhold til kapittel 5.6.3. Terskelverdien for hva som regnes som ubrukt infrastrukturkapasitet er en utnyttelsesgrad på 80 % av hver tildelt rute i løpet av en kalendermåned. Dette gjelder med mindre det er ikke-økonomiske årsaker utenfor søkerens kontroll.

Når tildelt infrastrukturkapasitet benyttes mindre enn terskelverdien for ubrukt infrastrukturkapasitet, kan Bane NOR ta hensyn til dette ved senere kapasitetstildeling. Dette kan medføre en lavere prioritering, eller at søkeren kan bli nektet tildeling. Søkeren skal gis rett til å uttale seg.

- **For overbelastet infrastruktur:** Hvis en tildelt rute benyttes mindre enn terskelverdien, vil Bane NOR trekke tilbake tildelt rute med fem virkedagers varsel. Søker gis rett til å uttale seg før endelig beslutning fattes.
- **For infrastruktur som ikke er overbelastet:** Hvis tildelt kapasitet benyttes under terskelverdien, vil Bane NOR foreta en konkret vurdering basert på faktorer som utnyttelsesgrad og etterspørsel etter restkapasitet på strekningen samt søkerens historiske bruk. Bane NOR kan trekke tilbake tildelt rute med fem virkedagers varsel. Søker gis rett til å uttale seg før endelig beslutning fattes.

Disse prosessene sikrer en forutsigbar og rettferdig forvaltning av kapasiteten og gir mulighet for justeringer i takt med endrede behov og kapasitetssituasjoner.

#### 4.8.3.1 Tilbakelevering av ruteleier fra jernbaneforetak til Bane NOR

Når ruteleier tilbakeleveres til Bane NOR i løpet av en ruteplanperiode, for eksempel ved nedleggelse av et jernbaneforetak, vil Bane NOR offentliggjøre tilgjengeligheten av slike ruteleier og sette en frist for å søke på den frigjorte infrastrukturkapasiteten.

Frigitt infrastrukturkapasitet søkes på som en ad hoc-søknad. Bane NOR vil gjennomføre en tildelingsprosess som sikrer at alle interesserte parter får lik mulighet til å søke. Følgende prinsipper og kriterier gjelder for tildelingen:



- **Søkers reelle behov for ruteleier (vektlegges 30 %):** Dette kriteriet vurderes basert på eksisterende eller potensielle avtaler om transporttjenester, eller søkers rett til å inngå slike avtaler.
- **Kort- og langsiktige konsekvenser (vektlegges 30 %):** Her legges det vekt på forutsigbarhet for brukerne av transporttjenester og robusthet og stabilitet i togtilbudet.
- **Utnyttelse av infrastrukturen (vektlegges 20 %):** Dette inkluderer en vurdering av faktisk bruk av tidligere tildelte ruteleier.
- **Miljøhensyn (vektlegges 20 %):** Dette omfatter for eksempel bruk av energieffektivt togmateriell.

#### Ved søknadskonflikter vil Bane NOR

- gjennomføre en objektiv vurdering av opplysninger og dokumentasjon knyttet til søknadene. Bane NOR kan innhente ytterligere dokumentasjon eller verifisere opplysninger som er avgjørende for beslutningen om fordeling
- utarbeide dokumentasjon som beskriver vurderingene som ligger til grunn for tildelingen
- gi en skriftlig begrunnelse til søkerne som forklarer hvordan tildelingen ble besluttet, basert på de oppstilte prinsippene og kriteriene.

### 4.8.4 Regler for rutekansellering

Rutekansellering er når søker har behov for å kansellere en tildelt rute. Dette gjelder både når ruten er tildelt i den årlige- og i den operative (ad hoc) fasen av kapasitetsfordelingsprosessen. Rutekansellering i den årlige fasen av kapasitetsfordelingsprosessen må skje innen kl. 09:00 på dagen for fastleggelse av ruteplanen. I den operative fasen, er det ingen frist for å foreta slik rutekansellering. I henhold til jernbaneforskriften § 6-7, kan Bane NOR kreve avgift når tildelt infrastrukturkapasitet kanselleres eller ikke benyttes. I slike tilfeller, ilegges reservasjonsavgifter som er beskrevet i kapittel 5.6.4.

## 4.9 Kundefokusert kapasitetsfordeling (Timetabling Redesign, TTR)

### 4.9.1 Mål for Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

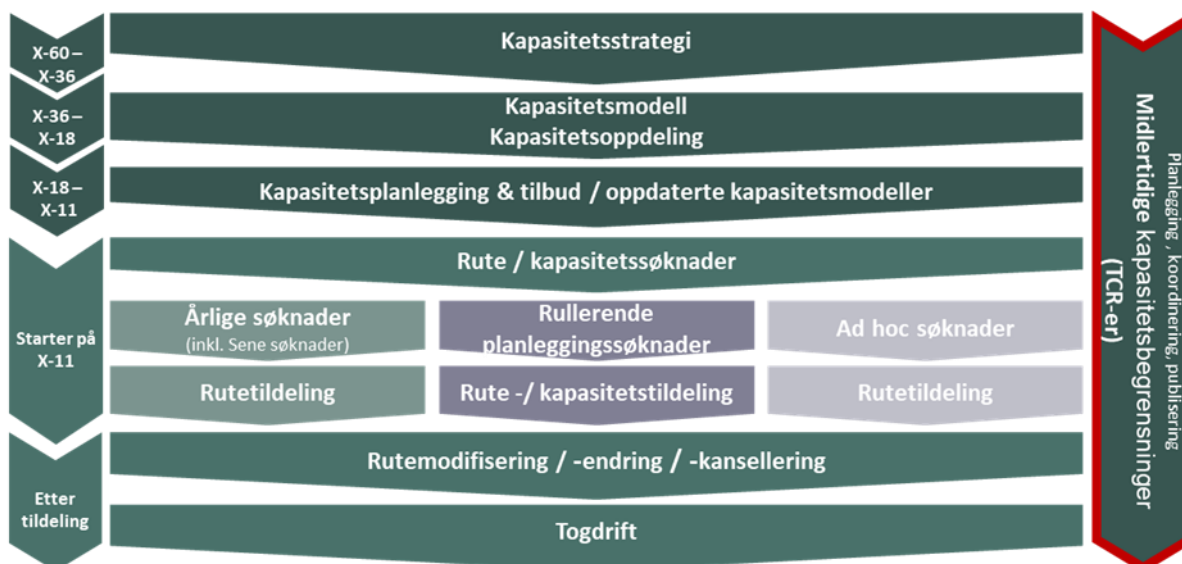
Bane NOR deltar i prosjektet Timetabling Redesign (TTR), initiert av RailNetEurope (RNE) og Forum Train Europe (FTE) med støtte fra European Rail Freight Association (ERFA). TTR har som mål å harmonisere kapasitetsfordelingsprosessene på tvers av Europa for å forbedre utnyttelsen av jernbaneinfrastrukturen og møte markedets behov for forutsigbarhet og tilgjengelig kapasitet for både person- og godstransport.

Prosjektet kalles Kundefokusert kapasitetsfordeling på norsk.

Prosjektet TTR er designet for å sikre en mer effektiv og koordinert kapasitetsfordeling. Dette innebærer en detaljert planlegging som omfatter både nasjonale og internasjonale behov. For mer informasjon om TTR-prosjektet, kan du besøke [RNEs nettside](#) og [FTEs nettside](#).

### 4.9.2 Elementer i kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR)

Kundefokusert kapasitetsfordeling (TTR) består av flere viktige elementer:



Figur 4: Kundefokusert kapasitetsfordeling

De tidligste elementene er beskrevet her:

- Kapasitetsstrategi (X-60 til X-36 måneder):** Dette trinnet innebærer å utarbeide en innledende oversikt over fremtidig kapasitet, midlertidige kapasitetsbegrensninger, forventet kapasitetsbehov, og planleggingsprinsipper for TCR-er og trafikkflyt. Strategien vil inkludere tilbakemeldinger fra infrastrukturforvaltere, søkere og de største driverne av serviceanlegg, og vil resultere i et offentliggjort strategidokument som input til kapasitetsmodellen.
- Internasjonal harmonisering av midlertidige kapasitetsbegrensninger:** Dette omfatter koordinering av vedlikehold, oppgraderinger og andre kapasitetsbegrensninger mellom infrastrukturforvaltere, og konsultasjon med interessenter som har interesse av koordinerte og forutsigbare TCR-er som input til egen virksomhet. Prosessen skal sikre at slike tiltak blir håndtert på en enhetlig måte over landegrensene.
- Kapasitetsmodell (X-36 til X-18 måneder) med kapasitetsoppdeling:** Denne modellen gir en mer detaljert prognose for ulike kapasitetsbehov, som kapasitet til arbeid i spor, godstransport, persontransport, restkapasitet og lignende. Søkerne kan melde inn sine kapasitetsbehov for å sikre at modellen blir så realistisk og relevant som mulig.

### 4.9.3 Implementering

TTR vil bli implementert i samsvar med gjeldende regelverk, og delprosessene vil bli innført gradvis. Ved oppstart av ruteplanperiode R26, skal Bane NOR ha fullført implementeringen av kapasitetsstrategien. Etter dette vil ytterligere delprosesser bli innført når det nasjonale regelverket tillater det.

**Kontakt Bane NOR**

**E-post**

[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

**Les mer om kundefokusert kapasitetsfordeling**

[banenor.no](http://banenor.no)

#### 4.9.3.1 Kapasitetsstrategi

Ved oppstart av R26, skal Bane NOR ha publisert kapasitetsstrategien for R29. Denne kapasitetsstrategien vil omfatte hele det norske jernbanenettet.

### Tidslinje for utarbeidelsen av kapasitetsstrategien for R29:

- **X-60 til X-40 (desember 2023–august 2025):** Det innhentes nødvendige data og utarbeidelse av et utkast til kapasitetsstrategi. Dette utkastet harmoniseres med Trafikverkets kapasitetsstrategi.
- **X-39 (september 2025):** Bane NOR formidler et utkast av strategien til RNE, som publiserer det på [sin nettside](#).
- **X-39 til X-36 (september 2025–desember 2025):** Søkerne, de største driverne av serviceanlegg samt øvrige berørte enheter i Bane NOR involveres. Innspillene benyttes til videreutvikling av strategien før den publiseres på [Bane NORs](#) og [RNEs nettsider](#).

Bane NOR vil kontakte de som skal involveres og informere om hvor og hvordan de skal levere sine innspill.

#### Kontakt Bane NOR

##### E-post

[ruteplan@banenor.no](mailto:ruteplan@banenor.no)

#### Les mer om kundefokusert kapasitetsfordeling

[banenor.no](http://banenor.no)

### 4.9.3.2 Kapasitetsmodell og kapasitetsoppdeling

Bane NOR har foreløpig ikke implementert denne prosessen.

#### 4.9.3.2.1 Kunngjøring av kapasitetsbehov

Bane NOR har foreløpig ikke implementert denne prosessen.

### 4.9.3.3 Kapasitetstilbud

Bane NOR har foreløpig ikke implementert denne prosessen.

### 4.9.3.4 Mulighetsstudier

Bane NOR tilbyr mulighetsstudier som beskrevet i kapittel 4.2.8.

### 4.9.4 TTR Pilotprosjekt eller tidlig implementering av en eller flere TTR-prosesser

Bane NOR deltar ikke i noen pilotprosjekt eller tidlig implementering av TTR-prosesser.

## 4.10 Prinsipper for kapasitetsfordeling i godskorridorene

Prinsippene for kapasitetsfordeling i godskorridorene (Rail Freight Corridors/RFC) som er tilknyttet OneStopShop (C-OSS), beskrives på [RNEs nettsider](#).

# Del 5 Tjenester og priser

## 5.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over tjenestene Bane NOR tilbyr sine kunder, samt prisene for disse tjenestene, i henhold til jernbaneforskriftens kapittel 4 og 6. Tjenestene er inndelt i følgende kategorier:

- den minste pakken med tjenester
- tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
- tilleggstjenester
- ekstratjenester.

Informasjonen er strukturert i tråd med oversikten i jernbaneforskriften, med unntak av tjenester i serviceanlegg, som behandles i del 7 av Network Statement.

Jernbaneforetakenes bruk av tjenester reguleres av Bane NORs til enhver tid gjeldende standardvilkår. Disse standardvilkårene kommer frem av [AST, vedlegg 1: Standardvilkår](#).

## 5.2 Prisprinsipper

### 5.2.1 Innledning

Bane NOR priser sine tjenester med grunnlag i jernbaneforskriften kapittel 6 og forskrift 7. august 2021 nr. 2361 om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909. Dette regelverket sikrer at prisene er transparente og følger en metodisk tilnærming basert på kostnader som oppstår direkte som følge av de enkelte tjenestene.

### 5.2.2 Den minste pakken med tjenester

Bane NOR priser den minste pakken med tjenester med grunnlag i:

- a. avgifter basert på direkte kostnader, jf. jernbaneforskriften 6-2 (1) og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909
- b. påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3
- c. rabatter, jf. jernbaneforskriften § 6-4.

Bane NOR fastsetter alle ovenstående priselementer med hjemmel i jernbaneforskriften § 6-1 (1) alle ovenstående priselementer.

Tilgang til Bane NORs hovedspor og til og fra serviceanlegg, er marginalkostnadspriset slik som minste pakken med tjenester. Dette gjelder uavhengig av hvem som driver serviceanlegget.

I tillegg har Bane NOR følgende ordninger som knytter seg til den minste pakken med tjenester:

- a. ytelsesordning etter jernbaneforskriften § 6-6
- b. reservasjonsavgifter etter jernbaneforskriften § 6-7.

### 5.2.3 Tilgang til tjenester i serviceanlegg og tjenester i disse

Prissettingen av tilgang til tjenester i serviceanlegg, samt tjenestene som tilbys i disse anleggene, er regulert av jernbaneforskriften § 6-9 (3). For mer informasjon om hvilke tjenester som er tilgjengelige i serviceanleggene og deres prissetting, henvises det til del 7 Serviceanlegg i nettveiledningen.

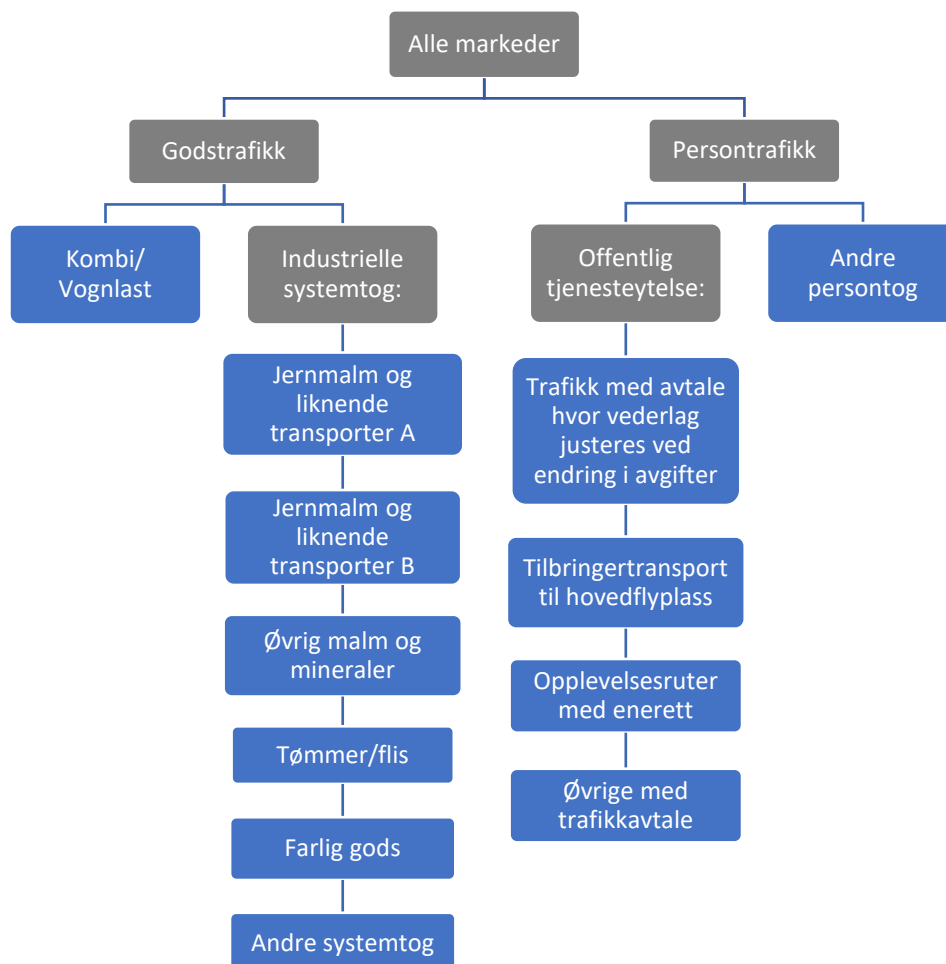
## 5.2.4 Tilleggstjenester og ekstratjenester

Prisingen av tilleggstjenester og ekstratjenester er basert på jernbaneforskriften § 6-9 (4). Disse tjenestene omfatter tjenester utover den grunnleggende pakken som Bane NOR tilbyr. For detaljer om hvilke tilleggstjenester og ekstratjenester som tilbys, samt deres kostnader, se kapittel 5.4 Tilleggstjenester og 5.5 Ekstratjenester i netterklæringen.

## 5.2.5 Liste over markedssegmenter

I henhold til jernbaneforskriften § 6-3 (4), skal en liste over markedssegmenter fremgå av Bane NORs netterklæring og revideres minst hvert femte år. For ruteplan 2026 planlegges det ingen endringer i markedsinndelingen.

Inndelingen i markedssegmenter er vist i figuren og listene under.



Figur 1: Markedssegmenter

Hovedinndelingen i markedssegmentene skjer først mellom godstrafikk og persontrafikk:

### Markedssegmenter innen godstrafikk

- kombi- og vognlasttog
- jernmalm og liknende transportere A
- jernmalm og liknende transportere B
- øvrig malm og mineraler
- tømmer/flis
- farlig gods
- andre systemtog.

### Markedssegmenter innen persontog

- trafikk med avtale hvor vederlag justeres ved endring i avgifter
- tilbringertransport til hovedflyplass
- opplevelsesruter med enerett
- øvrige persontog med trafikkavtale
- andre persontog.

### Prinsipper for markedssegmentering

Inndelingen i markedssegmenter skal oppfylle kravene som følger av EU-direktiv 2012/34 og Jernbaneforskriften. Særlig forskriftens § 6–3 (3) er relevant her, der heter det at:

«Før påslag på infrastrukturavgifter fastsettes, skal infrastrukturforvalter analysere hvilke markedssegmenter de er relevante for. Denne analysen må minst omfatte godstransport, persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse og annen persontransport, men markedssegmentene kan deles opp ytterligere ut fra hvilke varer eller passasjerer som transporteres.»

Fortalen til EU-direktiv 2012/34 åpner dessuten for å ta hensyn til om det er betydelige forskjeller i kostnadsstruktur, markedspriser og kvalitet. For å ivareta regelverkets krav til ikke-diskriminering og ivaretagelse av jernbanesegmentenes konkurranseevne, mener Bane NOR det er relevant også å ta med i betraktningen om det er betydelige forskjeller i hvordan transportene vil kunne håndtere og tilpasse seg påslag. Det vil si at det bør være sammenlignbare nivåer på priselastisitet innen et segment. Forhold som typer av varer og passasjerer, kostnadsstruktur, markedspriser og kvalitet har nær sammenheng med priselastisiteten. En markedssegmentering basert på de nevnte forholdene vil derfor også i stor grad gruppere transportere med sammenlignbar priselastisitet.

### Oppsummering av Bane NORs kriterier for inndeling av markedssegmentering

- Det skal skilles mellom godstransport, persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse og annen persontransport.
- Bane NOR foretar en ytterligere inndeling basert på hvilke typer varer eller passasjerer som transporteres og dersom det er betydelige forskjeller i kostnadsstruktur, markedspriser og krav til kvalitet ved transporttjenestene.

Etter at inndeling etter disse prinsippene er gjennomført, anses det ikke som hensiktsmessig med en ytterligere inndeling. Det ville ikke ha noen praktisk betydning, og det kunne medføre at avgiftssystemet ble unødvendig komplekst og ressurskrevende for alle parter å følge opp.

De tre hovedkategoriene definert i regelverket representerer ulike aspekter av trafikken på det norske jernbanenettet. Med dagens trafikkmønster vil disse kategoriene ha følgende innhold, som beskrives nærmere i listen under:

- **Godstransport:** Dette gjelder alle typer godstransport.
- **Persontransport med offentlig tjenesteytelse:** Det er ulike typer av trafikkavtaler mellom persontogselskaper og staten (Jernbanedirektoratet). Felles for avtalene er at det stilles krav til antall togavganger i en tidsperiode. Det kan være forskjeller med hensyn til om avtalen kun gir operatøren visse rettigheter eller om det også er offentlig kjøp med vederlag til operatøren. Bane NOR tolker det slik at all persontogtrafikk som kjører på avtaler hvor staten stiller krav til antall avganger, mot visse rettigheter for operatøren, hører til under persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse.
- **Annen persontransport:** Dette gjelder persontog uten trafikkavtale av typen nevnt over.

Transporttjenester innenfor noen av disse hovedkategoriene er nokså ulike. Det er derfor gjort ytterligere inndelinger i tråd med ovennevnte kriterier.

Bane NORs tilnærming har vært å starte med en kartlegging av alle typer transporter på det norske jernbanenettet, basert på [Oslo Economics' rapport fra 2022 om segmenter på norsk jernbane](#). Rapporten inneholder en systematisk gjennomgang av alle passasjer- og varetransporter på jernbanen og deres konkurranseflater, samt analyse av aktører, verdikjeder, organisering og markedsforhold. Dette gir et godt grunnlag for å samle sammenlignbare transporter i samme segment slik det er beskrevet ovenfor.

## Godstransport

### Kombi-/vognlast

På kombi-/vognlasttog transporteres flere typer varer på samme tog. Det er hensiktsmessig å skille mellom kombi-/vognlasttog og industrielle systemtog. En viktig egenskap ved kombitogene er at de kan bruke standardiserte lastbærere og ofte fraktes med lastebil til og fra en jernbaneterminal, evt. med skip. At godset egner seg for frakt med flere transportmidler gjør også at jernbanetransporten er mer konkurranseutsatt. Dette, sammen med små økonomiske marginer for operatørene, gjør at transportene er sammenlignbare med hensyn til tilpasning av etterspørselen ved endringer i transportprisen (priselastisitet).

### Systemtog

Systemtog er derimot tilpasset varetypenes spesielle behov, og frakter én type vare på et tog. Behovene kan være knyttet til volum, vekt og annet som krever tilpassede lastbærere. Derfor er fleksibiliteten som regel mindre når det gjelder å bytte til andre transportmidler. Innenfor godstransport med systemtog er det ulike kvaliteter, kostnadsstrukturer og markedspriser som gjør det hensiktsmessig å skille mellom varetypene i markedssegmenteringen, som beskrevet i det følgende.

### Malm og mineraler

Varetyper som malm og mineraler består blant annet av jernmalm og liknende fra gruvevirksomheter. Det fraktes malm med ulik grad av bearbeiding på transporttidspunktet, men dette er ikke vurdert som grunn til ytterligere inndeling. Forskjeller i krav til transporttjenestene gir derimot grunn til ytterligere inndeling. Det er forskjeller i krav til kapasitet per tog. Volumene per tog har dessuten betydning for kostnadsstruktur og konkurranseflaten mot veitrafikk. Vi vil inndele denne gruppen transporter i to segmenter. Vektklasser for lastede tog er en indikator for hvilket segment en transport hører til. Se også avsnitt nedenfor om innplassering i segmenter.

Øvrig malm og mineraler skiller seg fra jernmalm og liknende transporter når det gjelder volumer samt konkurranse fra andre transportmidler, og er derfor et eget segment.

### **Fartlig gods**

For fartlig gods som transporteres med jernbane kan transportmiddelvalget være begrunnet i særskilte sikkerhetshensyn. På grunn av dette spesielle kvalitetshensynet er fartlig gods et eget segment.

### **Tømmer og flis/massevirke**

Tømmer og flis/massevirke er varetyper med lav verdi og høy vekt, og som krever en bestemt type infrastruktur i form av tømmervogner, tømmerterminaler og tømmerbiler. Dette gjør at transportene er sammenlignbare innad i segmentet og forskjellig fra andre segmenter.

### **Andre systemtog**

Transport med systemtog utover det som allerede er nevnt er gruppert i segmentet andre systemtog.

### **Persontransport omfattet av offentlig tjenesteytelse**

For persontransport som er omfattet av offentlig tjenesteytelse er først gjort et stort skille mellom trafikk med avtale hvor vederlag justeres ved endring (kalt PSO), og annen trafikk med avtale. PSO-segmentet består av både lokal- og regiontog samt langdistansetog, og er en del av offentlig kollektivtransport hvor passasjerene ikke kan dekke kostnadene fullt ut. Et annet fellestrekk er at avgiftsendringer kompenseres gjennom endring i vederlaget. Disse fellestrekene gjør at PSO-transportene er sammenlignbare og utgjør et segment. Det ville dessuten være uheldig å plassere transporttjenester innen PSO i segmenter sammen med transportertjenester som ikke har justering av vederlag, da en slik segmentering ville kunne resultere i påslag som har konkurransevridende virkning.

Når det gjelder persontrafikk som har trafikkavtale med visse forpliktelser og rettigheter, men uten vederlag fra staten, er det grunnet til ikke å gruppere alle i ett segment. Tilbringer til hovedflyplass er forskjellig både fra øvrige med trafikkavtale og fra andre tog som stopper på Oslo Lufthavn. Til forskjell fra andre tog som stopper på Oslo Lufthavn har tilbringertjenesten ikke vederlag fra staten, slik at billettinntektene er viktig for å finansiere driften. Andre kjennetegn ved segmentet er at det kjøres tog med noen særrettigheter på infrastrukturen og adgang til ikke å åpne for avstigning før Oslo lufthavn og påstigning etter avgang fra Oslo lufthavn. Dette sammen med andre faktorer gjør at togproduktet har bedre punktlighet og tilgang på sitteplasser enn andre tog som kjører samme strekning. Togtilbudet retter seg mot reisende som har høyere betalingsvilje for disse kvalitetene.

Også opplevelsesruter med enerett har trafikkavtale med forpliktelser og rettigheter, uten vederlag. Type av passasjerer og selve togproduktet skiller seg fra de øvrige fordi turister er målgruppen og togturen i seg selv er attraksjonen.

Oppsummert har Bane NOR inndelt persontransportene som er omfattet av offentlig tjenesteytelse i fire segmenter som det framgår av listen ovenfor.

### **Annen persontransport**

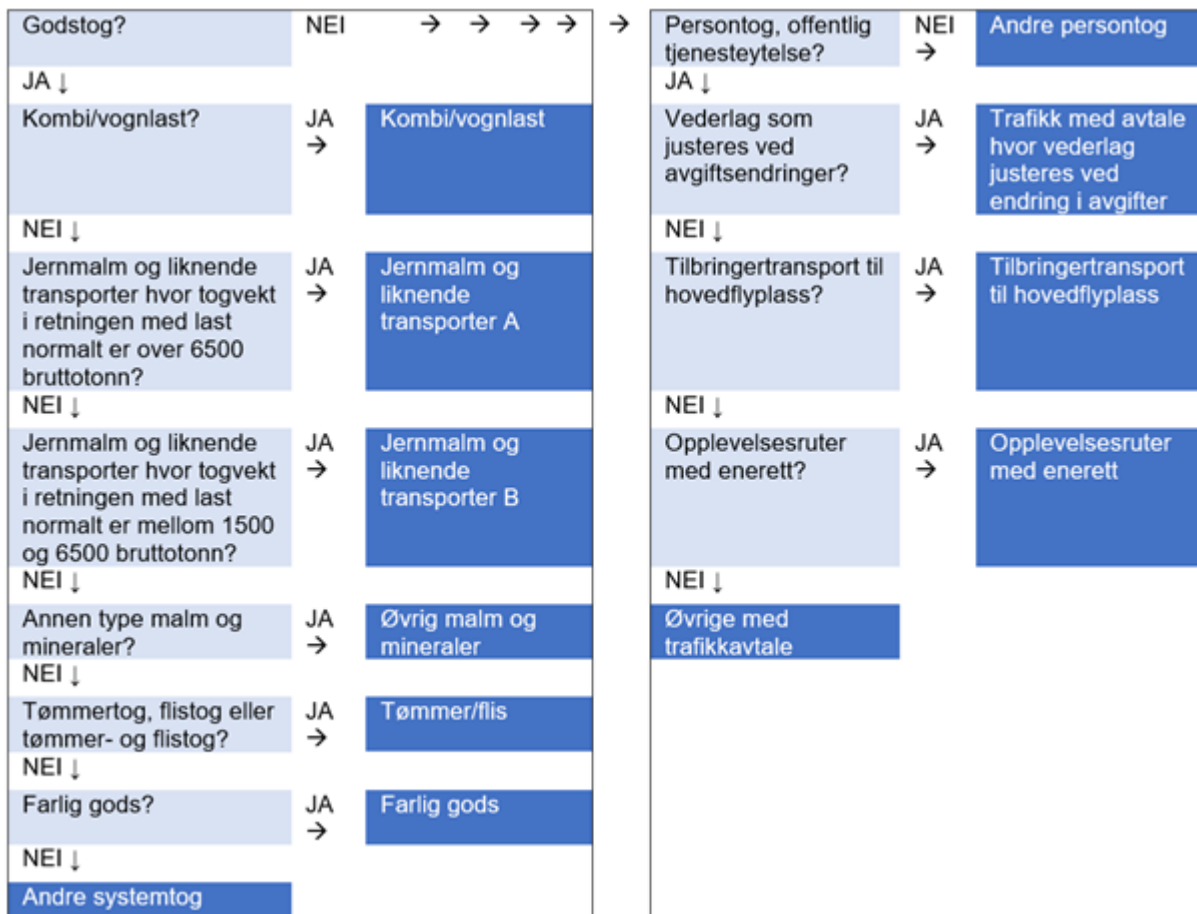
Den siste hovedkategorien fra regelverkets minimumskrav til inndeling er annen persontransport. Her inngår turismebasert trafikk uten enerett samt annen kommersiell persontrafikk, blant annet til/fra Sverige. Innen segmentet er det likheter med hensyn til rammebetingelsene. Bane NOR har ikke funnet grunn til å dele inn annen persontransport ytterligere per nå.

### **Tilordning av transportertjenester til markedssegmenter**

For å tilordne et togprodukt til relevant segment, kan man gå gjennom punktene under. Eventuelle nye typer transportertjenester eller transportertjenester som per i dag er inaktive skal plasseres i det segmentet som har størst likhet med den nye transportertjenesten.



1. **Godstog?** Hvis NEI, gå til punkt 8. Hvis JA, fortsett til punkt 2.
2. **Kombi/vognlasttog?** Hvis JA er segmentet «Kombi/vognlast». Hvis NEI, fortsett til punkt 3.
3. **Jernmalm og liknende transportør hvor togvekt i retningen med last normalt er over 6500 bruttotonn?** Hvis JA er segmentet «Jernmalm og liknende transport A». Hvis NEI, fortsett til punkt 4.
4. **Jernmalm og liknende transportør hvor togvekt i retningen med last normalt er mellom 1500 og 6500 bruttotonn?** Hvis JA er segmentet «Jernmalm og liknende transport B». Hvis NEI, fortsett til punkt 5.
5. **Annen type malm og mineraler?** Hvis JA er segmentet «Øvrig malm og mineraler». Hvis NEI, fortsett til punkt 6.
6. **Tømmertog, flistog eller tømmer- og flistog?** Hvis JA er segmentet «Tømmer/flis». Hvis NEI, fortsett til punkt 7.
7. **Farlig gods?** Hvis JA er segmentet «Farlig gods». Hvis NEI er segmentet «Andre systemtog».
8. **Persontog som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse?** Hvis NEI er segmentet «Andre persontog». Hvis JA, fortsett til punkt 9.
9. **Vederlag som justeres ved avgiftsendringer?** Hvis JA er segmentet «Trafikk med avtale hvor vederlaget justeres ved avgiftsendringer». Hvis NEI, fortsett til punkt 10.
10. **Tilbringertransport til hovedflyplass?** Hvis JA er segmentet «Tilbringer til hovedflyplass». Hvis NEI, fortsett til punkt 11.
11. **Opplevelsesruter med enerett?** Hvis JA er segmentet «Opplevelsesruter med enerett». Hvis NEI er segmentet «Øvrige med trafikkavtale».



Figur 2: Tilordning av transportør til markedssegmenter

## 5.3 Den minste pakken med tjenester og priser

### 5.3.1 Innhold i den minste pakken med tjenester

I henhold til jernbaneforskriften § 4-1 får jernbaneforetak tilgang til den minste pakken med tjenester ved å inngå en avtale om tilgang til spornettet (AST) med Bane NOR.

Den minste pakken med tjenester inkluderer følgende:

- a. behandling av søknader om infrastrukturkapasitet
- b. retten til å bruke kapasitet som tildeles
- c. bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporveksler og sporkryss
- d. trafikkstyring, herunder signalgiving, regulering, ekspedering samt kommunikasjon og framskaffelse av informasjon om togtrafikk
- e. bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrøm, der dette er tilgjengelig
- f. alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for. Dette inkluderer elektroniske kunngjøringer, grafiske ruter, og trafikkregler som Bane NOR utgir. Dette gjelder imidlertid kun for de strekninger som det aktuelle jernbaneforetak har tillatelse til å trafikere.

#### Trafikkstyring – GSM-R-utrustning til kjøretøy

Trafikkstyring, som nevnt i bokstav d, inkluderer også datakommunikasjon for ERTMS ombordutstyr og kommunikasjon via fastmontert GSM-R-telefon mellom tog (fører) og trafikkstyringssentral/trafikkstyrer på stasjon på ikke-fjernstyrte strekninger.

Jernbaneforetakene er ansvarlige for å skaffe GSM-R-utstyr og sørge for at det installeres korrekt i kjøretøyene. GSM-R-utrustningen må følge retningslinjene gitt i [vedlegg 2.3.12 Kommunikasjonssystemer](#). For lokførers terminal stilles det krav i henhold til UIC EIRENE om 8W cabradio med utvendig antenne og ekstern strømforsyning.

Enhver annen bruk av GSM-R-telefon regnes som en ekstratjeneste. Kostnader knyttet til trafikkstyring eller bemanning av stasjoner på strekninger uten linjeblokk i forbindelse med kjøring av ordinære tog eller ekstratog, dekkes av den minste pakken med tjenester.

#### Kontakt OPM Brukerstøtte

##### Telefon

[+47 73 41 01 10](tel:+4773410110)

##### E-post

[opm.brusterstotte@banenor.no](mailto:opm.brusterstotte@banenor.no)

#### Strømforsyning

Der strømforsyning er tilgjengelig, får jernbaneforetak rett til å bruke dette utstyret ved å inngå AST med Bane NOR. For mer informasjon om hvilke deler av jernbanenettet som har kontaktledningsanlegg, se [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

Når det gjelder bruk av strømforsyningsutstyr etter bokstav e) (her adgang til kontaktledningsanlegget ved strømvaktaker) får jernbaneforetak rett til å benytte dette der slikt finnes ved å inngå AST med Bane NOR. Informasjon om hvilke deler av jernbanenettet som har kontaktledningsanlegg, se [vedlegg 2.3.9 Elektrifiserte linjer](#).

## Bane NORs elektroniske distribusjonssystem

Jernbaneforetakene er også ansvarlige for å knytte seg til Bane NORs distribusjonssystem for kunngjøringer (FIDO) og skaffe utstyr som kan motta kunngjøringer fra Bane NOR, som for eksempel PC eller nettbrett. Dette utstyret skal kunne motta kunngjøringer både før avgang fra utgangsstasjonen og underveis, såfremt det er mulig å motta signaler fra internett eller mobilnett.

For mer informasjon, se [Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\) kapittel 1 og 2](#).

### Kontakt FIDO

#### E-post

[fido@banenor.no](mailto:fido@banenor.no)

## Tilgang til tilstandsovervåkingssystemene for rullende materiell

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt for FleetONE.

### FleetONE

[Logg inn](#)

### Kontakt Bane NOR OSS

#### E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

## 5.3.2. Metode for beregning av pris for den minste pakken med tjenester

I henhold til jernbaneforskriften kapittel 6 og forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2015/909.

### 5.3.2.1. Avgifter basert på direkte kostnader – grunnpris

Prisen for tilgang til den minste pakken med tjenester, som beskrevet i jernbaneforskriften §§ 4-1 og 6-2, og for tilgang til serviceanlegg, skal fastsettes til kostnaden som oppstår «som en direkte følge av den enkelte tog-tjenesten», i henhold til jernbaneforskriften § 6-2 (1). Basert på EU-forordning 2015/909 har Bane NOR tolket begrepet «direkte følge» som et marginalkostnadsprinsipp ut fra en økonometrisk analyse. Videre er det brukt et «skal-begrep» i jernbaneforskriften, hvilket forstås som en minimumsbetaling, med mindre unntakene i forskriften gjelder.

Bane NOR har gjennomført en økonometrisk analyse basert på kostnader knyttet til korrektivt og forebyggende vedlikehold av infrastrukturen og trafikkbelastning. Metoden identifiserer hvordan kostnadene varierer med endringer i trafikkvolum, ved bruk av matematikk og statistiske metoder. Kostnader og trafikkbelastning er målt per banestrekning for perioden 2017-2021. Modellen er logaritmisk (dobbel-log), og trafikkbelastningen er målt i antall togkilometer. Dette gjør det mulig å beregne kostnadselastisiteten, altså hvor mange prosent kostnadene øker ved en én prosent endring i trafikkvolumet.

Det er tatt hensyn til at banene har ulik teknisk utforming, inkludert antall sporveksler, tunneler og hastigheter, ved at regionene differensieres. Kostnadselastisitetene er estimert ved hjelp av minste kvadraters metode (OLS). Marginalkostnadene beregnes ved å multiplisere kostnadselastisiteten med gjennomsnittskostnaden.

## Regioninndeling

Marginalkostnadene er ikke konstante over hele nettet, noe marginalkostnadsberegningene bekrefter. Ved å dele banestrekningene inn i regioner kan man både ta hensyn til de ulike kostnadsnivåene og indirekte justere for forskjeller i tekniske variabler uten å inkludere disse direkte i modellen.

Tabell 1: Inndeling av banene i Norge

Region	Banestrekning
Osloområdet	Alnabanen Askerbanen Drammenbanen Gardermobanen Hovedbanen Follobanen
Ofotbanen	Ofotbanen
Resten	Øvrige strekninger

### Differensiering av prisen basert på aksellast

Fra 2025 vil grunnprisen bli differensiert basert på aksellast. Beregningene er dokumentert i [vedlegg 5.3.2.1 Grunnpris \(datert 1. september 2023\)](#) og danner grunnlag for prissatsene i kapittel 5.3.3.

### 5.3.2.2 Kapasitetsavgift

Jernbaneforskriften § 6-2 (2) gir grunnlag for et tillegg i prisen for å reflektere kapasitetsmangelen i spesifikke deler av jernbanenettet. I 2026 vil Bane NOR imidlertid ikke kreve inn noen kapasitetsavgift.

### 5.3.2.3 Påslag på infrastrukturavgifter

I tillegg til grunnprisen har infrastrukturforvalteren etter jernbaneforskriften § 6-3 anledning til å dekke flere av sine kostnader gjennom påslag dersom markedet tillater det. [Vedlegg 5.3.2.3 Påslag](#) beskriver metodene som ble brukt for å beregne disse påslagene.

En gjennomgang av markedssegmenteringen og analyse av segmentenes tåleevne er foretatt; se kapittel 5.2.5 for en oversikt over markedssegmentene. Følgende segmenter er vurdert som aktuelle for påslag:

- persontrafikk med trafikkavtale (PSO, public service obligation) hvor det er mulig å få avgiftsøkninger dekket
- jernmalm og lignende transport A
- jernmalm og lignende transport B
- øvrig malm og mineraler
- tilbringertransport til hovedflyplass.

Fordelingen av påslag mellom segmentene følger prinsippet om minst mulig påvirkning av tilpasninger. Segmenter med lav priselastisitet skal betale forholdsvis mer enn segmenter med høyere priselastisitet (Ramsey-prinsipp). Siden PSO-segmentet kan velte avgiftsendringer over på staten, kan Ramsey-prinsippet ikke brukes i dette tilfellet. Derfor er påslagene i PSO-segmentet satt slik at andelen av totalt påslag er lik andelen av togkilometer (med trafikken i årene 2019, 2021 og 2022 som grunnlag). Øvrige

påslag er fordelt på de øvrige påslagssegmentene ved hjelp av Ramsey-prinsippet. Satsene per togkilometer er funnet ved å dele segmentets totale påslag på antall togkilometer i segmentet.

**Merk:**

Det opplyses at SJT har sendt varsel om vedtak til Bane NOR om påslag for 2024 og 2025, og at det kan komme endringer i påslag for 2026 som følge av et eventuelt endelig vedtak fra SJT i saken.

### 5.3.2.4 Rabatter

For å fremme nye tjenester, vil Bane NOR, ut fra prinsippene om konkurransenøytralitet i hvert enkelt tilfelle, avtale mulige rabatter etter jernbaneforskriften § 6-4. Avtalene vil spesifisere tidsrom og omfanget av rabatten.

Forskriftens § 6-4 gir også anledning til å gi en tidsavgrenset rabatt for å stimulere trafikken på vesentlig underutnyttede strekninger. Forskriften presiserer at det ikke holder å være underutnyttet, men i vesentlig grad underutnyttet. Med vesentlig forstås at strekningskapasiteten er under 50 % over døgnet. Det har vært en økning i trafikken de senere årene, og det er ikke lenger noen strekninger som oppfyller kravet for å defineres som vesentlig underutnyttet.

Bane NOR har gitt godstrafikken incitament til økt bruk av nedenstående strekninger/strekningsavsnitt ved å yte en rabatt på sporavgifter knyttet til den minste pakken på aktuelle strekninger/strekningsavsnitt. For å sikre at rabatten gir den rette stimulansen i markedet, mente Bane NOR at den måtte være betydelig og gjelde for en såpass lang periode at den skulle gi forutsigbarhet. Nivået på rabatten ble fastsatt ut fra Bane NORs kunnskap om markedet og kontakt med aktørene. Rabatten ble i 2017 fastsatt til 75 % rabatt og var meldt å skulle gjelde til og med 2025 på følgende strekninger som tilfredsstilte ovennevnte definisjon på vesentlig underutnyttet:

- Alle ikke-elektrifiserte strekninger:
  - Kongsvinger–Elverum
  - Hamar–Elverum–Røros–Støren
  - Dombås–Åndalsnes
  - Trondheim–Hell–Storlien/Bodø
- Sørlandsbanen på delstrekningen Kongsberg–Kristiansand–Orstad (Ganddal)
- Dovrebanen på delstrekningene Eidsvoll–Dombås–Åndalsnes/Heimdal/Brattøra
- Delstrekningene Roa–Hønefoss og Hønefoss–Hokksund

Siden strekningene ikke lenger er vesentlig underutnyttede har Bane NOR startet en gradvis utfasing av rabatten fra og med 2024, som vist i følgende tabell:

**Tabell 2: Utfasing av rabatten**

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Sats	75 %	60 %	45 %	30 %	15 %	0 %

### 5.3.2.5 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter

Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter:

- kjøring av redningstog, brannvisitasjonstog, hjelpetog, arbeidstog og øvrige tog som benyttes til kontroll eller vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, samt tog som har til formål å transportere materiell eller materialer som skal benyttes i forbindelse med arbeider på eller ved infrastrukturforvalters egen infrastruktur

- nødvendig kjøring for «innkjøring» av ny infrastruktur, prøvekjøring for typegodkjenning av nytt materiell, samt nødvendig kjøring knyttet til kjentmannskjøring på ny infrastruktur
- kjøring med museumstog i museenes egen regi. Det forutsettes at kjøringen ikke er til ulempe for annen trafikk. Dersom museumstoget er chartret av tredje person, betales det avgift som andre tog
- skifting av jernbanekjøretøy (rullende materiell)
- transport av omformeraggregater til og fra verksteder, samt mellom omformerstasjoner
- kjøring på oppdrag av Bane NOR i forbindelse med vedlikehold og utbygging
- kjøring med tog der kjøringen har et ideelt formål.

### 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester

Alle priser er oppgitt eks. mva., og Bane NOR fakturerer inkludert merverdiavgift.

Prisene vil hvert år bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg. For mer informasjon om prisendringer, se kapittel 5.8.

Basert på dokumentasjonen av grunnpris og påslag fastsettes prisene for 2026, basert på 2025-priser, til:

**Tabell 3: Priser (2025-priser) – Paragrafhenvising er relatert til jernbaneforskriften**

Banestrekning og aksellast	Grunnpris § 6-2 (1) (Kroner per togkilometer)	Påslag for følgende markedsområder (§ 6-3) (Kroner per togkilometer)				
		PSO*	Hovedflyplass	Jernmalm og lignende transporter A	Jernmalm og lignende transporter B	Øvrig malm og mineraler
Aksellast under 25 tonn		11,66	4,45	546,44	138,74	8,33
Osloområdet	5,79					
Ofotbanen	9,86					
Øvrige strekninger	9,86					
Aksellast over 25 tonn						
Alle strekninger	157,77					

**PSO\***= *Public Service Obligation (Offentlig tjeneste)*

Nedenstående tabeller viser eksempler på hvordan fakturert beløp vil bli for ett persontog og ett godstog:

**Tabell 4: Eksempel – RE11: Eidsvoll-Larvik; Dobbelsett og morgenrush; ett tog (2025-priser)**

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Eidsvoll–Oslo S	65,91	5,79	382
	Oslo S–Drammen	51,50	5,79	298
Øvrige strekninger	Drammen–Larvik	103,30	9,86	1 019
<i>Sum grunnpris</i>				1 698
Osloområdet	Eidsvoll–Oslo S	65,91	11,66	769
	Oslo S–Drammen	51,50	11,66	600
Øvrige strekninger	Drammen–Larvik	103,30	11,66	1 204

**Tabell 5: Eksempel – Kombitog Alnabru–Brattøra; 44 TEU; ett tog (2025-priser)**

Prisområde	Delstrekning	Km	Sats (kr)	Beløp
Osloområdet	Alnabru–Lillestrøm	12,23	5,79	71
	Lillestrøm–Eidsvoll	46,91	5,79	272
Øvrige strekninger	Eidsvoll–Brattøra	485,1	9,86	4 783
<i>Sum grunnpris</i>				5 126
Rabatt (Grunnlag = Grunnpris på strekninger med rabatt)			30%	-1 435
<b>Sum fakturert beløp</b>				<b>3 691</b>

## 5.4 Tilleggstjenester og priser

Dersom Bane NOR yter noen av tilleggstjenestene som er beskrevet i jernbaneforskriften § 4-4, skal Bane NOR yte disse til jernbaneforetak dersom de søker om dette.

For å få tilleggstjenester som ytes av andre enn Bane NOR, må jernbaneforetaket henvende seg til den som yter tjenesten.

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tilleggstjenester, med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (4). I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til den kostnaden som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste.

Tilleggstjenester som Bane NOR tilbyr omfatter følgende:

### 5.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)

I henhold til jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav a), som regulerer leveransen av elektrisk energi til togdrift i Norge, har Bane NOR ansvaret for å sørge for energiforsyning til togdrift. Dette inkluderer både innkjøp av energi og videresalg til jernbaneforetakene som opererer på det nasjonale jernbanenettet. Jernbaneforskriften pålegger infrastrukturforvalteren å tilby elektrisk energi som en tilleggstjeneste til alle jernbaneforetak som har behov for det.

Bane NOR leverer omformet, elektrisk energi til togframføring gjennom sin enhet Energi. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har gitt Bane NOR konsesjon for omsetning av elektrisk energi, slik at selskapet kan tilby denne tjenesten på en pålitelig måte til jernbaneforetakene.

Beregningen av elektrisk energiforbruk ved togdrift kan utføres på to måter: enten gjennom direkte måling med energimålere installert i traksjonsenhetene, eller indirekte ved bruk av bruttotonnkilometer og tilhørende nøkkeltall som omregner disse til energiforbruk. Nøkkeltallene tar hensyn til flere variabler, inkludert type traksjonsmateriell, banestrekning og trafikkemønstre.

Prinsippene og kravene for avregning og prissetting av elektrisk energi er detaljert i «Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi». Her får du en omfattende oversikt over hvordan energikostnadene fordeles, hvordan innrapportering av forbruksdata skal skje, og hvilke vilkår som gjelder for fakturering.

#### [Standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi](#)

Oversikt over prosessen for måling, avregning og fordeling av kostnader for den energien som leveres via jernbanens kontaktledning, anlegg knyttet til kontaktledningen, og matestasjonsanlegg.

### Priser for kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)

Prisen for elektrisk energi består av følgende hovedelementer:

- elektrisk kraft
- nettleie for å få strømmen fra produksjonssted til Bane NORs omformerstasjoner
- omformings- og overføringstap i Bane NORs anlegg
- Bane NORs administrative omkostninger
- offentlige avgifter.

Når disse tjenestene etterspørres av eller tilbys til flere aktører, fastsetter Bane NOR priser og publiserer disse på sine nettsider, slik at de er tilgjengelige for alle interesserte parter.

#### [Tariffer](#)

Oversikt over de til enhver tid gjeldende tariffene. Alle priser er uten mva.

### 5.4.2 Forvarming av passasjertog

I henhold til jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav b) har Bane NOR ansvaret for å sørge for strømforsyning til hensatte jernbanekjøretøy, inkludert passasjertog som trenger forvarming. Dette omfatter både kjøretøy med og uten egen strømvaktar, samt andre typer tog som har behov for strømforsyning når de er hensatt.



Bane NORs strategi for strømforsyning til hensatte jernbanekjøretøy er at

- **kjøretøy med egen strømvaktaker** som hovedregel forsynes fra kontaktledningen via strømvaktakeren
- **kjøretøy uten egen strømvaktaker**, og andre som har behov for det, forsynes fra togvarmepost der dette er tilgjengelig.

Tjenesten tilbys også til andre togslag enn passasjertog.

#### 5.4.2.1 Strømvaktaker

Bane NOR tilbyr jernbaneforetakene strømforsyning til de hensatte kjøretøyenes strømvaktaker på følgende vilkår:

- Hensettingssporet må være elektrifisert, og banestrømforsyningen må ha tilstrekkelig kapasitet.
- Hensettingen under spenningssatt kontaktledning må oppfylle minstekrav til elsikkerhet, som beskrevet i kapittel 7.3.5.2 og TJN 3.20.
- Det må være tilstrekkelig teknisk forenelighet mellom banestrømforsyningen og jernbanekjøretøyene som mottar strøm. Erfaring viser at diodelikeretting av kjøretøyets nettstrømretter under hensetting gir tilstrekkelig teknisk forenelighet i henhold til EN 50388.
- Kortvarige avbrudd i strømforsyningen (under 15 minutter) er påregnelige og nødvendige, og varsles ikke på forhånd. Gjennom planlegging forsøker Bane NOR å redusere omfanget av disse avbruddene, spesielt i perioder der behovet for strømforsyning er kritisk (for eksempel om vinteren).
- Langvarige avbrudd i strømforsyningen (over 15 minutter) kan forekomme og varsles minst ett døgn i forveien. Ved behov for mer omfattende koordinering, kan avbrudd varsles opptil to uker på forhånd, slik at jernbaneforetakene kan håndtere kjøretøyene på en hensiktsmessig måte, for eksempel ved nedrigging, hensetting annet sted eller tilkobling til en togvarmepost. Planlagte avbrudd søkes lagt til perioder der behovet for strøm ikke er kritisk. Ikke-planlagte avbrudd søkes redusert ved omkobling og varsles snarest mulig.
- Jernbaneforetakene betaler for energileveransen etter de samme prisene og vilkårene som beskrevet i kapittel 5.4.1 om kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift).

Behovet for denne tilleggstjenesten meldes inn under kapasitetsfordelingsprosessen, som beskrevet i kapittel 4.2.1.2. Ved langvarige avbrudd kan jernbaneforetaket, etter avklaring med Bane NOR, benytte eventuelle ledige togvarmeposter, forutsatt at kjøretøyet er teknisk kompatibelt. Kostnader for energileveranse påløper etter samme prinsipper som beskrevet i kapittel 5.4.2.2 om togvarmeposter, men uten fast årlig leie. Jernbaneforetaket er ansvarlig for å rapportere energiforbruket.

#### Kontakt Bane NOR OSS

E-post  
[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

#### 5.4.2.2 Togvarmepost

Jernbaneforetakene betaler for energileveransen til togvarmeposter etter følgende prinsipper:

- **16 2/3 Hz:** Samme priser og vilkår som for kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift) i kapittel 5.4.1.
- **50 Hz:** Kostnadene tilsvarer de faktiske kostnadene Bane NOR har for å yte tjenesten, inkludert et administrativt påslag på 5 %.

Årlige leiepriser:

- 1000 V (16 2/3 Hz eller 50 Hz) – NOK 13 554
- 1x230 V (50 Hz) – NOK 9 488
- 3x230 V (50 Hz) – NOK 13 554
- 3x400 V (50 Hz) – NOK 20 331

<p><b><a href="#">Tariffer</a></b></p> <p>Oversikt over de til enhver tid gjeldende tariffene. Alle priser er uten mva.</p>	<p><b><a href="#">Elkraftportalen</a></b></p> <p>Informasjon du trenger når du skal jobbe på eller ved Bane NORs elektriske anlegg.</p>
---	---

Ved behov for nybygg av togvarmeposter, kan jernbaneforetakene henvende seg til Bane NOR for en vurdering av om slike skal etableres og hvordan de eventuelt skal finansieres. Jernbaneforetak som initierer nybygg må forskuttere leie for bruk av posten i tre år.

For en oversikt over hvor det finnes togvarmeposter, se [vår oversikt over hensettingsanlegg](#).

### 5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods

I henhold til jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav c), er Bane NOR forpliktet til å tilby visse tjenester knyttet til spesialtransporter og transport av farlig gods. Nedenfor beskrives hvilke tjenester Bane NOR tilbyr innenfor disse områdene.

#### 5.4.3.1 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter

Bane NOR gir jernbaneforetaket mulighet til å verifisere gjennomførbarheten av en spesialtransport ved å simulere transporten i et dedikert dataverktøy. Dette sikrer at transporten kan gjennomføres trygt og effektivt på den aktuelle strekningen.

#### Kontakt Spesialtransport

E-post

[spesialtransporter@banenor.no](mailto:spesialtransporter@banenor.no)

#### 5.4.3.2 Tjenester i forbindelse med transport av farlig gods

Bane NOR tilbyr ingen særskilte tjenester relatert til transport av farlig gods. Jernbaneforetakene må følge retningslinjene i ADR/RID-regelverket, som spesifiserer kravene til sikker transport av farlig gods. Dette regelverket, som er en del av det europeiske og internasjonale regelverket for transport av farlig gods, er tilgjengelig på Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sine nettsider.

## Transport og farlig gods – retningslinjer og annen informasjon

[ADR/RID-regelverket på dbs.no](#)

[OTIF - Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail](#)

## 5.5 Ekstratjenester og priser

I henhold til jernbaneforskriften § 6-9 (4), er Bane NOR ansvarlig for å fastsette priser for ekstratjenester som tilbys jernbaneforetakene. Dersom Bane NOR er den eneste leverandøren av en bestemt tjeneste, skal prisen maksimalt dekke kostnadene for å yte tjenesten, inkludert en rimelig fortjeneste. For tjenester som også tilbys av andre aktører, vil prisen bli satt i tråd med markedsvilkår.

Alle ekstratjenester som tilbys av Bane NOR, skal tilbys alle virksomheter på de samme vilkårene og på en ikke-diskriminerende måte, i henhold til Jernbaneforskriften § 4-5 (2).

Hvis et jernbaneforetak ønsker å benytte ekstratjenester levert av andre enn Bane NOR, må de selv kontakte den aktuelle leverandøren.

Ekstratjenester, som er nevnt i jernbaneforskriften § 4-5, inkluderer følgende:

**a. Adgang til telekommunikasjonsnett:** Bane NOR tilbyr ikke adgang til andre telekommunikasjonsnett enn de som benyttes i for togframføring.

**b. Fremskaffelse av tilleggsopplysninger:** Jernbaneforetak som trenger mer informasjon enn det som er tilgjengelig i Network Statement og andre kilder, kan kontakte Bane NORs OSS for mer informasjon.

**c. Teknisk kontroll av rullende materiell:** Bane NOR tilbyr vanligvis ikke teknisk kontroll av rullende materiell. Unntak kan gjøres, for eksempel i tilfeller der trafikken må gjenopptas etter en hendelse. Kontakt Bane NORs OSS for mer informasjon.

**d. Billettsalg på stasjoner for passasjerer:** Bane NOR tilbyr ikke billettsalg på stasjoner. Det er imidlertid mulig å leie areal til billettsalg og/eller billettautomater.

**e. Omfattende vedlikeholdstjenester:** Bane NOR tilbyr ikke omfattende vedlikeholdstjenester som krever spesialanlegg, for eksempel vedlikeholdsanlegg for høyhastighetstog eller annet rullende materiell med særskilte krav.

### Kontakt Bane NOR OSS

E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 5.5.1 Andre tjenester

I henhold til jernbaneforskriften § 6-9 (4), fastsetter Bane NOR priser for ekstratjenester. Disse tjenestene kan maksimalt prises etter kostnadene ved å levere dem, pluss en rimelig fortjeneste, hvis de kun tilbys av Bane NOR. Tjenester som tilbys av andre leverandører vil bli priset etter markedsvilkår. Ekstratjenester som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-5 tilbys på forespørsel.

For ekstratjenester kreves det en særskilt avtale med Bane NOR, og prisene vil være spesifisert i denne avtalen. Generelt prises ekstratjenester til markedsvilkår.

### 5.5.1.1 Redning

Bane NOR, gjennom enheten Berging & beredskap jernbane, har etablert ekstra redningsberedskap for særskilte brannobjekter i Østlandsområdet og på Bergensbanen.

- **Oslo S:** Brann- og redningstog frakter redningsmannskaper og utstyr til ulykkessteder med en responstid på 15 minutter.
- **Bergen:** Redningslokomotiv med en responstid på minimum én time for høyfjellshendelser.

Bruk av redningstogene besluttes av redningsetaten i samarbeid med togleder og iverksettes av Bane NORs operative togledelse ved varsel til enheten Berging & beredskap jernbane.

#### Avtaler om redningstjenester inkluderer:

- Geilo Røde Kors for utstyr, mannskap og GPS-løyper vinterstid
- Finse 1222 og Vatnahalsen Hotell for innlosjering i krisesituasjoner
- lokale brannvesen for opplæring og utstyr for jording av kontaktledningsanlegg.

### 5.5.1.2 Berging

Bane NOR tilbyr landsdekkende bergingstjenester med mannskap og utstyr. Togleder rekvirerer Bergingsleder, som styrer oppdragene. Disse kan omfatte

- rydding av ulykkessteder og transport av materiell.
- midlertidige utbedringer for transport til verksted.

Bergingsutstyr er tilgjengelig på flere lokasjoner: Lodalen, Bryne, Bergen, Trondheim, Mo i Rana, Narvik.

Tjenester omfatter transport av kjøretøy, midlertidige utbedringer, og teknisk bistand. Kostnader for berging dekkes av den som forårsaker skaden.

Bergingstjenesten sin hovedoppgave er å rydde et hendelsessted (ulykke/avsporing) for jernbanemateriell og gods samt ta hånd om transport fra hendelsesstedet og til nærmeste hensiktsmessige sted for hensetting, slik at infrastrukturen kan repareres og normal togtrafikk kan gjenopptas.

Bergingstjenesten disponerer diesellokomotiv med spesialkobbel som kan benyttes når kjøretøy med tekniske problemer som sperrer for trafikk i Østlandsområdet.

Ved bergingsoppdrag vil den som forårsaker skaden eller utløser oppdraget, få regning i form av et regresskrav fra Bane NOR i hvert enkelt tilfelle.

Jernbaneforetaket er ansvarlig for at nødvendig teknisk informasjon for berging av materiell, for eksempel beskrivelse av løftekapitteler, bremsesystemer og elektrisk anlegg, blir videreformidlet til Bane NOR sin enhet Berging & beredskap jernbane.

Enheden Berging & beredskap jernbane har etablert beredskapsordninger med personell og utstyr i beredskap på følgende lokasjoner:

#### Lodalen

- bergingsleder, bergingsmannskap og lokomotivførere
- diesellokomotiv, dieselmotorvogn med bergingsutstyr, lastebil med bergingsutstyr, bergingskjøretøy med rotatorcran, diverse biler og tyngre bergingsutstyr.

## **Bryne**

- bergingsmannskap
- tilhenger med bergingsutstyr.

## **Bergen**

- bergingsmannskap og lokomotivførere
- diesellokomotiv, redskapsvogn med bergingsutstyr samt mannskapsvogn.

## **Trondheim**

- bergingsmannskap
- redskapsvogn med bergingsutstyr samt mannskapsvogn.

## **Mo i Rana**

- bergingsmannskap
- kombinert redskaps og mannskapsvogn med bergingsutstyr.

## **Narvik**

- bergingsmannskap
- bergingsutstyr i containere på flatvogn. Bergingsutstyr innebærer standard oppsett av håndverktøy, hydraulisk løfteutstyr, overgangskobbel og transporttraller.

## **Tilleggstjenester som kan tilbys av Bane NORs enhet Berging & beredskap jernbane**

- transport av kjøretøy, som ikke kan fremføres som ordinære tog, til verksted eller annet avtalt sted
- midlertidige utbedringer ute i drift slik at kjøretøy er klargjort for transport til verksted
- bergingstjenester på hendelsessted etter at basistjenestene er avsluttet og infrastrukturen åpnet
- teknisk og annen midlertidig bistand til et jernbaneforetak. Dette kan for eksempel være: avlesning av CCTV, ladefeil, problemer i forbindelse med oppkobling mm. Dette forutsetter av jernbaneforetaket gir Berging & Beredskap Jernbane operativ tilgang til kjøretøy samt tillatelse til teknisk betjening av kjøretøy.

Gjennomføring av tilleggstjenester avtales ved bestilling. Dersom det ønskes nærmere opplysninger om bergingstjenester, kontakt Bane NOR.

### **Roy Johnsrud**

Avdelingsleder Berging

E-post [roy.johnsrud@banenor.no](mailto:roy.johnsrud@banenor.no)

### 5.5.1.3 Brannvisitasjonstog

Bane NOR kan påta seg å kjøre brannvisitasjonstog etter tog som representerer antennelsesrisiko utover det normale. Bestilling av brannvisitasjonstog foretas samtidig med søknad om infrastrukturkapasitet. For mer informasjon om søknadsprosessen, se kapittel 4.2.

Flakvogner for kjøring av redningskjøretøy på jernbanelinjen er plassert i Bergen og på Voss.

### 5.5.1.4 Tankvogn med vann for slukking av brann langs jernbanelinjen

Bane NOR kan velge å ha stående vannvogner på stasjoner nær strekninger hvor det erfaringsmessig er antennelsesrisiko utover det normale og tilgangen på vann kan være vanskelig.

Vannvogn/container er plassert på Alnabru, Sarpsborg, Hønefoss, Ål, Myrdal, Voss, Hamar, Dombås og Støren. Det er også vannvogn på Ofotbanen, stasjonert i Narvik.

### 5.5.1.5 Snøryddingslokomotiv

Bane NOR har vinterstid stasjonert diesellokomotiv på Myrdal stasjon på Bergensbanen, primært med tanke på snørydding. Snøkoordinator er stasjonert på Finse i vintersesongen.

På Nordlandsbanen er det ikke stasjonert snøryddingslokomotiv. Dette kan rekvireres på kort tid fra Hamar. På Dunderland finnes en Beilhack snøfreser.

### 5.5.6.6 Vannfylling på tog

#### Vannfylling på tog (drikke- og vaskevann for passasjerene)

For oversikt over serviceanlegg med mulighet for vannfylling, se [våre oversikter over serviceanlegg](#).

Behov for tilgang til vannposter meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen. For mer informasjon om søknadsprosessen, se kapittel 4.2.

#### Vannfylling på tog (store mengder på kort tid)

For oversikt over serviceanlegg med mulighet for hurtig fylling av store mengder vann, se [våre oversikter over serviceanlegg](#).

Behov for tilgang til vannstender under togframføring meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen. For mer informasjon om søknadsprosessen, se kapittel 4.2.

### 5.5.1.7 Håndtering av avfall fra toaletter

For nærmere informasjon om håndtering av avfall fra toaletter, se [vår oversikt over hensettingsområder](#).

## 5.6 Finansielle straffer og incentiver

### 5.6.1 Avgifter for mindre ruteendringer

Det er i dag ingen avgifter for ruteendringer.

## 5.6.2 Avgifter for større ruteendringer

Det er i dag ingen avgifter for ruteendringer.

## 5.6.3 Avgifter for ubrukt kapasitet

Hvis et tog ikke kjøres og det ikke er registrert en kansellering før planlagt avgang, belastes det med full grunnpris. Akutte hendelser som fører til kanselleringer, vil ikke medføre reservasjonsavgifter, da disse faller under ytelsesordningen. For mer informasjon om ytelsesordningen, se kapittel 5.7.1.

## 5.6.4 Reservasjonsavgifter

I henhold til jernbaneforskriften § 6-7, er formålet med reservasjonsavgifter å fremheve at ikke-benyttet sporkapasitet har alternativ bruk eller verdi enten i form av et annet jernbaneforetags bruk eller til infrastrukturforvalterens vedlikehold av infrastrukturen. Reservasjonsavgifter ilegges for tildelt infrastrukturkapasitet som avbestilles eller ikke benyttes av søkeren.

Søkeren, som kan være et jernbaneforetak eller annen instans ifølge jernbaneforskriften § 1-7 bokstav p), er ansvarlig for å betale disse avgiftene. Infrastrukturforvalteren betaler ikke reservasjonsavgifter for egen transport knyttet til vedlikehold, jf. lisensforskriften § 23 (1) andre setning.

Reservasjonsavgifter beregnes basert på opplysninger om tildelt kapasitet og tidspunktet for avbestilling i BEST eller ikke-bruk registrert med kode 85 i TIOS. Avgiftene gjelder for kapasitet som ikke brukes, inkludert ad hoc-tildelinger, og kun når søker er direkte ansvarlig. Dersom det er uenighet om årsakskodene, kan jernbaneforetaket klage i henhold til tvisteløsningsprosedyren i kapittel 5.7.1

**Tabell 6: Reservasjonsavgifter som ilegges**

Tidsperiode	Reservasjonsavgift
Til og med 15 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	30 % av grunnpris og påslag
Mellom 14 dager og 48 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	60 % av grunnpris og påslag
< 48 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	80 % av grunnpris og påslag

Grunnprisen og påslaget i tabellen beregnes ut ifra planlagt rute og togkilometer.

Tog som ikke kjøres og hvor det ikke er registrert en kansellering før planlagt avgang, belastes med full grunnpris og fullt påslag, basert på planlagt rute og togkilometer. Dette gjelder også tog registrert i TIOS med årsakskode 85, merket som «Innstilt grunnet markedsmessige årsaker».

Reservasjonsavgifter ilegges ikke ved akutte hendelser, da disse faller under ytelsesordningen. For mer informasjon om ytelsesordningen, se kapittel 5.7.1.

## 5.6.5 Incentiver og rabatter

### 5.6.5.1 ERTMS rabatter

I henhold til jernbaneforskriften § 6-2 (6), tilbyr Bane NOR ingen incentiver relatert til ETCS-utstyr utover [avtalen om 50 % dekning av jernbaneforetakenes installasjonskostnader](#).

### 5.6.5.2 Støysvake bremseklosser

I samsvar med jernbaneforskriften § 6-2 (3) vurderer Bane NOR, i henhold til NOI TSI, både incitamentordninger og prising for rask overgang til støysvake komposittbremseser. Forslag til ordning vil bli sendt på høring før implementering. En incitamentordning vil bli gjennomført når relevant teknologi er godkjent for Nord-Europa.

## 5.7 Ytelses- og kompensasjonsordninger

### 5.7.1. Ytelsesordning

Ytelsesordningen er utformet på grunnlag av jernbaneforskriften § 6-6. Ytelsesordningen, herunder tvisteløsningsordning, er inntatt i [AST vedlegg 4: Ytelsesordning](#), og har vært gjeldende fra 1. januar 2017. Ordningen gjelder ikke for kjøring som nevnt i kapittel 5.3.2.5, samt tog uten rute herunder kiptog.

Formålet med ytelsesordningen er ikke kun å gi en malus når man ikke oppnår avtalt ytelsesnivå, men også en ansporing til større driftsstabilitet eller et høyere ytelsesnivå.

Ordningen tar utgangspunkt i absolutte verdier for forsinkelsestimer og innstillinger og hvor betalingen begynner fra og med første hendelsesregistrering. Det benyttes en lineær modell for å beregne beløpene i ytelsesordningen. Det vil si at aktuell sats for forsinkelsesminutter ganges med antall tellende forsinkelsesminutter, og aktuell sats for innstillinger ganges med antall tellende innstillinger. Dette gjøres per aktør og summeres slik at det fremkommer sum betaling fra Bane NOR til det enkelte jernbaneforetak og sum betaling fra det enkelte jernbaneforetak til Bane NOR. Dersom en månedlig sum for jernbaneforetaket, eller månedlig sum for Bane NOR til jernbaneforetaket, overstiger fastsatt maksimumsbeløp (såkalt tak), reduseres summen til maksimumsbeløpet. Gjeldende satser og regler for maksimumsbeløp er vist i slutten av dette avsnittet.

I ordningen inngår også en bonusordning for reduksjon i forsinkelser for godstog, som beskrevet til slutt i dette kapitlet.

### Årsakskoder inkludert i ordningen

- kode 1–5, 7, 86 og 99, samt de forsinkelser/innstillinger som ikke har årsakskode (Bane NOR)
- kode 81–85 for forsinkelser og 81 for innstillinger (jernbaneforetak)
- kode 5 unntas for innstillinger med årsakstype «Planlagt innstilling» da disse for persontog er inkludert i ordningen for Alternativ transport «Buss for tog»
- kode 99 representerer følgeforsinkelser som følge av primærårsakene (kodene 1–5, 7, 81–86 og 91–94)
  - Bane NOR utbetaler det jernbaneforetakene er blitt belastet med på kode 86 og 99.
  - Jernbaneforetakene betaler indirekte deres andel av hendelsene på kode 86 og 99 gjennom en høyere kronesats på primærårsakene (kode 81–85), unntatt på følgende baner: Arendalsbanen, Breviksbanen og Flåmsbana.
- Innstillinger hvor aksjonskort blir benyttet, telles med.



Årsakskodene er forklart i tabellene under. Det er tre større endringer:

- **Oppryddingsarbeid etter akutte hendelser skal ikke lenger settes på kode 1, men heller på rotårsak:** Denne endringen gjør vi for at årsakskodene i større grad skal gi et riktig bilde av hva som er rotårsaken til forsinkelsene.
- **Kode 6 bytter navn til kode 86 og forsinkelser grunnet arbeidstog med feil som sperrer sporet settes på kode 1:** Med denne endringen får vi rendyrket kode 86 som en togselskapskode, mens Bane NOR får forsinkelsene som skyldes feil på arbeidstog over på en Bane NOR kode.
- **Følgforsinkelser får sin egen kode (99), mens kode 7 rendyrkes som en kode som skyldes feil i trafikkavvikling/ruteplan:** Denne endringen gjør at det blir et tydelig skille mellom forsinkelser som skyldes feil hos Bane NOR og følgforsinkelser (forsinkelser som skyldes andre forsinkede tog).

**Tabell 7: Årsakskoder TIOS**

Infrastrukturforvalter	Jernbaneforetak	Utenforliggende forhold
Kode 1 – Bane	Kode 81 – Feil ved kjøretøy	Kode 91 – Forsinkelse fra utlandet
Kode 2 – Sikringsanlegg, signalanlegg og fjernstyring	Kode 82 – Kjøretøy sent fra hensettingsspor	Kode 92 – Ytre forhold
Kode 3 – Elkraft/kontaktledning	Kode 83 – Manglende personell	Kode 93 – Uhell, påkjørsel
Kode 4 – Tele, transmisjon, ERTMS og IKT	Kode 84 – Stasjonsopphold	Kode 94 – Uønsket hendelse
Kode 5 – Planlagt vedlikehold infrastruktur	Kode 85 – Planforutsetninger ikke oppfylt	
Kode 7 – Feil i trafikkstyring/ruteplan	Kode 86 – Kjøretøy med feil sperrer spor/blokkstrekning	
Kode 99 – Følgforsinkelser (infrastrukturforetakets andel)	Kode 99 – Følgforsinkelser (jernbaneforetaks andel)	

**Tabell 8: Detaljert kodeliste med forklaringer – infrastrukturforvalter**

Kodenummer og navn	Forklaring
Kode 1 – Bane	<ul style="list-style-type: none"> <li>• feil på linjen, skinnebrudd, solslyng, telehiv</li> <li>• saktekjøringer i henhold til FIDO</li> <li>• glatte skinner, snø/is/løvfall, tre på linjen, vegetasjon hindrer sikt</li> <li>• glatt plattform</li> <li>• overvann på grunn av tett stikkrenne (ikke flom)</li> <li>• planlagt arbeid ikke avsluttet i tide</li> <li>• arbeidstog med feil sperrer linjen</li> <li>• feil på terminaler (for eksempel kraner).</li> </ul>
Kode 2 – Sikringsanlegg, signalanlegg og fjernstyring	<ul style="list-style-type: none"> <li>• trafikkstyrer får ikke stilt signal</li> <li>• sporfeltbelegg inkludert saltbelegg, feil på linjeblokk, pærekontroll, stillverk/fjernstyrings-anlegg, ATC-ballise</li> <li>• feil ved vegsikringsanlegg, rasvarslingsanlegg</li> </ul>

Kodenummer og navn	Forklaring
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sporveksel ikke i kontroll</li> <li>• utilsiktet passering av signal i stopp grunnet teknisk feil ("signalfall")</li> <li>• feil ved nødstrømsanlegg.</li> </ul>
Kode 3 – Elkraft/kontaktledning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedrevet/skadet kontaktledning</li> <li>• tre over KL-anlegg</li> <li>• feil på KL-komponenter</li> <li>• feil i omformerstasjon til KL (strømløst/reduert kapasitet)</li> <li>• manglende sporvekselvarme.</li> </ul>
Kode 4 Tele, transmisjonsfeil, ERTMS og IKT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tele- og transmisjonsfeil som Bane NOR har ansvar for og som fører til driftsforstyrrelser</li> <li>• feil ved GSM-R-systemet</li> <li>• feil ved høyttaler/anviser</li> <li>• feil på FIDO kommunikasjon</li> <li>• ERTMS-feil.</li> </ul>
Kode 5 – Planlagt vedlikehold infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tog planlagt innstilt grunnet planlagte arbeider på aktuell strekning som jernbaneforetakene vet om på forhånd</li> <li>• forsinkelser som følger av at man må vente på alternativ transport</li> <li>• enkeltsporet drift grunnet planlagt arbeid.</li> </ul>
Kode 7 – Feil i trafikkavvikling eller ruteplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• signal stilles for sent av trafikkstyrer, feil i hjelpesystem (FJS (Automat/ATL/TLS))</li> <li>• feil i ruteplan</li> <li>• datafeil i TIOS</li> <li>• vansker med å melde tog til betjent stasjon</li> <li>• Bane NOR-personale bruker FIDO-systemet feil</li> <li>• manglende TXP/togleder.</li> </ul>

**Tabell 9: Detaljert kodeliste med forklaringer – jernbaneforetak**

Kodenummer og navn	Forklaring
Kode 81 – Feil på kjøretøy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alle feil ved kjøretøy som medfører stans eller redusert kjørehastighet</li> <li>• lastforskyvning på godstog</li> <li>• feil på ombordutrustningen til FIDO, ERTMS og ATC.</li> </ul>
Kode 82 – Kjøretøy sent fra hensettingsspor	<p>Benyttes når avgang blir forsinket fordi toget ikke er satt opp i tide fra driftsbanegård/lok-stall/hensettingsspor eller lignende.</p> <p><i>Hvis rotårsaken til forsinkelsen er kjent skal denne koden brukes fremfor årskode 82.</i></p>
Kode 83 – Manglende personell	<ul style="list-style-type: none"> <li>• forsinkelse forårsaket av personalmangel hos jernbaneforetaket, inkludert personalbytte underveis</li> </ul>

Kodenummer og navn	Forklaring
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brukes også ved større avvikssituasjoner som aksjonskort.</li> </ul> <p><i>Unntak: ved akutt sykdom hos personale skal dette føres på kode 94.</i></p>
Kode 84 – Stasjonsopphold	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rutemessig oppholdstid på stasjon/holdeplass overskrides grunnet reisende, lasting/lossing av gods, skifting/deling/skjøting, eller bruk av rullestolheis underveis</li> <li>• jernbaneforetaket ber toget holdes tilbake grunnet overgangsreisende fra andre forsinkede tog uansett årsak til forsinkelse på toget som ventes på.</li> </ul> <p><i>Siden årsakskoder registreres på ankomst, må også et stasjonsopphold registreres ved ankomst neste stasjon.</i></p>
Kode 85 – Planforutsetninger ikke oppfylt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• toget kjøres med redusert kapasitetog</li> <li>• toget holder ikke fastsatt hastighet</li> <li>• øvelseskjøring</li> <li>• ekstra togstopp beordret av jernbaneforetaket</li> <li>• tog innstilt grunnet markedsmessige årsaker eller manglende kjøretøy</li> <li>• jernbaneforetakets personale bruker FIDO-systemet feil</li> <li>• innstillinger for å ta inn tidligere forsinkelser (mest aktuelt for tog som er i pendeldrift).</li> </ul> <p><i>Unntak: Brukes ikke for innstillinger ved iverksatte aksjonskort og andre store hendelser som lammer større deler av togtrafikken; da brukes primærårsak. Brukes heller ikke hvis noe hindrer toget i å kjøre på strekningen, som havari på togsett.</i></p>
Kode 86 – Kjøretøy med feil sperrer spor/blokkstrekning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• benyttes på forsinkelser som oppstår for et tog når et annet havarert tog/tog med feil sperrer linjen</li> <li>• brukes også hvis enkeltsporet drift må iverksettes grunnet dette</li> <li>• skal benyttes selv om havarert tog/ tog med feil på kjøretøyet har begynt å kjøre igjen.</li> </ul> <p><i>Når linjen er klar for trafikk, men togleder velger å holde tilbake et motgående tog i påvente av krysning, skal dette toget ha Kode 99 (Følgeforsinkelse). Husk: Havarert tog/toget med feil skal ha Kode 81 (Feil på kjøretøy).</i></p>

**Tabell 10: Kodeliste for følgeforsinkelser**

Kodenummer og navn	Forklaring
Kode 99 – Følgeforsinkelser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tog i rute som venter på forsinket tog til kryssing, eller havner i kø</li> <li>• tog forsinket av øvrig toggang</li> <li>• helhetsvurderinger gjort av trafikkstyrer vedrørende rekkefølge/valg av krysningssted</li> <li>• manglende plass på terminal/hensettingsplass.</li> </ul>

**Tabell 11: Detaljert kodeliste med forklaringer – utenforliggende forhold**

Kodenummer og navn	Forklaring
Kode 91 – Forsinkelse fra utlandet	<ul style="list-style-type: none"> <li>tog forsinket/innstilt fra Sverige</li> <li>tog må holdes tilbake på norsk side på grunn av problemer i Sverige.</li> </ul>
Kode 92 – Ytre forhold	<ul style="list-style-type: none"> <li>storm, flom, ras som gjør linjen ufarbar, samt ved risiko for dette</li> <li>store snøfall i tiden hvor snøberedskap ikke er opprettet.</li> </ul>
Kode 93 – Uhell, påkjørsel	<ul style="list-style-type: none"> <li>påkjørsel av person, kjøretøy, dyr eller annen gjenstand på linjen eller stasjon</li> <li>drifts-uhell, avsporing og skifteuhell.</li> </ul> <p><i>Brukes for alle avsporinger og påkjørsler uansett bakenforliggende årsak.</i></p>
Kode 94 – Uønsket hendelse	<ul style="list-style-type: none"> <li>tilløp til uhell som for eksempel ulovlig ferdsel i spor eller melding om dyr langs linjen</li> <li>tog venter på politi/ambulanse/tollere</li> <li>brann i tilknytning til linjen/stasjon</li> <li>utilsiktet passering av signal i stopp (reell passering)</li> <li>utfall av bygdestrømmen</li> <li>akutt sykdom hos trafikkstyrer eller hos jernbaneforetakets personale.</li> </ul>

**Noen presiseringer:** Når den første avgangen i et togpar blir forsinket og det medfører at første returtog også forsinkes, videreføres årsakskoden til returtog.

Jernbaneforetakenes avbestillinger med årsakstype «Innstilt grunnet markedsmessige årsaker» blir som før ilagt reservasjonsavgift; se kapittel 5.6.4 for mer informasjon. Andre innstillinger belastes i henhold til kodesetting og satser for ytelsesordningen.

I 2023 og 2024 har det pågått en revidering av ytelsesordningen. Underveis i arbeidet har det vært konsultasjoner med jernbaneforetak og møter med Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn. Målet har vært å styrke de økonomiske insentivene i ordningen og gjøre dem mer treffsikre. Med utgangspunkt i ordningen slik den har vært i perioden 2018–2023 er det planlagt endringer som ble kunngjort i Network Statement 2025. For 2026 vil vi videreføre de planlagte endringene for 2025 og legge til noen nye:

- Det er beregnet nye satser som er differensiert på tre geografiske områder.
- Jernbaneforetakene betaler for innstillinger kun på kode 81.

Gjennom å skille mellom geografiske områder (se tabell 12 under) oppnås bedre sammenheng mellom satsene i ytelsesordningen og konsekvenser av forsinkelser og innstillinger. Det ble også vurdert å skille mellom rushtid og utenom rushtid. Dette ble forkastet av hensyn til å unngå unødig kompleksitet, administrasjon og utfordringer knyttet til data.

**Tabell 12: Geografiske områder**

Område	Baner
Område øst	Alnabanen, Askerbanen, Drammenbanen Oslo–Lier, Follobanen, Gardermobanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen, Oslo S–Skøyen, Østfoldbanen, Solørbanen, Spikkestadbanen
Ofotbanen	Ofotbanen
Område nord og sør-vest	Arendalsbanen, Bergensbanen, Bratsbergbanen, Breviksbanen, Dovrebanen, Drammenbanen sør for Lier, Flåmsbana, Meråkerbanen, Nordlandsbanen, Randsfjordbanen, Raumabanen, Roa–Hønefossbanen, Rørosbanen, Sørlandsbanen, Tinnosbanen, Vestfoldbanen

I beregningen av nye satser er det tatt utgangspunkt i samfunnsøkonomiske tidskostnader ved forsinkelser og innstillinger for ulike togprodukter innen gods- og persontransport på jernbanen. Disse kostnadene er avhengig av mengden passasjerer og gods om bord i togene og passasjerenes og vareeierens tidsverdier. De relative forskjellene i samfunnsøkonomiske kostnader mellom de geografiske områdene og mellom person- og godstog er lagt til grunn for differensieringen av satser. Nivået på satsene er satt slik at netto konsekvenser (dvs. differanse mellom inn- og utbetalinger) for henholdsvis godstog, persontog og Bane NOR er omtrent som med den tidligere versjonen av ordningen dersom trafikk, forsinkelser og innstillinger er som i 2023. Det betyr ikke at det ikke er endringer i insentivene, da en del satser blir høyere enn før og noen blir lavere. Den enkelte parts insentiv til å unngå avvik der det har størst konsekvenser er styrket.

Frem til 2025 har innstillinger kun vært en del av ordningen for jernbaneforetakene innen persontog, men fra 2025 blir dette innført også for godstog. Hittil har togselskapene betalt for innstillinger på kode 81–84. Nytt for 2026 er at jernbaneforetakenes egne innstillinger kun fører til betaling på kode 81. (For avbestillinger av markedsmessige årsaker gjelder reservasjonsavgift som før.) Endringen gjøres blant annet på bakgrunn av innspill fra jernbaneforetak. Kode 82–84 var inkludert blant annet fordi det har vært vektlagt at ikke bare punktlighet, men også regularitet er en målsetting. Argumentet for å fokusere på kode 81, er å primært motivere til å unngå innstillinger som fører til negative konsekvenser for andre tog.

**Tabell 13: Forsinkelser – jernbaneforetak**

	Kroner per forsinkelsesminutt	Område øst	Ofotbanen	Område nord og sør-vest
Persontog	Standard sats	162	90	116
Persontog	Strekning uten tillegg for følgeforsinkelser	110	76	76
Godstog	Standard sats	58	71	90
Godstog	Strekning uten tillegg for følgeforsinkelser	40	60	59

Strekninger uten tillegg for følgeforsinkelser er Arendalsbanen, Breviksbanen og Flåmsbana.

**Tabell 14: Forsinkelser – Bane NOR**

	Kroner per forsinkelsesminutt	Område øst	Oforbanen	Område nord og sør-vest
Persontog	Standard sats	110	76	76
Persontog	Planlagt arbeid ikke ferdig i tide	154	106	106
Godstog	Standard sats	40	60	59
Godstog	Planlagt arbeid ikke ferdig i tide	55	83	83

**Tabell 15: Innstillinger – jernbaneforetak**

	Kroner per innstilling	Område øst	Oforbanen	Område nord og sør-vest
Persontog	Standard sats	8 089	6 865	8 464
Godstog	Standard sats	3 717	4 220	5 149

**Tabell 16: Innstillinger – Bane NOR**

	Kroner per innstilling	Område øst	Oforbanen	Område nord og sør-vest
Persontog	Standard sats	5 714	6 421	6 421
Persontog	Planlagt arbeid ikke ferdig i tide	8 000	8 990	8 990
Godstog	Standard sats	2 626	3 947	3 906
Godstog	Planlagt arbeid ikke ferdig i tide	3 676	5 525	5 469

I henhold til jernbaneforskriften § 6-6, som krever at ytelsesordningen «... ikke skal bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare», er det fastsatt følgende maksimalverdier for alle parter:

- **Forsinkelser:** 75 % av fakturert beløp per måned for jernbaneforetak, og 100 % for Bane NOR knyttet til den minste pakken.
- **Innstillinger:** 75 % av fakturert beløp per måned for jernbaneforetak, og 100 % for Bane NOR knyttet til den minste pakken.

Satsene i 2026 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg. For mer informasjon om prisendringer, se kapittel 5.8.

### Bonusordning for godsnæringen

Etter jernbaneforskriften § 6-6 skal ytelsesordningen omfatte hensiktsmessige «... bonuser som belønner ytelser som overstiger det planlagte». For 2026 foreslår Bane NOR å videreføre bonusordningen for reduksjon i forsinkede avganger i godsnæringen. Bakgrunnen er at godsnæringen står for en relativt stor

andel forsinkelser, og økt kvalitet og presisjon i trafikkavviklingen for godstogene forventes å gi positive ringvirkninger for persontogsselskapene og bidra til økt samfunnsøkonomisk nytte. Bane NOR foreslår videre at det ikke innføres bonuser for persontogsselskapene, begrunnet med at det vil ha liten eller ingen betydning for punktligheten for persontogsselskapene.

Det er beregnet en forventet andel tog i rute basert på historikk for de fire segmentene kombi- og vognlast, tømmer og flis, malm og mineraler og andre industritog. Denne andelen er estimert ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig andel tog i rute for hvert segment de siste fire tilgjengelige årene. Terskelverdien for hvert segment vil tilsvare det historiske gjennomsnittet med et tillegg på 0,04, da kriteriet for å ha en bonus etter § 6-6 er at den «belønner ytelse som overstiger det planlagte». For 2026 er andelen estimert med data for årene 2019-2022. Ved tog i rute menes her tog som ikke har noen forsinkelser registrert på kode 81-85, da det er disse forsinkelsene togselskapene i stor grad kan påvirke selv. Den forventede andelen tog i rute er brukt som terskelverdi for å utløse bonus. Segmentene og deres tilhørende terskelverdier er listet opp i følgende tabell:

**Tabell 17: Segmenter og terskelverdi**

Segment	Terskelverdi
Tømmer og flis	0,82
Kombi- og vognlast	0,85
Andre industritog	0,94
Malm og mineraler	0,96

Togselskapet vil motta en bonus for hver avgang som er i rute utover det forventede antallet per måned. Hvis andelen avganger i rute i en måned er lavere enn terskelverdien, vil togselskapet ikke motta noen bonus for den måneden.

Dersom antallet avganger i rute overstiger terskelverdien, vil bonusen beregnes som følger:

$$Bonus_{ijk} = (\text{antall avganger i rute}_{ijk} - \text{antall forventede avganger i rute}_i) \cdot b$$

$$\text{antall forventede avganger i rute}_{ij} = \frac{\text{antall avganger i rute i segment i 2019 - 2022}}{\text{antall avganger i segment i 2019 - 2022}} \cdot \text{antall avganger}_{ij}$$

b = bonus per avgang i rute utover forventet

i = segment

j = togselskap

k = måned

For 2026 er bonusen fastsatt til 10 000 kr per tog som er i rute utover det forventede antallet per måned. Maksimal utbetaling per måned per togselskap er begrenset til 40 % av grunnprisen.

### 5.7.2. Kompensasjon for alternativ transport

Kompensasjonsordningen dekker 80 % av kostnadene til alternativ transport (buss/taxi) som oppstår på grunn av Bane NORs planlagte vedlikeholds- og utbyggingsaktiviteter. Dette er en ensidig ordning som er ment å redusere kostnadene for persontogsselskapene. For ytterligere detaljer, se [AST vedlegg 4: Ytelsesordning](#).

## 5.8 Prisendringer

### 5.8.1 Årlige prisjusteringer

Mellom de femårige oppdateringene av kalkulerede marginalkostnader og fastsetting av nye prisnivåer, kreves årlige prisjusteringer. Bane NOR bruker [SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg](#) for å gjennomføre disse justeringene. Prisjusteringen skjer etter følgende prinsipp:

$$P_{t+1} = P_t \cdot \left( \frac{KI_t^{Q2}}{KI_{t-1}^{Q2}} \right)$$

$$P_{t+1} = P_t \cdot (KI_t^{Q2} / KI_{t-1}^{Q2})$$

$P_{t+1}$  = pris neste år

$P_t$  = pris inneværende år

$KI_t^{Q2}$  = SSBs indeks pr. annet kvartal for inneværende (t) og foregående (t-1) år

**Tabell 18: Prosentvis endring i prisene**

	Fra 2022 til 2023	Fra 2023 til 2024	Fra 2024 til 2025
Prisindeks (t-1) kv. 2	187,9	216,5	219,7
Prisindeks (t) kv. 2	216,5	219,7	231,6
Prosentvis endring fra år t til år t+1	15,20 %	1,50 %	5,4%

Prisjusteringene skjer etterskuddsvis og gir forutsigbarhet for jernbaneforetakene. Prisenivået er kjent for 4-5 år framover, og justeringen for neste år blir klart i tredje kvartal året før. Underveis i året kan man følge med på [indeksen](#). Justerte priser for kommende år publiseres senest 20. august i inneværende år i Network Statement.

### 5.8.2 Andre prisendringer

Prisene for bruk av jernbanenettet (den minste pakken med tjenester) fastsettes og innkreves av Bane NOR i henhold til jernbaneforskriften §§ 6-1 til 6-5 og direktiv 2012/34/EU. Endringer må holde seg innenfor rammer fastsatt i jernbaneforskriften kapittel 6.

Endringer av priser for tilgang til og tjenester i serviceanlegg, tilleggstjenester og ekstratjenester varsles skriftlig til berørte brukere. Jernbaneforetakene får en frist på minst tre måneder til å uttale seg.

Prisendringer som følge av rettskraftige dommer eller krav fra markedsovervåker gjennomføres umiddelbart uten høring.

## 5.9 Fakturering

### 5.9.1 Fakturering av den minste pakken med tjenester

Fakturering skjer etter den 15. i hver påfølgende måned. Fakturert beløp og underlag legges ut på Togselskap min side.



Jernbaneforetakene må levere nødvendig informasjon for beregning av tjenesteverdi. Ved manglende informasjon kan Bane NOR fastsette verdien etter eget skjønn. Faktura basert på egenrapportering kan kreve fremlagt underlag. Bane NOR kan fastsette detaljerte retningslinjer for fakturering.

Ved spørsmål om fakturering, kontakt [marked@banenor.no](mailto:marked@banenor.no).

### **Togselskap min side**

For hjelp med tilgang, kontakt [marked@banenor.no](mailto:marked@banenor.no).

[Logg inn](#)

## **Informasjon alle jernbaneforetak plikter å levere**

Alle tog skal fortløpende rapportere bruttovekt og levere vognopptak i elektronisk format som Bane NOR fastsetter – se TJN kapittel 4 og ADR/RID 2023 – som anses som tilfredsstillende rapportering. Vognopptaket skal leveres i elektronisk format i samsvar med [AST, vedlegg 2: Trafikkdata til Bane NOR](#).

## **Betalingsbetingelser (også ved uteblitt betaling)**

Betaling skal skje innen 30 dager. Ved forsinket betaling beregnes forsinkelsesrente i henhold til forsinkelsesrenteloven § 2. Ved manglende betaling kan Bane NOR trekke tilbake tildelt ruteleie ved vesentlig betalingsmislighold.

## **5.9.2 Fakturering av tilleggstenester og ekstratjenester**

Fakturering varierer etter type tjeneste. Vilkår for fakturering av kjørestrøm (elektrisk energi) er beskrevet i Bane NORs standardvilkår for 16 2/3 Hz energi.

Leie av togvarmeposter faktureres én gang per år.

### **[Standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi](#)**

Oversikt over prosessen for måling, avregning og fordeling av kostnader for den energien som leveres via jernbanens kontaktledning, anlegg knyttet til kontaktledningen, og matestasjonsanlegg.

# Del 6 Drift og trafikkstyring

## 6.1 Innledning

Denne delen gir en oversikt over reglene som styrer driften av jernbanenettet og hvordan forstyrrelser i planlagt drift håndteres. Her finner du viktig informasjon om retningslinjer for daglig drift, inkludert prosedyrer som trer i kraft ved uforutsette hendelser og avvik fra planen.

## 6.2 Trafikkregler

- TSI Drift og trafikkstyring (TSI-Ope)
- Jernbaneforskriften § 3-5 (1)
- Forskrift om helsekrav for operativt personale på jernbane
- Bane NORs Trafikkregler for jernbanenettet (TJN)

### 6.2.1 Jernbaneforetaks plikt til å bruke TJN

Jernbaneforetak er forpliktet til å følge Bane NORs gjeldende trafikkregler og andre driftsregler som gjelder for jernbanenettet. Bane NOR kan gi unntak fra trafikkreglene hvis det foreligger særlige forhold. Unntak kan ikke gi fra regler som følger av TSI-Ope. Søknad sendes til Bane NOR, ved Trafikkdivisjonen.

#### Kontakt Bane NOR

##### E-post

[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

#### 6.2.1.1 Endring av trafikkregler utgitt av Bane NOR

Bane NOR legger utredningsinstruksen til grunn ved utarbeidelse av trafikkregler, men utredningsinstruksen begrenser ikke Bane NORs rett til å beslutte endringer i overensstemmelse med myndighet gitt i lov og forskrift.

Endringer av trafikkreglene som skjer som en nødvendig følge av implementering av forskriftskrav, slik som de felles europeiske regler i TSI-Ope, vil normalt ikke være gjenstand for høring i regi av Bane NOR. I slike tilfeller gjennomføres høring av den myndighet som fastsetter forskriften.

Beskrivelser av tekniske anlegg, lokale prosedyrer eller innretninger vil normalt ikke bli gjort til gjenstand for høring, og det samme gjelder endringer av disse.

#### 6.2.2 Krav om kontinuerlig tilgjengelig transportledelse

Bane NOR krever at jernbaneforetakene har en transportledelse som er tilgjengelig til enhver tid når togene er i drift.

Transportledelsen må ha fullmakter til å ta nødvendige beslutninger for å håndtere og løse avvikssituasjoner raskt, slik at konsekvensene av avviket blir minimale og kortvarige.

Jernbaneforetakene må gi Bane NOR nødvendig kontaktinformasjon for sin transportledelse, og er ansvarlige for å holde denne informasjonen oppdatert til enhver tid.

Endring av kontaktinformasjon meldes til [sirkulaerer@banenor.no](mailto:sirkulaerer@banenor.no), og endringer vil bli gjort senest 14 dager etter at endringen er meldt inn.

## 6.3 Særskilte tiltak i tilfelle driftsforstyrrelser

I tilfelle driftsforstyrrelser er det både Bane NORs og jernbaneforetakenes felles interesse å gjenopprette normal togdrift, punktlighet og regularitet så raskt som mulig. Dette er også påkrevd i henhold til jernbaneforskriften § 10-4, som understreker viktigheten av å sikre effektiv trafikkavvikling. For å oppnå dette kan ulike tiltak brukes, som prioritering av tog, innstilling av tog eller omdirigering av tog.

### 6.3.1 Prinsipper

God punktlighet og regularitet er avgjørende for både Bane NORs og jernbaneforetakenes omdømme og økonomi, samt for optimal utnyttelse av kapasiteten i jernbanenettet.

En forutsetning for god punktlighet er at de avtalte planforutsetningene følges nøye, spesielt i områder med høy trafikk som Østlandsområdet og rundt byene Bergen, Stavanger og Trondheim. Dette må ivaretas i den daglige ruteplanleggingen. For mer informasjon, se kapittel 4.2.1.1.

Hva som regnes som en kritisk forsinkelse varierer avhengig av banestrekningen og faktorer som avstanden mellom krysningsspor, lengden på krysningssporene, typen sikringsanlegg, samt kapasitetsutnyttelsen og de rutetekniske forutsetningene.

I Osloområdet er en kritisk forsinkelse definert som en forsinkelse som overskrider tre minutter.

#### 6.3.1.1 Prioriteringsregler ved uregelmessigheter i togtrafikken

Formålet med prioriteringsreglene er å sikre en enhetlig og forutsigbar håndtering av trafikkavvik, slik det også fremgår av kravene i jernbaneforskriften § 10-4.

Toglederen skal, basert på erfaring og en helhetlig vurdering, sørge for at trafikken normaliseres så raskt som mulig (generell avviksreduksjon). Ved behov skal toglederen samarbeide og koordinere med andre berørte toglederområder, spesielt for tog som passerer gjennom Osloområdet.

Ansvarlige i trafikkområdene, i samarbeid med relevante jernbaneforetak, skal utarbeide aksjonsplaner for enhetlig håndtering av større trafikkavvik.

Detaljerte prioriteringsregler fastsettes samtidig med den enkelte ruteplan.

#### 6.3.1.2 Retningslinjer ved driftsforstyrrelser

Følgende retningslinjene er ment for Bane NORs operative togledelse for å raskest mulig gjenopprette normal togdrift når det oppstår driftsforstyrrelser:

### 6.3.2 Operative regler

Generelt gjelder prinsippet om at tog som er i rute, skal prioriteres for å holde seg i rute.

Imidlertid kan det være situasjoner der hensynet til kjøretøyets turnering og dens betydning for gjennomføringen av ruteplanen gjør det nødvendig å avvike fra dette prinsippet.

Detaljene rundt slike avvik fastsettes i forbindelse med den gjeldende ruteplanen, og Bane NOR publiserer disse retningslinjene rett før hver ny ruteplanperiode starter. Jernbaneforetakene blir informert om de planlagte retningslinjene under kapasitetsfordelingsprosessen.

### **6.3.2.1 Togleders adgang til å fravike de operative retningslinjene på grunn av lokale forhold**

Togleder har rett til å fravike de operative retningslinjene når situasjonen krever det. Denne myndigheten er beskrevet i TJN punkt 5.3: toglederen kan avvike fra Trafikkregler for jernbanenettet (TJN) i tilfeller der det er fare for liv og helse, eller når det er nødvendig for å løse eller unngå en fastlåst trafikksituasjon, så lenge det ikke øker risikoen. Toglederen må tydelig spesifisere hvilke regler som fravikes. Regler som stammer fra TSI-OPE kan ikke fravikes, og på strekninger med ERTMS kan regler fra tillegg A ikke fravikes.

### **6.3.2.2 Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser**

I henhold til jernbaneforskriften § 10-4, skal Bane NOR treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette normal togtrafikk når det oppstår forstyrrelser, for eksempel på grunn av tekniske feil eller ulykker. Bane NOR har også myndighet til å ta andre nødvendige grep i slike situasjoner, som å trekke tilbake infrastrukturkapasitet eller rekvirere jernbaneforetakenes kjøretøy for å gjenopprette normal trafikk.

Når Bane NOR bruker sin rett til rekvisisjon, godtgjøres netto driftsrelaterte kostnader kun hvis avviket som førte til rekvisisjonen, ikke skyldes det jernbaneforetaket som blir rekvirert, eller noen de har ansvar for. Kostnadene knyttet til bruk av Bane NORs rekvisisjonsrett vil bli belastet den parten som er ansvarlig for forstyrrelsen i togtrafikken. Før rekvirering skal Bane NOR ta kontakt med de berørte jernbaneforetakene.

Bane NOR skal informere jernbaneforetakene om endret infrastrukturkapasitet.

## **6.3.3 Forstyrrelser**

### **6.3.3.1 Forutsette problemer**

Når det oppstår forutsette problemer som fører til redusert infrastrukturkapasitet, skal disse løses ut fra samme prioriteringskriterier som når infrastrukturen er overbelastet. Det vil si at tog som er i rute skal prioriteres. Imidlertid får arbeidstog som har som mål å gjenopprette den reduserte infrastrukturkapasiteten høyere prioritet enn andre tog.

Bane NOR og involverte jernbaneforetak kan i fellesskap bli enige om en annen løsning.

### **6.3.3.2 Uforutsette problemer**

Ved uforutsette problemer som resulterer i redusert infrastrukturkapasitet, gjelder de samme prioriteringskriteriene som ved overbelastet infrastruktur. Også her skal arbeidstog som bidrar til å gjenopprette infrastrukturkapasiteten, prioriteres.

Ved slike situasjoner skal de midlertidige trafikkavviklingsløsningene være kundeorienterte, slik at de i størst mulig grad ivaretar jernbaneforetakenes kunders behov. Kvalitet i operativ avvikshåndtering spiller en viktig rolle i samhandlingen i jernbanesektoren. Dette innebærer at løsningene ikke bare skal fokusere på selve trafikkavviklingen, men også på alternativer som alternativ transport, kundekommunikasjon og annen relevant kundeføring for både person- og godstog.

Kvaliteten på den operative avvikshåndteringen er avgjørende, og det gjelder tre aspekter:

1. utarbeidelsen av alternative planer i forkant av avvik
2. den operative håndteringen av avvikene
3. partenes arbeid med måling, evaluering og forbedring av avvikshåndteringen.

Valgte løsninger, planer og aksjonskort for operativ avvikshåndtering skal alltid være i tråd med gjeldende sikkerhetskrav og -bestemmelser, lover, forskrifter og andre relevante avtaler; se håndboken (under) for detaljert beskrivelse.

For situasjoner der Bane NOR har utarbeidet aksjonskort, skal disse følges med mindre alle involverte parter i fellesskap blir enige om en annen løsning. Bane NOR har en aksjonskortgruppe bestående av representanter fra trafikkstyringssentralene og jernbaneforetakene. Disse aksjonskortene evalueres og oppdateres årlig i henhold til den nye ruteplanen. Aksjonskortene skal også være kundeorienterte; se håndboken (under) for detaljert beskrivelse.

#### Håndbok - Kvalitet i operativ avvikshåndtering

[Last ned håndboken](#)

Med "innskrenket infrastrukturkapasitet" menes en situasjon der det ikke er mulig å gjennomføre den planlagte togproduksjonen på en strekning, for eksempel på grunn av tekniske problemer som fjernstyringsfeil, utilgjengelige sporveksler, eller kun ett farbart spor på en dobbeltsporet strekning.

#### 6.3.3.3 Beredskapsplan for driftsulykke

Bane NOR har utviklet en beredskapsportal kalt Beredskap i Bane NOR, som beskriver systemet for beredskap ved uønskede hendelser. Denne portalen gir en oversikt over Bane NORs prinsipper for dimensjonering og prioriteringer i beredskapssituasjoner.

Beredskapsanalyser for spesifikke objekter og strekninger gir viktige retningslinjer for jernbaneforetakenes egne beredskapsplaner. Disse analysene er tilgjengelige i Beredskapsportalen, som krever passord for innlogging. For å få tilgang, kan man sende en e-post til [beredskap@banenor.no](mailto:beredskap@banenor.no).

[Beredskapsportalen](#)

Taktisk og operativ beredskapsinfo, inkludert rutiner for varslings, håndtering, kommunikasjon og samhandling i nødsituasjoner samt ulike typer analyser.

#### 6.3.3.4 Logging og lagring av samtaler i Bane NORs togradionett

I henhold til jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-11 tredje ledd, skal Bane NOR sikre lagring av all kommunikasjon relatert til trafikkstyring, slik at den kan brukes ved eventuelle undersøkelser av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser eller andre relevante situasjoner.

Bane NOR logger og lagrer all kommunikasjon i togradionettet, og opptakene kan avspilles i følgende tilfeller:

- ved jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser som krever granskning
- for å kontrollere samtaledisiplin.

Formålet med lagringen er knyttet til sikkerhetsstyring for å bidra til oppklaring av ulykker og hendelser. Alle som involveres i avspilling av disse samtalene, må vise aktsomhet for å ivareta personvernet og opprettholde taushetsplikten.

Det er utarbeidet spesifikke administrative prosedyrer for avspilling av samtaler i forbindelse med jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

## 6.4 Verktøy for informasjon om tog og overvåking

### 6.4.1 TIS (Train Information System)

TIS (Train Information System) er et nettbasert program som støtter internasjonal administrasjon av togtrafikk ved å levere sanntidsdata om internasjonale togbevegelser. Relevante data hentes direkte fra Bane NORs systemer og sendes til TIS. Dette systemet samler og kombinerer informasjon fra forskjellige infrastrukturforvaltere, noe som gjør det mulig å overvåke togbevegelser fra start til slutt, selv over landegrensler.

Jernbaneforetak og terminaloperatører kan også få tilgang til TIS. De som deltar i RNE TIS Advisory Board får full tilgang til TIS-data dersom de er involvert i samme togkjøring. For jernbaneforetak og terminaloperatører som ikke er medlemmer av RNE TIS Advisory Board, kreves det gjensidige avtaler mellom partene for å få tilgang til disse dataene.

Tilgang til TIS er gratis. De som ønsker en brukerkonto, kan sende en forespørsel til RNE TIS Support.

#### Kontakt TIS Support

##### E-post

[support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu)

Nettsted: [rne.eu](http://rne.eu)

## 6.5 Kunde- og trafikkinformasjon

Bane NOR gir kunde- og trafikkinformasjon gjennom skjermer, høyttalere, apper, banenor.no og statisk skilting. Fasilitetene på hver enkelt stasjon er beskrevet i [vår oversikt over stasjoner](#).

Standarden for kunde- og trafikkinformasjon er utformet av Bane NOR i samarbeid med jernbaneforetakene. Bane NOR har en koordinerende rolle for å sikre at informasjonen er operatørnøytral.

Informasjonselementene og reglene for hvordan informasjonen presenteres på stasjonene er basert på innsikt i kundenes behov og krav til universell utforming, som reguleres i TSI PRM (Technical Specification for Interoperability for Persons with Reduced Mobility). For en detaljert beskrivelse av denne tjenesten, se Håndbok for Kunde- og trafikkinformasjon.

[Håndbok for kunde- og trafikkinformasjon](#)

Kunde- og trafikkinformasjon samles fra ulike kjerneprosesser i både Bane NOR og jernbaneforetakene. Dataene genereres der hvor beslutningene tas og leveres maskinlesbart til de som trenger informasjonen. Den som eier "masterdata" har ansvar for at datakvaliteten sikrer at informasjonen som gis til de reisende er korrekt, enhetlig, rask og nyttig.

Jernbaneforetakene er forpliktet til å levere data i henhold til beskrivelsene i AST. Bane NOR er forpliktet til å levere data i samsvar med AST samt nasjonale og internasjonale standarder. Informasjon som er relevant for de reisende, leveres av Bane NOR som åpne data til jernbaneforetak, Entur, og andre aktører

med behov for denne informasjonen. Dette gjøres via etablerte standarder gjennom åpne APIer, i samsvar med ITS-lovgivning.

# Del 7 Serviceanlegg

## 7.1 Innledning

Denne delen gir en detaljert oversikt over serviceanlegg knyttet til Bane NORs jernbanenett, med informasjon om vilkårene for tilgang, tilgjengelige tjenester, og tilhørende priser. Både Bane NORs egne serviceanlegg og anlegg som drives av andre aktører dekkes her. For eksterne serviceanlegg vil du enten finne informasjon direkte i Network Statement eller få henvisninger til relevante nettstedet med nødvendig informasjon, i tråd med jernbaneforskriftens krav.

På nettsiden [Infrastruktur](#) vil du finne informasjon om infrastruktur og serviceanlegg. Denne siden erstatter relevante vedlegg i Network Statement.

Bane NOR er en del av [Rail Facilities Portal](#), en plattform der serviceanleggsoperatører kan oppfylle sine lovpålagte forpliktelser om informasjonskrav og markedsføre sine tjenester internasjonalt, noe som gir en enkel og effektiv måte å nå ut til jernbaneforetak og andre interessenter.

Vi gir også nyttig veiledning til drivere av serviceanlegg som ikke forvaltes av Bane NOR. [Malen Common Template for Service Facilities \(rne.eu\)](#) som kan benyttes for å gi infrastrukturforvaltere nødvendig informasjon, samt detaljer om frister for innsending.

## 7.2 Oversikt over serviceanlegg

Serviceanlegg tilknyttet jernbanenettet og tjenester i disse er beskrevet i oversikten nedenfor samt i vedleggene det henvises til.

**Tabell 1: Oversikt over serviceanlegg**

Jernbaneforskriften § 4-2	Serviceanlegg	Nettside/Vedlegg
a)	Stasjoner for passasjerer	<a href="#">Finn stasjon</a>
b)	Godsterminaler	<a href="#">Finn terminal</a>
b)	Tømmerterminaler	<a href="#">Finn terminal</a>
c)	Skiftespor	<a href="#">Finn terminal</a>
d)	Hensettingsspor	<a href="#">Finn hensettingområde</a>
e)	Vedlikeholdsanlegg/verksted	<a href="#">Finn verksted</a>
f)	Andre tekniske anlegg	Beskrivelse kun i kapittel 7.3.7.
g)	Havneanlegg	<a href="#">Finn terminal</a>
h)	Avlastingsanlegg	Vedlegg <a href="#">7.3.9</a>
i)	Påfyllingsanlegg for drivstoff	Vedlegg <a href="#">7.3.10</a>



## 7.3 Serviceanlegg og tjenester i disse

### 7.3.1 Felles bestemmelser

#### 7.3.1.1 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

I henhold til jernbaneforskriften § 4-2 skal alle som driver serviceanlegg gi tilgang, inkludert sportilgang, til alle søkere på ikke-diskriminerende vilkår. Dette gjelder både anleggene og de tjenestene som tilbys der.

For Bane NORs serviceanlegg (unntatt verksteder) gjelder prising basert på marginalkostnadsprinsippet. For stasjoner er prisen inkludert i den minste pakken med tjenester (se del 5 for mer informasjon), siden stasjonene ligger ved hovedspor. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er også inkludert i den minste pakken med tjenester.

Jernbaneforetak og andre søkere har rett til tilgang til serviceanlegg og tjenester som Bane NOR driver, som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-2. For tilgang til og tjenester i serviceanlegg som ikke drives av Bane NOR, må søkere henvende seg direkte til den som driver det aktuelle anlegget.

#### 7.3.1.2 Prising av tjenester i serviceanlegg

I henhold til jernbaneforskriften § 6-9 (3) fastsetter Bane NOR priser for tjenester i sine serviceanlegg. Prisen kan maksimalt være lik den kostnaden som kreves for å tilby tjenesten (her kalt produksjonskostnad), inkludert en rimelig fortjeneste. Produksjonskostnaden omfatter alle direkte og indirekte kostnader, samt kapitalkostnader relatert til tjenesten.

Indirekte kostnader inkluderer regnskap, innfordring, lønnsutbetalinger, revisjon, personaltjenester, HMS, IKT-tjenester, post-, arkiv- og sentralbordtjenester. Kapitalkostnader omfatter anleggsavskrivning og kalkulatorisk rente, det vil si den avkastningen Bane NOR kunne oppnå ved å investere de midlene som brukes til tjenesten i stedet. Kostnaden, som legges til grunn for prisen, blir dermed uavhengig av hvilken finansieringsform som velges (bruk av lån eller egenkapital).

En «rimelig fortjeneste» er definert i jernbaneforskriften § 1-7 bokstav n), og prisen skal stå i forhold til det faktiske bruksomfanget av tjenesten.

For prisfastsettelse av stasjoner, hensettingsanlegg og godsterminaler henvises til dokumentasjonsrapporter:

[Prising av stasjoner](#) - Høringsvedlegg til Network Statement 2022

[Prising av hensetting for persontog](#) - Høringsvedlegg til Network Statement 2022

[Prising av bruk av hensettingsspor for godstog](#) - Høringsvedlegg til Network Statement 2023

[Vedlegg 5 Tilgang til godsterminaler \(tidligere kalt Tjenestekatalogen\)](#)

### 7.3.2 Stasjoner for passasjerer

#### 7.3.2.1 Generell informasjon

Det er 334 operative togstasjoner og holdeplasser tilknyttet jernbanenettet, som alle driftes og forvaltes av Bane NOR. For detaljer om hver enkelt stasjon, inkludert hvilke tjenester som tilbys både til jernbaneforetak og passasjerer, se [vår oversikt over stasjoner](#). Kontaktinformasjon for hver stasjon finnes på [Bane NOR Eiendom](#).

Nedenfor følger en overordnet beskrivelse av tjenestene som tilbys på stasjoner for passasjerer.

### 7.3.2.2 Tjenester

Stasjonstjenester inkluderer alle aspekter av drift og vedlikehold av stasjonen, som

- utvendig og innvendig renhold
- korrektivt og forebyggende vedlikehold
- belysning (utvendig og innvendig)
- drift og vedlikehold av tekniske anlegg (for eksempel heiser, ventilasjonsanlegg, oppvarming og alarmsystemer)
- vaktmestertjenester og vakthold
- brøyting og strøing av plattformer og tilkomstarealer.

Personperronger for av- og påstigning regnes som en del av jernbaneinfrastrukturen i henhold til jernbaneforskriften § 4-1 c) og er inkludert i den minste pakken med tjenester. Dette gjelder også enkelte adkomstveier for passasjerer, samt sikkerhets- og teknisk utstyr knyttet til jernbaneinfrastrukturen.

Stasjonstjenester omfatter også formidling av kunde- og trafikkinformasjon. Tjenestetilbudet varierer mellom stasjoner avhengig av standard og størrelse. For detaljer om fasilitetene ved hver stasjon, se [vår oversikt over stasjoner](#).

Bane NOR definerer standard på stasjonene i samsvar med reguleringene i [AST, kapittel 9.1.5](#). Togselskapene kan ikke reservere seg mot enkelte tjenesteelementer som utgjør stasjonstjenesten.

### 7.3.2.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For oversikt over publikumsfasiliteter, kart, informasjon om spor og plattformer samt skjematiske sporplaner, se [vår oversikt over stasjoner](#).

### 7.3.2.4 Priser

Tjenestene spesifisert i kapittel 7.3.2.2 prises etter produksjonskostnad pluss en rimelig fortjeneste. Prisene for stasjonstjenester er basert på trafikkpakker. For mer informasjon, se rapporten [Prising av stasjoner](#), høringsvedlegg til Network Statement 2022.

- **Enbrugerstasjoner:** Årsabonnement beregnes basert på stasjonens totale kostnader.
- **Flerbrugerstasjoner:** Kostnadene fordeles mellom brukerne etter andelen av avganger ved stasjonen i ruteplanen.

**Tabell 2: Gjeldende priser for enbrugerstasjoner for 2026 (basert på 2025-priser)**

Portefølje	Sum kostnader
Trafikkpakke 1	51 145 808
Trafikkpakke 2	123 183 267
Trafikkpakke 3	45 347 898
Trafikkpakke Øst: Andel Gjøvikbanen	16 161 488
Trafikkpakke Øst: Øvrige banestrekninger	184 346 643

**Tabell 3: Gjeldende priser for flerbrukerstasjoner for 2026, basert på 2025-priser og faktiske passasjerutvekslinger i 2023**

Portefølje	Sum kostnader	Avganger 2023	Estimert kostnad per avgang
Flerbrukerstasjoner	317 303 985	2 366 683	134

Prisene i 2026 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganelegg. For mer informasjon, se kapittel 5.8.

#### **Eksempel på beregning av årsabonnement for trafikpakke j:**

*Sum kostnader for enbrukerstasjoner i trafikpakke j +  
(Avganger fra flerbrukerstasjoner i trafikpakke j \* Kostnad per avgang)*

For selskaper uten trafikpakke, beregnes årsabonnementet som antall avganger fra flerbrukerstasjoner multiplisert med kostnad per avgang.

### **7.3.2.5 Tilgangsbetingelser**

Alle har mulighet til å søke om ruteleie. Innvilget ruteleie må inkludere tilgang til å stoppe på den aktuelle stasjonen. Se del 3 Tilgangsbetingelser og del 4 Kapasitetsfordeling for mer informasjon.

### **7.3.2.6 Kapasitetsfordeling**

Se del 4 Kapasitetsfordeling.

## **7.3.3 Godsterminaler**

### **7.3.3.1 Generell informasjon**

Godsterminalenes geografiske plassering, detaljerte beskrivelser, og kontaktinformasjon er tilgjengelige på Bane NORs oversikter over [terminaler](#) og [sidespor](#).

### **7.3.3.2 Tjenester**

Godsterminaltjenester inkluderer

- utstedelse av lisenser til operatører for servicetjenester på terminalen
- IKT-løsninger (inkludert Terminal Operations System - TOS)
- feiing, rydding og renhold av terminalområdet
- vedlikehold av spor, kontaktledninger, signalanlegg og annet teknisk utstyr
- aksess-/gatekontroll og annet vakthold
- utvendig belysning og elektroarbeid (inkludert sporvekselvarme)
- snøbrøyting og strøing (brøyting av spor, lastegater og tilkomstarealer)
- areal for lagring av lastbærere.

Trafikkstyring – det vil si styring av tog-, lokomotiv- og vognbevegelser samt lastebiler på terminalen – er inkludert i Den minste pakken med tjenester.

Tjenestetilbudet varierer mellom terminalene avhengig av standard og størrelse. Terminalene deles inn i to kategorier: kombi-/vognlastterminaler og tømmerterminaler.

Godsramper tilpasset for lasting og lossing er en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og omfattes av den minste pakken med tjenester, også når godsrampe ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en godsterminal. Tilgangstjenesten gjelder også bruken av terminalsporene.

Bane NOR leverer ikke skifte-, laste- og lossetjenester på terminalen. Jernbaneforetak må inngå kontrakt med forhåndsgodkjente terminaloperatører for disse tjenestene. Omfanget av tjenestetilbudet varierer fra terminal til terminal. For informasjon om hvilke terminaloperatører som utfører tjenester ved de enkelte terminalene, se vår [oversikt over terminaler](#).

Godsterminalenes ankomstspor er åpne for tog døgnet rundt hele året. Åpningstider for inn- og utekspedering av gods, samt inn- og utkjøring av biler, kan variere.

### 7.3.3.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se [vår oversikt over terminaler](#) for mer informasjon om den enkelte terminalen. Her finner du også informasjon om havnespor/terminaler og tømmerterminaler.

### 7.3.3.4 Priser

Priser for tilgang til godsterminaler i Bane NORs regi fastsettes i henhold til marginalkostnad. Bane NOR har ikke hatt en økonomimodell egnet for kostnadsbelastning på denne type tjenester. For å anslå størrelsen på aktuelle drift- og vedlikeholdskostnader knyttet til godsterminaler og hensettingsspor benyttet Bane NOR kostnadstall for Alnabru som representant for eldre terminaler og Ganddal som representant for nyere terminaler. Dette ga en årlig gjennomsnittskostnad på NOK 650 pr. meter i 2018-priser for kombi-/vognlastterminaler eksklusiv kapitalbindingen.

Basert på sporlengdene på terminalene ble kostnadene for den enkelte terminal kalkulert. Basert på antall anløp per terminal ble marginalkostnadene for tilgang til godsterminalene estimert ved minste kvadraters metode. Dette framgår av kapittel 2.5 og 3.2.2 i [vedlegg 5 Tilgang til godsterminal](#) (tidligere kalt Tjenestekatalog) som ble utarbeidet i 2016 og revidert i 2024.

For tømmerterminaler vil kostnadene være vesentlig lavere.

Prising for bruk av kombi-/vognlastterminal er delt i to: terminalavgift og terminaltjenester.

#### Terminalavgift

Bane NOR innkrever terminalavgift etter følgende satser:

Tabell 4: Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler (2025-priser)

Terminal	Pris per toganløp
Alnabru	223
Rolvsøy	360
Kristiansand/Langemyr	360
Ganddal	360
Bergen/Nygårdstangen	360

Terminal	Pris per toganløp
Åndalsnes	360
Trondheim/Brattøra/Heimdal	149
Mosjøen	360
Mo i Rana	360
Fauske	312
Bodø	235
Narvik/Fagernes	360

Tabell 5: Priser for tilgang til tømmerterminaler (2025-priser)

Terminal	Pris per toganløp
Atna	30
Auma	30
Borgestad	30
Braskereidfoss	30
Bø	30
Flesberg	30
Formofoss	30
Hove	30
Hønefoss	30
Jevnaker	30
Koppang	30
Kvam	30
Lassemoen	30
Lunde	30
Nesbyen	30
Norsenga	30
Steinkjer	30
Støren	30
Sørli	30
Vestmo	30

Det betales kun for avgangsterminal og for tog som kjører minst 5 kilometer fra denne.

Prisene i 2026 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; for mer informasjon, se kapittel 5.8.

### **Terminaltjenester**

Leverandør av terminaltjenester tar betalt for de tjenestene som ytes. Alle terminaltjenester utføres av forhåndsgodkjente terminaloperatører. Jernbaneforetakene må inngå tjenesteavtale med disse operatørene.

For informasjon om hvilke terminaloperatører som utfører tjenester ved de enkelte terminalene, se vår [oversikt over terminaler](#).

### **7.3.3.5 Tilgangsbetingelser**

Tilgangsbetingelser for bruk av godsterminaler er delt i to: Bane NORs tilgangsbetingelser og terminaloperatørens tjenestevilkår.

#### **Bane NORs tilgangsbetingelser**

Tilgangsvilkår for jernbaneforetak til laste og losseområder på Bane NORs godsterminaler, utover tildelte ruteleier gjennom kapasitetsfordelingsprosess, er som følger:

- Data må utveksles med Bane NORs TOS. Detaljer er beskrevet i [AST, vedlegg 2: Trafikkdata til Bane NOR](#).
- Jernbaneforetak må ha avtale med terminaloperatør med gyldig tilgangsavtale med Bane NOR, eller selv inngå slik avtale.
- Øvrige bestemmelser finnes i [Terminalhåndboken](#).

### **Terminaloperatørers vilkår for tjenestene**

For informasjon om hvilke terminaloperatører som utfører tjenester ved de enkelte terminalene, se vår [oversikt over terminaler](#). For ytterligere informasjon om godsterminalene og tjenester, se kapittel 7.3.3.2.

### **7.3.3.6 Kapasitetsfordeling**

Kapasitet på godsterminalene tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

For å maksimere effektiviteten i bruken av Bane NORs terminaler er det etablert makstider for lasting og lossing. Disse makstidene fungerer som et utgangspunkt for sporplanlegging, men avvik kan tillates dersom sporkapasiteten tillater det og dersom avviket medfører mer effektiv bruk av terminalen.

#### **Makstider for kombiterminaler:**

- **Avgående tog:** 2 timer
- **Ankommende tog:** 2:15 timer
- **Spiss-snuing:** 3:30 timer

#### **Makstid for tømmerterminaler:**

- **Lasting og lossing:** 5 timer

### **7.3.3.7 Prinsipper for samordning**

## Hensikt

Disse prinsippene beskriver Bane NORs tilnærming til kapasitetsfordeling i godsterminaler under samordningsprosessen. Målet er å sikre en nøytral, forutsigbar og samfunnseffektiv tildeling av plass i laste-/lossespor.

## Bakgrunn

Bane NOR tilstreber å imøtekomme alle søknader om spor i godsterminaler. Når kapasiteten ikke er tilstrekkelig til å dekke alle søknader, vil Bane NOR forsøke å samordne søknadene (se kapittel 4.5.4 for samordningsprosessen). Bane NOR kan komme med forslag til kapasitetsfordeling som kan avvike fra de opprinnelige søknadene innen rimelige grenser.

Godsterminaler har ulike spesifikasjoner som sporenlengde, behov for skiftekapasitet og nærhet til depot. Kapasitetsfordelingen vil ta hensyn til disse faktorene for å oppnå en effektiv utnyttelse.

Hvis togselskapene ikke aksepterer Bane NORs forslag til kapasitetsfordeling, kan prosessen gå videre til tvisteløsning og eventuelt erklæring om overbelastning. Samfunnsøkonomisk analyse kan da benyttes for å løse konflikten.

## Forutsetninger for søknader om kapasitet i godsterminaler

- Togselskapene må søke om spesifikke laste-/lossespor i ruteplansøknaden. Bane NOR fastsetter veiledende tider i sporene, og det er en forutsetning for ruteplansøknaden at togselskapene ikke kan kreve mer tid enn den angitte veiledende tiden.
- Terminalspesifikke driftsvilkår er krav Bane NOR stiller til togselskapene, relatert til bruk av terminalen, som bruk av laste-/lossespor, hensettingsspor, depotområder, anleggsperioder. Driftsvilkårene vil være tilgjengelige i Bane NORs Terminalhåndbok eller publiseres i oppstartsbrev for ruteplanprosessen.
- Bane NOR kan holde av kapasitet for uforutsette hendelser, som skadde vogner, for å sikre forsvarlig drift.

## Prioritering av PaPs-ruter

PaPs-ruter (Pre-arranged Paths) er forhåndskonstruerte ruter gjennom godskorridorer til og fra Europa. Norge er en del av ScanMed RFC-korridoren. PaPs-ruter inkluderer både kapasitet på linjen og i laste-/lossespor. Kapasiteten for PaPs-ruter fastsettes før den ordinære kapasitetsfordelingsprosessen og er tilgjengeliggjøres som ferdige katalogruteleier som togselskap kan søke på. PaPs-rutene, inkludert tid i på godsterminalen, er forhåndsdefinerte og kommer derfor ikke til å endres i kapasitetsfordelingsprosessen.

## Prinsipper for forslag til kapasitetsfordeling i samordningen

Hvis Bane NOR finner at ikke alle søknadene kan imøtekommes fullt ut, vil kapasitetsfordelingen baseres på følgende prinsipper, i prioritert rekkefølge:

1. **Toglengde i forhold til laste-/lossesporlengde:** Lange laste-/lossespor skal fortrinnsvis brukes til lange tog.
2. **Rutetider (avgangs-/ankomsttid):** Lasting skal startes så nær avgangstid som mulig, og lossing så nær ankomsttid som mulig, for å minimere ventetid og optimalisere kapasitetsbruken.
3. **Minimering av skifting:** Kapasitetsfordelingen skal forsøke å minimere behovet for skifting, for å forbedre effektiviteten og redusere tidsbruken.
4. **Nærhet til depot:** Fordelingen av kapasitet i laste-/lossespor skal ta hensyn til avstanden til depot, for å optimalisere logistikk og håndtering.

5. **Minimering av endringer i søknader om internasjonale ruteleier:** Kapasitetsfordelingen skal i størst mulig grad unngå å endre eksisterende internasjonale ruteleier for å sikre kontinuitet i internasjonal godstransport.
6. **Andre relevante forhold:** Eventuelle andre relevante forhold, inkludert økonomiske konsekvenser som søkeren har gjort gjeldende i kapasitetssøknaden, vil også bli vurdert.

Hvis togselskapene har søkt om andre spor enn de sporene som prinsippene kvalifiserer for, vil Bane NOR kontakte selskapet for å vurdere alternative løsninger.

#### Avvik fra prinsippene for samordning

Terminalene kan ha behov for å fravike prinsippene hvis alternative løsninger viser seg å være mer hensiktsmessige. For eksempel kan det være mer fordelaktig å benytte alle tilgjengelige spor, selv om det i enkelte tilfeller kan medføre at enkelte spor benyttes lite.

Hvis Bane NOR foreslår en kapasitetsfordeling som avviker fra prinsippene, skal dette skje i samråd med de berørte togselskapene. Avviket må begrunnes skriftlig.

### 7.3.4 Skiftestasjoner og skifteanlegg

#### 7.3.4.1 Generell informasjon

Skifting kan utføres på flere steder i Bane NORs nettverk. Enkelte lokasjoner tilbyr skifting som en kommersiell tjeneste fra jernbaneforetak, mens skifting også kan utføres av jernbaneforetak selv på områder hvor baneforholdene tillater dette.

For en oversikt over lokasjoner hvor skifting tilbys som av jernbaneforetak som kommersiell tjeneste, se tabellen nedenfor.

#### 7.3.4.2 Tjenester

**Tabell 6: Jernbaneforetak som tilbyr skifting på ulike lokasjoner**

Terminal	CargoNet	Green Cargo	Grenland Rail
Alnabru	X	X	X
Sundland (Drammen)	X		X
Elverum			X
Kongsvinger			X
Hamar			X
Halden			X
Kongsberg/Flesberg			X
Ørvik (Brevik)			X
Borgestad			X
Ganddal	X		
Bergen/Nygårdstangen	X		



Terminal	CargoNet	Green Cargo	Grenland Rail
Trondheim/Stasjon	X		
Narvik/Fagernes	X		

#### Operatører som tilbyr skifting

For ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra operatører som tilbyr skifting, se operatørens nettsted.

[CargoNet](#)

[Green Cargo](#)

[Grenland Rail](#)

Bane NOR tilbyr for tiden ikke skifting. Ved behov kan Bane NOR formidle kontakt med virksomheter som kan utføre skifting på andre steder enn de som er nevnt i tabellen over.

#### Kontakt Bane NOR OSS

E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 7.3.4.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se informasjon relevante anlegg i [vår oversikt over terminaler](#).

### 7.3.4.4 Priser

Prising for bruk av skifteanlegg er delt i to: terminalavgift og betaling for tjeneste.

#### Bane NORs terminalavgift

Bane NOR innkrever terminalavgift. Se kapittel 7.3.3.4 for detaljer om priser for tilgang til godsterminaler.

#### Betaling for tjeneste

Leverandør av skiftetjenesten tar betalt for tjenesten. Se kapittel 7.3.4.2, tabell 6 for informasjon om hvilke jernbaneforetak som tilbyr skifting på de ulike terminalene.

### 7.3.4.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsvilkår til skifteområdene er:

- **Tildelt ruteleie:** Ruteleie skal være i samsvar med kapasitetsfordelingsprosessen.
- **Avtale med Bane NOR:** Jernbaneforetak får rett til å benytte Bane NORs skifteområder ved å inngå AST med Bane NOR.

Sikkerhets- og teknisk utstyr på skiftestasjoner og skifteanlegg er en del av jernbaneinfrastrukturen etter kapittel 5.2 og omfattes av den minste pakken med tjenester.

Se kapittel 7.3.4.2, tabell 6 for informasjon om hvilke jernbanefortak som tilbyr skifting på de ulike terminalene.

### 7.3.4.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

## 7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting

### 7.3.5.1 Generell informasjon

Bane NOR tilbyr hensetting på flere lokasjoner over hele landet. For detaljert informasjon om de enkelte driftsbanegårder og hensettingsanlegg, se [vår oversikt over hensettingsområder](#).

### 7.3.5.2 Tjenester

Tjenesten omfatter «parkering» av både person- og godstog, både for driftspause og langsiktig hensetting.

Bane NOR tilbyr ikke klargjøringstjenester som innvendig vask og lignende. Brukere kan imidlertid benytte egne leverandører for slike tjenester ved Bane NORs anlegg.

For informasjon om tjenester som tilbys eller kan tilbys ved det enkelte anlegg, se [vår oversikt over hensettingsområder](#)

#### Informasjon om strømforsyning for hensatte kjøretøy:

- **kjøretøy med egen strømtaker**
  - hovedløsning: fra kontaktledningen (inkludert redundans)
  - midlertidig reserveløsning: eksisterende togvarmeposter for kjøretøy med tilkoblingsmulighet
- **kjøretøy uten egen strømtaker**
  - hovedløsning: fra togvarmepost.

#### Hovedvilkår

- Hensetting under spenningsatt kontaktledning må oppfylle elsikkerhetskrav, mottatt strømforsyning eller ikke.
- Klatrevennlig materiell skal ikke stå under spenningsatt kontaktledning uten korrekt sikring. For mer informasjon, se [TRVs Veiledning for elsikkerhet ved hensetting under spenningsatt kontaktledning](#).
- Vilkår for elsikkerhet, inkludert klatrevennlig materiell, er beskrevet i TRV (se lenke over), SJN 2.9, og TJN 3.20.

### 7.3.5.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For beskrivelser av de enkelte anleggene, se [vår oversikt over hensettingsområder](#).

For informasjon om lokalisering og eierskap til hensettingsspor, kontakt Bane NOR.

## Kontakt Bane NOR OSS

### E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 7.3.5.4 Priser

Prising for bruk av Bane NORs hensettingsspor følger marginalkostnaden og er inkludert i den minste pakken med tjenester.

#### Priser hensetting av persontog

Hensetting av persontog prises i henhold til kostnadene for å yte tjenesten, inkludert en rimelig fortjeneste. Kostnadene omfatter

- drift og vedlikehold
- trafikkstyring
- administrasjon
- kapitalkostnader.

I forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen fastsettes også behovet for hensetting. Prisene er i utgangspunktet et års «abonnement» og er fastsatt per meter togmateriell. For Lodalen og Drammen er prisene timebaserte og fastsatt ut fra antall tildelte timer.

Parkering under én time er gratis i flerbrukeranleggene.

For mer informasjon om prisingen av hensettingsområder, se [Prising av hensetting for persontog](#), høringsvedlegg til Network Statement 2022.

Tabell 7: Abonnementspriser for hensetting/parkering (2025-priser)

Hensettingsområde	Årspris per meter	Timepris per meter
Østlandet	5 197	1,44
Resten av landet	2 948	0,82

Hensetting faktureres basert på kjøretøyets lengde.

Prisene i 2026 vil bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; se kapittel 5.8.

#### Priser for hensetting av godstog

Prisene for godstog følger en prismodell innført i 2023. For dokumentasjon, se [Prising av bruk av hensettingsspor for godstog](#).

Hensettingsspor skal baseres på tildelt hensetting i ruteplan som er registrert i Bane NORs IT-system til kapasitetsfordeling TPS/HDVG. Jernbaneforetak må derfor melde inn hensettingsbehov i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen eller ved operativ ruteplanlegging. Hensetting av togmateriell som ikke er i bruk, men som er parkert på områder som eies av Bane NOR skal også meldes inn i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Hensatt togmateriell som ikke blir registrert i TPS/HDVG må fjernes.

### **Driftshensetting**

Bruk av hensettingsspor er gratis de første 48 timene etter ankomst ved terminal/hensettingsområde.

### **Segmentering**

Det vil være én sats for bruk av hensettingsspor på A-områder, og én for resten av landet, B-områder. Satsen i A-områder vil være høyere enn i B-områder. I denne omgang er det kun Alnabru som defineres som A-område.

### **Prisenhet**

Det vil bli en abonnementsbasert prising for bruk av hensettingsspor for godstog. Det vil si at jernbaneforetak betaler en årlig pris basert på planlagt hensetting i ruteplanen.

Jernbaneforetak betaler en sats per time per påbegynt 100 meter hensatt materiell, avhengig av om det er driftshensetting eller langtidshensetting og om hensettingen skjer på et A- eller B-område.

### **Hensetting utenom ruteplan**

Ved oppståtte behov som ikke er med i ruteplan, vil jernbaneforetaket måtte betale en timepris tilsvarende timeprisen ved tildelt hensetting.

### **Kostnadsgrunnlag og priser**

Kostnadene omfatter

- drift og vedlikehold
- avskrivninger
- trafikkstyring.

Pris skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med et tillegg for en rimelig fortjeneste. I dette tilfellet settes prisene betydelig lavere enn kostnaden knyttet til å yte tjenesten. Følgende priser vil være gjeldende fra 2026:

**Tabell 8: Pris per time per påbegynt 100 meter materiell i kroner (2025-priser)**

Hensettingsområde	Pris første 48 timer	Pris etter 48 timer
Alnabru	0	31
Andre områder	0	6

### 7.3.5.5 Tilgangsbetingelser

Jernbaneforetak og andre søkere får tilgang til driftsbanegårder og hensettingsanlegg ved å inngå AST med Bane NOR. Søknad om bruk av driftsbanegårder og tjenester skal gjøres til gjeldende priser.

#### Bruk av sidespor for lagring av kjøretøy:

- **Korttidslagring:** Søkere som har behov for spor til lagring av kjøretøy som benyttes i daglig og regelmessig drift skal melde inn dette behovet i kapasitetsfordelingsprosessen (les mer i del 4).
- **Langtidslagring:** Søkere som har behov for sporplass til langtidslagring av kjøretøy skal ta behovet opp med Bane NORs OSS.

#### En forespørsel skal inneholde følgende opplysninger:

- behov for sporplass (målt i meter)
- eventuelt behov for tilleggstjenester (som for eksempel elektrisk kraft til togoppvarming)
- foretrukket lagringssted
- aksellast.

Alle behov for tilgang til spor for arbeid på kjøretøy skal følge [Bane NORs Operative Regelverk](#).

#### Kontakt Bane NOR OSS

##### E-post

[oss@banenor.no](mailto:oss@banenor.no)

### 7.3.5.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

## 7.3.6 Vedlikeholdsanlegg

### 7.3.6.1 Generell informasjon

Per 2020 eier Bane NOR alle vedlikeholdsanlegg i Norge hvor det tilbys tjenester til jernbaneforetak. Bane NOR har imidlertid ulike roller på de ulike anleggene.

Flere av Bane NORs vedlikeholdsanlegg er utleid med eksklusive avtaler, enten til jernbaneforetak eller til vedlikeholdsutøvere. I disse anleggene styrer ikke Bane NOR kapasiteten. Følgende anlegg omfattes av disse avtalene:

- Alnabru (Oslo)
- Bergen
- Bodø
- Brattøra (Trondheim)
- Fagernes (Narvik)
- Filipstad (Oslo)
- Flåm
- Kongsvinger
- Kvaleberg (Stavanger)

- Lodalen Fjellstallen (Oslo)

På øvrige vedlikeholdsanlegg styrer Bane NOR kapasiteten, og vedlikeholdsutøvere har ikke eksklusiv tilgang. Jernbaneforetak med avtale om tilgang kan benytte seg av andre vedlikeholdstilbydere. Dette gjelder følgende anlegg:

- Grorud (Oslo)
- Lodalen (Oslo)
- Marienborg (Trondheim)
- Skien
- Sundland (Drammen)

En fullstendig oversikt over vedlikeholdsanlegg finnes i [vår oversikt over verksteder](#).

### 7.3.6.2 Tjenester

Bane NOR tilbyr ikke vedlikeholdstjenester for togmateriell.

På anlegg hvor Bane NOR styrer kapasiteten, er jernbaneforetak ansvarlige for å inngå avtaler om vedlikeholdstjenester med en vedlikeholdsutøver eller bruke egne ressurser.

For informasjon om tjenester på anlegg hvor Bane NOR ikke styrer kapasiteten, se [vår oversikt over verksteder](#).

### 7.3.6.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For informasjon om fasilitetene på de ulike vedlikeholdsanleggene, se [vår oversikt over verksteder](#).

Bane NOR gjør oppmerksom på at avvik kan forekomme ettersom tilbudet utvikles.

### 7.3.6.4 Priser

Bruk av anlegg som forutsetter bruk av jernbaneinfrastruktur som prises som en del av den minstepakken med tjenester, prises også som en del av den minste pakken med tjenester, uavhengig av anleggets eierskap eller hvem som styrer kapasiteten.

Pris for verkstedtilgang beregnes etter mottatt forespørsel og avhenger av flere faktorer som avklares ved forespørselen. Verkstedtilgang prises etter prinsippet om kostpris med tillegg for en rimelig fortjeneste.

### 7.3.6.5 Tilgangsbetingelser

Bane NORs generelle tilgangsbetingelser er beskrevet i del 3 Tilgangsbetingelser.

For vedlikeholdsanlegg der Bane NOR styrer kapasiteten vil det tilkomme særskilte leie- og driftskostnader. Søker må inngå avtale med Bane NOR om tilgang. Jernbaneforetak og andre søkere som ønsker avtale kan kontakte Bane NOR ved Pål Anthonsen.

Bane NOR fastsetter ikke tilgangsbetingelser for anlegg der Bane NOR ikke styrer kapasiteten. Se kapittel 7.3.6.1 for oversikt over hvilke anlegg dette gjelder. Jernbaneforetak og andre søkere som ønsker avtale kan kontakte Bane NOR ved Pål Anthonsen.

**Pål Anthonsen**

Rådgiver forretningsutvikling

**E-post**

[pal.sigurd.anthonsen@banenor.no](mailto:pal.sigurd.anthonsen@banenor.no)

Vedlikeholdsutøvere fastsetter selv vilkår for tjenestene de yter.

Bane NOR fastsetter ikke tilgangsbetingelser for anlegg der Bane NOR ikke styrer kapasiteten. Se kapittel 7.3.6.1 for oversikt over hvilke anlegg dette gjelder.

### 7.3.6.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang fram til vedlikeholdsanlegg tildeles gjennom Kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

Kapasitet i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR styrer kapasiteten tildeles i henhold til «rutine for styring og forvaltning av sporbruksplan»; se [Verkstedhåndboken](#) for mer detaljer.

Kapasitetsfordeling i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR ikke styrer kapasiteten fastsettes og beskrives av den som styrer kapasiteten. For mer informasjon, se [vår oversikt over verksteder](#).

## 7.3.7 Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg

### 7.3.7.1 Generell informasjon

Samtlige rengjørings- og vaskeanlegg er per 2020 tilknyttet vedlikeholdsanlegg. For en oversikt over tilgjengelige tjenester i andre tekniske anlegg, inkludert rengjørings- og vaskeanlegg, se våre oversikter over [verksteder](#) og [hensettingsområder](#).

### 7.3.7.2 Tjenester

#### 7.3.7.2.1 Avisingsanlegg

Det finnes ett avisingsanlegg i Norge, lokalisert på Alnabru godsterminal. Dette anlegget er dimensjonert for å håndtere opptil 4000 meter med godstog per døgn.

#### 7.3.7.2.2 Installasjoner knyttet til «Tilstandsovervåking av rullende materiell»

Bane NOR eier og drifter et system for tilstandsovervåking av rullende materiell (FleetONE) som inkluderer:

- **Hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer:** Det finnes totalt fem hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer knyttet til et sentralt overvåkingssystem kalt FleetONE (per august 2020). Disse detektorene overvåker hjul og hjullager for skader, som kan identifiseres ved passering av detektorene. Det er også to ekstra hjulskadedetektorer tilknyttet andre systemer som ikke er tilgjengelige gjennom FleetONE.
- **Akustiske lagerskadedetektorer:** Tre akustiske lagerskadedetektorer er også koblet til FleetONE. Disse detektorene gir informasjon om tilstanden på hjullager.
- I tillegg er det, per august 2020, installert fem varmgangsdetektorer på strategiske steder i jernbanenettet. Disse er knyttet opp til andre systemer. Se beskrivelse av disse lenger ned i kapittelet.

Jernbaneforetaket må utføre jevnlig overvåking av tilstanden på eget rullende materiell ved hjelp av systemet, og har selv ansvaret for å utnytte gevinsten av systemet.

Togleder (Bane NOR) vil motta alarm fra systemet når et hjulslag overskrider definert terskel. Toget skal da etter instruksjoner fra togleder, redusere hastigheten eller stoppe, avhengig av alvorlighetsgrad. Grunnen til dette er at dersom toget ikke stopper eller reduserer farten kan dette resultere i alvorlig skade på infrastrukturen over lengre strekninger.

I tilfeller hvor infrastrukturen skades, vil systemet bli benyttet for å vurdere hvem som er ansvarlig for skaden, noe som kan føre til krav om erstatning fra ansvarlig part, potensielt et jernbaneforetak.

#### FleetONE

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt. Følg lenken ved behov for tilgang, trykk på registrer oppe i høyre hjørne. Administrator må godta før man får tilgang. For hjelp kontakt OPM-brukerstøtte.

<b>FleetONE</b>  <a href="#">Logg inn</a>	<b>Kontakt OPM Brukerstøtte</b>  <b>Telefon</b> <a href="tel:+4773410110">+47 73410110</a>  <b>E-post</b> <a href="mailto:opm.brukerstotte@banenor.no">opm.brukerstotte@banenor.no</a>
---	---

#### Prinsipper for RFID-merking av tog/vogner.

RFID-merking er påbudt, det vil si at alt rullende materiell skal være utstyrt med RFID-brikker. Jernbaneforetaket har selv ansvar for at alle tog/vogner er utstyrt med RFID-brikker i henhold til gjeldene prinsipper, og at oppbygningen av ID-en til brikken er korrekt. RFID brukes for identifisering av rullende materiell i overvåkingssystemet, og gir derfor en entydig og rask varslings til jernbaneforetaket ved hjulslag og/eller lagerskader. Bane NOR kan gi sanksjoner mot jernbaneforetak som ikke overholder kravet om RFID-merking, blant annet i form av bøter.

#### Last ned veiledning for RFID

[Prinsipper for RFID-merking av tog eller vogner](#) (PDF 164,61 KB)

#### Prinsipper for RFID-merking av tog/vogner

Bane NOR har intensivert sitt fokus på prediktivt vedlikehold for å forbedre tilstanden og levetiden til jernbaneinfrastrukturen. Som en del av denne innsatsen, gjennomfører Bane NOR årlige stikkprøver ved hjelp av FleetONE-systemet, som overvåker tilstanden til hjul og hjullager hos ulike jernbaneforetak. Dersom disse inspeksjonene avdekker mangelfullt vedlikehold eller dårlig oppfølging, vil Bane NOR kreve at det aktuelle jernbaneforetaket forbedrer sine vedlikeholdsrutiner for å redusere belastningen og slitasjen på jernbaneinfrastrukturen.

Jernbaneforetakene er de primære mottakerne av fordelene fra dette overvåkingssystemet, da dataene og prediksjonene som systemet leverer kan brukes til å optimalisere vedlikeholdet av hjul og hjullager. På grunn av dette er det jernbaneforetakene selv som må dekke support-kostnadene til leverandøren av systemet, som per august 2020 var Track IQ. Bane NOR, som eier detektorene, tar ansvar for kostnadene knyttet til drift og vedlikehold av selve detektorene. Bane NORs vedlikeholdsavtale med systemleverandøren inkluderer også en standard delavtale for support som jernbaneforetakene kan benytte seg av.

#### Varmgangsdetektorer



Bane NOR har per august 2020 fem varmgangsdetektorer i bruk, en ved Gravhalsen på Bergensbanen, tre nær Trondheim og en på Ofotbanen. Disse detektorene måler temperaturen på hjullager og varsler om eventuell varmgang som kan føre til alvorlig skade på infrastrukturen.

Målingene fra detektorene nær Trondheim blir behandlet ved hver enkelt installasjon og overføres til en SQL-database på Marienborg i Trondheim. Eventuelle alarmer vil overføres direkte via et eget grensesnitt til togleder i Region Midt som stopper tog og videreformidler til jernbaneforetaket.

Alarmer fra detektoren ved Gravhalsen mottas av togleder i Bergen via lokalt vaktlag. Data fra denne detektoren er også tilgjengelig via et WEB-grensesnitt og jernbaneforetak som ønsker kan få tilgang til data fra sine tog.

### 7.3.7.3 Beskrivelse av serviceanlegg

**Tabell 9: Oversikt over hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer**

Lokasjon	Bane	Detaljer	FleetONE
Langum	Sørlandsbanen	Mellom Gulskogen stasjon og Mjøndalen stasjon	Ja
Huseby	Drammensbanen venstre hovedspor	Mellom Brakerøya stasjon og Lier stasjon	Ja
Høyseth	Dovrebanen	Mellom Ler stasjon og Lundamo stasjon	Ja
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon	Ja
Straumsnes	Ofotbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja
Haugfjell	Ofotbanen	Mellom Katterat stasjon og Bjørnfjell stasjon	Nei
Gravhalsen	Bergensbanen	Mellom Myrdal stasjon og Upsete holdeplass	Nei

**Tabell 10: Oversikt over akustiske lagerskadedetektorer**

Lokasjon	Bane	Detaljer	FleetONE
Huseby	Drammensbanen begge hovedspor	Mellom Lier stasjon og Brakerøya stasjon	Ja
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon	Ja
Straumsnes	Ofotbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja

**Tabell 11: Oversikt over varmgangsdetektorer**

Lokasjon	Bane	Detaljer
Haugan	Nordlandsbanen	Mellom Vikhammer stasjon og Midsand stasjon
Hegra	Meråkerbanen	Øst for Hegra holdeplass
Skatval	Nordlandsbanen	Mellom Skatval stasjon og Langstein stasjon
Straumsnes	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon
Myrdal	Bergensbanen	Før Gravhalstunellen retning Bergen

#### **7.3.7.4 Priser**

Prisingen for support, oppsett og tilpasninger av systemet tilpasses hvert enkelt jernbaneforetak basert på den avtalen de inngår med systemleverandøren. Avtalen må som et minimum inkludere registrering av jernbaneforetakets RFID-brikker i systemet, samt sikre at nødvendig vedlikeholds nivå kan opprettholdes.

Dersom jernbaneforetaket inngår en direkte avtale med leverandøren, vil de få tilgang til fjernsupport og andre fordeler. Eksempler på slike fordeler inkluderer hjelp med integrasjon av systemet mot jernbaneforetakets egne systemer, som dataeksport og eksport av arbeidsordre. Leverandøren kan også forbedre referanseverdiene for de spesifikke hjullagermodellene jernbaneforetaket bruker samt tilpasse andre parametere. Det finnes i tillegg muligheter for å utvikle ny ønsket funksjonalitet etter behov.

#### **7.3.7.5 Tilgangsbetingelser**

Ikke relevant.

#### **7.3.7.6 Kapasitetsfordeling**

Ikke relevant.

### **7.3.8 Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet**

#### **7.3.8.1 Generell informasjon**

For å se oversikt over havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

#### **7.3.8.2 Tjenester**

Bane NOR tilbyr ikke tjenester i havneanlegg. For informasjon om hvilke tjenester som tilbys ved de ulike anleggene, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

#### **7.3.8.3 Beskrivelse av serviceanlegg**

For informasjon om eierskap til havneterminaler med jernbaneforbindelse, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

#### 7.3.8.4 Priser

Den enkelte tilbyder av havneanlegg fastsetter pris for tjenester. For informasjon om tilbydere, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

#### 7.3.8.5 Tilgangsbetingelser

For informasjon om tilgangsbetingelser ved havneanlegg, se [vår oversikt over terminaler](#) (havneterminaler og havnespor).

#### 7.3.8.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang til og fra havneanlegg tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordeling.

### 7.3.9 Avlastningsanlegg

#### 7.3.9.1 Generell informasjon

Hovedformålet med beredskapsterminalene er å muliggjøre laste- og losseoperasjoner for godstog når disse ikke kan nå sin bestemmelsesterminal på grunn av uforutsette hendelser. Disse terminalene fungerer som avlastningsanlegg for å sikre kontinuitet i godstransporten under slike omstendigheter.

Bane NORs beredskapsportal, Beredskap i Bane NOR inneholder detaljert informasjon om beredskapsordninger og prosedyrer. For å få tilgang til denne portalen kreves et passord. Dersom du trenger passord eller ytterligere informasjon, kan du kontakte Bane NORs enhet Beredskap.

[Beredskapsportalen](#)

Taktisk og operativ beredskapsinfo, inkludert rutiner for varslings, håndtering, kommunikasjon og samhandling i nødsituasjoner samt ulike typer analyser.

#### 7.3.9.2 Tjenester

Bane NOR legger opp til egenlevering av laste/losse-tjenester på sine avlastningsanlegg.

#### 7.3.9.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Det er avlastningsanlegg på følgende steder:

- Kvam
- Palmafoss Voss
- Støren
- Steinkjer

Se [vedlegg 7.3.9 Avlastningsanlegg](#) for mer informasjon.

#### 7.3.9.4 Priser

Bruker av terminalen skal dekke Bane NORs kostnader for drift og vedlikehold av beredskapsterminal om ikke annet er avtalt. Kostnader som er aktuelle å fakturere er variable, og skal dekke drift og vedlikehold som følge av bruk, som snøbrøyting, asfaltering/grusing og reparasjon av skader.

#### 7.3.9.5 Tilgangsbetingelser

Vilkårene for bruk av avlastningsanlegg for beredskapsterminal er som følger:

1. **Hovedformål:** Beredskapsterminalen skal primært brukes til laste- og lossevirkosomhet for godstog når disse ikke kan nå bestemmelsesterminalen på grunn av uforutsette hendelser.
2. **Sekundærbruk:** Terminalen kan også brukes til andre formål, men med betingelsen om at virksomheten som bruker terminalen må kunne gjøre området tilgjengelig innen fire timer etter å ha mottatt melding om at terminalen skal brukes til hovedformålet.

#### 7.3.9.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen; se del 4 Kapasitetsfordeling.

### 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff

#### 7.3.10.1 Generell informasjon

Togdiesel AS tilbyr påfyllingsanlegg for drivstoff på følgende steder:

- Alnabru
- Bodø
- Hamar
- Trondheim–Marienborg
- Mo i Rana
- Røros
- Steinkjer
- Støren
- Åndalsnes

En oversikt over Togdiesel AS' påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

Forsyning av drivstoff tilbys ved alle påfyllingsanlegg nevnt i [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

#### 7.3.10.2 Tjenester

Tjenesten Togdiesel AS leverer består av tilgang til pumpe for påfylling av drivstoff på skinnegående materiell, med tilhørende forsyning av drivstoff levert av Circle K. Tjenesten er den samme på samtlige anlegg nevnt i kapittel 7.3.10.1.

#### 7.3.10.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Samtlige anlegg nevnt i kapittel 7.3.10.1 og beskrevet i [vedlegg 3.6.9 Avlastningsanlegg](#) er kompatible med alle lokomotiver og motorvogner som trafikkerer jernbanenettet i dag; dette inkluderer også ny Type 76.

Ved spørsmål om teknisk kompatibilitet, ta kontakt med Bane NOR ved Jan Lutterloh.

**Jan Lutterloh**

Regionleder

**E-post**

[jan.lutterloh@banenor.no](mailto:jan.lutterloh@banenor.no)

En oversikt over påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i [vedlegg 7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#).

### 7.3.10.4 Priser

Jernbaneforetaket betaler for diesel i henhold til gjeldende markedspris, samt en avgift for drift og vedlikehold av dieseltankanleggene. Denne avgiften dekker jernbaneforetakets andel av de samlede kostnadene for teknisk og administrativ drift, som deles mellom Togdiesel AS, Circle K Norge AS, og Circle Ks underleverandører.

Disse faste kostnadene blir fakturert jernbaneforetaket i tillegg til den enhver tid gjeldende literpris. I tillegg til dieselens literpris, som justeres månedlig basert på markedspriser og offentlige avgifter, kan driftsrelaterte tiltak påvirke kostnadene. Eksempler på slike kostnader inkluderer:

- langsiktig avskrivning av påhvilende og nye investeringer i tekniske anlegg, leie av dieseltankanlegg
- grunnleie for avståelse av nødvendig areal til dieseltankanlegget, herunder atkomst for tankbil
- kostnader til teknisk drift, korrigerende og sertifisert vedlikehold av dieselpåfyllingsanleggene
- administrativ og regnskapsmessig forvaltning av dieseltankanleggene med spesifisert avregning av forbruk utført av Circle K Norge AS, herunder kostnader for Circle Ks bruk av operasjonelle tjenester fra dennes underleverandør(er)
- kontinuerlig innkjøp av diesel til markedspris (Plattsnotering ULSD 10 PCCH anleggsdiesel)
- gjeldende skatter og avgifter, anleggs- og innforsyningskostnader, kvalitetstillegg og transporttillegg.

Disse kostnadene justeres årlig etter konsumprisindeksen (KPI) med en rimelig fortjeneste. Jernbaneforetaket informeres herved om at denne justeringen vil skje hvert år.

Togdiesel AS tar en margin på 20 øre per liter for forskuttering og bulkinnkjøp av diesel. Denne marginen kan justeres og reforhandles hvert andre år, første gang 1. januar 2026.

### 7.3.10.5 Tilgangsbetingelser

For å bruke jernbaneinfrastruktur som gir tilgang til påfyllingsanlegg for drivstoff, må søker inngå en avtale om tilgangsrettigheter (AST) med Bane NOR.

Søkere må også inngå avtaler med Togdiesel AS og drivstoffleverandøren Circle K for å få tilgang til drivstoffanleggene. Disse avtalene gjelder for alle relevante anlegg. Tilgang tilbys kun til skinnegående materiell, og skinne-/veimaskiner har ikke tilgang til disse anleggene. Når avtalen med Togdiesel AS og Circle K er signert, vil det bli utlevert et elektronisk kort som skal oppbevares i kjøretøyet og brukes ved fylling.

For å inngå avtale om tilgang, kontakt Bane NOR ved Jan Lutterloh.

**Jan Lutterloh**

Regionleder

**E-post**

[jan.lutterloh@banenor.no](mailto:jan.lutterloh@banenor.no)

### **7.3.10.6 Kapasitetsfordeling**

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Denne prosessen er beskrevet i del 4 Kapasitetsfordelingsprosessen.

# Vedlegg til Network Statement 2026

[2.2.1 Strekningskart](#)

[2.2.2.2 Tilknyttet nett](#)

[2.3.4.1 Internasjonal profil](#)

[2.3.4.2 JBV NO1 - prEN 15273 Dynamisk profil](#)

[2.3.4.3 Multipurpose profil](#)

[2.3.5.1 Aksellast](#)

[2.3.5.2 Metervekt](#)

[2.3.6 Linjestigninger](#)

[2.3.7 Linjehastighet](#)

[2.3.9 Elektrifiserte linjer](#)

[2.3.11 Toglederområder og trafikkstyringssentraler](#)

[2.3.12 Kommunikasjonssystemer](#)

[2.3.13 System for automatisk hastighetsovervåking](#)

[2.3.13.2 Kommunikasjon for ERTMS](#)

[2.4.2.3.1 Rasutsatte strekninger](#)

[2.4.2.3.2 Dyrepåkjørsel](#)

[2.4.4 Tunneler](#)

[3.3.2 Avtale om sportilgang og bruk av tjenester \(AST\)](#)

[4.2.4.2 Søknad om kapasitet og tjenester i serviceanlegg](#)

[4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling](#)

[5 Tilgang til godsterminaler](#)

[7.3.9 Avlastningsanlegg](#)

[7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff](#)

Bane NOR 13. desember 2024.

Saksnummer: 202413462