

Bane NOR SF per e-post
postmottak@banenor.no
Saksnummer 202612516-1

Oslo, 13. oktober 2026

Svarbrev vedrørende høring av Network Statement 2028

CargoNet AS viser til Bane NOR SF sitt forslag til Network Statement 2028 (Nettverkerklæringen), mottatt i brev datert 1. september 2026. Vi har følgende merknader til forslaget.

Til pkt 2.4.3, Farlig gods

Det blir referert til kapittel 2.4.4 for restriksjoner på farlig gods, men det er ingen beskrivelser av restriksjoner til farlig gods i kapittel 2.4.4.

Til pkt 4.3.2.2, Tidsfrister for behandling av TCR-er

Vi uttrykker vår bekymring over pkt 4.3.2.2 i Network Statement 2028, 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 insentiver for å overholde fristene sine, som økonomisk kompensasjon når fristene for tilbudte ruteleier ikke overholdes.

Det noteres at i Tabell 6: Tidsfrister for behandling av TCR-er er det skrevet to frister for å formidle detaljet informasjon til persontog og ingen til godstog.

Til 4.3.2.4 Frister for å gi detaljene om tilbudte ruteleier

Det beskrives at Bane NOR i perioden X – X+12 vil gi detaljer om tilbudte ruteleier for godstog, løslok og kiptog ved T-1, forutsatt at togselskapet har søkt om alternative ruteleier senest to måneder før oppstartsdag for TCR-en (T-2). CargoNet mener at denne praksisen ikke er harmonisert med øvrige infrastruktureiere i Europa, 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 5.7.1 Ytelsesordning

2 Detaljerte beskrivelser av kodene

Kode 1 – Bane. Glatte skinner

- Dette punktet bør redigeres. Slik ordlyden er i dag, legger man føringer for å logge kjøreforsinkelse istedenfor glatte skinner - på tross av tilbakemelding fra fører, med mindre det bekreftes av ytterligere tog/førere. Det er også stor forskjell på godstog og persontog når det gjelder hvor utsatt de er for glatte skinner.

Kode 94 – Uønsket hendelse

- Her bør det inkluderes et eget punkt eller en ordlyd under «annet»; for eksempel sjekk av hjulslag. Altså de gangene man blir forsinket etter tilbakemelding om mulig hjulslag fra txp, som viser seg å være falsk alarm.

Ytterligere innspill

- Materiellturnering. Det er ikke uttrykkelig spesifisert noe sted at rotårsak til forsinkelser skal videreføres i tilfeller der et tog blir forsinket som følge av at planlagt lokomotiv ankommer sent fra foregående tog. Det fungerer likevel slik i det daglige og dette fremstår som etablert praksis. For å sikre forutsigbarhet, lik forståelse mellom partene og en ensartet praktisering av ytelsesordningen, bør denne praksisen beskrives eksplisitt i Network Statement. Bestemmelsen bør tydeliggjøre at forsinkelser som oppstår som følge av materiellomløp skal videreføre rotårsaken til den opprinnelige hendelsen.
- Personellturnering. På tilsvarende måte som for materiell, disponerer togselskapene personell ut fra planlagt produksjon. Det fremstår ikke saklig begrunnet å behandle materiell og personell forskjellig. Begge er produksjonsressurser som er nødvendige for å gjennomføre den planlagte togframføringen, og bør derfor sidestilles ved håndteringen av følgeforsinkelser og videreføring av rotårsak.
- Alle forsinkelser som logges mot togselskap eller utenforliggende forhold med årsakstype «annet», må suppleres med utfyllende informasjon i kommentarfeltet i TIOS. Det er urimelig at infrastrukturforvalter fraskriver seg ansvaret for en forsinkelse uten å utdype hva som faktisk er årsaken. Ved manglende informasjon bør en slik forsinkelse logges som kode 7 - Uregistrert / Ikke registrert forrige vakt (alternativt 999).

Vennlig hilsen

Magnus Liljan

Sjef Plan, Tjeneste, Kompetanse & Operativt

E: Magnus.Liljan@cargonet.no

T: (+47) 458 19 572