



Saksnr:
26/386-2

Deres referanse:
202612516-1

Henvendelse til:
Sven-Jöran Schrader

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

Oslo, den 13.10.2026

Høringssvar fra Vy - forslag til Network Statement 2028

Vygruppen AS og Vy Tog AS etter dette benevnt som Vy, viser til Bane NOR SF sitt forslag til Network Statement 2028 (NS 2028) oversendt i brev datert 01.09.2026. Nedenfor følger Vys kommentarer til forslaget.

Til pkt. 2.3.3 Stasjoner og knutepunkter

Selv om tilgjengeligheten av oppdaterte sporplaner for en rekke stasjoner som nylig har blitt bygget om har blitt bedre, etterlyser vi fortsatt oppdaterte sporplaner for Drammen og Tønsberg og muligens også andre stasjoner.

Til pkt. 2.3.10.1 ERTMS

Tabell 4 som viser strekninger med ERTMS må oppdateres med de strekningene som forventes å ha ERTMS i 2028.

Til pkt. 2.3.13.3 Togdeteksjon

Vi har planlagt å ta i bruk type 72 på Arendalsbanen ila. rutetermin R28 og seinest fra rutetermin R29. Vi har videre planlagt å ta i bruk type 72 på linje R55 som også trafikkerer Tinnosbanen på strekningen Hjuksebø-Notodden fra rutetermin R29. Vi ber derfor Bane NOR om å iverksette tiltak som sikrer at bruksbegrensningene for type 72 på Arendalsbanen og på Tinnosbanen kan fjernes.

Til pkt. 4.2.6.2 Anlegg som drives av Bane NOR

Gjeldende tidsfrister for behandling av anmodninger om tilgang til serviceanlegg er regulert i § 2 i forskriften om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Bane NORs netterklæring kan ikke fastsette andre frister enn dette.

Til pkt. 4.2.6.2.1 Prosess for tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

Det er positivt at prosessen for tilgang til serviceanlegg er beskrevet mer detaljert enn tidligere, inkl. et prosesssteg for vurdering av alternativ kapasitet i tilfeller hvor den opprinnelig omsøkte kapasiteten ikke er tilgjengelig.

Vi savner likevel en beskrivelse av prosessen som anvendes når Bane NOR mottar søknader om kapasitet i serviceanlegg som er i konflikt med hverandre og som ikke lar seg samordne etter samråd og drøfting med de berørte søkerne. I slike tilfeller savner vi også en beskrivelse av hvilke prioriteringskriterier Bane NOR vil benytte for å løse konflikter om uforenlige søknader om kapasitet i serviceanlegg. Krav til slike prioriteringskriterier er beskrevet i artikkel 11 i EU-kommisjonens gjennomføringsforordning av 22.11.2017 om adgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester.

Vi antar at det kan oppstå konflikter om kapasitet i serviceanlegg, spesielt hensettingsanlegg, i rutetermin R28. Dette gjelder både Bane NORs anlegg i Lodalen, men også i Flåm og ev. i Bergen. For å sikre forutsigbarhet og ryddighet i kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R28 mener vi derfor at det er viktig at Bane NOR formulerer tydelige prioriteringskriterier for tildeling av kapasitet i serviceanlegg i netterklæringen.

Til pkt. 4.3.1.2 Utpekte TCR-er

For utpekt TCR BB04722 foreslår Bane NOR å utvide disponeringstidene mandag-lørdag. Dette er ikke akseptabelt. Grensetogene etter sporbruddet må være togene 60 og 61 som i de foregående ruteterminene, ikke togene 62 og 63.

Til pkt. 4.3.2.1 Punkt 16-utredninger

Vi mener at det er ugunstig at Bane NOR bare tar imot anmodninger om punkt 16-utredninger for ruteterminer som begynner drøyt 2,5 år etter fristen for anmodninger. For større prosjekter som pågår over lengre tid har Bane NOR ofte allerede kontraktsfestet muligheter for sportilgang med entreprenørene. Dermed vil tidsrommet på drøyt 2,5 år være for kort til at togoperatørene kan ha reell innflytelse og påvirkning på hvordan prosjektgjennomføringen og midlertidige kapasitetsbegrensninger utformes.

Et eksempel på dette er KSÅ- og HAST-prosjektene hvor faseplanene nå er under revidering – men uten involvering av togoperatørene: Midlertidige kapasitetsbegrensninger med svært stor påvirkning på trafikken ligger for langt fram i tid til at togoperatørene kan anmode om punkt 16-utredninger. Hvis Bane NOR hadde behandlet punkt 16-utredninger også for ruteterminer som ligger mer enn 2,5 år fram i tid, kunne Bane NOR ha vurdert alternative løsninger for hvordan KSÅ- og HAST-prosjektene kan gjennomføres «etter innspill fra og i samråd med søkerne» slik som jernbaneforskriften krever.

Til pkt. 4.5.1 Årlig kapasitetsfordeling

I innledningen nevnes det «prinsipper for kapasitetsfordeling» uten at disse er nærmere spesifisert. Vi etterlyser detaljer om disse prinsippene og hva deres anvendelse i kapasitetsfordelingsprosessen innebærer.

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. Vi etterlyste disse konstruksjonsreglene for rutetermin R27 uten å ha fått svar. Vi ber derfor igjen om informasjon om konstruksjonsregler og angivelse av tilgjengelig kapasitet i Romeriksporten som skal legges til grunn for rutetermin R28.

Til pkt. 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen

Det er feil med datoene for prosessstegene «Tilbaketrekking av søkt kapasitet», «Ruteplan R28 fastlegges» og «sene søknader». Alle stegene må ha en dato som ligger i september 2027. Teksten i steget «Svar på sene søknader» må referere til rutetermin R28.

Til pkt. 4.5.2 Sene søknader om ruteleie i årlig kapasitetsfordeling

Jernbaneforskriften pålegger Bane NOR bare å akseptere og behandle søknader som kommer inn etter den ordinære søknadsfristen, mens fristen kl. 0900 på dagen for fastleggelsen av ruteplanen er satt av Bane NOR selv. Vi ber om at dette tydeliggjøres i teksten. Slik det er beskrevet nå, kan det virke som om fristen kl. 0900 på dagen for fastleggelsen av ruteplanen også er et krav i jernbaneforskriften.

Til pkt. 4.5.3.1 Fordeling av restkapasitet i operativ fase (X-2 – X+12)

Under overskriften «Bane NORs behandling av søknader»:

- Etter andre kulepunkt ser det ut til at det må legges til «ikke» for at setningen skal gi mening («kan medføre at behandling ikke kan ferdigstilles»)
- Under fjerde kulepunkt virker Bane NOR å referere til feil hjemmel i jernbaneforskriften. Etter vårt syn omhandler jernbaneforskriftens § 8-6 behandling av søknader i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen, ikke i ad hoc-prosessen (som er beskrevet i jernbaneforskriftens § 8-7). Referansen til § 8-6 bør derfor fjernes.

Til pkt. 4.6.4 Prosess ved overbelastet infrastruktur

Fotnote 2 i punkt 2. under «Kriterier for oppheving av overbelastning» synes ikke å være forklart. Vi etterlyser dessuten informasjon på om Bane NOR har vurdert å oppheve noen av dagens overbelastninger fra rutetermin R28 basert på de nye kriteriene.

Til pkt. 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester

Vi oversendte den 12.06.2026 høringsinnspill til Bane NORs forslag til påslag på infrastrukturavgifter. I dette høringsinnspillet påpekte vi at kravene for fastsettelse av påslag for markedssegmentene lokal/regional trafikk uten trafikkavtale og fjerntog uten trafikkavtale i jernbaneforskriftens § 6-3 ikke er oppfylte i tilstrekkelig grad. Dette gjelder bl.a. kravene til tåleevne, konkurranseevne, likebehandling og vern mot at avgiftsnivået hindrer bruk av infrastrukturen.

Vi har så langt ikke mottatt svar fra Bane NOR på våre høringsinnspill av 12.06.2026 og gjentar derfor kravene som er formulert i brevet. Dette gjelder spesielt kravet om at påslag for kommersiell persontogtrafikk settes til 0,- kr, både for lokal/regional trafikk og for fjerntog.

Til pkt. 6.5 Kunde- og trafikkinformasjon

Vi etterlyser en beskrivelse for hvordan Bane NOR sikrer korrekt skilting og annonsering av utgangs- og endestasjoner i utlandet for internasjonale tog, både i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen og i ad hoc-prosessen.

Til vedlegg 4.2.5 Krav til innhold i søknad om infrastrukturkapasitet

Bane NOR må gjøre følgende endringer i tabell 6 (linjenumre):

- Linje F2 må endres til «Oslo-København-Hamburg-Berlin»
- Linje RE10 må endres til «Lillehammer-Tønsberg (-Skien)»
- Linje R14 må endres til «Kongsvinger-Skøyen»

Til vedlegg 4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling

Vi viser også til tidligere dialog med Bane NOR og det felles brevet fra Vygruppen AS, Flåmsbana AS og Norway' Best Group som vi sendte den 17.06.2026.

Jernbanedirektoratet besluttet i desember 2025 å avvikle ordningen med en konsesjonsavtale for togtrafikken på Flåmsbana når dagens avtale med Vygruppen utløper i desember 2027. Det betyr at det blir kommersiell trafikk på Flåmsbana fra rutetermin R28, potensielt med flere togoperatører som søker om infrastrukturkapasitet på banen. Dermed øker også sannsynligheten for at det oppstår interessekonflikter i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen som ikke lar seg løse gjennom samråd og samordning. Dette gjør det nødvendig at Bane NOR har fungerende verktøy for å løse mulige konflikter i kapasitetsfordelingsprosessen.

Den gjeldende metoden for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling virker primært å være innrettet for å vurdere nytten av ulike togtenester hvor utfallet utgjør marginale endringer for de involverte operatørene og markedssituasjonen som helhet. Vi mener at dagens metode i sin nåværende form er uegnet til bruk ved mulige interessekonflikter om infrastrukturkapasitet på Flåmsbana.

Metoden må utvides med vurderinger av flere forhold for å kunne brukes på Flåmsbana. Statens jernbanetilsyn presiserte i sitt vedtak av 25.11.2024 etter en klage fra Flytoget AS at Bane NOR må «ta hensyn til alle samfunnsøkonomiske kostnads-, inntekts- og ikke-prissatte virkninger som er relevante for den enkelte søknadskonflikt».

På generell basis må det komme fram i metoden at konsumentnytte på turismebaserte banestrekninger blir vurdert ut fra andre faktorer enn på strekninger med andre typer trafikk. Å vurdere konsumentnytte utelukkende basert på reisetid, tidsverdier, reiselengde og ev. komfortelementer, blir ikke treffende på strekninger med turismebasert trafikk hvor opplevelsen er hovedformålet med reisen.

Togtrafikken på turismebaserte banestrekninger kan ofte være integrert både med annen kollektivtrafikk, og med andre tjenester som f.eks. overnattingstilbud eller opplevelsesaktiviteter. Metoden for samfunnsøkonomiske vurderinger må ta hensyn til denne typen integrasjoner og ev. nyttetap som oppstår hvis integrasjoner brytes som følge av at omsøkte ruteleier ikke kan tildeles i kapasitetsfordelingsprosessen.

Vi mener at metoden for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling må ta hensyn til spesielle forhold og begrensninger knyttet til infrastrukturen når interessekonflikter i kapasitetsfordelingsprosessen skal vurderes. Flåmsbana har begrenset kryssingskapasitet, og det er begrenset spor- og plattformkapasitet på Myrdal og i Flåm. I Flåm er det også begrenset hensettings- og verkstedkapasitet. Disse infrastrukturrelaterte begrensningene legger føringer for planlegging og gjennomføring av togtrafikken og påvirker mulighetene for å håndtere avvik i trafikken.

Bane NOR kan derfor ikke vurdere interessekonflikter avgang for avgang, men må ta hensyn til materiellturneringen og ev. andre avganger som blir berørt hvis enkeltavganger sløyfes. Bane NOR har tidligere hatt som praksis å ta hensyn til materiellturneringen når interessekonflikter i kapasitetsfordelingsprosessen ble vurdert, f.eks. i kapasitetsfordelingsprosessen for rutetermin R24. Vi mener at Bane NOR må fortsette med denne praksisen.

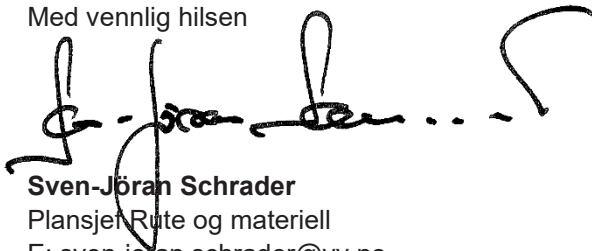
Hvis man ikke tar hensyn til produksjonstekniske og infrastrukturrelaterte forhold, kan konfliktløsningen etter nåværende metode føre til en tildeling av infrastrukturkapasitet som ikke lar seg gjennomføre i praksis, eller som har negative konsekvenser for driftsstabiliteten. Dermed vil det oppstå betydelige ulemper som med dagens metode ikke blir kartlagt i de samfunnsøkonomiske analysene, og som ikke blir tatt med når nyttetapet blir beregnet.

Ifølge jernbaneforskriftens § 8-6 (1) skal Bane NOR «så langt som mulig ta hensyn til alle forhold søkerne kan bli stilt overfor, herunder de økonomiske konsekvensene for virksomheten deres». Dette kravet anerkjenner produsentnyttens som en del av den samlede samfunnsnyttens av en togtjeneste. Eksempler

på slike økonomiske konsekvenser kan f.eks. være faste kostnader som ikke lar seg redusere når enkelte avganger ikke kan kjøres, omstillingskostnader eller erstatningskrav for inngåtte avtaler som ikke lenger kan overholdes. Dersom utfallet av en konflikt om ruteleier i kapasitetsfordelingsprosessen har betydelige økonomiske konsekvenser for virksomheten til en søker, mener vi at Bane NORs metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling må inkludere disse konsekvensene i den samlede vurderingen.

Bane NOR skriver i høringsbrevet at man vurderer behovet for endringer i gjeldende metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling i netterklæringen for 2028. Vi synes dette er positivt og deltar gjerne i den videre prosessen for å vurdere endringer fram mot publiseringen av netterklæringen.

Med vennlig hilsen



Sven-Jöran Schrader
Plansjet Rute og materiell
E: sven-joran.schrader@vy.no
T: (+47) 480 81 841