



Saksnr:
25/375-2

Deres referanse:
202514030-1

Henvendelse til:
Otto S. Roheim tlf. 91653417

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

Oslo, den 10. oktober 2025

Høringssvar fra Vy - forslag til Network Statement 2027

Vygruppen AS og Vy Tog AS etter dette benevnt som Vy, viser til Bane NOR SF sitt forslag til Network Statement 2025 (netterklæringen) oversendt i brev datert 01. september 2025. Vi har følgende kommentarer til forslaget.

Til pkt. 4.2.5.3 Linjenummer

Bane NOR må gjøre følgende endringer til tabellen med linjenumre:

- Ny linje F2 «Oslo-Malmö/København» må legges til
- Linje R13 må oppdateres med ny beskrivelse «Dal-Tønsberg»
- Linje RE20 må oppdateres med ny beskrivelse «Oslo-Halden/Göteborg/Malmö»

Til pkt. 4.3.1.1 Utpekte TCR-er

Bane NOR foreslår å definere TCR BB02868 (rehabilitering av snøoverbygg på strekningen Fagernut-Myrdal) til en utpekt TCR (UTCR) i rutetermin R27. Beskrivelsen for denne TCR-en inneholdt et unntak for Vys tog 60 (og 80060) som kunne framføres som ordinært under hele TCR-en. Dette unntaket ble fjernet i ARBIS den 16.09.2025, altså i høringsperioden for netterklæringen. Vy har ikke blitt konsultert om denne endringen.

Slik som TCR BB02868 er definert i ARBIS nå, er denne kapasitetsbegrensningen ikke akseptabel for oss. Siden Vy ikke har blitt konsultert om endringen i TCR-en i ARBIS, kan den – etter Bane NORs egen kravliste for utpekte midlertidige kapasitetsbegrensninger – ikke defineres som UTCR.

Ellers ønsker vi ikke at TCR-ene DOB03253 og DOB03254 (stenging av Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer ifm. KSÅ-prosjektet i hhv. september og april 2027) blir definert som UTCR. Vi mener at disse sporbruddene bør håndteres på vanlig måte i ad hoc-prosessen.

Til pkt. 4.3.2.2 Tidsplan for behandling av TCR-er

I slutten av avsnitt 4.3.2.2 ligger den gamle teksten om punkt 16-utredninger igjen. Denne bør fjernes.

Til pkt. 4.3.2.4 Kriterier for omdirigering ved svært store TCR-er

Vi mener fortsatt at Bane NOR foreslår en for grov inndelingen i togtenester når Bane NOR skal utarbeide kriterier for omdirigering og en foreløpig angivelse av restkapasitet ved svært store TCR-er iht. jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt (17). Vi mener også at Bane NORs svar på vår høringskommentar til samme avsnitt i netterklæringen for 2026 ikke er tilfredsstillende.

Typen «persontog» bør deles opp i ulike typer persontogtenester som f.eks. fjerntog, regiontog og lokaltog. En mer finmasket inndeling vil på en bedre måte representere ulikheter innad i persontogmarked som kan ha betydning for hvilke typer togtenester som omdirigeres ved svært store TCR-er. Som et eksempel kan vi henvise til avsnitt 4.3.4.1 i Trafikverkets netterklæring («Järnvägsnätsbeskrivning») for 2027 hvor inndelingen i ulike togtenester som brukes i Sverige vises.

Bane NOR anførte i sitt svar på våre høringskommentarer i fjor at man hadde forsøkt å bruke en «mer finmasket inndeling av togtenester» ifm. med en svært stor TCR på Drammen stasjon i rutetermin R23, men at denne inndelingen ikke ble tillatt av Statens jernbanetilsyn (SJT). Denne framstillingen er ikke korrekt.

I kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R23 benyttet Bane NOR linjenumre (f.eks. «RE10» og «R13») og merkevarenavn (f.eks. «Flytoget») for å angi tilgjengelig restkapasitet under den svært store TCR-en på Drammen stasjon (kun tre plattformspor tilgjengelig i ombygingsperioden). Det var denne praksisen med «en foreløpig tildeling [av tilgjengelig restkapasitet] på selskapsspesifikt rutenivå» som SJT i sitt vedtak av 16.09.2022 konkluderte med at var i strid med jernbaneforskriften. SJT nevnte ikke noe om at en finere inndeling i ulike togtenester i persontogmarkedet (og for så vidt også i godstogmarkedet) ikke var tillatt. Tvert imot påla SJT Bane NOR å «gå gjennom sine rutiner for foreløpig tildeling av restkapasitet for å sikre at dette blir gjort på riktig nivå for ulike typer togtenester ved fremtidige midlertidige kapasitetsbegrensninger etter vedlegg IV».

Vi mener at Bane NOR i andre deler av netterklæringen allerede har anvendt en finere inndeling av person- og godstogtenester, f.eks. i markedssegmenteringen for infrastrukturavgifter eller gjennom bruk av differensierte tidsverdier for ulike typer reisende eller gods i metoden for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling. Vi mener derfor at det både er mulig for Bane NOR og i tråd med føringer i jernbaneforskriften å utarbeide en finere inndeling av togtenester for å kunne utarbeide en foreløpig tildeling av restkapasitet iht. jernbaneforskriftens vedlegg IV, punkt (17), ved svært store TCR-er.

Til pkt. 4.5.1.2 Rutetekniske planforutsetninger

Bane NOR meddelte i kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R26 at man ønsket å definere konstruksjonsregler for strekningen Oslo S-Lillestrøm via Romeriksporten, på lik linje med regler som er definert for strekningen Oslo S – Lysaker. I et samarbeidsmøte mellom Vy, Bane NOR og Jernbanedirektoratet den 12.03.2025 uttalte Bane NOR at arbeidet med slike konstruksjonsregler for Romeriksporten «vil prioriteres framover». Vi etterlyser derfor disse konstruksjonsregler og angivelse av tilgjengelig kapasitet i Romeriksporten som skal legges til grunn for rutetermin R27.

Til pkt. 4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

Lista med overbelastete strekninger må oppdateres med ev. nye overbelastninger som oppsto i kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R26.

Til pkt. 4.6.3 Prioriteringskriterier og samfunnsøkonomisk vurdering (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

Bane NOR foreslår en evaluering av vesentlighetskriteriet for bruk av prioriteringskriteriene i jernbaneforskriftens § 9-5 (2) etter at kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R26 er avsluttet høsten 2025. Vy mener at vesentlighetskriteriet som skal gjelde for rutetermin R27 ikke kan fastsettes før denne evalueringen er avsluttet. Evalueringen bør gjennomføres sammen med togoperatørene. Vy mener fortsatt at terskelen på 20% forskjell i samfunnsnytte mellom to konflikterende ruteleier er altfor lav til å gjenspeile en «vesentlig større betydning for samfunnet» som jernbaneforskriften krever for å kunne avvike fra prioriteringskriteriene i forskriftens § 9-5 (1).

Til vedlegg «Serviceanlegg»

Vi etterlyser fortsatt oppdaterte versjoner av sporplanene for div. stasjoner som viser situasjonen etter at de siste årenes utbyggingsprosjekter ble fullført. Dette gjelder primært Oslo S, Ski, Drammen og Tønsberg, men muligens også andre stasjoner.

Med vennlig hilsen



Otto S. Roheim

Juridisk direktør