

Bane NOR SF per e-post
postmottak@banenor.no

Oslo, 12. oktober 2025

Svarbrev vedrørende høring av Network Statement 2027

CargoNet AS viser til Bane NOR SF sitt forslag til Network Statement 2027 (Nettverkerklæringen), mottatt i brev datert 1. september 2025. Vi har følgende merknader til forslaget.

Til pkt 2.4.4, s. 18 Tunnelrestriksjoner

Bane NOR må revurdere begrensningen av transport av farlig gods gjennom Romeriksporten. Vi ønsker å påpeke at det ikke er noen begrensning på å fremføre farlig gods i andre tunneler. Derfor bør det vurderes om det er nødvendig med en slik restriksjon i Romeriksporten.

Til pkt 4.3.1.1, s.37 Utpekte TCR-er

CargoNet kan ikke akseptere at arbeid på strekningen Egersund–Stavanger (ARBIS-ID SB04140) skal få konsekvenser for tog 5805, og at toget må kjøres senere fra Egersund. Den forventede ankomsten for 5805 i R26 er et tog vi gjennom mange år har utviklet i samarbeid med det norske transportmarkedet. CargoNet forventer at Bane NOR tilpasser vedlikeholdet slik at det ikke får konsekvenser for andelen gods som kan transporteres på jernbane.

Når det gjelder utpekt TCR med ARBIS-ID GMB04474, forventer vi at Bane NOR følger prinsippet om at godstog med ordinær rute på Hovedbanen ikke blir påvirket som følge av at persontrafikk omdirigeres via Hovedbanen.

Til pkt 4.3.2.2, s. 40 Tidsfrister for behandling av TCR-er

Vi uttrykker vår bekymring over pkt 4.3.2.2 i Network Statement 2027, som tillater Bane NOR å fravike de angitte fristene under spesielle omstendigheter som kapasitetsbegrensninger, sikkerhet, eller ukontrollerbare forhold. Videre kan fravik fra fristene også gjøres dersom alle berørte søkere gir sitt samtykke.

Som operatør blir vi ofte kraftig påvirket av disse avvikene, spesielt siden vi ikke mottar detaljer om tilbudte ruteleier innen den fastsatte fristen. Dette fører til betydelige, unødvendige kostnader, dårlig planleggingshorisont og et utilfredsstillende tilbud til kundene våre. I tillegg er det en ubalanse i forventningen om å overholde frister, da vi som operatør får konsekvenser i form av dårlig eller ingen tilgang til kapasitet dersom vi ikke overholder fristene. Vi ber derfor at Bane NOR innfører incentiver for å overholde fristene sine, som økonomisk kompensasjon når fristene for tilbudte ruteleier ikke overholdes.

Til 4.3.2.4 s.43 Frister for å gi detaljene om tilbudte ruteleier

Det beskrives at Bane NOR i perioden X+4 – X+12 vil gi detaljer om tilbudte ruteleier for godstog, løslog og kiptog ved T-1, forutsatt at togselskapet har søkt om alternative ruteleier senest to måneder før oppstartsdag for TCR-en. CargoNet mener at denne praksisen ikke er harmonisert med øvrige infrastruktureiere i Norden, og spesielt ikke med Sverige. Vi har ved flere anledninger opplevd restriksjoner på svensk side, som har krevd endringer i ruteleier i Norge. Ofte har fristen for å søke om alternative ruteleier allerede utløpt, noe som har ført til at vi har måttet innstille tog, eller blitt tildelt restkapasitet av så lav kvalitet at den ikke kan benyttes til produksjon (korte tog, ekstremt lange kjøretider m.m.). CargoNet forventer at Bane NOR klarer å koordinere TCR-er med svenske Trafikverket slik at vi som operatør får forutsigbare planforutsetninger for å tilpasse vår produksjon. CargoNet kan ikke akseptere å havne i en situasjon der vi ikke kan realisere produksjonen på grunn av manglende harmonisering mellom norske og svenske prosesser. CargoNet foreslår at det presiseres tydeligere i Network Statement at unntak fra disse fristene gjelder for alle strekninger med grensekryssende trafikk.

Til pkt 5.7 s.84 Ytelses- og kompensasjonsordninger

CargoNet viser til vårt svarbrev sendt til Bane NOR den 22. august 2025, hvor vi ga våre innspill til forslaget om revidert ytelsesordning. Vi understreket da, og understreker fortsatt, at forslaget ikke i tilstrekkelig grad adresserer de utfordringene godstrafikken står overfor, spesielt når det gjelder kompensasjonsnivå og tilpassede incentiver. Våre hovedinnvendinger står fast: Forslaget mangler et kompensasjonsnivå som reflekterer de reelle økonomiske konsekvensene ved innstillinger, og det tar ikke hensyn til godstrafikkens samfunnsøkonomiske betydning eller de særskilte utfordringene som er unike for vår sektor. CargoNet mener at en nivå på 50 000,- per tog og 1 000,- pr TEU er et hensiktsmessig nivå og at den må gjelde for både planlagte og ikke-planlagte innstillinger.

Vi fastholder videre viktigheten av at ytelsesordningen utformes slik at den gir operatørene reell mulighet til å understøtte kundenes transportbehov, også når infrastrukturen svikter. Det krever en ordning med effektive og målbare incentiver for Bane NOR, samt et kompensasjonsnivå som dekker det uforutsette inntektsbortfallet som oppstår når infrastrukturen ikke er tilgjengelig. Som vi tidligere har påpekt, vil mangelfulle rammevilkår ikke bare ramme CargoNet, men også norsk næringsliv generelt, og true både konkurransekraften og den grønne omstillingen.

Vi gjentar også vårt syn på at ytelsesordningen må være transparent og forståelig, med klart definert årsakskodeverk og beregningsgrunnlag tilgjengelig for alle operatører. I tillegg må det etableres en mekanisme for løpende evaluering og justering av ordningen for å sikre at den forblir relevant og effektiv.

Vi står fremdeles åpne for dialog om ytelsesordningen, og forventer at Bane NOR tar våre innspill til etterretning. Våre kritiske spørsmål og hovedargumenter fra svaret av 22. august 2025 er fortsatt aktuelle, og vi mener det er avgjørende at ytelsesordningen revideres i tråd med disse for å sikre en bærekraftig og forutsigbar drift av gods på bane.

Vi har bekymringer angående kodesettingen som nevnt i kapittel 5.7. Spesifikt er vi urolige over bruken av kode 99 for følgeforsinkelser og kode 7 for feil i trafikkavvikling/ruteplan. Det er uklart hvordan denne kodesettingen skal brukes i praksis, og hvordan gebyrer skal beregnes på bakgrunn av dette.

Vår største bekymring er at denne kodesettingen kan bli brukt for å redusere Bane NORs ytelser ved forsinkelser de er ansvarlige for. Vi kan ikke akseptere at denne kodesettingen risikerer å minimere Bane NORs malus-betalinger til operatørene. Vi ber derfor om en klarere redegjørelse for hvordan kodesettingen skal anvendes, og at det sikres at denne ikke fører til en uberettiget reduksjon i kompensasjon ved forsinkelser som skyldes feil hos Bane NOR.

Vi etterlyser tydeligere spesifikasjoner for hvilke årsakskoder som skal brukes i situasjoner der utstyr eller kraner som eies av Bane NOR, men drives av oss, ikke fungerer som forventet. Videre trenger vi å vite hvilke koder som skal brukes ved forsinkelser forårsaket av utilstrekkelig snørydding utført av Bane NOR, som påvirker trafikken, samt når andre aktører på terminalene hindrer fri bevegelse og skaper driftsforstyrrelser. Det er også viktig å klargjøre hvilke koder som skal brukes ved nedetid i terminaloperativsystemer som er introdusert av Bane NOR.

Til pkt 5.7.1, s. 92 Bonusordningen for godsnæringen

Da Bane NOR introduserte bonusordningen for godsnæringen i forbindelse med R25, ble det kommunisert at terskelverdiene for ordningen skulle baseres på et gjennomsnitt for de siste fire årene: «For hvert markedssegment er det beregnet en forventet andel tog i rute basert på historikk. Denne andelen er estimert ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig andel tog i rute for hvert segment de siste fire tilgjengelige årene.» CargoNet konstaterer at Bane NOR nå har gått bort fra denne prinsippfastheten og fortsatt benytter data fra årene 2019–2022. Dette kan ikke aksepteres, da disse årene ikke representerer den kvaliteten på tilgjengelig infrastruktur som Bane NOR har levert de siste fire årene. Hoveddelen av våre forsinkelser skyldes forhold som har sitt utspring hos Bane NOR. For perioden 2019–2022 var situasjonen for godstogoperatørene en helt annen, da store deler av persontrafikken var innstilt på grunn av koronapandemien. Godsnæringen hadde flere år med svært god punktlighet fordi tilgjengeligheten på infrastrukturen var betydelig bedre. De siste fire årene har Bane NOR ikke klart å levere forutsigbar infrastrukturkapasitet, noe som har medført en betydelig reduksjon i punktligheten til operatørene. CargoNet forventer derfor at Bane NOR beregner nye terskelverdier basert på perioden 2021–2025 som bedre reflekterer punktlighetsforutsetningene for godstogoperatørene.

Erfaringene med denne ordningen i 2025 viser at det har blitt utbetalt svært lite bonus til godstogoperatørene, og langt fra det nivået som ble lagt til grunn for ordningen. CargoNet mener derfor at det er hensiktsmessig at Bane NOR justerer opp bonusen som utbetales for hvert tog som er i rute utover det forventede antallet.

Vennlig hilsen

Michael Granqvist

Sjef Plan, Tjeneste & Kompetanse

E: Michael.granqvist@cargonet.no

T: (+47) 467 69 138