

BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Dato: 12.10.2026
Vår ref.: 2026/1393-2
Saksb.: Christian Knittler
Deres ref.: 202612516-1

Att: postmottak@banenor.no

Network Statement 2028 - høring

Vi viser til høringsbrev av 01.09.2026.

Jernbanedirektoratet har følgende kommentarer knyttet til innholdet i høringsdokumentet og publisering av Network Statement 2028:

Kapittel 2.3.10.1 ERTMS

Tabell 4 viser strekninger med ERTMS, men Vestfoldbanen og Nordlandsbanen er ikke på listen, jf. forrige Network Statement for 2027:

«Vestfoldbanen

Fra november 2026 er det planlagt å ta i bruk ERTMS nivå 2, versjon 3.6.0 for strekningen utkjør Drammen stasjon–innkjør Sem stasjon. Kun togmateriell med ERTMS ombordutrustning kompatibel med denne versjonen av ERTMS tillates fremført på denne strekningen etter åpningsdato med ERTMS.

Nordlandsbanen nord

Fra november 2027 er det planlagt å ta i bruk ERTMS nivå 2, versjon 3.6.0 for strekningen utkjør Grong stasjon–Bodø stasjon. Kun togmateriell med ERTMS ombordutrustning kompatibel med denne versjonen av ERTMS tillates fremfør på denne strekningen etter åpningsdato med ERTMS.»

Vi foreslår å oppdatere status på innføring av ERTMS på de tidligere omtalte strekningene.

Kapittel 2.3.13.3 Togdeteksjon

Det omtales bruksbegrensninger for type 72 på Arendalsbanen og Tinnosbanen (avsnitt Hjuksebø-Notodden) på grunn av at kjøretøytypen ikke er kompatibel med akseltellersystemet.

Siden restriksjonen gjelder en teknisk årsak, anmoder vi å spesifisere det omtalte akseltellersystemet slik at bruksrestriksjonen kan avgrenses mot dette konkrete systemet. Dette for å klargjøre at det ikke finnes andre steder med bruksrestriksjoner for denne kjøretøytypen som er dekket av Network Statement 2028 og der akseltellere er i bruk.

Vi viser i denne sammenhengen til vårt brev «Informasjon til kapasitetsstrategi for ruteplanperiodene R30 og R31» med referanse dok.-nr. 2026/162- 2 og dato 13.02.2026.

Med sikte på et hensiktsmessig samspill mellom infrastruktur, jernbanekjøretøy og togoperatør informerte vi i ovennevnte dokument om planlagt bruk av type 72 på toglinjen R50 (Arendalsbanen). Vi ber å komme tilbake til dette punktet for å se etter mulige løsninger som fjerner bruksrestriksjonen.

Kapittel 4.5.1.9 Tidsplan for den årlige kapasitetsfordelingsprosessen:

Tabell 10, referanse 6 og 7. Det står 2028 i stedet for 2027.

Kapitel 4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer

Enkelte av de refererte ARBIS nummere finnes ikke i systemet: OB05625 (Stjørdal), DOB058 (Selsbakk), DOB0571 (Støren).

I denne sammenhengen minner vi om at funksjonsendringer i eksisterende infrastruktur som permanent vil påvirke fremtidens kapasitet forutsetter aksept fra Jernbanedirektoratet.¹

Med referanse til tabell 8 ber vi om å undersøke om endringene er meldt inn til DIM-systemet i Bane NOR (dim.apps.banenor.no) slik at tiltakene kan inkluderes i den avtalefestede informasjonsutvekslingen.

Kapittel 4.6.4 Prosess ved overbelastet infrastruktur avsnitt varighet av overbelastning:

Det refereres til fotnote 2 i avsnittet om oppheving av overbelastet infrastruktur. Vi antar at den riktige fotnoten er nr. 3 der beregningsmetoden er forklart.

Kommentarer til vedlegg

2.2 Jernbanenettets omfang

Kart 1

Kartet skal ifølge forklaringsteksten viser strekninger med persontrafikk (Baner med regulær persontrafikk). Vi er ikke kjent med at det er planlagt persontrafikk på Solørbanen, Brevikbanen og Østfoldbanens østre linje mellom Rakkestad og Sarpsborg samt Randsfjordbanen mellom Hønefoss og Hensmoen.

Kart 6

Vi er ikke kjent med at det er planlagt persontrafikk til eller fra Braskereidfoss.

¹ Kilde: Hovedavtalen A1 mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet punkt 2.3.2 Endring av eksisterende infrastruktur

Kart 9

Kartet vurderes å være veldig nyttig. Vi anbefaler å videreutvikle tegnforklaringen slik at strekningsavsnittene i kartet kan sorteres entydig og at den gitte informasjonen blir mer lettfattelig. F.eks. indikeres togspor utenfor stasjonsområder og hovedspor innenfor stasjonsområder. Ifølge tegnforklaringen skal det være mulig å skille mellom venstre og høyre hovedspor, men dette er kun synlig på Eidsvoll. Objektet «Overkjøringsspor» er uklart i kartet. Vi foreslår å vurdere om informasjonen er enklere å formidle ved bruk av et geoskjematisk illustrasjonsformat.

Flere kart

Overkjøringsmuligheter mellom hovedsporene på dobbeltsporstrekninger indikeres som «Kryssing / Passing loop». Hensikten med dobbeltspor er at togene kan passere hverandre på alle steder langs hele strekningen uten gjensidige bindinger. Vi anbefaler derfor vi at stasjonene der det er mulig å bytte mellom hovedsporene, indikeres med et mer treffende begrep.

2.4.4 Tunneler

På kartet over jernbanetunneler >2 km er lengden på Oslotunnelen angitt med 2180 m. I andre kilder til Bane NOR har denne tunnelen en lengde på 3632 m.

4.2.5 Krav til innhold i søknad om infrastrukturkapasitet

Tabell 6: Linjenummer

Det siktes til en enklere, gjennomgående og entydig indikasjon av avvikende stoppmønster i lokal- og regiontrafikken ved bruk av suffiks-x samt avvikling av togkategorien RX til en ytterligere forenkling av linjenummersystemet.

Som følge av endret linjekonsept med planlagt innføring til R28 ber vi om endringene i tabellen under.

Linje	Linjenummer	Merknad til høringsuttalelse
F1	Oslo-Stockholm	Uendret
F4	Oslo-Bergen	Uendret
L4	Bergen-Arna	Uendret
R40	Bergen-Myrdal	Uendret
R45	Myrdal-Flåm	Uendret
F5	Oslo-Stavanger	Uendret
L5	Stavanger-Egersund	Uendret
R50	Nelaug-Arendal	Uendret
R55	Porsgrunn-Notodden	Uendret
F6	Oslo-Trondheim	Uendret
R60	Hamar-Trondheim	Uendret
R65	Dombås-Åndalsnes	Uendret
F7	Oslo-Trondheim	Uendret
F71	Trondheim-Stockholm (-Malmö C)	Uendret
R70	Steinkjer-Støren	Uendret
R71	Trondheim-Storlien	Uendret
R75	Bodø-Rognan	Uendret
F8	Narvik-Luleå/Stockholm	Uendret
R80	Narvik-Abisko/Kiruna	Uendret
RE10	Lillehammer-Drammen	Utgår
RE11	Eidsvoll-Skien	Utgår
RX11	Oslo S-Skien	Utgår
RE1	Skien-Drammen-Eidsvoll-Lillehammer	Ny
RE1x	Skien-Drammen-Eidsvoll-Lillehammer	Ny for tog med avvikende stoppmønster
R12	Eidsvoll-Oslo lufthavn-Kongsberg	Uendret
R13	Dal-Tønsberg	Uendret
R13x	Jessheim-Oslo S	Uendret
R14	Kongsvinger-Asker	Uendret
R15	Drammen-Oslo lufthavn (-Eidsvoll)	Uendret ift. høringsversjon til Network Statement 2028
L1	Lillestrøm-Asker-Spikkestad	Uendret
F2	Oslo-Malmö C-København	Uendret
RE20	Oslo S-Haden (-Göteborg C-Malmö C)	Utgår
RE2	Oslo S-Haden (-Göteborg C-Malmö C)	Ny

Linje	Linjenummer	Merknad til høringsuttalelse
RX20	Oslo S-Fredrikstad	Utgår
RE2x	Oslo S-Fredrikstad	Ny, for tog med avvikende stoppmønster
R21	Stabekk-Oslo S-Ski-Moss	Uendret
R22	Oslo S-Mysen-Rakkestad	Uendret
R23	Oslo S-Ski	Utgår, se R21
R23x	Oslo S-Moss	Utgår
R21x	Oslo S-Moss	Ny, for tog med avvikende stoppmønster
L2	Stabekk-Oslo S-Ski	Uendret
L2x	Oslo S-Ski	Uendret, for L2-tog med avvikende stoppmønster mellom Oslo S og Ski
RE30	Oslo S-Gjøvik	Utgår
RE3	Oslo S-Gjøvik	Ny
R31	Oslo S-Hakadal-Jaren (-Gjøvik)	Uendret

4.6.3 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling

Når det gjelder metoden for samfunnsøkonomisk verdsetting av rutetildeling, viser vi til våre tidligere høringskommentarer til samme sak, jf. brev 2024/13462-8 med dato 6.12.2004.

Samfunnsøkonomiske vurderinger er et nyttig verktøy for å sammenstille sammensatte effekter og vurdere de opp mot hverandre. Utfordringen er at det ofte er effekter som enten ikke er prissatte i dagens modeller og metoder, eller som er vanskelige å estimere effekten av på forhånd. Der disse effektene og virkninger vurderes å være vesentlige, ville en ren vurdering av de prissatte konsekvensene i den samfunnsøkonomiske verdsettingen ikke gi en hensiktsmessig beslutningsstøtte. Vi anbefaler å vurdere hvor metoden kan åpnes for å håndtere slike tilfeller slik at den hensiktsmessige bruken av modellen vil kunne sikres.

Vennlig hilsen

Jonas Toxvig Sørensen
avdelingsdirektør

Jan Frederik Geiner
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen underskrifter