

Velkommen til Samrådsmøte for Network Statement 2026

Togselskapene, Bane NOR og andre interessenter

20. september 2024



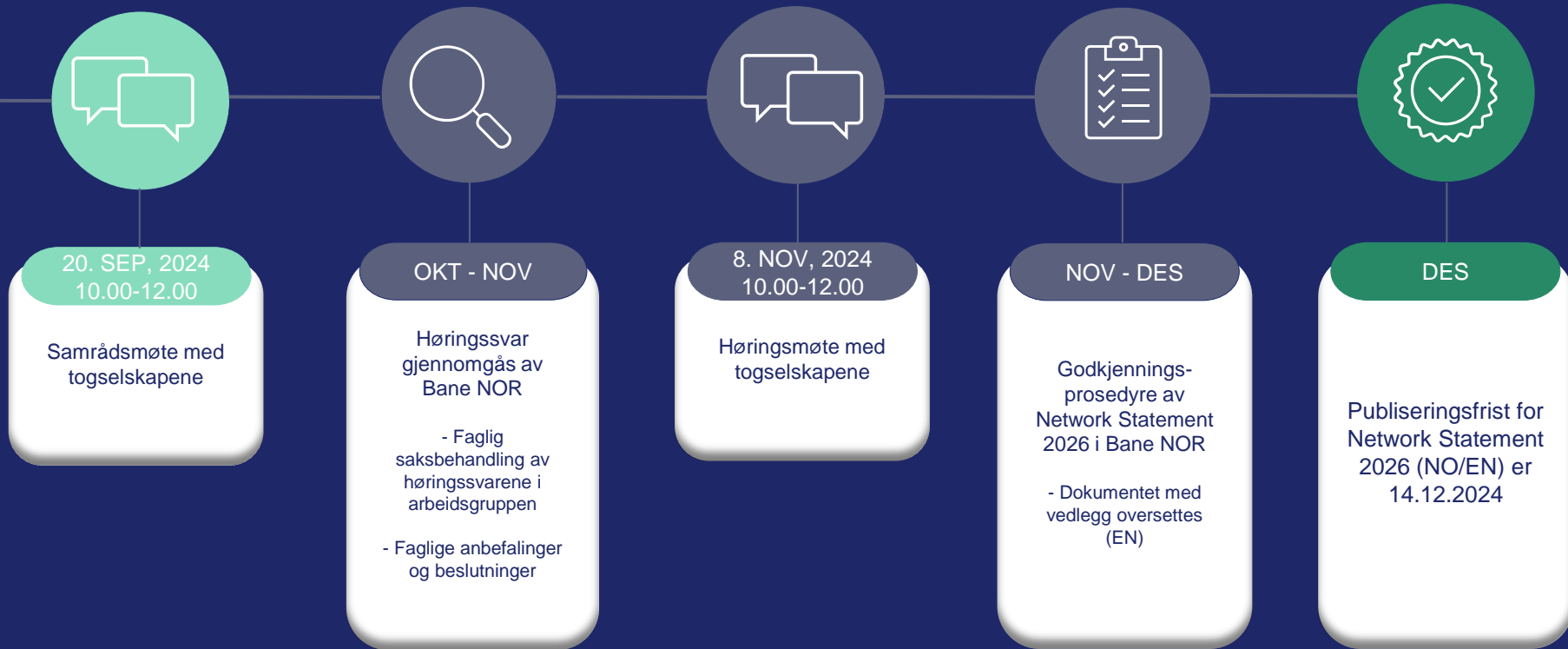
Agenda

- **Velkommen** v/ Therese Borkenhagen, Tjenesteredaktør
- **Prosess:** Tidslinje for Network Statement 2026 v/ Therese Borkenhagen
- **Innhold:** Kapasitetsfordeling v/ Carl Christian Hallingby
- **Innhold:** Priser v/ Ella Melsom
- **Innhold:** Punktlighet v/ Dag Olav Lillefosse

Network Statement 2026 tidslinje



Network Statement 2025 tidslinje



- Høringsdokumenter er sendt ut via e-post og lastet opp på nettsiden til [Network Statement 2026](#) (nettside- og pdf-format).
 - Gi beskjed på network.statement@banenor.no om dere ikke har mottatt høringsdokumenter via e-post/Saksrom.
 - Høringsinnspill og -rapport legges ut på nettsiden (henholdsvis i oktober og i desember).
- Publisert dokument sendes ut via e-post (pdf-format) og legges ut på nettsiden (ikke i pdf-format) 13. desember.
- Tidligere/utgåtte versjoner legges ut på nettsiden i pdf-format.

- 4.2.4: Bane NOR oppfordrer søkere til å legge ved et søknadsbrev som gir en generell beskrivelse av årets søknad
- Nye overbelastninger – blir lagt inn etter høring
 - Drammen – Stavanger, alle dager hele døgnet
 - Hønefoss – Bergen, alle dager hele døgnet
- 4.2.9.1: Ikke overholdte produksjonstekniske planforutsetninger
 - Bane NOR forbeholder seg retten til å trekke tilbake ruteleier for tog som ikke overholder planlagte planforutsetninger. Se også AST punkt 10.2.1
- 4.2.5: Krav til innhold i søknad.
 - Bane NOR forbeholder seg retten til å justere oppholdstider, basert på historiske data. Dette forutsetter at de historiske dataene er basert på rutetekniske planforutsetninger som er sammenlignbare med årets søknad.

- 4.5.1.8: Retningslinjer for kommentarer til utkast til ruteplan
 - Høringskommentarer sendes til ruteplan@banenor.no
 - Tilbaketrekking av søknader skal sendes skriftlig på epost til ruteplan@banenor.no

- 4.5.3: Søknader om restkapasitet i det inneværende driftsdøgnet skal kun gjelde driftskritiske behov. Eksempler på dette kan være:
 - Oppstått behov av tomtog og løsløk
 - Kjøring av tog for akutt feilretting

- 4.5.1.2 Rutetekniske planforutsetninger
 - For grenseoverskridende trafikk der kjøredager fjernes av Trafikverket, forbeholder Bane NOR seg retten til å fjerne tilsvarende kjøredager.
 - I konstruksjonsfasen vil Bane NOR kun vurdere alternative ruteleier +/- én time dersom søkt rute ikke kan imøtekommes. Dersom ruteleie ønskes på andre tider enn dette må det sendes egen søknad i LPR.

4.5.1.4 Permanente kapasitetsendringer R26

Ny infrastruktur, kapasitetsøkende tiltak:

- Trondheim S – Stjørdal: Elektrifisering
- Drammen stasjon: Stasjonen er ferdig utbygd med seks spor.
- *ERTMS: Bane NOR re-planlegger innføring av ERTMS høsten 2024 og vil oppdatere involverte jernbaneforetak fortløpende.

Fjernet infrastruktur, kapasitetsreduserende tiltak

- Stange stasjon: Spor 2 er fjernet
- *Ombygging av Hamar stasjon: Ombygging gjennomføres dersom avbøtende tiltak er tilstrekkelig for å avvikle trafikken*

Innhold Tidsplan 4.5.1.9

- Oppstartsmøte R26 11.12.2024
- Tidsplan følger så langt som mulig følge RNE sin kalender
- Tidsplan er avstemt med Trafikverket – men LPR prosessen kan ikke synkroniseres
- Merk tidsfrister for mulighetsstudier til R26
- Dialogmøte i juni er «valgfritt» men kan initieres av Bane NOR ved behov for dialog

Referanse til modell	FOM	TOM	Prosess/Aktivitet
	2024		
	16.09		Første dag for anmodning om mulighetsstudier for R26.
		11.12	Oppstartsmøte R25 med søkere for informasjon og dialog om Ruteplanforutsetningene for kommende ruteplanperiode.
	15.12		Ruteplan R25 iverksettes.
	2025		
	13.01		Første dag for søkeperiode for infrastrukturkapasitet.
		13.01	Publisering av forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk for R26.
	03.02	07.02	Tidlig dialog; enkeltmøter med søkere.
1	10.02		Første dag for søknader om ruteleier; BEST-L åpner.
		16.02	Siste dag for anmodning om mulighetsstudier for R26 .
		17.03	Frist for svar på mulighetsstudier for R26 .
1		14.04	Siste dag for søknader om infrastrukturkapasitet for R26.
2	15.04		Første dag for sene søknader om ruteleie for R26.
	10.06*	13.06*	Dialogmøter R26 med søkere før utkast til ruteplan.
3		07.07	Utkast til ruteplan publiseres.

Referanse til modell	FOM	TOM	Prosess/Aktivitet
	07.07	08.08	Høringsperiode for utkast til ruteplan.
		08.08	Høringskommentarer til utkast til ruteplan for R26 skal sendes til Bane NOR innen kl. 09:00.
4	11.08	05.09	Samordningsperiode.
	18.08*	22.08*	Dialogmøter R26 med søkere for gjennomgang av høringskommentarer på utkast til ruteplan.
		25.08	Siste dag for fastlegging av internasjonal trafikk søkt i PCS, inkludert forhåndsplanlagte ruteleier (PaPs) for internasjonal godstrafikk. Gjelder også nasjonale ruteleier som matetrafikk til/fra PaPs.
		05.09	Siste dag for å fremsette krav om tvisteløsning.
5	08.09	19.09	Tvisteløsningsperiode.
8		26.09	Ruteplan R26 fastlegges.
9		26.09	Siste dag for sene søknader om ruteleie for R26. Bane NOR må ha mottatt søknaden innen kl. 09:00.
	27.09		Første dag for svar på sene søknader om ruteleie for R26.
10		13.10.	Ruteplan R26 publiseres.
	14.10		Første dag for søknad om ad hoc ruter for R26.
11		14.12	Ruteplan R26 iverksettes

4.3.1.1 Utpekte TCR-er

Tabell 7: Utpekte TCR-er for ruteplanperiode R26

ARBIS-ID	Dato/Varighet	Strekning	Prosjekt
BB02737, BB02739, BB02740	Hele R26	Hønefoss–Haugastøl	KL-AT Bergensbanen
SB02864	Hele R26	Nelaug–Kristiansand	KL-AT Sørlandsbanen
GMB02908	6 uker totalbrudd – sommer	Oslo S–Lillestrøm	Fornyelse Romeriksporten

Merk at Bane NOR skiller mellom vedlikehold og oppgradering/fornyelse når det gjelder interessekonflikter. Bane NOR må ikke søke om kapasitet til oppgradering og fornyelse, som derfor kan være en fastlagt del av ruteplanen. Bane NOR forbeholder seg retten til å fjerne tog som er søkt inn i utpekt TCR.

- **Priser for den minste pakken med tjenester**

- Prismodell: Ingen endring fra 2025 til 2026
- Utfasing av rabatt på underutnyttede strekninger for godsnæringen fortsetter

2023	2024	2025	2026	2027	2028
75 %	60 %	45 %	30 %	15 %	0 %

- Inflasjonsjustering (5,4 % i 2025)
- Forbehold om vedtak fra Statens jernbanetilsyn angående markedssegmentering og påslag

- **Prising av tjenester i serviceanlegg**

- Kun inflasjonsjustering

- **Ytelsesordning**

- Takk for innspill på høringen i juni! – vil sende ut svar
- Forslag i NS2026 er basert på høringsversjon fra juni, med noen justeringer

- **Skille på sted** (ikke tid)
 - Geografisk inndeling i tre områder. Vurderte skille på rushtid / ikke rushtid, men droppet det for å redusere kompleksitet.
- **Satser beregnet på nytt**
 - Som juni: Samfunnsøkonomiske tidskostnader, kalibrert ned for anvendelse i ytelsesordningen.
- **Nytt forslag for innstillinger:** Togselskaper betaler ikke for innstillinger på andre årsakskoder enn 81 (Feil ved kjøretøy)

Bonusordning for godsneringen

- Fra 2025 innføres en bonusordning for godsneringen for reduksjon i forsinkelser – videreføres i 2026.

Oppsummering modell

- Oppnår bonus hvis andelen avganger som har tellende forsinkelse på togselskapets koder er lavere enn segmentets terskelverdi.
- Terskel: 4 prosentpoeng bedre enn markedssegmentets historiske andel forsinkede avganger.
- Avregning månedlig.
- Tak på 40 % av grunnpris
- Beløp 10 000 per avgang i rute utover forventet.

Segment	Terskelverdi
Tømmer og flis	0,82
Kombi- og vognlast	0,85
Andre industritog	0,94
Malm og mineraler	0,96

Hvorfor kun bonusordning for godsnæringen

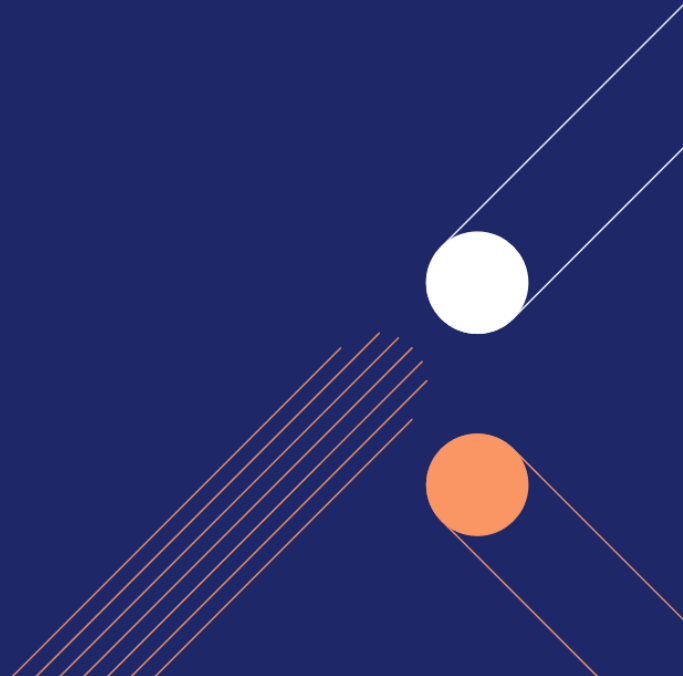
- Etter jernbaneforskriften § 6-6 skal ytelsesordningen omfatte hensiktsmessige «... bonuser som belønner ytelser som overstige det planlagte».
- En slik ordning vil ha liten eller ingen betydning for punktligheten for persontogselskapene, og Bane NOR anser det derfor ikke som hensiktsmessig å inkludere persontogselskapene i ordningen.
- Godsnæringen står for en stor andel av feil—en reduksjon i antall forsinkelser kan gi positive ringvirkninger for trafikkavviklingen.

BANE NOR

Endringer i kodesettet R26

Punktlighet & Analyse

20.09.2024



Endringer R26

- **Oppryddingsarbeid settes på rotårsak**
- **Kode 6 endres til kode 86**
- **Kode 7 deles i to koder**

Oppryddingsarbeid settes på rotårsak

- I dagens versjon av network statement spesifiseres det at: «*Reparasjonsarbeider etter akutte hendelser (ras, avsporing mv.)...*» skal registreres på kode 1 – Bane.
- Endringsforslaget går ut på at denne formuleringen strykes.
- Formålet med endringen er å i større grad få registrert forsinkelser på rotårsak.

Kode 6 endres til kode 86 (Kjøretøy med feil sperrer spor)

- Formålet med endringen er å tydeligere skille årsaker som skyldes feil hos infrastrukturforvalter fra årsaker som skyldes feil hos jernbaneforetakene.
- Hvis det er infrastrukturforvalter sitt materiell (arbeidstog o.l.) som sperrer sporet skal en ny årsakstype under kode 1 benyttes.
- Medfører ingen endring i utbetalinger, infrastrukturforvalter vil fortsatt betale for kode 6.

Kode 7 deles i to koder

Kode 7 – Feil i trafikkstyring/ruteplan:

Feil i trafikkavvikling

- Brukes når forsinkelse skyldes at signal stilles for sent av trafikkstyrer, feil prioritering av tog eller feil i hjelpesystem FJS (Automat/ ATL/ TLS).

Feil i TIOS

- Brukes når forsinkelser skyldes datafeil i TIOS eller hvis nedetid i TIOS gjør at man ikke fikk registrert forsinkelsesårsak i løpet av vakt.

Feil i ruteplan

- Brukes når forsinkelser skyldes feil i ruteplan. F.eks hvis ruteplanen ved en feil legger opp til en kryssing mellom to stasjoner på enkeltsporet strekning. **Skal ikke brukes hvis togleder er frustrert over gjeldende ruteplan...**

Manglede personell/ TXP

- Brukes når det er manglende personell blant trafikkstyrere/ TXP som fører til forsinkelse/innstilling.

Uregistrert/ Ikke registrert forrige vakt

- Brukes hvis årsakskode ikke ble registrert av forrige vakt og man ikke vet hva forsinkelsen skyldes.

Kode 99 – Følgeforsinkelser

Kø/ Trafikk/ Øvrig toggang

- Brukes når forsinkelse skyldes at tog i rute havner i kø eller grunnet øvrig toggang.

Kryssing/ Forbikjøring

- Brukes når forsinkelse skyldes at tog i rute må vente på forsinket tog til kryssing eller vente på forbikjøring.

Helhetsvurdering

- Brukes når forsinkelse skyldes at togleder avviker fra vanlige prioriteringsregler til det beste for trafikkavviklingen som helhet. F.eks. hvis togleder lar et godstog kjøre før ruten for å redusere forsinkelser fra kryssing med et annet forsinket tog.

Ikke plass på terminal/ hensetting

- Brukes når forsinkelser skyldes at det ikke er plass på terminal eller hensettingsplass.

Annet

- Brukes når forsinkelser skyldes andre forhold knyttet til følgeforsinkelser. F.eks innstillinger som følge av andre forsinkede tog.



Takk for nå!

Vi ønsker dere alle en god helg.