

Del 5 – Tjenester og priser

5.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften kapittel 4 og 6.

I dette kapitlet beskrives hvilke tjenester Bane NOR tilbyr sine kunder, og til hvilke priser. Kapitlet er strukturert på samme måte som oversikten over tjenester i jernbaneforskriften kapittel 4, med unntak av tjenester i serviceanlegg som omtales i kapittel 7. Tjenestene er inndelt i følgende kategorier:

- Den minste pakken med tjenester
- Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse
- Tilleggstjenester
- Ekstratjenester

JBF sin bruk av tjenestene er regulert av Bane NORs til enhver tid gjeldende standardvilkår. Disse standardvilkårene kommer frem av AST, vedlegg 1 [Standardvilkår](#). Se også vedlegg 2.3.1 AST

I tillegg til disse tjenestene leverer Bane NOR en rekke andre tjenester til JBF. Mer informasjon om dette er gitt i punkt 5.5.6, men informasjonen utgjør ikke en rettslig bindende forpliktelse for Bane NOR. Bane NOR bestemmer hvilke av disse andre tjenestene som til enhver tid skal tilbys. For at et JBF skal ha rett til å bruke slike andre tjenester, må det følge av en særskilt avtale mellom Bane NOR og JBF.

Bane NOR er i gang med å revidere deler av avgiftsordningen, blant annet avgifter basert på direkte kostnader, som etter planen skal innføres med virkning fra 2024.

5.2 Prisprinsipper

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6.

5.2.1 Innledning

Bane NOR priser sine tjenester med grunnlag i jernbaneforskriften kapittel 6.

Jernbaneforskriften kapittel 6 bygger på EU-direktiv 2012/34. Tilhørende forordning EU/2015/909 beskriver nærmere hvordan avgifter basert på direkte kostnader skal beregnes. Bane NOR har lagt disse regelverkene til grunn ved utforming av avgiftsordningen.

5.2.2 Den minste pakken med tjenester

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

- Avgifter basert på direkte kostnader, jf. jernbaneforskriften 6-2 (1)
- Kapasitetsavgift, jf. jernbaneforskriften § 6-2 (2)
- Påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3
- Rabatter, jf. jernbaneforskriften § 6-4

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

Tilgang fra og til Bane NORs hovedspor, og til og fra serviceanlegg, er marginalkostnadspriset på samme måte som den 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

Tilgang til tjenester i serviceanlegg og tjenester i disse er priset med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (3), jf. kapittel 7.

5.2.4 Tilleggstjenester og ekstratjenester

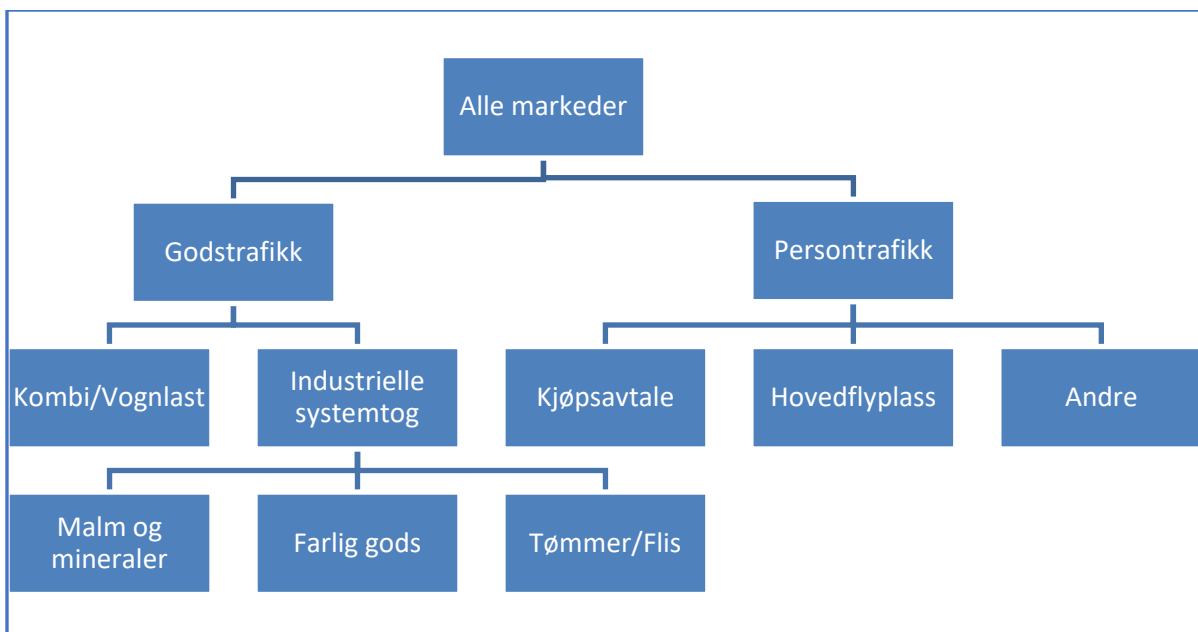
Tilleggstjenester og ekstratjenester er priset med grunnlag i jernbaneforskriften § 6-9 (4), jf. kapittel 5.4 og 5.5.

5.2.5 Liste over markedssegmenter

En liste over markedssegmenter er relevant for den delen av avgifter for den minste pakken med tjenester som er påslag på infrastrukturavgifter, jf. jernbaneforskriften § 6-3.

Det følger av jernbaneforskriften § 6-3 (4) at listen over markedssegmenter skal fremgå av nettveiledningen og at den skal revideres minst hvert femte år.

Følgende markedssegmenter er relevante for Bane NOR:



Listen har vært gjeldende siden rutetermin 2019 og vil bli revurdert til rutetermin 2024.

5.3 Den minste pakken med tjenester og priser

5.3.1 Innhold i den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

JBF får tilgang til den minste pakken med tjenester ved å inngå AST med Bane NOR.

Den minste pakken med tjenester omfatter 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 signalgivning, 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 omfatter blant annet elektroniske kunngjøringer, grafiske ruter og trafikkregler som utgis av Bane NOR, dog begrenset til de strekninger vedkommende JBF har tillatelse til å trafikkere.

Trafikkstyring som nevnt i bokstav d), inkluderer også kommunikasjon via GSM-R-telefon mellom tog (førere) og trafikkstyringssentral/trafikkstyrer på stasjon på ikke-fjernstyrte strekninger. Annen bruk av GSM-R-telefon er ekstratjeneste. Eventuelle kostnader forbundet med trafikkstyring på eller bemanning av stasjoner på strekning uten linjeblokk (ikke-fjernstyrte strekninger) i forbindelse med kjøring av så vel ordinære tog som ekstratog, er omfattet av den minste pakken med tjenester.

Når det gjelder bruk av strømforsyningsutstyr etter bokstav e) (her adgang til kontaktledningsanlegget ved strømvaktaker) får JBF 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](#).

Bane NOR vurderer ut fra NOI TSI både en incitamentordning og bruk av prising for rask overgang til støysvake komposittbremses når relevant teknologi for Nord-Europa blir godkjent. Forslag til ordning vil bli sendt på høring før gjennomføring. Gjennomføring av en slik incitamentordning finner først sted når det er funnet en teknisk løsning som er godkjent i de nordiske land.

GSM-R-utrustning til kjøretøy

JBF er selv ansvarlige for å framskaffe GSM-R utrustning og påse at dette blir korrekt installert i sitt kjøretøy. GSM-R utrustningen må være i overensstemmelse med retningslinjene som er gitt i [vedlegg 2.3.12](#). For lokførers terminal stilles det krav i.h.t. UIC EIRENE om 8W cabradio med utvendig antenne montert og ekstern strømforsyning.

Kontaktpunkt: opm.brukerstotte@banenor.no

Bane NORs elektroniske distribusjonssystem

JBF er selv ansvarlige for å knytte seg til Bane NORs distribusjonssystem for kunngjøringer (FIDO) og anskaffe utstyr som er beregnet til å motta kunngjøringene fra Bane NOR (PC eller nettbrett). Tilknytningen skal kunne motta kunngjøringer før avgang fra utgangsstasjon og underveis der det er mulig å motta signaler fra internett eller mobilnett.

Se [Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\) kapittel 1 og 2](#).

Kontaktpunkt: fido@banenor.no

Grafiske ruter

Grafiske ruter kan vederlagsfritt lastes ned fra kundeportalen på Bane NORs nettside:

<https://www.banenor.no/kundeportal/ruter-og-sportilgang/grafiske-togruter/>

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

Tilgang til tilstandsovervåkingssystemene for rullende materiell

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnitt for [FleetONE](#). Ved behov for tilgang, ta kontakt med oss@banenor.no

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

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6.

5.3.2.1. Avgifter basert på direkte kostnader - grunnpris

Pris for tilgang til den minste pakken med tjenester (jf. jernbaneforskriften §§ 4-1 og 6-2) og tilgang til serviceanlegg skal fastsettes til kostnaden som oppstår «som en direkte følge av den enkelte tog-tjenesten», jf. Jernbaneforskriften § 6-2 (1). Med grunnlag i EU-forordning 2015/909 har Bane NOR lagt til grunn at begrepet «direkte følge» kan erstattes av et *marginalkostnadsprinsipp* ut fra en økonometrisk analyse. Videre benytter jernbaneforskriften et «skal-begrep», og dette forstås som en *minimumsbetaling*, dersom unntakene i forskriften ikke kommer til anvendelse.

Bane NOR har gjennomført en økonometrisk analyse basert på kostnader knyttet til korrektivt og forebyggende vedlikehold av infrastrukturen og trafikkbelastning målt i brutto tonnkilometer. Metoden går ut på å finne hvordan kostnadene varierer med varierende trafikkvolum basert på matematikk og statistiske metoder. Både kostnader og trafikkbelastning er målt pr. banenummer for årene 2014-2016. Modellen er på logaritmisk form og trafikkbelastningen måles ut fra antall bruttotonnkilometere knyttet til to produkter/tjenester, nemlig persontogtrafikk og godstogtrafikk¹. Dette innebærer at vi måler de relative endringer i kostnader og trafikkvolum – hvor mange prosent øker kostnadene med ved en (1) prosent endring i trafikkvolumet. Denne sammenhengen kalles kostnadselastisitet.

Det er tatt hensyn til at banene har ulik teknisk utforming i form av antall sporveksler, tunneler og hastigheter mv^2 . Estimeringen av kostnadselastisitetene er gjennomført med minste kvadraters metode; ofte forkortet som OLS i litteraturen. Modellen (III b) som ble valgt, ga best samsvar mellom estimerte og faktiske kostnader. Marginalkostnadene finner man ved å multiplisere kostnadselastisiteten med gjennomsnittskostnaden. Beregningene er dokumentert i [Bane NORs implementeringsplan](#)³ av 14.07.2017 avsnitt 5.1.3.3. Marginalkostnaden skulle i utgangspunktet revideres etter fem år. Da nytt beregningsopplegg ikke er avklart før publisering av Network Statement 2023, videreføres implementeringsplanens grunnlag i 2023. Planen danner grunnlaget for de prissatser som er spesifisert nedenfor i avsnitt 5.3.3.

Banestrekninger – baneinndeling

Marginalkostnadene er ikke en konstant størrelse over hele nettet, noe marginalkostnadsberegningene bekrefter. Nedenstående tabell viser inndelingen i strekninger som kombineres med markedsdifferensieringen i punkt 5.2.5

Inndeling av banene i Norge

Banestrekning	Definisjon
Oslo lokal	Drammen - Asker - Lysaker – Oslo S – Etterstad – Gardermoen – Eidsvoll Lysaker – Asker; Oslo S – Grefsen; Oslo S – Lillestrøm - Eidsvoll; Oslo S – Ski – Rakkestad
Ofofbanen	Narvik – Riksgrensen
Øvrige strekninger	Eidsvoll – Hamar – Lillehammer Ski – Fredrikstad – Sarpsborg – Halden – Kornsjø (Vestre linje) Drammen – Tønsberg – Skien Drammen – Hokksund – Kongsberg – Kristiansand – Stavanger Skien – Hjuksebø – Notodden Nelaug – Arendal Hokksund/Roa – Hønefoss – Bergen Myrdal – Flåm Grefsen – Roa – Gjøvik Lillehammer – Dombås – Trondheim Lillestrøm – Kongsvinger – Riksgrensen Trondheim – Hell – Riksgrensen/Bodø Kongsvinger – Elverum Hamar – Elverum – Røros – Støren Dombås – Åndalsnes

5.3.2.2 Kapasitetsavgift

Jernbaneforskriften § 6-2 (2) gir grunnlag for et tillegg i prisen slik at den gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet. For at en kapasitetsavgift skal ha reell effekt, må banestrekningen trafikkeres av flere JBF. Der kun ett JBF opererer, må JBF uansett prioritere hvilke tog som det vil kjøre eller ikke. Kapasitetskostnaden deres er da allerede internalisert i JBFs egen bedriftsøkonomi. Med flere JBF på samme strekning er eventuell kapasitetskostnad ikke internalisert. Formålet med en kapasitetsavgift er å internalisere kapasitetskostnaden i JBFs egne bedriftsøkonomi. På denne måten får man samsvar mellom samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk riktig fordeling av kapasiteten. Kapasitetsavgift har sitt motsvar i kjøprising på veger. Metoden er beskrevet nedenfor.

Tillegget er et signal om at transport av større verdi vil bli gitt prioritet over transport av mindre verdi i konflikter hvor prioriteringskriteriene ikke nødvendigvis gir samme resultat. Gjeldende sats er en prisjustering av satsen som ble satt til 500 kroner per avgang i 2018. I fastsettelsen av avgiftssatsen er det lagt vekt på at persontogselskapene skal kunne kjøre i rushtiden, men at avgiften samtidig skal stimulere godstogselskapene til å velge andre tidspunkter enn rushtiden.

Som et ledd i arbeidet med fastsettelsen av avgiftssatsen har Bane NOR også sett på «merforsinkelsen» tog i rushtid forårsaker, og hvilken samfunnsøkonomisk kostnad dette medfører. Studier fra Sverige viser at risikoen for forsinkelser og forstyrrelser i trafikken øker ved en høyere utnyttelsesgrad av kapasiteten. Forsinkelser vil blant annet kunne forplante seg til andre tog på de strekninger og de tidspunkter der utnyttelsesgraden er høy. Dersom man fjerner et tog, vil risikoen for forsinkelser reduseres og kunne gi sparte forsinkelseskostnader. Kapasitetsavgiften kan dermed

fastsettes med utgangspunkt i å speile denne kostnaden. Bane NOR har sett på hvilke nyttegevinster det ville medføre dersom man fjernet et tog fra den gitte strekningen i det gitte tidsrommet. Påvirkningen på forsinkelser av tog i rushtiden sammenlignet med tog utenom rushtiden er estimert ved å se på gjennomsnittlig antall forsinkelsestimer på tog i rushtid kontra utenom rushtid for tog som stopper på Oslo S. For å beregne forsinkelsestimer er antall forsinkelsesminutter pr. tog kombinert med antall passasjeravstigninger for hvert enkelt tog på alle relevante stasjoner i 2019. Tog som stoppet på Oslo S i rushtid forårsaket i gjennomsnitt 4 ganger så mange forsinkelsestimer sammenlignet med et tog som stoppet på Oslo S utenom rushtid på ukedager. Den store differansen skyldes både at flere tog var forsinket og at togene i rushtid har flere passasjerer som ble påvirket. Denne «merforsinkelsen» ble kombinert med en forsinkelseskostnad per time for passasjerer på 109 kroner. Forsinkelseskostnaden er basert på en tidsverdi for passasjerer på togreiser under 70 km fra en rapport fra TØI⁴. Dette resulterte i en samfunnsøkonomisk kostnad forårsaket av forsinkelser i rushtiden på -2 485 kroner per avgang. Siden Bane NOR ikke ønsker at kapasitetsavgiften skal være et hinder for at persontogselskap kan kjøre i rushtiden er kapasitetsavgiften satt betydelig lavere enn dette.

Bane NOR har erklært at strekningen mellom Oslo S og Lysaker er overbelastet i definerte rushperioder⁵, og det er kun i Osloområdet hvor kapasitetsmangelen bør medføre en kapasitetsavgift. Prisen gjelder alle søkere og alle typer tog; herunder også tomtog i posisjoneringsskjøring.

Kapasitetsavgift gjelder for de tog som i henhold til ruteplanen kjører strekningen Oslo S-Lysaker (begge retninger) i morgen- og ettermiddagsrush. Avgiften ilegges for ankomst/avgang eller passering Nationaltheatret stasjon. For dagene mandag til og med fredag er rushtid definert som:

- Morgenrush: kl. 07:00 – 09:00
- Ettermiddagsrush: kl. 15:00 – 17:00

5.3.2.3 Påslag på infrastrukturavgifter

Det fastsettes påslag for å oppnå full kostnadsdekning i henhold til jernbaneforskriften § 6-3 i de markeder som tåler det. For Bane NORs vurdering av markedssegmenter, se punkt 5.2.1.1. Med full kostnadsdekning forstås dekning av både faste og variable drifts- og vedlikeholdskostnader. Prisene kan ikke få så store påslag at et eller flere markedssegmenter «faller fra».

Ut fra jernbaneforskriften § 6-1 (2) er det mulig å skille mellom ulike markeder, men innenfor det enkelte marked må det praktiseres likebehandling for like tjenester. Det fastsettes påslag for å oppnå full kostnadsdekning i henhold til jernbaneforskriften § 6-3 i de markeder som tåler det. Bane NOR har vurdert de markedsområder som er aktuelle i en norsk sammenheng ut fra observasjoner av hvilke varer som fraktes på godstog, samt hvilke reisemål de reisende har. Områdene tar utgangspunkt i et skille mellom gods- og persontrafikk.

Innen godstrafikk

⁴ TØI rapport 1762/2020, Verdsetting av reisetid og tidsavhengige faktorer - Dokumentasjonsrapport til Verdsettingsstudien 2018-2020

⁵ Det foreligger en kapasitetsforbedringsplan

I en norsk sammenheng er industrielle systemtog skilt ut som en gruppe av markedsområder utover kombi-/vognlastsegmentet. Når det gjelder industrielle systemtog er dette segmentet preget av at det er kun en kunde av togtjenesten med flere leverandører; såkalt monopsoni (kjøpermonopol). Disse er også som regel vareeieren.

Men innen kombi/vognlastsegmentet tilbys togtjenesten til flere kunder; gjerne samlastere. Samlasterne representerer som regel flere vareeiere.

Industrielle systemtog er inndelt i tre undersegment (tømmer, malm og farlig gods), som har ulik evne til å betale mer enn marginalkostnaden.

- 1) Tømmernæringen opererer med trange økonomiske marginer, og det vil være stor fare for bortfall av trafikken dersom avgiftene settes høyere enn marginalkostnaden.
- 2) Noe tilsvarende vil også gjelde transport av farlig gods. Det er også et samfunnsmessig ønske at slike transporter går på jernbane framfor på veg.
- 3) Malmvirksomhetene har tradisjonelt hatt stor betalingsevne. Denne transporten har også tidligere blitt belastet med infrastrukturavgift når togene framføres med mer enn 25 tonn akseltrykk.

Bane NOR har ikke grunnlag for å dele inn kombi/vognlastsegmentet ytterligere opp i undersegmenter.

Innen persontrafikk

Som jernbaneforskriften § 6-3 legger opp til er det en differensiering mellom den trafikken som inngår i avtale med statlige og/eller regionale trafikkorganer, og hvor det mellom JBF og staten er knyttet økonomiske betingelser for tjenesten(e); her kalt «Kjøpsavtale»; og annen persontrafikk. Produktgrupper som inkluderes i de trafikkpakkene som Jernbanedirektoratet har lyst ut eller vil bli lyst ut i konkurranse, med unntak av tilbringertransporten mellom Gardermoen og Osloområdet, er definert under segmentet «Kjøpsavtale».

Innenfor annen persontrafikk differensieres det mellom togtjenester som har en tilbringerfunksjon til/fra hovedflyplassen på Gardermoen⁶ i området mellom Gardermoen og Drammen; her kalt «Hovedflyplass» og annen persontransport. Dette markedssegmentet ble allerede i 2000 definert som eget markedssegment⁷.

For dokumentasjonen vises det til nevnte [implementeringsplan](#) og [egen rapport om påslagene](#). Dette arbeidet er verifisert av [Oslo Economics i deres rapport av 25.6.2018](#) Markedssegmenteringen skal revideres minst hvert femte år.

5.3.2.4 Rabatter

Bane NOR vil, ut fra prinsippene om konkurransenøytralitet i hvert enkelt tilfelle, avtale mulige rabatter etter jernbaneforskriften § 6-4 for å fremme nye tjenester. 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. Bane NOR har tatt utgangspunkt i JDIRs oversikt over streknings-

⁶ SJT har 23. mai 2019 fattet vedtak om at denne avgiften ikke er i henhold til jernbaneforskriften. Bane NOR er ikke enig i vedtaket og har reist søksmål ved domstolen for å prøve lovligheten av vedtaket

⁷ Jf. St.prp. nr. 52 (1999-2000)

utnyttelsen over døgnet. Forskriften presiserer at det ikke holder å være underutnyttet, men i *vesentlig grad* underutnyttet. Med vesentlig forstås at strekningskapasiteten er under 50 % over døgnet.

Bane NOR gir 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, mener Bane NOR at den må være betydelig og gjelde for en såpass lang periode at den gir forutsigbarhet. Nivået på rabatten ble fastsatt ut fra Bane NORs kunnskap om markedet og kontakt med aktørene. Rabatten er fastsatt til 75 % rabatt og gjelder til og med 2025 på følgende strekninger som tilfredsstillende defineres på vesentlig underutnyttet:

1. Alle ikke-elektrifiserte strekninger
 - a. Kongsvinger – Elverum
 - b. Hamar – Elverum – Røros – Støren
 - c. Dombås – Åndalsnes
 - d. Trondheim – Hell – Storlien/Bodø
2. Sørlandsbanen på delstrekningen Kongsberg – Kristiansand – Orstad (Ganddal)
3. Dovrebanen på delstrekningene Eidsvoll – Dombås – Åndalsnes/Heimdal/Brattøra
4. Delstrekningene Roa – Hønefoss og Hønefoss – Hokksund

Dette vil komme i tillegg til hva som følger av implementeringsplanen; se regneeksempel i avsnitt 5.3.3. Det gis ikke rabatt på øvrige ikke-spesifiserte strekninger og/eller delstrekninger.

5.3.2.5 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter:

- a. 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 IFs egen infrastruktur.
- b. Nødvendig kjøring for "innkjøring" av ny infrastruktur, prøvekjøring for typegodkjennelse av nytt materiell, samt nødvendig kjøring knyttet til kjentmannskjøring på ny infrastruktur
- c. 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.
- d. Skifting av jernbanekjøretøy (rullende materiell)
- e. Transport av omformeraggregater til og fra verksteder, samt mellom omformerstasjoner
- f. Kjøring på oppdrag av Bane NOR i forbindelse med vedlikehold og utbygging

5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester

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

Prisene vil hvert år bli justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; se punkt 5.8.

Bane NOR
Draft Network Statement 2023

Basert på [Bane NORs implementeringsplan](#) av 14. juli 2017 og [dokumentasjonen av påslag](#) fastsettes prisene for 2023, basert på 2023-priser, til:

Priser etter implementeringsperioden (2023-priser)⁸ – Paragrafhenvising er relatert til jernbaneforskriften

Banestrekning	Grunnpris (§ 6-2 (1))		Kapasitetspris	Påslag for følgende markedsområder (§ 6-3) -		
	Persontog (Øre pr. brutto tonnkm)	Godstog (Øre pr. brutto tonnkm)		Gjeldende fra og med R19		
			§ 6-2 (2) (Kroner pr. tog)	PSO (Øre pr. brutto tonnkm)	Hovedflyplass (Øre pr. brutto tonnkm)	Malm og mineraler (Øre pr. brutto tonnkm)
Oslo Lokal	1,29	0,63	668	2,77	2,77	
Ofofbanen	3,34	3,34		6,68		6,68
Øvrige strekninger	1,95	1,41		5,01		4,49

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

R11: Eidsvoll-Larvik; Dobbelsett og morgenrush (ett tog) (2023-priser)

Prisområde	Delstrekning	Km	Togvekt	Sats (øre)	Beløp
Oslo lokal	Eidsvoll - Oslo S	65,91	440	1,29	374
	Oslo S - Drammen	51,50	440	1,29	292
Øvrige strekninger	Drammen - Larvik	103,30	440	1,95	886
<i>Sum grunnpris</i>					1 553
Oslo lokal	Eidsvoll - Oslo S	65,91	440	2,77	803
	Oslo S - Drammen	51,50	440	2,77	628
Øvrige strekninger	Drammen – Larvik	103,30	440	5,01	2 277
<i>Sum påslag</i>					3 708
Oslo lokal	Kapasitetspris	1,00		668	668
Sum fakturert beløp					5 929

Kombitog Alnabru-Brattøra - 44 TEU (ett tog) (2023-priser)

Prisområde	Delstrekning	Km	Togvekt	Sats (øre)	Beløp
Oslo lokal	Alnabru-Lillestrøm	12,23	950	0,63	73
	Lillestrøm – Eidsvoll	46,91	950	0,63	281
Øvrige strekninger	Eidsvoll - Brattøra	485,1	950	1,41	6 498

⁸PSO = Public Service Obligation (Offentlig tjeneste)

Sum grunnpris					6 852
Rabatt (Grunnlag = Grunnpris på strekninger med rabatt)				75 %	4 873
Sum fakturert beløp					1 978

I tabellene er togvektene anslått, men Bane NOR benytter i faktureringen reelle togvekter ut fra følgende kilder:

- der vognopptaksoppgaven er innsendt Bane NOR digitalt på en form som kan leses inn i TIOS eller korrigert i FIDO
- der vognopptaksoppgaven ikke tilfredsstiller betingelsen i punkt a), vil togvekt hentes fra TPS
- der togvekt er ukjent, vil det benyttes standardverdi

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 JBF dersom de søker om dette.

For å få tilleggstjenester som ytes av andre enn Bane NOR, må JBF 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)

Jf. jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav a).

Bane NOR sørger for energiforsyning til togdrift, inkludert kjøp av energi til togdrift og salg av denne energien videre til JBF. Elektrisk energi tilbys alle JBF som ber om 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 til det nasjonale norske jernbanenettet.

Beregning av elektrisk energiforbruk ved togdrift kan gjennomføres enten ved hjelp av energimålere i traksjonsenhetene, eller ved hjelp av fremførte bruttotonnkilometer og nøkkeltall for omregning av bruttotonnkilometer til energiforbruk. Nøkkeltallene varierer med flere faktorer, herunder type traksjonsmateriell, strekning og trafikkmønster.

Prinsippene og kravene knyttet til avregning og beregning av pris for elektrisk energi til togdrift er gitt i "Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi". Disse gir en samlet oversikt over hvordan levert energi skal avregnes og hvordan energikostnadene skal fordeles. Dessuten angir dokumentet krav til innrapportering av forbruksdata og vilkår for fakturering.

Gjeldende versjon av «Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi» er tilgjengelig på <https://trv.banenor.no/portaler/!energiavregning/doku.php>

Priser for kjørestrom (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

Ytelse av elektrisk kraft/kjørestrom er en tilleggstjeneste. De øvrige kostnadene som er benevnt i kulepunktene her inngår i den minste pakken med tjenester

De til enhver tid gjeldende tariffene er tilgjengelig her: [tariffene](#).

Når tjenester etterspørres av eller tilbys flere, vil Bane NOR fastsette priser og publisere disse på sine nettsider.

5.4.2 Forvarming av passasjertog

Jf. jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav b).

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 JBF strømforsyning til strømvaktaker på hensatte kjøretøy på følgende vilkår:

- Hensettingssporet er elektrifisert og det er tilstrekkelig kapasitet i banestrømforsyningen.
- Hensettingen under spenningsatt kontaktledning oppfyller minstekrav til elsikkerhet, se 7.3.5.2 og TJN 3.20.
- Tilstrekkelig teknisk forenelighet mellom banestrømforsyningen og jernbanekjøretøyene som mottar strømforsyningen. Erfaring viser at diodelikeretting av kjøretøyets nettstrømretter ved hensetting fører tilstrekkelig teknisk forenelighet iht. EN 50388.
- Kortvarige avbrudd i forsyningen, det vil si under 15 minutter, er påregnelig og nødvendig og varsles ikke. Omfanget og lengden av kortvarige avbrudd søkes redusert gjennom planlegging, spesielt under årstider der behov for strømforsyning til kjøretøyene er kritisk (kulde).
- Langvarige avbrudd i forsyningen, det vil si over 15 minutter, er påregnelig og kan være nødvendig. Planlagte avbrudd varsles minimum ett døgn på forhånd. Ved identifisert nærmere behov for koordinering varsles avbruddet opp til to uker på forhånd slik at JBF selv kan foreta nødvendig håndtering av kjøretøyene (eks. nedrigging, hensetting annet sted eller tilkopling til eventuell togvarmepost). Planlagte avbrudd søkes lagt til en årstid der behov for strømforsyning til kjøretøyene ikke er kritisk (kulde). Ikke planlagte avbrudd søkes redusert ved omkobling og varsles snarest mulig slik at JBF selv kan foreta nødvendig håndtering av kjøretøyene.
- JBF betaler kostnader knyttet til energileveranse etter samme priser og vilkår som for 5.4.1 Kjørestrom (elektrisk energi til togdrift).

Behov for tilleggstjenesten meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – se kapittel 4.2.1.2.

Ved langvarig avbrudd kan JBF etter avklaring med Bane NOR benytte eventuelle ledige eksisterende togvarmeposter dersom kjøretøyet er teknisk forenelig med disse. Kostnader knyttet til energileveranse påløper etter samme prinsipper som for 5.4.2.2 Togvarmepost (med unntak av fast årlig leie). JBF skal rapportere energiforbruk.

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

5.4.2.2 Togvarmepost

JBF betaler for kostnader knyttet til energileveranse:

- 16 2/3 Hz etter samme priser og vilkår som for 5.4.1 Kjørestrom (elektrisk energi til togdrift)
- 50 Hz tilvarende kostnaden Bane NOR har for å yte tjenesten. Det vil si kostnader med å anskaffe og levere den elektriske energien inkludert et administrativt påslag på 5 %.

Årlig leiepris:

- 1000 V (16 2/3 Hz eller 50 Hz) – NOK 11 000
- 1x230 V (50 Hz) – NOK 7 700
- 3x230 V (50 Hz) – NOK 11 000
- 3x400 V (50 Hz) – NOK 16 500

De til enhver tid gjeldende tariffene er tilgjengelig her [tariffene](#). Alle priser er uten mva. Se også [Elkraftportalen](#)

JBF betaler kostnader knyttet til energileveranse etter samme priser og vilkår som for 5.4.1 Kjørestrom (elektrisk energi til togdrift).

Ved behov for nybygg av togvarmeposter kan det rettes henvendelse om dette til Bane NOR, hvorpå Bane NOR vil vurdere om det skal etableres slike og hvordan de eventuelt skal finansieres. JBF som initierer nybygg av togvarmeposter må forskuttere leie for bruk av denne i tre år.

Oversikt over hvor det finnes togvarmeposter, se vedlegg 7.3.5 [Driftsbanegårder og hensetting](#).

5.4.3 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter og farlig gods

Jf. jernbaneforskriften § 4-4 (1) bokstav c).

5.4.3.1 Tjenester i forbindelse med spesialtransporter

Bane NOR gir JBF mulighet til å verifisere hvorvidt en spesialtransport er gjennomførbar gjennom å simulere transporten i et dataverktøy.

Kontaktpunkt: Bane NORs spesialtransportfunksjon, 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.

ADR/RID-regelverket gir nærmere retningslinjer for transport av farlig gods, og er tilgjengelig på:
<https://www.dsb.no/lover/farlige-stoffer/>

For mer informasjon om RID, se OTIF: www.otif.org

5.5 Ekstratjenester og priser

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (4)

Bane NOR fastsetter priser for bruk av ekstratjenester. I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste. For øvrig vil disse tjenestene bli priset til markedsvilkår.

Dersom Bane NOR yter noen av ekstratjenestene som er beskrevet i jernbaneforskriften § 4-5, skal Bane NOR yte disse til JBF dersom de søker om dette.

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

Ekstratjenester som opplistet i jernbaneforskriften § 4-5, omfatter følgende:

5.5.1 Adgang til telekommunikasjonsnett

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav a).

Bane NOR tilbyr ikke adgang til andre telekommunikasjonsnett enn de som benyttes i forbindelse med fremføring av tog, jf. punkt 5.2.

5.5.2 Fremskaffelse av tilleggsopplysninger

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav b).

JBF som har behov for informasjon utover den som følger av Network Statement og andre tilgjengelige kilder, kontakt OSS: oss@banenor.no

5.5.3 Teknisk kontroll av rullende materiell

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav c).

Bane NOR tilbyr normalt ikke teknisk kontroll av rullende materiell, men kan unntaksvis gjøre det, for eksempel når trafikk skal igangsettes etter en hendelse eller lignende ved gjenopptakelse av trafikk. Hvis behov, ta kontakt med oss@banenor.no

5.5.4 Billettsalg på stasjoner for passasjerer

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav d).

Bane NOR tilbyr ikke billettsalg på stasjoner for passasjerer, men tilbyr mulighet for leie av areal til billettsalg og/eller billettautomater.

5.5.5 Omfattende vedlikeholdstjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-5 (1) bokstav e).

Bane NOR tilbyr ikke omfattende vedlikeholdstjenester som leveres i vedlikeholdsanlegg beregnet for høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg.

5.5.6 Andre tjenester

I dette kapitlet gis det oversikt over hvilke andre tjenester Bane NOR yter til JBF og som ikke er omfattet av jernbaneforskriften kapittel 4. For at JBF skal ha rett til å bruke slike andre tjenester må det følge av særskilt avtale mellom Bane NOR og JBF.

Bruk av andre tjenester krever særskilt avtale med Bane NOR eller den som leverer tjenesten og pris vil være fastsatt i den aktuelle avtalen. Som hovedregel vil andre tjenester som Bane NOR yter til JBF prises til markedsvilkår.

5.5.6.1 Redningstog

Det er stasjonert et togsett i Lodalen (ved Oslo S) for inntransport av redningsmannskaper til skadested og evakuering av skadde og uskadde togpassasjerer ut til samlingssted i forbindelse med brann, havari mv. Toget vil betjene det sentrale østlandsområdet.

Beredskap på høyfjellstrekningen på Bergensbanen består av redningstog.

Avtaler:

- Det foreligger avtale med Geilo Røde Kors for utstyr, mannskap og GPS-løyper vinterstid.
- Finse 1222 – Avtale om innlosjering og forpleining i en krise- og beredskapssituasjon.
- Vatnahalsen Hotell – Avtale om innlosjering og forpleining i en krise- og beredskapssituasjon.
- Avtale med lokale brannvesen langs banen om opplæring og utstyr for jording av kontaktledningsanlegget.

I tillegg er det stasjonert en beredskapsvogn i Mo i Rana. Den tilhører Berging og Beredskap, men driftes av Bane NOR personell i Mo i Rana.

Bruk av redningstog besluttes av redningsetaten i samarbeid med togleder og iverksettes av Bane NORs operative togledelse.

5.5.6.2 Berging av havarert togmateriell

Bane NOR har etablert bergingstjeneste på strekninger Bane NOR forvalter som skal benyttes ved havari/uhell på materiell som medfører at kjøreveien blir sperret.

Bane NOR har en avtale med kvalifisert bergingsvirksomhet og bærer kostnaden for beredskapen. Togleder har myndighet til å rekvirere bergingsselskapet. Ved bergingsoppdrag vil den som forårsaker skaden eller utløser oppdraget, få regning i form av et regreskrav fra Bane NOR i hvert enkelt tilfelle.

JBF bes om at nødvendig teknisk informasjon for berging av materiell, for eksempel beskrivelse av løftepunkter, bremsesystemer og elektrisk anlegg mm, blir videreformidlet til det selskap som innehar kontrakt med JBF om bergingstjenester.

Dersom det ønskes nærmere opplysninger om bergingstjenester, kontakt Bane NOR:
oss@banenor.no

5.5.6.3 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 og til samme adresse – jf. kapittel 4 pkt. 4.2.1.1.2.

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

5.5.6.4 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.

Vannvogn er bestilt og under bygging for beredskap på Dunderland.

5.5.6.5 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 Assistanselokomotiv

Vy har stasjonert diesellokomotiv Di 8 på Ål stasjon og i Bergen på Bergensbanen for assistanse ved maskinhavari, utfall av kjørestrøm mv.

5.5.6.7 Vannfylling på tog

Vannfylling på tog (drikke- og vaskevann for passasjerene)

For oversikt over stasjoner og driftsbanegårder med mulighet for vannfylling – jf. [vedlegg 7.3.7](#)

Behov for tilgang til vannposter meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – se kapittel 4.2.1.1.2.

Vannfylling på tog (store mengder på kort tid)

For oversikt over stasjoner med mulighet for hurtig fylling av store mengder vann – jf. [vedlegg 7.3.7](#) og [vedlegg 7.3.2](#)

Behov for tilgang til vannstender under togframføring meldes inn i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen – jf. kapittel 4.2.1.1.2.

5.5.6.8 Håndtering av avfall fra toaletter

For nærmere informasjon om håndtering av avfall fra toaletter – se [vedlegg 7.3.7](#).

5.5.6.9 Opplæringstjenester

[Norsk fagskole for lokomotivførerutdanning](#) er etablert på Grorud samlokalisert med Norsk jernbaneskole. Skolen er en offentlig statlig godkjent fagskole som utdanner lokomotivførere til hele landet. Den er en del av Jernbanedirektoratet.

Kontakt for ytterligere informasjon:

Norsk fagskole for lokomotivførere

Østre Aker vei 256 (Jernkroken)
0976 OSLO

Sentralbord: 990 99 949

E-post skolen: post@lokforerskolen.no

Hjemmeside: <https://lokforerskolen.no/>

[Norsk jernbaneskole \(Bane NOR\)](#) er etablert på Grorud med moderne undervisningsfasiliteter samt en rekke tekniske øvingsanlegg. Skolen leverer opplærings tjenester til hele jernbanesektoren:

- Norsk jernbaneskole står for grunnutdanningen av togekspeditører (trafikkstyrere) og grunn- og etterutdanning av togledere i Bane NOR.
- Læretiden for offentlige, jernbanefaglige lærefag koordineres fra et eget opplæringskontor. Opplæringskontoret er uavhengig av Norsk jernbaneskole, men leier kontor plass i skolens lokaler. Dette gjelder fag som banemontør, signalmontør, elektriker, energimontør mv. Grunnutdanningen (VG 1 og VG 2) tilbys i det offentlige skoleverket (på videregående skoler). Den praktiske læretiden skjer i private virksomheter, mens praktisk-teoretisk opplæring knyttet til læretiden gjennomføres ved Norsk jernbaneskole. Tilleggsutdanning som kontaktledningsmontør tilbys også.
- Skolen leverer grunnleggende utdanningsmoduler og opplæring i trafiksikkerhet innen alle jernbanefag
- Skolen tilbyr 3 måneders opplæringsprogram innen signalfag for ingeniører med bachelor- og mastergrad. Skolen samarbeider med Järnvägskolan i Sverige og andre aktører når det gjelder jernbanefaglig etter- og videreutdanning.
- Skolen tilbyr introduksjonskurs for administrativt ansatte innen jernbane, en grunnleggende introduksjon til hvordan jernbanen i Norge fungerer og hvilke aktører som finnes.
- Norsk jernbaneskole tilbyr opplæring av "Hovedsikkerhetsvakt".
- Skolen tilbyr ellers en rekke korte etter-utdanningskurs for de ulike faggruppene i jernbanesektoren innen elektro fag, herunder signalfag, høyspenning, lavspenning, banefag og togleder-opplæring. I tillegg tilbys tverrfaglige og sikkerhetsrelaterte kurs.

Kontakt for ytterligere informasjon:

Norsk jernbaneskole

Østre Aker vei 256 (Jernkroken)
0976 OSLO

Sentralbord: 224 57 890

E-post skolen: post@njskole.no

Hjemmeside: [Norsk jernbaneskole](#)

Railsupport AS

Godkjent opplærings senter

Hjemmeside: <https://www.railsupport.no/>

Kontaktinfo: <https://www.rail.academy/>

Rytec AS

Godkjent opplærings senter.

Hjemmeside: <https://www.rytec.no/>

Kontaktinfo: <https://www.rytec.no/opplaering/>

5.5.6.10 Transport av gods til veiløse plasser

I henhold til etablert praksis kan Bane NOR gjennomføre sporadiske godstransporter til veiløse plasser langs Bergensbanen og Flåmsbanen, forutsatt at det ikke finnes JBF som ønsker å gjennomføre transportene på kommersiell basis.

For mer informasjon om transportene, kontakt oss@banenor.no

5.5.6.11 Utleie av lokaler, bygninger og arealer

Bane NOR eier et større antall bygninger som ikke benyttes eller er knyttet til jernbaneformål, herunder for eksempel servicebygg, servicekiosker, lagerbygninger, kontorbygninger, næringsbygg og fritidsboliger/nedlagte stasjoner, samt sidearealer. En oversikt over bygninger og arealer kan fås ved henvendelse til Bane NOR Eiendom.

Bygningene og arealene kan leies ut i den utstrekning Bane NOR ikke benytter dem selv.

Kontaktpunkt: eiendom@banenor.no

5.5.6.12 Bagasjetraller på stasjoner

På strekninger der JBF svarer en særskilt pris for prioriterte stasjonstjenester, er kostnader til anskaffelse og drift av bagasjetraller inkludert i denne. På andre stasjoner må JBF som ønsker bagasjetraller, selv bekoste anskaffelse og drift av disse.

5.5.6.13 Utleie av kjøretøy

Bane NOR besitter et antall enheter kjøretøy, herunder skinnetraktorer og lokomotiver. Gitt ledig kapasitet kan Bane NOR leie ut disse enhetene for kortere eller lengre perioder.

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

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

Tog som ikke kjøres og hvor det heller ikke foreligger kansellering før planlagt avgangstid, vil bli belastet med full grunnpris.

Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen se avsnitt 5.7.1.

5.6.4 Reservasjonsavgifter

Jf. jernbaneforskriften § 6-7.

Hensikten med reservasjonsavgifter er å synliggjøre at ikke-benyttet sporkapasitet har en alternativ bruk/verdi enten i form av et annet JBFs bruk eller til IFs vedlikehold av infrastrukturen.

Reservasjonsavgifter ilegges for tildelt infrastrukturkapasitet som avbestilles eller ikke brukes av søker. Søker kan være et JBF eller annen søker av infrastrukturkapasitet etter jernbaneforskriften § 1-7 bokstav j). Det er søker av infrastrukturkapasitet som plikter å betale ilagte reservasjonsavgifter.

Reservasjonsavgifter ilegges ikke IF for IFs egentransport for vedlikehold av infrastrukturen mv, jf. lisensforskriften § 23 (1) andre setning.

Reservasjonsavgifter blir fastsatt på grunnlag av opplysninger om tildelt infrastrukturkapasitet og registrert tidspunkt for avbestilling i BEST eller ikke-bruk med kode 85 i TIOS. Reservasjonsavgifter ilegges for avbestilt eller ikke brukt del av tildelt infrastrukturkapasitet, inklusiv kapasitet tildelt i ad hoc prosessen, og kun for årsaker hvor søker er direkte ansvarlig og som registreres med kode for søker eller JBF i TIOS. Dersom JBF er uenige i årsakskodene kan de klage i henhold til tvisteløsning; se første avsnitt i kapittel 5.7.1.

Følgende reservasjonsavgifter ilegges:

Reservasjonsavgifter

Tidsperiode	Persontrafikk (passasjertog)	Godstrafikk
Til og med 15 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	30 % av grunnpris	30 % av grunnpris
Mellom 14 dager og 48 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	60 % av grunnpris	60 % av grunnpris
< 48 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	80 % av grunnpris	80 % av grunnpris

Grunnprisen i tabellen beregnes ut ifra planlagt rute og togvekt.

Tog som ikke kjøres og hvor det heller ikke foreligger kansellering før planlagt avgangstid, vil bli belastet med full grunnpris.

Tog som er innstilt og registrert i TIOS med årsakskode 85 og med årsakstype «Innstilt grunnet markedsmessige årsaker» ilegges reservasjonsavgift lik 100 % av grunnpris. Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen, se avsnitt 5.7.1.

5.6.5 Incentiver og rabatter

5.6.5.1 ERTMS rabatter

Jf. jernbaneforskriften § 6-2 (6)

Bane NOR vil ikke på nåværende tidspunkt yte noen incitamentsordning knyttet til ETCS-utstyr utover det som allerede er fastlagt gjennom avtalen om [50 % dekning av JBFs installasjonskostnader](#).

5.6.5.2 Støysvake bremsklosser

Jf. jernbaneforskriften § 6-2 (3)

Bane NOR vil vurdere å innføre økonomiske incentiver for at togselskapene skal skifte ut bremsklossene til mer støysvake komposittbremsklosser.

5.7 Ytelses- og kompensasjonsordninger

Jf. jernbaneforskriften § 6-6.

5.7.1. Ytelsesordning

Ordning for bedring av ytelse, herunder tvisteløsningsordning, er inntatt i [AST vedlegg 4](#), og har vært gjeldende fra 1. januar 2017. Ordningen gjelder ikke for kjøring som nevnt i kapittel 5.3.1.6, samt tog uten rute herunder kiptog.

En gang i året offentliggjør Bane NOR årlig gjennomsnittlig ytelsesnivå som JBF har oppnådd på grunnlag av de viktigste avtalte parametere i ytelsesordningen.

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. Videre er det de enkelte hendelsene som påvirker partenes kostnader, samt de reisendes reisekostnad og vareeierens transportkostnad. Ordningen skal være lett forståelig, samt at partene mer direkte ser de økonomiske konsekvensene av feil, samt bedring i driftsstabilitet.

Ordningen tar utgangspunkt i absolutte verdier for forsinkelsestimer og innstillinger og hvor betalingen begynner fra og med første hendelsesregistrering. Innstillinger for persontog foreslås telt fra og med første registrerte innstilling. Det benyttes en lineær modell for å beregne størrelsen på ytelsesordningen:

$$(1) \quad Y_{BN} = y_{BN} \cdot \left[\sum_{t=1}^T \left[\sum_{k=1}^7 (F_{kt}) \right] \right]$$

$$(2) \quad Y_{TS} = y_{TS} \cdot \left[\sum_{t=1}^T \left[\sum_{k=81}^{85} (F_{kt}) \right] \right]$$

der:	Y_{BN}	=	Bane NORs utbetaling til JBF
	Y_{TS}	=	JBFs innbetaling til Bane NOR
	y_{BN}	=	sats pr. minutt/innstilling for Bane NOR
	y_{TS}	=	sats pr. minutt/innstilling for JBF
	k	=	kode i TIOS
	t	=	tognummer som inngår i ytelsesordningen
	F_{kt}	=	forsinkelsesminutter/innstillinger pr. tog (t) med årsakskode (k)

Følgende årsakskoder er inkludert i ordningen:

- Kode 1-4 og 6-7, samt de forsinkelser/innstillinger som ikke har årsakskode (Bane NOR)
- Kode 81-85 for forsinkelser og 81-84 for innstillinger (JBF)
- Kode 5 unntas for innstillinger da disse for persontog er inkludert i ordningen for Alternativ transport «Buss for tog» og for godstog allerede er inkludert i kompensasjonsordningen for godstrafikken.
- Kode 6 og 7 representerer følgeforsinkelser som følge av primærårsakene (kodene 1-4 og 81-85).
 - Bane NOR utbetaler det JBF er blitt belastet med på kode 6 og 7
 - JBF betaler indirekte deres andel av hendelsene på kode 6 og 7 gjennom en høyere kronesats på primærårsakene (kode 81-85)

- Innstillinger hvor aksjonskort blir benyttet, telles med

Følgende kronesatser i 2023-priser gjelder:

	Ansvarlig		
Forsinkelser	Bane NOR:	Persontog:	NOK 80,00 pr. minutt; dvs. NOK 4800,00 pr. time
		Godstog:	NOK 41,00 pr. minutt; dvs. NOK 2460,00 pr. time
	Togselskap:	Persontog:	NOK 113,00 pr. minutt; dvs. NOK 6780,00 pr. time
		Godstog:	NOK 51,00 pr. minutt; dvs. NOK 3060,00 pr. time
Innstillinger	Bane NOR:	Delinnstilling:	NOK 3339,00 pr. innstilling
		Helinnstilling:	NOK 6679,00 pr. innstilling
	Togselskap:	Delinnstilling:	NOK 4174,00 pr. innstilling
		Helinnstilling:	NOK 8349,00 pr. innstilling

Disse kronesatsene ble beregnet med data for årene 2014-2016, der man så på hvilke økonomiske konsekvenser ulike satser ville ha for JBF og Bane NOR. Størrelsene på satsene i ytelsesordningen ble satt i sammenheng med inntektene fra infrastrukturavgifter (grunnpris), i forhold til taket på ytelsesordningen. Samtidig tok man hensyn til størrelsen på antatt tapsrisiko for partene og et ønske om stimulering til høyere driftsstabilitet.

Det vises også til jernbaneforskriften § 6-6. Forskriften krever at «... ikke skal bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare». Det er derfor fastsatt følgende maksimalverdier som gjelder alle parter:

- Forsinkelser: 50 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken
- Innstillinger: 50 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken

Satsene i 2023 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 5.8.

5.7.2. Jernbanedirektoratets støtteordning for godstrafikk

Samferdselsdepartementet har besluttet å innføre en midlertidig støtteordning for godstransport på jernbane. Målet er å styrke jernbanens konkurransevne i påvente av tiltakene i godspakken i Nasjonal transportplan 2018-2029 får effekt. Ordningen administreres av Jernbanedirektoratet; se følgende lenke til direktoratets hjemmesider:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/jernbanesektoren/stotteordning-for-godstrafikk-pa-jernbane/>

5.7.3. Kompensasjon for alternativ transport

Kompensasjon for alternativ transport er en ensidig kompensasjonsordning som har til formål å dekke en andel av persontogselskapenes kostnader til alternativ transport knyttet til Bane NORs planlagte vedlikeholds- og utbyggingsaktiviteter. Ordningen går ut på at Bane NOR dekker 80 prosent av kostnadene for buss/taxi ved planlagte innstillinger.

Formålet er å gi incitament for effektiv prosjektgjennomføring fra Bane NORs side og effektiv løsning for alternativ transport for JBF. Kompensasjonsordningen for alternativ transport er avgrenset kun til planlagte innstillinger som tilsvarer årsakskode 5 «Planlagte innstillinger» i TIOS. Disse innstillingene skal i hovedsak inngå i de planforutsetningene i ruteplanprosessen og fastsettes gjennom denne. Oversikt over planlagte innstillinger finnes på Bane NORs Kundeportal; nærmere bestemt i ARBIS.

5.8 Prisendringer

5.8.1 Årlige prisjusteringer

Mellom oppdateringene av kalkulerte marginalkostnader om lag hvert femte år, og fastsetting av nye prisnivåer, er det behov for årlige prisjusteringer. Bane NOR benytter [SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganelegg](#). Selve prisjusteringen foretas etter følgende prinsipp:

$$P_{t+1} = P_t \cdot \left(\frac{KI_t^{Q2}}{KI_{t-1}^{Q2}} \right)$$

der: P_{t+1} = pris neste år
 P_t = pris inneværende år
 KI^{Q2} = SSBs indeks pr. annet kvartal for inneværende (t) og foregående (t-1) år

Prosentvis endring i prisene

	Fra 2020 til 2021	Fra 2021 til 2022	Fra 2022 til 2023
Prisindeks (t-1) kv. 2	175,7	175,7	187,9
Prisindeks (t) kv. 2	175,7	187,9	216,5
Prosentvis endring fra år t til år t+1	0,0 %	6,9 %	15,2 %

Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, og den gir forutsigbarhet for JBF, da prisnivået er kjent for 4-5 år ad gangen og justering av neste års priser vil være klart tredje kvartal året før. Samtidig kan man følge med på [indeksen](#) underveis i året. Justerte priser for kommende år publiseres som en oppdatering av Network Statement senest 20. august i inneværende år.

Bane NOR har påbegynt en gjennomgang/revisjon av avgiftsordningen. JBF og andre berørte parter vil bli involvert på hensiktsmessig måte, samt at Bane NOR tar sikte på å informere om eventuelle endringer i avgiftsordningen i høringen av Network Statement 2024.

5.8.2 Andre prisendringer

Pris for bruk av jernbanenettet (den minste pakken med tjenester) fastsettes og innkreves av Bane NOR innenfor rammen av jernbaneforskriften §§ 6-1 til 6-5 og direktiv 2012/34/EU med eventuelle senere endringer og tilføyelser.

Endringene må ligge innenfor de rammer som er trukket opp i jernbaneforskriften kapittel 6.

Endring av priser for tilgang til og tjenester i serviceanlegg, samt endring av priser for tilleggstjenester og ekstratjenester vil bli varslet skriftlig til berørte brukere ved en høring hvor JBF får en frist på minst tre måneder til å uttale seg.

Eventuelle prisendringer som følge av krav fra rettskraftig dom eller markedsovervåker gjennomføres umiddelbart uten høring.

5.9 Fakturering

5.9.1 Fakturering av den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

Fakturert beløp og underlag legges ut på [Min side](#) under Jernbaneforetak på banenor.no

Fakturering skjer etter den 15. hver etterfølgende måned.

JBF plikter uavhengig av hvem som faktureres, å levere nødvendig informasjon for beregning av verdien av tjenesten. Hvis JBF unnlater å levere nødvendig informasjon, kan Bane NOR fastsette verdien etter eget skjønn.

Når faktura er basert på egenrapportering fra JBF, kan Bane NOR kreve fremlagt underlaget for egenrapporten.

Bane NOR kan fastsette mer detaljerte retningslinjer for fakturering.

Kontaktpunkt ved spørsmål om fakturering:

Bane NOR SF, Kunde og marked
Postboks 4350
2308 Hamar

E-post: marked@banenor.no

Informasjon alle JBF plikter å levere

For alle tog skal det fortløpende rapporteres togets bruttovekt. Utfylt vognopptak, jf. TJN kapittel 4, samt ADR/RID 2015, som anses som tilfredsstillende rapportering.

Vognopptaket skal leveres i elektronisk format som Bane NOR fastsetter. Jf. [AST vedlegg 2](#)

Betalingsbetingelser (også ved uteblitt betaling)

Betaling skal finne sted per 30 dager. Det beregnes forsinkelsesrente ved forsinket betaling, jf. forsinkelsesrenteloven § 2.

Ved manglende betaling fra JBF har Bane NOR rett til å trekke tilbake ruteleier som JBF har fått tildelt. Slik tilbakekall av ruteleie kan kun skje ved vesentlig betalingsmislighold.

5.9.2 Fakturering av tilleggstjenester og ekstratjenester

Fakturering av tilleggstjenester og ekstratjenester varierer ut fra typen tjeneste.

Vilkår for fakturering av Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift) er beskrevet i «Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi» som er tilgjengelig her

<https://trv.banenor.no/portaler!/energiavregning/doku.php?id=start>

Fakturering for leie av togvarmeposter gjøres en gang per år.

Del 7 – Serviceanlegg

7.1 Innledning

Jf. jernbaneforskriften § 4-2.

Kapittel 7 inneholder informasjon om serviceanlegg som er knyttet til Bane NORs jernbanenett. Dette omfatter informasjon om vilkårene for tilgang til serviceanleggene, hvilke tjenester som ytes i serviceanleggene og pris. Det er både informasjon om Bane NOR sine serviceanlegg og andres serviceanlegg. Når det gjelder andres serviceanlegg, så er informasjon enten tatt inn i Network Statement eller det vises til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og gratis, jf. jernbaneforskriften § 5-1 (3).

Bane NOR har opprettet en egen side «[Service Facilities](#)» på hjemmesiden til Network Statement. Denne siden inneholder informasjon til drivere av serviceanlegg som ikke forvaltes av Bane NOR. På denne siden finnes også en [mal](#) som eventuelt kan benyttes for å gi IF de opplysninger som er nødvendig, i tillegg til informasjon om frister.

Bane NOR er med i [Rail Facilities Portal](#). Denne portalen kan benyttes av drivere av serviceanlegg og tilbydere av servicetjenester for å opplyse JBF og andre interessenter om sine tjenester og fasiliteter. Rail Facilities Portal sin struktur er utarbeidet med tanke på at operatørene skal kunne oppfylle sine forpliktelser i henhold til de aktuelle lovkrav. I tillegg fungerer Rail Facilities Portal som en markedskanal som gir operatører mulighet for å gjøre kjent sine tjenester i et større internasjonalt marked.

7.2 Oversikt over serviceanlegg

Serviceanlegg tilknyttet jernbanenettet og tjenester i disse omfatter de som kommer frem av følgende oversikt og vedleggene som det henvises til.

Jernbaneforskriften § 4-2	Serviceanlegg	Vedlegg
a)	Stasjoner for passasjerer	7.3.2
b)	Godsterminaler	7.3.3
b)	Tømmerterminaler	7.3.3.1
c)	Skiftestasjoner	7.3.3
d)	Hensettingsspor	7.3.5
e)	Vedlikeholdsanlegg /Verksted	7.3.6
f)	Andre tekniske anlegg	7.3.7

Jernbaneforskriften § 4-2	Serviceanlegg	Vedlegg
g)	Havneanlegg	7.3.8
h)	Avlastningsanlegg	7.3.9
i)	Påfyllingsanlegg drivstoff	7.3.10

7.3 Serviceanlegg og tjenester i disse

7.3.1 Felles bestemmelser

7.3.1.1 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

Jf. jernbaneforskriften § 4-2 skal den som driver serviceanlegg gi tilgang, herunder sportilgang, til alle søkere på ikke-diskriminerende vilkår, til anleggene og tjenestene som ytes i disse.

Tilgang til Bane NORs serviceanlegg er priset i henhold til marginalkostnadsprinsippet. For stasjoner er prisen inkludert i den minste pakken med tjenester, jf. kapittel 5, da stasjonene ligger ved hovedspor. Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er også inkludert i den minste pakken med tjenester.

JBF og andre søkere har etter søknad rett til tilgang til serviceanlegg som Bane NOR driver, og tjenester som ytes i disse, som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-2.

For tilgang til og tjenester i serviceanlegg som ikke drives av Bane NOR, må JBF og andre søkere henvende seg til den som driver serviceanlegget.

7.3.1.2 Prising av tjenester i serviceanlegg

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (3).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tjenester i Bane NORs serviceanlegg, og disse kan maksimalt prises til den kostnaden som kreves for å yte dem (her også kalt produksjonskostnad) inklusiv en rimelig fortjeneste. Produksjonskostnaden inkluderer alle faktiske direkte og indirekte kostnader med å frambringe tjenesten, samt kapitalkostnader henførbare til å tilby tjenesten.

Indirekte kostnader vil være kostnader til aktiviteter knyttet til regnskap, innføring, lønnsutbetalinger, revisjon, personaltjenester, HMS, IKT – tjenester, post, arkiv- og sentralbordtjenester osv. I tillegg omfatter kostnadsbegrepet kapitalkostnader, det vil si kostnader til anleggsavskrivning og kalkulatorisk rentekostnad, det vil si den avkastning Bane NOR alternativt kunne oppnå ved å plassere penger tilsvarende (netto) investeringsbeløp (etter avskrivninger) i markedet. Kostnaden, som legges til grunn for prisen, blir dermed uavhengig av hvilken finansieringsform som velges (bruk av lån eller egenkapital).

Med «rimelig fortjeneste» legges til grunn den definisjon som kommer frem av jernbaneforskriften § 1-7 litra n). Prisingen skal stå i forhold til det faktiske bruksomfang av tjenesten.

Grunnlaget for prisene for stasjoner, hensettingsanlegg og godsterminaler er beskrevet i egne dokumentasjonsrapporter: Prising av stasjoner Vedlegg Network Statement 2022, Prising av

hensetting for persontog Vedlegg Network Statement 2022, Prising av hensetting for godstog Vedlegg Network Statement 2023 og Tjenestekatalogen.

7.3.2 Stasjoner for passasjerer

7.3.2.1 Generell informasjon

Det er 334 operative togstasjoner og holdeplasser tilknyttet jernbanenettet. Disse driftes og forvaltes av Bane NOR. Beskrivelser av samtlige stasjoner, herunder hvilke tjenester som tilbys JBF og passasjerer, finnes i [vedlegg 7.3.2 Stasjoner](#).

Kontaktinformasjon for den enkelte stasjon finnes på <https://www.banoreiendom.no>

Publikumsinformasjon for samtlige stasjoner finnes på <https://www.banenor.no/Jernbanen/Stasjonsok/>

Nedenfor følger en overordnet beskrivelse av tjenestene på stasjoner for passasjerer.

7.3.2.2 Tjenester

Stasjonstjenester omfatter alle elementer forbundet med driften og vedlikeholdet av stasjonen, som utvendig og innvendig renhold, korrektivt og forebyggende utvendig og innvendig vedlikehold, utvendig og innvendig belysning, drift og vedlikehold av tekniske anlegg (for eksempel heis, ventilasjonsanlegg, oppvarming, alarmsystemer), vaktmestertjenester, egne og innkjøpte vaktholdtjenester, brøyting og strøing av plattformer og tilkomstarealer etc.

Personperronger for av- og påstigning er en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og er omfattet av den minste pakken med tjenester, også når personperrong ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en stasjon med passasjerer. Det samme gjelder enkelte adkomstveier for passasjerer, herunder adkomst for gående passasjerer ved adkomst og avreise, samt sikkerhets- og teknisk utstyr på stasjoner som er knyttet til betjening av jernbaneinfrastrukturen.

Stasjonstjenester omfatter også formidling av kunde- og trafikkinformasjon. Oppramsingen er ikke uttømmende. Stasjonstjenestenes innhold vil variere fra stasjon til stasjon avhengig av standard, størrelse mv. Fasilitetene på hver enkelt stasjon er beskrevet i [vedlegg 7.3.2 Stasjoner](#).

Bane NOR definerer standard mv. på stasjonene i samsvar med reguleringene i [AST punkt 9.1.5](#). Togselskapene kan ikke reservere seg mot enkelte av tjenesteelementene som utgjør stasjonstjenesten.

7.3.2.3 Beskrivelse av serviceanlegg

En oversikt over publikumsfasiliteter, kart, informasjon om togvarmeanlegg samt spor og plattformer for samtlige stasjoner, er vist i [vedlegg 7.3.2 Stasjoner](#). Skjematiske sporplaner for utvalgte stasjoner fremgår også der.

7.3.2.4 Priser

Tjeneste spesifisert i 7.3.2.2 prises til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inklusiv en rimelig fortjeneste. Prisene for stasjonstjenester for de enkelte stasjoner er fastsatt utfra trafikkkpakker. For mer informasjon om prisingen av stasjonstjenestene, se rapport [Prising av stasjoner](#) Vedlegg til Network Statement 2022.

For enbrugerstasjoner beregnes årsabonnement slik at jernbaneforetaket som bruker stasjonen betaler kostnaden.

For flerbrukerstasjoner fordeles kostnaden mellom brukerne utfra hvert foretaks andel av totalt antall avganger ved flerbrukerstasjoner i ruteplanen.

Følgende priser gjelder for enbrukerstasjoner for 2023, basert på 2023-priser:

Portefølje	Sum kostnader
Trafikpakke 1	47 818 646
Trafikpakke 2	115 169 890
Trafikpakke 3	42 397 905
Trafikpakke 4: Andel Gjøvikbanen	15 110 143
Trafikpakke 4: Andel øvrige banestrekninger	86 300 211
Trafikpakke 5	86 054 225

Følgende prisestimat gjelder for flerbrukerstasjoner for 2023, basert på 2023-priser og bestilte passasjerutvekslinger i 2022:

Portefølje	Sum kostnader	Avganger, bestilte 2022	Estimert kostnad per avgang
Flerbrukerstasjoner	296 662 573	2 238 454	133

Prisene i 2023 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 5.8. Gjennomsnittskostnad per avgang for flerbrukerstasjoner vil bli oppdatert med avganger i ruteplan 2023.

Eksempel på beregning av årsabonnement:

Sum kostnader for enbrukerstasjoner i trafikpakke j +

(Avganger fra flerbrukerstasjoner i trafikpakke j * Kostnad per avgang)

7.3.2.5 Tilgangsbetingelser

Alle har mulighet til å søke om å få innvilget ruteleier. Innvilget ruteleie må inkludere tilgang til å stoppe på den enkelte stasjon. Se kapittel 3 og 4.

7.3.2.6 Kapasitetsfordeling

Se kapittel 4.

7.3.3 Godsterminaler

7.3.3.1 Generell informasjon

Godsterminalenes geografiske beliggenhet og en nærmere beskrivelse samt kontaktinformasjon er gitt i følgende vedlegg:

- 7.3.3 [Godsterminaler](#)
- 7.3.3.1 [Tømmerterminaler](#)
- 7.3.3.2 [Sidespor](#)

7.3.3.2 Tjenester

Tjenesten består i trafikkstyring (styring av tog-/lokomotiv-/vognbevegelser, samt lastebiler inne på terminalen); utstedelse av lisens til operatører for å utføre servicetjenester på terminalen; IKT-løsninger (herunder TOS/Terminaloperasjon system); feiing og rydding samt øvrig renhold av terminalområdet; vedlikehold av spor, kontaktledning, signalanlegg og annet teknisk utstyr; aksess-/gatekontroll og annet vakthold; utvendig belysning og annen elektro (herunder sporvekselvarme); snøbrøyting/strøing (brøyting av spor, brøyting og strøing av lastegater) og areal til lagring av lastbærere.

Oppramsingen er ikke uttømmende. Terminaltjenestenes innhold vil variere fra terminal til terminal avhengig av standard, størrelse mv. Det skilles videre mellom to kategorier godsterminaler; kombi-/vognlastterminaler og tømmerterminaler.

Dersom IF har tilpasset godsramper for lasting og lossing av gods er disse en del av jernbaneinfrastrukturen etter jernbaneforskriften § 4-1 c) og er omfattet av den minste pakken med tjenester, også når godsrampe ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en godsterminal.

Der terminalspor eies av Bane NOR gjelder tilgangstjenesten også bruken av terminalsportene.

Bane NOR leverer selv ikke tjenester til skifting inne på terminalen og/eller til lasting og lossing av godstogene. Bane NOR har imidlertid forhåndsgodkjent terminaloperatører for levering av skifte-, laste- og lossetjenester. JBF må selv inngå kontrakt med en av de prekvalifiserte operatørene/leverandørene av terminaltjenester. Omfang av og innhold i tjenestetilbudet varierer fra terminal til terminal.

Opplysninger om hvilke terminaloperatører som leverer tjenester på terminalene er beskrevet i tabellen under.

Terminal / Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Alnabru	X	X				
Nybyen (Drammen)						
Kristiansand/Langemyr	X					
Ganddal	X	X			X	X
Bergen/Nygårdstangen	X	X				
Åndalsnes						

Terminal / Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Trondheim/ Brattøra	X	X				X
Trondheim/ Heggstadmoen	X	X			X	X
Mosjøen			X			
Mo i Rana	X					X
Fauske	X					
Bodø	X					X
Narvik/ Fagernes	X				X	X
Rolvøy				X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra terminaloperatører, se operatørens websider:

- **CargoNet:** <https://www.cargonet.no/>
- **Green Cargo:** www.greencargo.com
- **Mosjøen Industriterminaler:** <https://grieg.no/>
- **CollieCare:** <https://www.collicare.no/forside>
- **Axess:** <https://www.axesslogistics.no/>
- **Auto Transport:** <https://autotransport.no/>

Godsterminalenes ankomstspor er åpne for tog hele døgnet, alle årets dager. Terminalenes åpningstider for inn- og utekspedering av gods, herunder inn- og utkjøring av biler, kan variere.

7.3.3.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se kap. 7.3.1.1 Generell informasjon med lenke til vedleggene til de ulike terminalene.

7.3.3.4 Priser

Tilgangen til godsterminaler i Bane NORs regi prises i henhold til marginalkostnaden. 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 sporenlengdene på terminalene ble kostnadene for den enkelte terminal kalkulert. Basert på antall anløp pr. terminal ble marginalkostnadene for tilgang til godsterminalene estimert ved minste kvadraters metode. Dette framgår av kapittel 2.5 og 3.2.2 i Bane NORs Tjenestekatalog som ble utarbeidet i 2016.

For tømmerterminaler vil kostnadene være vesentlig lavere.

Prising for bruk av kombi-/vognlastterminal er todelt.

Del 1. Bane NOR innkrever terminalavgift – se tabeller under.

Del 2. Leverandør av terminaltjenester tar betalt for tjenestene som ytes.

Del 1

Bane NOR innkrever terminalavgift etter følgende satser:

Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler (2023-priser)

Terminal	Pris pr. toganløp
Alnabru	209
Rolvsøy	336
Kristiansand/Langemyr	336
Ganddal	336
Bergen/Nygårdstangen	336
Åndalsnes	336
Trondheim/Brattøra/Heimdal	139
Mosjøen	336
Mo i Rana	336
Fauske	292
Bodø	336
Narvik/Fagernes	336

For følgende tømmerterminaler er prisene:

Priser for tilgang til tømmerterminaler (2023-priser)

Terminal	Pris pr. toganløp
Atna	28
Auma	28
Borgestad	28
Braskereidfoss	28
Bø	28
Flesberg	28
Formofoss	28
Hove	28
Hønefoss	28
Jevnaker	28
Koppang	28
Kvam	28
Lassemoen	28
Lunde	28
Nesbyen	28
Norsenga	28

Terminal	Pris pr. toganløp
Steinkjer	28
Støren	28
Sørli	28
Vestmo	28

Det betales kun for avgangsterminal og for tog som kjører minst 5 kilometer fra denne.

Prisene i 2023 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se kapittel 5.8.

Del 2

Leverandør av terminaltjenester tar betalt for tjenestene som ytes.

Alle servicetjenester i godsterminaler utføres av terminaloperatører som er godkjente av Bane NOR. JBF må selv inngå tjenesteavtale med disse terminaloperatørene.

Terminaloperatør som utfører tjenester ved de ulike terminalene.

Terminal / Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Alnabru	X	X				
Kristiansand/ Langemyr	X					
Ganddal	X	X			X	X
Bergen/ Nygårdstangen	X	X				
Åndalsnes						
Trondheim/ Brattøra	X	X				X
Trondheim/ Heggstadmoen	X	X			X	X
Mosjøen			X			
Mo i Rana	X					X
Fauske	X					
Bodø	X					X
Narvik/ Fagernes	X				X	X
Rolvøy				X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra terminaloperatører, se operatørens websider

- **CargoNet:** <https://www.cargonet.no/>
- **Green Cargo:** www.greencargo.com

- **Mosjøen Industriterminaler:** <https://grieg.no/>
- **CollieCare:** <https://www.collicare.no/forside>
- **Axess:** <https://www.axesslogistics.no/>
- **Auto Transport:** <https://autotransport.no/>

7.3.3.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsbetingelser for bruk av godsterminaler er todelt.

Del 1. Bane NORs tilgangsbetingelser.

Del 2. Terminaloperatørens vilkår for tjenestene som ytes.

Del 1.

Bane NORs tilgangsbetingelser.

Tilgangsvilkår for søkere til laste og losseområder på Bane NORs godsterminaler, utover tildelte ruteleier gjennom kapasitetsfordelingsprosess, er følgende.

- Data skal utveksles med Bane NORs terminaloperasjon system (TOS). Detaljer i datautveksling er redgjort for i [vedlegg 2 til AST](#).
- JBF som gjør bruk av tjenester på Bane NORs intermodale godsterminaler må ha avtale med terminaloperatør som innehar gyldig tilgangsavtale med Bane NOR, eller selv inngå slik avtale. Informasjon om prosess for å bli godkjent terminaloperatør finnes her: <https://www.banenor.no/jernbaneforetak/nytt-jernbaneforetak/terminaloperator/>
- Øvrige bestemmelser finnes i terminalhåndboken <https://orv.banenor.no/terminalhandboken/doku.php>

Del 2.

Terminaloperatørens vilkår for tjenestene som ytes.

Terminaloperatør som utfører tjenester ved de ulike terminalene.

Terminal / Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Alnabru	X	X				
Nybyen (Drammen)						
Kristiansand/ Langemyr	X					
Ganddal	X	X			X	X
Bergen/ Nygårdstangen	X	X				
Åndalsnes		X				
Trondheim/ Brattøra	X	X				X

Terminal / Operatør	CargoNet	Green Cargo	Mosjøen Industriterminaler	CollieCare	Auto Transport	Axess
Trondheim/Heggstadmoen	X	X			X	X
Mosjøen			X			
Mo i Rana	X					X
Fauske	X					
Bodø	X					X
Narvik/Fagernes	X				X	X
Rolvøy				X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra terminaloperatører, se operatørens websider

- **CargoNet:** <https://www.cargonet.no/>
- **Green Cargo:** www.greencargo.com
- **Mosjøen Industriterminaler:** <https://grieg.no/>
- **CollieCare:** <https://www.collicare.no/forside>
- **Axess:** <https://www.axesslogistics.no/>
- **Auto Transport:** <https://autotransport.no/>

Tilgangsvilkår Vatnestrøm godsterminal (privat)

<https://www.iveland.kommune.no/naeringsareal.294732.no.html>

For ytterligere informasjon om godsterminalene og hvilke tjenester som ytes ved disse – se kapittel 7.3.3.2 samt [vedlegg 7.3.3](#)

7.3.3.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Se kapittel 4.

7.3.4 Skiftestasjoner og skifteanlegg

7.3.4.1 Generell informasjon

Skifting kan utføres flere steder i Bane NORs nettverk. Ved enkelte lokasjoner tilbyr JBF skifting som kommersiell tjeneste. Skifting utenom disse områdene kan også utføres av JBF selv hvor baneforholdene tillater dette.

For oversikt over lokasjoner hvor skifting tilbys av JBF som kommersiell tjeneste, se tabell i 7.3.4.2

7.3.4.2 Tjenester

JBF som tilbyr skifting på ulike lokasjoner

Operatør / 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		
Trondheim/ Stasjon	X		
Narvik/ Fagernes	X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud fra operatører som tilbyr skifting, se operatørens websider

- CargoNet: <https://www.cargonet.no/>
- Green Cargo: <https://www.greencargo.com/en/norge/>
- Grenland Rail: <http://www.grenlandrail.no/>

Bane NOR tilbyr for tiden ikke skifting. Hvis behov, kan Bane NOR formidle kontakt med virksomhet som kan foreta skifting på andre steder enn de som er nevnt i tabellen over.

Kontaktpunkt: oss@banenor.no

7.3.4.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Se informasjon om Sundland og Alnabru i vedlegg 7.3.3.

7.3.4.4 Priser

Prising for bruk av skifteanlegg er todelt.

Del 1. Bane NOR innkrever terminalavgift - se kap. 7.3.3.4

Del 2. Leverandør av skiftetjenesten tar betalt for tjenesten.

JBF som utfører skiftetjenester ved ulike lokasjoner

Operatør / Terminal	CargoNet	Green Cargo	Grenland Rail
Alnabru	X	X	X
Sundland (Drammen)	X		X
Elverum			X

Operatør / Terminal	CargoNet	Green Cargo	Grenland Rail
Kongsvinger			X
Hamar			X
Halden			X
Kongsberg/Flesberg			X
Ørvik (Brevik)			X
Borgestad			X
Ganddal	X		
Bergen/ Nygårdstangen	X		
Trondheim/ Stasjon	X		
Narvik/ Fagernes	X		

Ytterligere informasjon om tjenestetilbud og priser, se operatørens websider

- CargoNet: <https://www.cargonet.no/>
- Green Cargo: <https://www.greencargo.com/en/norge/>
- Grenland Rail: <http://www.grenlandrail.no/>

7.3.4.5 Tilgangsbetingelser

Tilgangsvilkår til skifteområdene er:

- Tildelt ruteleie gjennom kapasitetsfordelingsprosessen
- JBF får rett til å benytte Bane NORs skifteområder ved å inngå AST med Bane NOR

For skiftoperatørens vilkår, se operatørens websider

- CargoNet: <https://www.cargonet.no/>
- Green Cargo: <https://www.greencargo.com/en/norge/>
- Grenland Rail: <http://www.grenlandrail.no/>

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.

7.3.4.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Se del 4.

7.3.5 Driftsbanegårder og hensetting

7.3.5.1 Generell informasjon

Bane NOR tilbyr hensetting på en rekke steder over hele landet.

For nærmere informasjon om de enkelte driftsbanegårder og hensettingsanlegg, se [vedlegg 7.3.5](#)

7.3.5.2 Tjenester

Tjenesten omfatter «parkering» av så vel person- som godstog, både driftspausebasert og langsiktig.

Bane NOR tilbyr ikke selv klargjøringstjenester som innvendig vask o.l. Brukere har mulighet for egenlevering av denne typen tjenester på Bane NOR sine anlegg.

For informasjon om tjenester som tilbys eller kan tilbys ved det enkelte anlegg, se [vedlegg 7.3.5](#)

Informasjon om strømforsyning for hensatte kjøretøy på Bane NORs anlegg:

Kjøretøy med egen strømvaktaker

- Hovedløsning: Fra kontaktledningen (inklusive redundans)
- Mulig midlertidig reserveløsning: Eksisterende togvarmeposter for kjøretøy med tilkoblingsmulighet

Kjøretøy uten egen strømvaktaker

- Hovedløsning: Fra togvarmepost

Hovedvilkår

- Hensetting under spenningsatt kontaktledning skal oppfylle vilkår med tanke på elsikkerhet, mottatt strømforsyning eller ikke.
- Klatrevennlig materiell kan ikke stå under spenningsatt kontaktledning uten riktig områdesikring, jf. TRV om gjerder
- Vilkår for elsikkerhet inkludert hvilket materiell som vurderes som klatrevennlig er beskrevet i TRV og SJN 2.9 samt TJN 3.20

7.3.5.3 Beskrivelse av serviceanlegg

For beskrivelser av det enkelte anlegg se [vedlegg 7.3.5](#)

For nærmere informasjon om lokalisering av og eierskap til hensettingsspor, kontakt oss@banenor.no

7.3.5.4 Priser

Tilgangen til Bane NORs hensettingsspor prises i henhold til marginalkostnaden, og er inkludert i den minste pakken med tjenester.

Priser for hensetting av persontog

Hensetting (dvs. parkering) av persontog vil bli priset i henhold til den kostnad som kreves for å yte tjenesten inkl. en rimelig fortjeneste.

Hensettings-/parkeringskostnaden består av:

- Drift og vedlikehold
- Trafikkstyring

Bane NOR
Draft Network Statement 2023

- Administrasjon
- Kapitalkostnader

I forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen fastsettes også behovet for hensetting. Prisene er i utgangspunktet et års «abonnement» og er fastsatt pr. meter togmateriell. Det er to hensettingsområder, Lodalen og Drammen, der bruken prises på timer. På disse to hensettingsområdene er prisene også på abonnementsbasis, men da fastsatt ut fra antall tildelte timer.

For mer informasjon om prisingen av hensettingsområder se rapport [Prising av hensetting for persontog](#) Vedlegg til Network Statement 2022.

Abonnementspriser for hensetting/parkering (2023-priser)

Hensettingsområder	Årspris pr. meter	Timepris pr. meter
Østlandet	4 859	1,34
Resten av landet	2 756	

Når det gjelder hensetting fakturerer Bane NOR det enkelte JBF ut ifra kjøretøyets lengde.

Prisene i 2023 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 5.8. Bane NOR vil gjennomgå erfaringer med ny modell i 2022 og oppdatere prismodell for hensetting av persontog til Network statement 2025.

Priser for hensetting av godstog

Det vil bli innført ny prismodell for hensetting av godstog fra ruteplan 2023. For dokumentasjon, se Prising av bruk av hensettingsspor for godstog Vedlegg til Network Statement. Prismodellen vil bli revurdert til ruteplan 2024.

Fakturering av kostnader for bruk av hensettingsspor skal baseres på tildelt hensetting i ruteplan som er registrert i Bane NORs IT-system til kapasitetsfordeling TPS/HDVG. Det er derfor viktig at JBF melder inn sitt hensettingsbehov i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen eller i forbindelse med 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 vil være 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 vil defineres som A-område.

Prisenhet

Det vil bli en abonnementsbasert prising for bruk av hensettingsspor for godstog. Det vil si at JBF betaler en årlig pris basert på planlagt hensetting i ruteplanen.

JBF betaler en sats 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 JBF måtte betale en timepris tilsvarende timeprisen ved tildelt hensetting.

Kostnadsgrunnlag og priser

Kostnadselementene som inngår er drift og vedlikehold, avskrivninger og 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 2023:

Pris per time per påbegynt 100 meter materiell i kroner

	Pris første 48 timer	Pris etter 48 timer
Alnabru	0	29
Andre områder	0	6

Prisene i 2023 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; se punkt 5.8.

7.3.5.5 Tilgangsbetingelser

JBF og andre søkere gis rett til å benytte spor frem til driftsbanegårder/hensettingsanlegg ved å inngå AST med Bane NOR. JBF og andre søkere kan søke til Bane NOR om å bruke Bane NORs driftsbanegårder og eventuelle tjenester Bane NOR yter der, til de til enhver tid gjeldene 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, jf. kapittel 4.
- **Langtidslagring**
Søkere som har behov for sporplass til langtidslagring av kjøretøy skal ta behovet opp med OSS, oss@banenor.no

En forespørsel skal inneholde følgende opplysninger:

- behov for sporplass målt i meter
- eventuelt behov for tilleggstenester (f.eks. elektrisk kraft til togoppvarming)
- foretrukket lagringssted
- aksellast

Alle behov for tilgang til spor for arbeid på kjøretøy herunder renhold skal foregå iht. regler fastsatt i Bane NORs Operative Regelverk «[ORV](#)».

7.3.5.6 Kapasitetsfordeling

Kapasitet tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Se del 4.

7.3.6 Vedlikeholdsanlegg

7.3.6.1 Generell informasjon

Samtlige vedlikeholdsanlegg i Norge der det tilbys tjenester til JBF eies pr. 2020 av Bane NOR. Bane NOR har likevel ulike roller på de ulike anleggene.

En rekke av Bane NORs vedlikeholdsanlegg leies ut med eksklusive avtaler, enten til JBF eller til vedlikeholdsutøver. I disse anleggene er det ikke Bane NOR som tilbyr eller på annen måte styre kapasiteten i anlegget. Dette gjelder følgende anlegg

- Alnabru (Oslo)
- Bergen
- Bodø
- Brattøra (Trondheim)
- Fagernes (Narvik)
- Filipstad (Oslo)
- Flåm
- Hamar
- Kongsvinger
- Kvaleberg (Stavanger)
- Lodalen Fjellstallen (oslo)

På øvrige vedlikeholdsanlegg tilbyr og styrer Bane NOR kapasiteten i anlegget. Vedlikeholdsutøvere som opererer på disse vedlikeholdsanleggene har ikke eksklusiv tilgang. JBF som inngår avtale med Bane NOR om tilgang står fritt til å benytte andre tilbydere av vedlikeholdstjenester på anleggene. Dette gjelder følgende anlegg

- Grorud (Oslo)
- Lodalen (Oslo)
- Marienborg (Trondheim)
- Skien
- Sundland (Drammen)

En oversikt over samtlige vedlikeholdsanlegg finnes i [vedlegg 7.3.6](#)

7.3.6.2 Tjenester

Vedlikehold av togmateriell (vedlikeholdstjenester) tilbys ikke av Bane NOR.

Bane NOR legger opp til egenlevering av vedlikeholdstjenester på de anleggene der Bane NOR tilbyr og styrer kapasiteten. JBF er selv ansvarlig for å inngå avtale om disse tjenestene med en vedlikeholdsutøver eller bruke egne ressurser.

For informasjon om tjenester i anlegg der Bane NOR ikke styrer kapasiteten, se vedlegg 7.3.6

7.3.6.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Tabellene under beskriver hvilke fasiliteter som finnes på det enkelte vedlikeholdsanlegg.

Anlegg tilpasset persontogmateriell										
Fasiliteter på verkstedene	Bergen	Bodø	Filipstad	Flåm	Grorud - Oslo	Kvaleberg - Stavanger	Lodalen	Marienburg - Trondheim	Skien	Sundland - Drammen
Løfteanlegg	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓
Traverskraner	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hjuldreiebenk	✓				✓	✓	✓	✓		✓
Togvaskemaskin	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Deicingsanlegg Glycol			✓		✓	✓	✓		✓	✓
Toalettømmeanlegg	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Vannfyllingsanlegg	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Miljøstasjon	✓				✓	✓	✓	✓		✓
Togvarmeanlegg	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓
Anlegg for taktilgang	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tine / Tørke anlegg		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tilgang under kjøretøy (Grav eller søylespor)	✓	✓			✓	✓	✓		✓	✓
Delelager	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fasilitet for kadaversanering								✓		✓
Dieselpåfyllingsanlegg								✓		
Fasilitet for lakkering					✓					

Anlegg tilpasset godstogmateriell						
Fasiliteter på verkstedene	Alnabru Oslo	Brattøra Trondheim	Fagernes Narvik	Hamar	Kongsvinger	Lodalen Fjellstallen
Løfteanlegg	✓				✓	
Traverskraner	✓			✓	✓	✓
Hjuldreiebenk						
Togvaskemaskin						
Deicingsanlegg Glycol						
Toalettømmeanlegg						
Vannfyllingsanlegg						

Anlegg tilpasset godstogmateriell						
Fasiliteter på verkstedene	Alnabru Oslo	Brattøra Trondheim	Fagernes Narvik	Hamar	Kongsvinger	Lodalen Fjellstallen
Miljøstasjon						
Togvarmeanlegg						
Anlegg for taktilgang						✓
Tine / Tørke anlegg						
Tilgang under kjøretøy (Grav eller søylespor)	✓				✓	✓
Delelager						✓
Fasilitet for kadaversanering						
Dieselpåfyllingsanlegg						
Fasilitet for lakkering				✓		

Se vedlegg 7.3.6 for mer detaljerte beskrivelser. Bane NOR gjør oppmerksom på at avvik kan forekomme ettersom tilbudet utvikles.

7.3.6.4 Priser

I den grad bruk av anlegget forutsetter bruk av jernbaneinfrastruktur som prises tilsvarende som den minste pakken med tjenester, prises dette som del av den minste pakken med tjenester. Dette gjelder uavhengig av hvem som eier serviceanlegget og hvem som styrer kapasiteten i selve anlegget.

Tilbydere av vedlikeholdstjenester som ytes ved anleggene fastsetter selv priser for sine tjenester. For informasjon om disse se aktørene nettsider:

- Mantena <https://mantena.org>
- Bombardier Transportation <https://bombardier.com/en>
- Nordisk Togteknikk <https://www.nortog.no/>
- Sodexo AS <https://no.sodexo.com/home.html>
- Agilia AS <https://agilia.no>
- Stadler <https://www.stadlerail.com/en/about-us/locations/service-norwegen/502/>
- EuroMaint <https://euromaint.se/>

7.3.6.5 Tilgangsbetingelser

Bane NORs generelle tilgangsbetingelser er beskrevet i kapittel 3.

For vedlikeholdsanlegg der Bane NOR styrer kapasiteten må søker inngå avtale med Bane NOR om tilgang. JBF og andre søkere som ønsker avtale kan kontakte Bane NOR ved Pål Anthonsen via pal.sigurd.anthonsen@banenor.no

Vedlikeholdsutøver fastsetter selv vilkår for tjenestene som ytes.

Bane NOR fastsetter ikke tilgangsbetingelser for anlegg der Bane NOR ikke styrer kapasiteten i anlegget. 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. Se kapittel 4.

Kapasitet i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR styrer kapasiteten tildeles i henhold til «rutine for styring og forvaltning av sporbruksplan». Se [Verkstedhåndboken](#).

Kapasitetsfordeling i de vedlikeholdsanleggene der Bane NOR ikke styrer kapasiteten fastsettes og beskrives av den som styrer kapasiteten. Se [vedlegg 7.3.6](#).

7.3.7 Andre tekniske anlegg

7.3.7.1 Generell informasjon

Vedlegg med oversikt over tjenester i andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg – se [vedlegg 7.3.6](#) og [vedlegg 7.3.7](#).

Samtlige rengjørings- og vaskeanlegg er per 2020 tilknyttet vedlikeholdsanlegg.

7.3.7.2 Tjenester

7.3.7.2.1 Avisingsanlegg

Avisingsanlegg finnes på følgende sted:

- Alnabru godsterminal

Anlegget skal kunne betjene 4000 meter med godstog i døgnet.

7.3.7.2.2 Installasjoner knyttet til «Tilstandsovervåking av rullende materiell»

5 hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer og 3 akustiske lagerskadedetektorer (2020) er knyttet opp mot et sentralt overvåkingssystem (per august 2020 FleetONE) som eies og driftes av Bane NOR. Passeringer av respektive detektorer gir status på alle togets hjul og hjullager, og kan avdekke hjulslag, skader på hjullager eller andre skader på hjul. Jevnlig overvåking av tilstanden på eget rullende materiell ved hjelp av systemet må JBF selv ivareta og JBF har selv ansvaret for å utnytte gevinsten av systemet.

Ytterligere 2 hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer er knyttet opp til andre systemer (ikke tilgjengelig).

Togleder (Bane NOR) vil motta alarm fra systemet når et hjulslag overskriver definert terskel. Toget skal da etter instruksjoner fra togleder, redusere hastigheten eller stoppe, avhengig av alvorlighetsgrad. Grunnen til dette er at svært kritiske tilstander vil gi alvorlig skade på infrastrukturen over lengre strekninger dersom toget ikke stopper eller reduserer farten.

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 JBF.

Systemet er tilgjengelig via et WEB-grensesnittet <https://hsd.opm.jbv.no/FleetOne/>. 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 Tlf.: 73410110 eller e-post: opm.brukerstotte@banenor.no

Alt rullende materiell skal være utstyrt med RFID-brikker. JBF har selv ansvar for at alle tog/vogner er utstyrt med RFID-brikker i henhold til gjeldene prinsipper, og at oppbygningen av IDen til brikken er korrekt. RFID brukes for identifisering av rullende materiell i overvåkingssystemet, og gir derfor en entydig og rask varsling til JBF ved hjulslag og/eller lagerskader. Da RFID-merking er påbudt kan Bane NOR gi sanksjoner mot JBF som ikke overholder kravet, blant annet i form av bøter.

Bane NOR har økt søkelyset på prediktivt vedlikehold og som et ledd i dette vil det årlig bli utført stikkprøver av Bane NOR, ved hjelp av FleetONE, på tilstanden til hjul og hjullager hos de ulike JBF. Ved avdekking av dårlig vedlikehold/oppfølging vil Bane NOR kreve bedret oppfølging og vedlikehold fra det berørte JBF, for å redusere slitasjen på infrastrukturen.

Da JBF er den parten som får størst gevinst av systemet, ved at data og prediksjon fra systemet kan brukes til å optimalisere JBFs vedlikehold av hjul og hjullager, vil support-kostnadene til leverandøren av systemet (per august 2020 Track IQ) falle på JBF selv. Som eier av detektorene vil Bane NOR ta kostnadene knyttet til drift og vedlikehold av detektorene. Bane NORs vedlikeholdsavtale med leverandøren av systemet vil inneholde en henvisning til en standard delavtale for support JBF 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.

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 JBF.

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 JBF som ønsker kan få tilgang til data fra sine tog.

7.3.7.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Hjulskadedetektorer/hjulslagdetektorer finnes på følgende steder:

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	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja
Haugfjell	Ofofbanen	Mellom Katterat stasjon og Bjørnfjell stasjon	Nei
Gravhalsen	Bergensbanen	Mellom Myrdal stasjon og Upsete holdeplass	Nei

Akustiske lagerskadedetektorer finnes på følgende steder:

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	Ofofbanen	Mellom Djupvik stasjon og Straumsnes stasjon	Ja

Varmgangedetektorer finnes på følgende steder:

Lokasjon	Bane	Detaljer
Haugan	Nordlandsbanen	Mellom Vikhammer stasjon og Midtsand 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

Priser for support, oppsett og tilpasninger av systemet til individuelle JBF, samt kurs, bestemmes ut ifra hvilken avtale hvert enkelt JBF ønsker å ha med leverandøren av systemet. Avtalen må minimum dekke at JBFs RFIDer blir registrert i systemet, og at tilstrekkelig vedlikeholds nivå kan opprettholdes.

Ved en direkte avtale med leverandøren får man tilgang på remote support og andre ulike fordeler. For eksempel vil leverandøren kunne hjelpe med integrasjon mot JBFs egne systemer (dataeksport, eksport av arbeidsordre). Leverandøren vil også kunne forbedre referanseverdier for de spesifikke hjullagermodellene JBF bruker, samt tilpasse andre parametere. Det finnes også muligheter for utvikling av ny ønsket funksjonalitet.

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

Oversikt over havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet, se [vedlegg 7.3.8 Havneterminaler](#).

7.3.8.2 Tjenester

Bane NOR tilbyr ikke tjenester i havneanlegg.

Se [vedlegg 7.3.8](#) for informasjon om hvilke tjenester som tilbys i de ulike anleggene.

7.3.8.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Eierskap til havneterminaler med jernbaneforbindelse er opplyst for den enkelte havn. Se beskrivelse i [vedlegg 7.3.8](#)

7.3.8.4 Priser

Den enkelte tilbyder av havneanlegg fastsetter pris for tjenester.

Se [vedlegg 7.3.8](#)

7.3.8.5 Tilgangsbetingelser

Se [vedlegg 7.3.8](#)

7.3.8.6 Kapasitetsfordeling

Se [vedlegg 7.3.8](#)

Sportilgang fra og til havneanlegg tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen.

7.3.9 Avlastningsanlegg

7.3.9.1 Generell informasjon

Hovedformål med beredskapsterminal er laste- og losse virksomhet for godstog i tilfeller hvor godstog ikke kan nå bestemmelsesterminal på grunn av uforutsette hendelser.

Bane NOR har en beredkapsportal (Beredskap i Bane NOR) med informasjon om beredskap, som er tilgjengelig på [Beredkapsportal](#)

Det kreves passord for å logge inn på Beredkapsportalen.

For å få passord, send e-post til beredskap@banenor.no

7.3.9.2 Tjenester

Bane NOR legger opp til egenlevering av laste/losse-tjenester på sine avlastingsanlegg.

7.3.9.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Det er avlastningsanlegg på følgende steder:

- [Kvam](#)
- [Palmafoss Voss](#)
- [Støren](#)
- [Steinkjer](#)

Se [vedlegg 7.3.9](#)

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 (herunder snøbrøyting, asfaltering/grusing og reparasjon av skader).

7.3.9.5 Tilgangsbetingelser

Vilkår for bruk av avlastningsanlegg for beredskapsterminal:

a) Hovedformål med beredskapsterminal er laste- og losse virksomhet for godstog i tilfeller hvor godstog ikke kan nå bestemmelsesterminal på grunn av uforutsette hendelser.

b) Sekundært kan beredskapsterminal benyttes til andre formål. Vilkår for sekundærbruk er at virksomhet som benytter beredskapsterminalen skal stille området disponibelt med frist på 4 timer etter melding om at terminalen skal benyttes til hovedformålet.

7.3.9.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Jf. kapittel 4.

7.3.10 Påfyllingsanlegg for drivstoff

7.3.10.1 Generell informasjon

Bane NOR tilbyr påfyllingsanlegg for drivstoff på følgende steder:

- Alnabru
- Bodø
- Hamar
- Trondheim - Marienborg
- Mo i Rana
- Røros
- Steinkjer
- Åndalsnes

En oversikt over Bane NORs påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i [vedlegg 7.3.10](#).

Forsyning av drivstoff tilbys ved alle påfyllingsanlegg nevnt i vedlegg 7.3.10.

7.3.10.2 Tjenester

Tjenesten Bane NOR leverer består av tilgang til pumpe for påfylling av drivstoff på skinnegående materiell, samt forsyning av drivstoff. Tjenesten er den samme på samtlige anlegg nevnt under 7.3.10.1.

7.3.10.3 Beskrivelse av serviceanlegg

Samtlige anlegg nevnt under 7.3.10.1 og beskrevet i vedlegg 7.3.10 er kompatible med alle lokomotiver og motorvogner som trafikkerer jernbanenettet i dag, samt ny Type 76. Ved spørsmål om teknisk kompatibilitet kontakt Bane NOR ved jan.lutterloh@banenor.no

En oversikt over påfyllingsanlegg for drivstoff er gitt i [vedlegg 7.3.10](#)

7.3.10.4 Priser

Vederlag for bruk av dieselpåfyllingsanlegget omfatter bl.a. følgende kostnadselementer:

- a) Avskrivning av påhvillende investeringer i tekniske anlegg, leie av tankanlegg
- b) Grunnleie for avståelse av nødvendig areal til dieselpåfyllingsanlegget, herunder atkomst for tankbil
- c) Kostnader til teknisk drift, korrigerende og sertifisert vedlikehold av dieselpåfyllingsanleggene,
- d) Administrativ og regnskapsmessig forvaltning av anleggene, herunder avregning av forbruk
- e) Kontinuerlig forskuttering og innkjøp av diesel, tilrettelagt for brukers fortløpende driftsbehov

Ovennevnte kostnadselementer fra bokstav a) til bokstav d) justeres samlet i henhold til jernbaneforskriften § 6-9 (3) med et tillegg av en rimelig fortjeneste, og fordeles på samtlige togoperatører som til enhver tid benytter anlegget, basert på brukernes bruksomfang (andel av totalt antall liter diesel). Vederlaget for bruk av drivstoffanlegg faktureres forskuddsvis hvert kvartal basert på forrige års fordeling. A-konto-beløp for postene a) til d) ovenfor justeres fortløpende iht. etterskuddsvis avregning. For 2020 var gjennomsnittlig påslag for variable kostnader 0,31 NOK/liter.

Post e) faktureres etterskuddsvis per måned basert på forbruk og vil bli tillagt en priskompensasjon på 20 øre eks. mva. per liter.

7.3.10.5 Tilgangsbetingelser

JBF og andre søkere får rett til å benytte jernbaneinfrastruktur frem til påfyllingsanlegg for drivstoff der slikt finnes, ved å inngå AST med Bane NOR.

JBF og andre søkere må inngå avtale med Bane NOR om tilgang til forsyning av drivstoff i drivstoffanlegg. Avtale om tilgang gjelder for samtlige anlegg. Tilgang tilbys kun til skinnegående materiell. Skinne-/veimaskiner kan ikke benytte Bane NORs drivstoffanlegg.

Ved signert avtale om tilgang til anleggene utleveres elektronisk kort som oppbevares i kjøretøy og benyttes ved fylling.

Kontakt Bane NOR ved Jan Lutterloh (jan.lutterloh@banenor.no) for å inngå avtale om tilgang. Bane NOR tar sikte på å gjennomgå sin forretningsmodell for drivstoffanlegg.

7.3.10.6 Kapasitetsfordeling

Sportilgang tildeles gjennom kapasitetsfordelingsprosessen. Jf. kapittel 4.

Utgiver Network Statement 2023, utgave 20: Bane NOR

Revisjonsansvarlig: Marked, Kunde og marked, Bane NOR

Utgis: 11. desember 2021